

## Unterrichtung durch die Bundesregierung

### Jährlicher Bericht über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaues Straßenbaubericht für das Jahr 1973

#### Inhalt

	Seite
<b>1 Grundlagen</b>	
1.1 Bedarfsplan .....	5
1.2 Fünfjahrespläne .....	5
1.3 Finanzierungsgrundlagen .....	5
<b>2 Baufortschritt im Jahre 1973</b>	
2.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt .....	6
2.1.1 Gesamtausgaben .....	6
2.1.2 Vertragliche Bindungen .....	6
2.1.3 Gesamtleistungen .....	7
2.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen .....	10
2.2.1 Neubau von Bundesautobahnen .....	10
2.2.2 Aus- und Neubau von Bundesstraßen .....	12
2.2.3 Erneuerung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken .....	13
2.2.4 Bauwerke im Zuge der Bundesfernstraßen .....	14
2.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen .....	14
2.3 Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes .....	15

<b>3</b>	<b>Ergänzende bauliche und verkehrstechnische Leistungen im Jahre 1973</b>	
3.1	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit .....	16
3.1.1	Beseitigung von Unfallschwerpunkten .....	16
3.1.2	Autobahnfernmeldenetz und Notrufanlagen .....	16
3.1.3	Verkehrsbeeinflussung .....	16
3.1.4	Straßenbeleuchtung .....	17
3.1.5	Wildsperrzäune .....	17
3.1.6	Winterdienst .....	17
3.2	Verbesserung der Verkehrsbedienung .....	17
3.2.1	Nebenbetriebe der Bundesautobahnen .....	17
3.2.2	Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien ..	17
3.3	Schutz gegen Straßenverkehrslärm .....	17
3.4	Bepflanzung .....	18
3.5	Verkehrszählungen .....	18
<b>4</b>	<b>Forschung, Rationalisierung, internationale Zusammenarbeit und verkehrswirtschaftliche Untersuchungen im Jahre 1973</b>	
4.1	Straßenbauforschung .....	18
4.2	Rationalisierung im Erd- und Deckenbau .....	19
4.2.1	Erdarbeiten im Straßenbau .....	19
4.2.2	Fahrbahnbefestigungen .....	19
4.3	Internationale Zusammenarbeit .....	19
4.3.1	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) .....	19
4.3.2	Bilaterale Zusammenarbeit .....	19
4.3.3	Internationale Vereinigungen .....	19
4.3.4	Internationale Besucher .....	20
4.4	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen .....	20
<b>5</b>	<b>Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben</b>	
5.1	Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1973 .....	21
5.2	Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1973 .....	25
5.3	Großbauwerke im Zuge der Bundesstraßen .....	35
5.4	Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1974 .....	37
5.5	Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1975 .....	40

Seite

**Verzeichnis der Tabellen**

1	Bauziele im 1. Fünfjahresplan .....	5
2	Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1954 .....	9
3	Längenveränderungen an den Bundesautobahnen gegenüber dem Vorjahr (Stand 1. Januar 1974) .....	10
4	Unterhaltungssätze der Bundesfernstraßen .....	15
5	Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes im Jahre 1973 .....	15
6	Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes in der Zeit vom 1. Januar 1971 bis 31. Dezember 1973 .....	16

**Verzeichnis der Abbildungen**

1	Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen von 1950 bis 1973 .....	7
2	Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1973 .....	8

**Verzeichnis der Karten**

1	Erneuerung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken .....	nach S.	14
2	Großbauwerke im Zuge der Bundesfernstraßen .....	nach S.	14
3	Autobahnmeistereien .....	nach S.	16
4	Zählstellen auf den Bundesautobahnen .....	nach S.	18
5	Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn-Neubau- strecken in den Jahren 1974 und 1975 .....	nach S.	20

**Verzeichnis der Anlagen**

1	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1973 (Karte 1 : 750 000)
---	--



## Straßenbaubericht 1973

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 in den Jahren 1971 bis 1985 — Ausbaugesetz; AbGFStr vom 30. Juni 1971, BGBl. I S. 873).

Der Straßenbaubericht ist erstmals für das Jahr 1971 aufgestellt worden.

Der Bericht für das Jahr 1972 wurde dem Präsidenten des Deutschen Bundestages mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 7. Juni 1973 zugeleitet und am 16. Januar 1974 im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages beraten und zur Kenntnis genommen. Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1973.

### 1 Grundlagen

#### 1.1 Bedarfsplan

Das Netz der Bundesfernstraßen wird in den kommenden Jahren im Rahmen des Bedarfsplanes ausgebaut, der dem Ausbauplengesetz als Anlage beigefügt ist. Der Ausbau richtet sich nach den im Bedarfsplan bezeichneten Dringlichkeiten unter Berücksichtigung der Weiterentwicklung der allgemeinen verkehrspolitischen Zielsetzungen und der Ergebnisse des Bundesverkehrswegeplanes 1. Stufe, sowie nach den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln.

Einzelne Verbesserungsmaßnahmen bleiben vom Bedarfsplan unberührt. Sie sind auf die Maßnahmen abzustimmen, die aufgrund des Bedarfsplanes ausgeführt werden. Soweit ein unvorhergesehener Verkehrsbedarf es erfordert, können die jährlichen Straßenbaupläne (Anlagen zum Bundeshaushaltsplan) im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen (§§ 3 und 6 AbGFStr). Bei der Auswahl der Maßnahmen innerhalb der Dringlichkeiten werden die allgemeinen verkehrspolitischen Zielsetzungen, die in dem 1973 der Öffentlichkeit vorgestellten „Kursbuch für die Verkehrspolitik“ präzisiert werden, sowie die Aussagen des Bundesverkehrswegeplanes 1. Stufe, der Ende 1973 dem Deutschen Bundestag vorgelegt worden ist, berücksichtigt.

#### 1.2 Fünfjahrespläne

Für den Ausbau des Bundesfernstraßennetzes bis zum Jahre 1985 nach Maßgabe des Bedarfsplanes stellt der Bundesminister für Verkehr drei Fünfjahrespläne auf. Sie bilden den Rahmen für die Aufstellung der jährlichen Straßenbaupläne (§ 5 AbGFStr).

Für die Jahre 1971 bis 1975 hat der Bundesminister für Verkehr den ersten Fünfjahresplan erarbeitet

und veröffentlicht. In diesem ersten Fünfjahresplan sind folgende Bauziele genannt:

Tabelle 1

#### Bauziele im 1. Fünfjahresplan

	bis 1975 fertig	bis 1975 im Bau
Neubau von Bundesautobahnen . . . . .	1 900 km	2 800 km
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen . . . . .	1 500 km	1 400 km
zusammen . . . . .	3 400 km	4 200 km

Die Bauziele sind in dem vom Bundesminister für Verkehr herausgegebenen Druckband zum 1. Fünfjahresplan näher erläutert und in einer Karte ausgewiesen. Der Druckband liegt den Mitgliedern des Deutschen Bundestages vor.

Die gemäß § 4 AbGFStr alle 5 Jahre durchzuführende Überprüfung des Bedarfsplanes ist angelaufen. Die Aufstellung des 2. Fünfjahresplanes wird zur Zeit vorbereitet.

#### 1.3 Finanzierungsgrundlagen

Nach dem Straßenbaufinanzierungsgesetz in der Fassung des Gesetzes über die Umstellung der Abgaben auf Mineralöl vom 20. Dezember 1963 (BGBl. I S. 995) ist die Hälfte des Mineralölsteueraufkommens (ohne Heizölsteuer) für Zwecke des Straßenwesens zu verwenden. Unter diese Bestimmung fällt außer dem Aufkommen nach dem Mineralölsteuergesetz 1964 in der Fassung vom 20. Dezember 1963 (BGBl. I S. 1004) grundsätzlich auch das Mehraufkommen aus der Mineralölsteuererhöhung um 5 Pf/l durch das Gesetz zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes 1964 vom 26. Juni 1973 (BGBl. I S. 691). Außerdem

ist nach dem Verkehrsfinanzgesetz 1971 vom 28. Februar 1972 (BGBl. I S. 201) zusätzlich ein Viertel des Mehraufkommens aus der durch dieses Gesetz bestimmten Mineralölsteuererhöhung um 4 Pf/l ebenfalls für den Bundesfernstraßenbau zweckgebunden. Aufgrund der Regierungserklärung vom Januar 1973 und der verkehrspolitischen Gesamtkonzeption ist durch § 22 des Haushaltsgesetzes 1973 vom 6. Juli 1973 (BGBl. I S. 733) für das Haushaltsjahr 1973 die Zweckbindung nach dem Straßenbaufinanzierungsgesetz auch auf sonstige verkehrspolitische Zwecke im Bereich des Bundesministers für Verkehr ausgedehnt worden.

## 2 Baufortschritt im Jahre 1973

### 2.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt

#### 2.1.1 Gesamtausgaben

Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1973 (6. Juli 1973) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

	Millionen DM
Anteil an der Mineralölsteuer .....	5 510,0
Verwendbare Einnahmen (Beiträge Dritter)	46,8
Ausgaberesult aus dem Haushaltsjahr 1972 ..	307,9
Finanzierungsbeiträge (Kredite der Offa ..	380,2
Sonstiges .....	0,6
	<hr/>
	6 245,5
davon gesperrt als globale Minderausgabe	90,0

Verfügbare Ausgabemittel .....

6 155,5

Die Gesamtausgaben im Jahre 1973 betragen 5 972,3 Millionen DM.

Den Ländern als Auftragsverwaltungen des Bundes für den Bundesfernstraßenbau standen hiervon 5 578,5 Millionen DM zur Verfügung, 393,8 Millionen DM wurden zentral bewirtschaftet.

Damit sind die verfügbaren Ausgabemittel bis auf einen Rest von 183,2 Millionen DM (rd. 3 %) verausgabt worden.

Die Ausgaben des Einzelplans 12, Kapitel 12 10 (einschließlich der Finanzierungsbeiträge der Offa) im Haushaltsjahr 1973 gliedern sich wie folgt:

	Millionen DM
Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte) .....	288,4
Unterhaltung und Instandsetzung Bundesautobahnen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte) .....	182,7
	<hr/>
Unterhaltung und Instandsetzung .....	471,1

Millionen  
DM

Ausbau und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Hochbau, ohne Grunderwerb) .....	1 063,0
Ausbau und Neubau von BAB (einschließlich Hochbau, ohne Grunderwerb) .....	2 963,8
	<hr/>
	4 026,8
Grunderwerb für Bundesstraßen .....	167,1
Grunderwerb für Bundesautobahnen .....	449,0
	<hr/>
	616,1
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz .....	114,2
Abgeltung von Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauleitung entstehen (UA III) .....	131,6
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) .....	151,8
Kapitaldienst des Bundes .....	394,1
Ersatzraumbeschaffung für Räumungsbetroffene .....	31,1
Forschung, Veröffentlichungen und verkehrswirtschaftliche Untersuchungen ....	12,2
Verschiedenes .....	23,3
	<hr/>
Zusammen ...	5 972,3

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen 1950 bis 1973.

#### 2.1.2 Vertragliche Bindungen

Die Abwicklung der Bauaufträge des Straßen- und Brückenbaues erstreckt sich im Regelfall über mehr als eine Bausaison. Selbst kleinere Bauaufträge mit einer Ausführungsfrist von weniger als 12 Monaten wirken sich haushaltsmäßig oft auf 2 Jahre aus, weil die Bauarbeiten nicht bereits mit Beginn des Jahres anlaufen können oder weil die Abrechnung meist in das folgende Jahr hineinreicht.

Soweit ein Auftrag im Jahr der Auftragserteilung nicht mehr zur Auszahlung führt, müssen für die restliche Auftragssumme Verpflichtungsermächtigungen (VE) bereitgestellt werden.

Im Jahre 1973 standen dem Bundesfernstraßenbau insgesamt 2 800 Millionen DM VE zur Verfügung, davon sind fällig

im Haushaltsjahr 1974	rd. 1 770 Millionen DM
im Haushaltsjahr 1975	rd. 800 Millionen DM
im Haushaltsjahr 1976	rd. 230 Millionen DM.

Die 1974 fälligen VE wurden im Haushaltsjahr 1973 voll in Anspruch genommen.

Mit den im Haushaltsjahr 1973 nicht voll ausgeschöpften VE zu Lasten der Haushaltsjahre 1975

Abb. 1 Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen von 1950 bis 1973

Stand: 1. 1. 1974

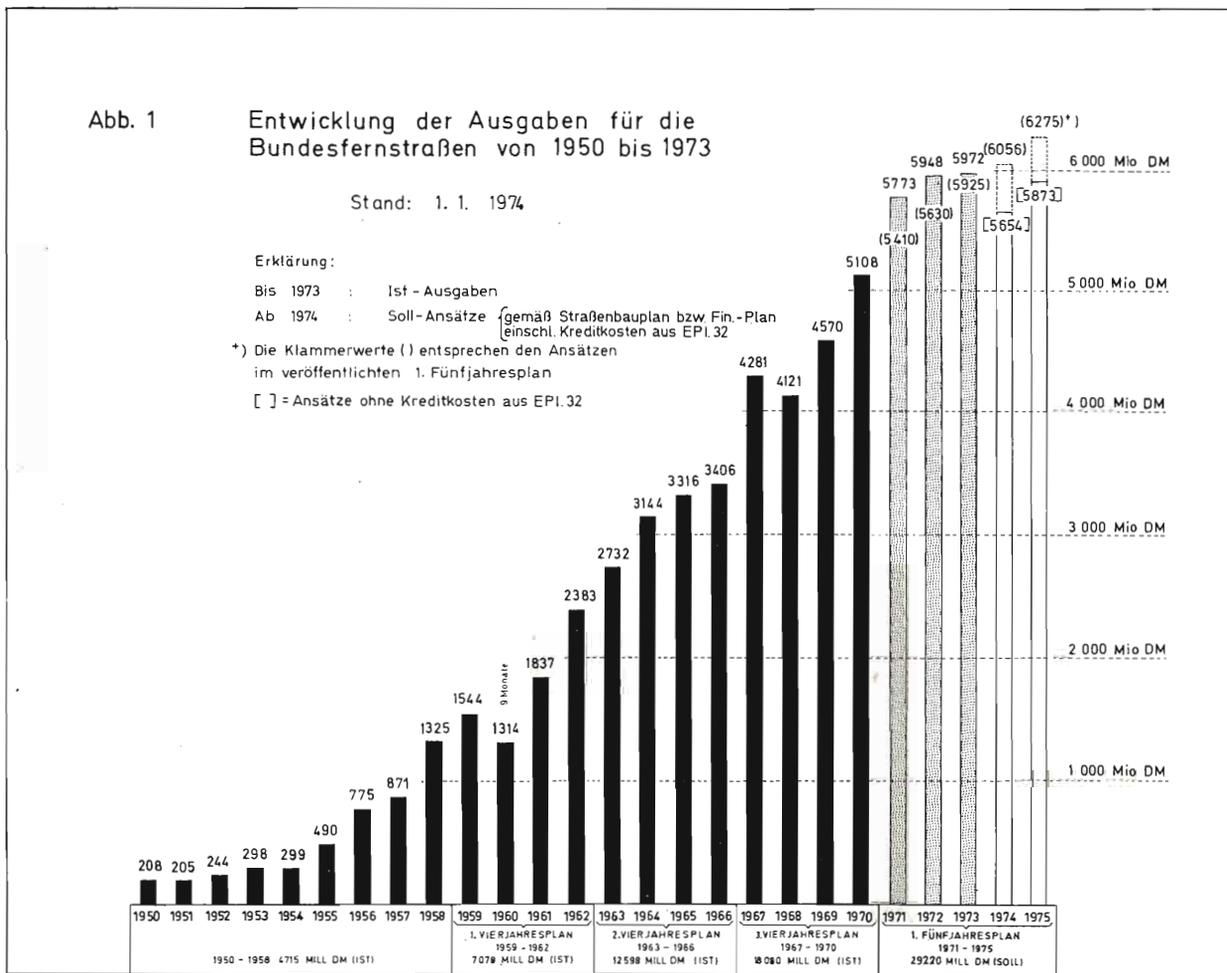
Erklärung:

Bis 1973 : Ist - Ausgaben

Ab 1974 : Soll-Ansätze (gemäß Straßenbauplan bzw. Fin.-Plan einschl. Kreditkosten aus EPI.32)

\*) Die Klammerwerte ( ) entsprechen den Ansätzen im veröffentlichten 1. Fünfjahresplan

[ ] = Ansätze ohne Kreditkosten aus EPI.32



und 1976, die im Rahmen der vorläufigen Haushalts- und Wirtschaftsführung 1974 zunächst noch weiter gelten, konnte ein reibungsloser Übergang zum Haushaltsjahr 1974 gefunden werden, bis die Einwilligung zur Inanspruchnahme neuer VE des Haushaltsjahres 1974 vorlag.

Im Haushaltsjahr 1973 wurden zu Lasten der Ausgabemittel und VE bauwirksame vertragliche Bindungen in Höhe von insgesamt 4 014 Millionen DM eingegangen.

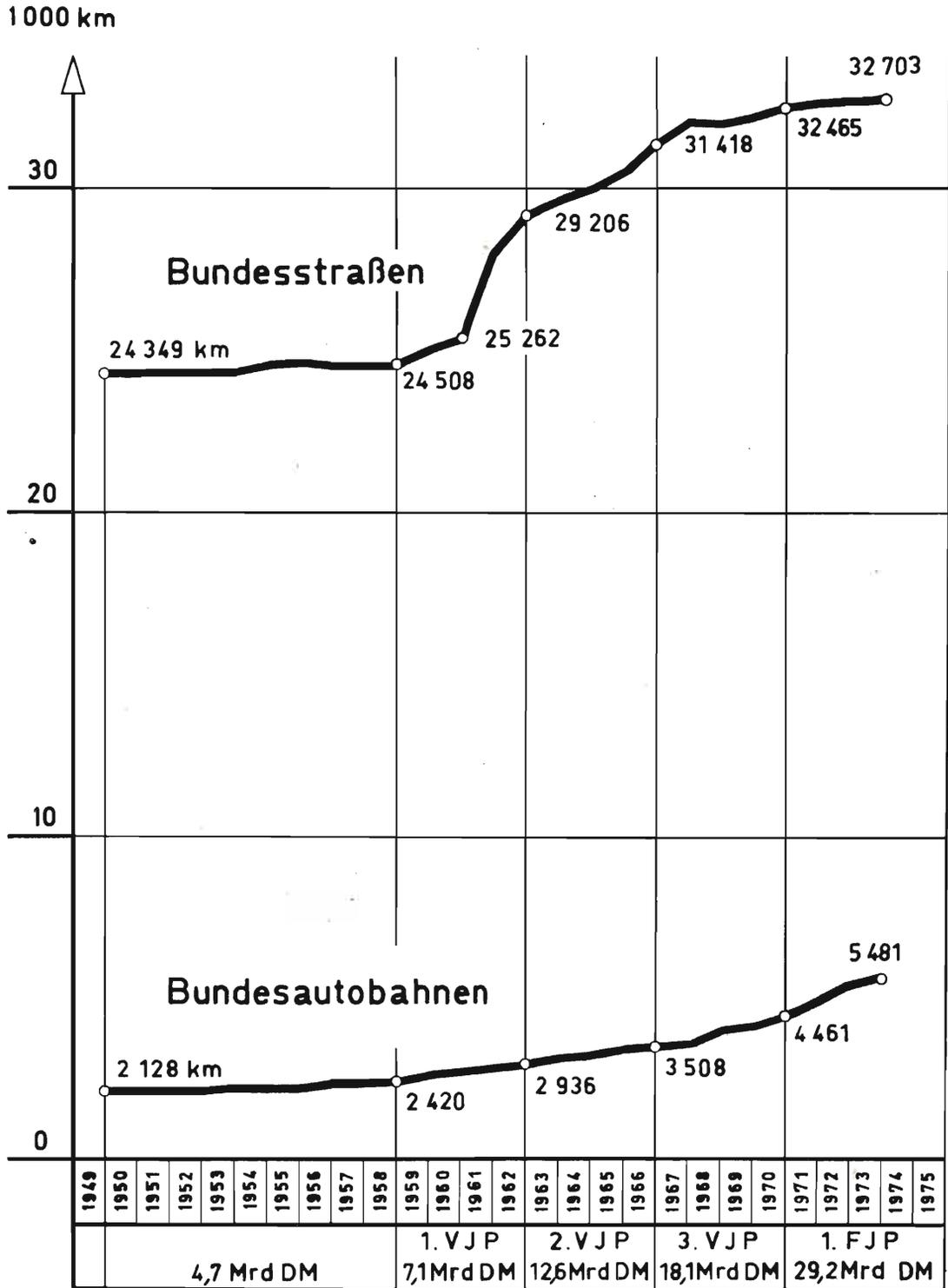
### 2.1.3 Gesamtleistungen

Die jährliche Veränderung an Bundesautobahnen und Bundesstraßen kann in Zahlenwerten aus Tabelle 2 entnommen werden. Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der Bundesfernstraßen seit 1950 in graphischer Darstellung.

Im Jahre 1973 wuchs das Netz der Bundesfernstraßen von 37 954,3 km auf 38 184,0 km. Davon entfielen auf den Neubau von Bundesautobahnen einschließlich dem Neubau 4spuriger zu Bundesautobahnen aufgestufter Bundesstraßen 222,7 km. Infolge der statistischen Bilanzierung von Neubauten und Auf- und Abstufungen ist beim Bundesstraßennetz 1973 nur ein Zuwachs von 7 km zu verzeichnen. Die Leistungen im Neubau von Bundesstraßen liegen wesentlich darüber. So wurden im Berichtsjahr allein 55 km neugebaute Bundesstraßen zu Bundesautobahnen aufgestuft.

Die Bauleistungen des Jahres 1973 sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1973“ (Anlage) im Verhältnis zum Bedarfsplan dargestellt. Daneben können die Leistungen im Autobahnneubau gegenüber dem Vorjahr bezogen auf die Bundesländer aus Tabelle 3 entnommen werden.

**Abb. 2 Ausbau der Bundesfernstraßen  
in den Jahren von 1950 bis 1973**



VJP = Vierjahresplan,

FJP = Fünfjahresplan

## Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1974

in km

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

\*) ab 1960 einschließlich Saarland

Tabelle 3

## Längenveränderungen an den Bundesautobahnen gegenüber dem Vorjahr

Stand 1. Januar 1974

Land	Gesamtlängen			Länge der Kriechspur		
	1. Januar 1973 km	1. Januar 1974 km	Veränderung km	1. Januar 1973 km	1. Januar 1974 km	Veränderung km
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg .....	625,4	684,1	58,7	16,9	16,9	—
Bayern .....	1 172,0	1 208,0	36,0	18,7	76,0	57,3
Berlin .....	22,8	24,8	2,0	—	—	—
Bremen .....	32,6	32,6	—	—	—	—
Hamburg .....	36,1	36,1	—	—	—	—
Hessen .....	745,8	746,8	1,0	—	—	—
Niedersachsen .....	747,6	759,6	12,0	12,2	16,0	3,8
Nordrhein-Westfalen .....	1 209,9	1 244,0	34,1	43,3	38,0	-5,3
Rheinland-Pfalz .....	380,4	436,2	55,8	5,4	5,4	—
Saarland .....	62,3	85,4	23,1	5,3	—	-5,3
Schleswig-Holstein .....	223,4	223,4	—	—	—	—
Bundesgebiet .....	5 258,3	5 481,0	222,7	101,8	152,3	50,5

## 2.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfgruppen

### 2.2.1 Neubau von Bundesautobahnen

Für den Neubau von Bundesautobahnen wurden (ohne Kapitaldienst des Bundes) im Berichtsjahr insgesamt 2 882,2 Millionen DM ausgegeben. Zum letzten Male erfolgte im Jahre 1973 die Finanzierung unter teilweiser Mitverwendung von Offa-Krediten. Die Gesamtausgaben für den Autobahnneubau gliedern sich wie folgt:

— für den Neubau mit Finanzierungsbeiträgen der Offa (einschließlich Autobahnmeistereien sowie Hochbauten für Kabel- und Verstärkerhäuser)

	Millionen DM
Baumittel .....	1 879,1
Grunderwerb .....	261,8
	<hr/>
	2 140,9

— für den Neubau ohne Finanzierungsbeiträge der Offa

Baumittel .....	577,7
Grunderwerb .....	163,6
	<hr/>
	741,3

Im Berichtsjahr wurden 222,7 km fertiggestellte Neubaustrecken dem Verkehr übergeben. Das Netz der Bundesautobahnen wurde damit von 5 258,3 km auf 5 481,0 km verlängert. Darüber hinaus sind ca. 350 km 4spurige Bundesfernstraßen unter Verkehr, die zur Zeit noch nicht als Autobahnen beschildert sind.

Die Leistungen im Bundesautobahn-Neubau im Jahre 1973 sind im Anhang unter Nr. 5.1 länderweise zusammengestellt. Neben den im Berichtsjahr fertiggestellten Abschnitten ist die Gesamtlänge der bis Anfang 1973 dem Verkehr übergebenen Strecken und die Länge der Ende 1973 in Bau befindlichen Streckenteile angegeben.

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

#### Hamburg-Flensburg

Im Berichtsjahr wurde die Teilstrecke von der Anschlußstelle Hamburg-Othmarschen bis Anschlußstelle Hamburg-Stellingen mit einer Länge von 3,9 km für den Verkehr freigegeben. Damit stehen von der insgesamt 199,6 km langen Strecke 140,3 km dem Verkehr zur Verfügung; davon 136,0 km durchgehend von Hamburg-Othmarschen bis Schleswig und Neumünster bis Kieler Ring.

Weitere 21,2 km waren Ende 1973 in Bau.

Länge der 3. Fahrspur			Länge der beiderseitigen Standspuren		
1. Januar 1973 km	1. Januar 1974 km	Ver- änderung km	1. Januar 1973 km	1. Januar 1974 km	Ver- änderung km
8	9	10	11	12	13
16,2	46,0	29,8	404,5	459,0	54,5
75,8	34,2	-41,6	611,2	666,0	54,8
16,1	18,0	1,9	7,8	10,0	2,2
—	—	—	17,5	17,5	—
12,7	12,7	—	29,2	29,2	—
259,0	290,1	31,1	456,7	467,3	10,6
6,7	6,7	—	527,2	551,0	23,8
205,8	140,0	-65,8	902,7	978,0	75,3
147,9	141,0	-6,9	274,1	288,0	13,9
—	7,0	7,0	40,2	46,0	5,8
—	2,0	2,0	159,7	159,7	—
740,2	697,7	-42,5	3 430,8	3 671,7	240,9

#### Krefeld-Ludwigshafen (Rheinlinie)

Auf dieser verkehrswichtigen Strecke wurden die Bauarbeiten auch im Berichtsjahr zügig fortgeführt. Es konnten 1973 folgende Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von 29,7 km für den Verkehr freigegeben werden:

- Miel bis Landesgrenze NRW/Rh-Pf (12,4 km)
- Landesgrenze NRW/Rh-Pf bis Bad Neuenahr/Nord (5,8 km)
- Pfaffenheck bis Anschlußstelle Emmelshausen (11,5 km)

Von der 332,3 km langen Rheinlinie sind damit 217,4 km fertiggestellt.

Weitere 112,9 km waren Ende 1973 in Bau.

#### Köln-Olpe

Die Länge der Neubaustrecke beträgt 61,3 km. Im Berichtsjahr wurden die beiden Teilstrecken von

- Engelskirchen bis Anschlußstelle Gummersbach/Wiehl (7,8 km) und
- Köln/Merheim bis Köln

fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Fertiggestellt sind damit 17,1 km.

Weitere 31,2 km befanden sich Ende 1973 in Bau.

#### Bad Hersfeld-Heilbronn

Von der 225,0 km langen Neubaustrecke sind im Berichtsjahr die beiden Teilstrecken von

- Anschlußstelle Tauberbischofsheim bis Anschlußstelle Berolzheim (19,1 km) und
- Anschlußstelle Möckmühl bis Autobahnkreuz Weinsberg (15,2 km) fertiggestellt worden.

Damit sind bis Ende 1973 insgesamt 195,1 km dem Verkehr übergeben. Die restliche Teilstrecke (30,7 km) befand sich am Ende des Berichtsjahres in Bau.

#### Nürnberg-Heilbronn

Von dieser Neubaustrecke wurden im Berichtsjahr 25,7 km zwischen Schwabach (B 2) und Ansbach-Ost (Lichtenau) dem Verkehr übergeben.

Damit sind von der 142 km langen Strecke 32,8 km fertiggestellt. Weitere 46 km befanden sich am Ende des Berichtsjahres in Bau.

#### Stuttgart-Singen (westlicher Bodensee)

Auf dieser 126,8 km langen Neubaustrecke wurden die Bauarbeiten 1973 fortgeführt. Mit der Teilstrecke

- Anschlußstelle Geisingen bis Engen
- konnte ein erster 13,7 km langer Abschnitt dieser Autobahn dem Verkehr übergeben werden.

Ende 1973 waren weitere 60,8 km in Bau.

*Autobahnring München/Ost*

Diese Neubaustrecke hat eine Länge von 31,4 km. Hiervon wurden im Berichtsjahr 11,5 km dem Verkehr übergeben. Fertiggestellt sind damit 13,2 km. Weitere 18,2 km befanden sich Ende 1973 in Bau.

Ende des Jahres 1973 befanden sich insgesamt 1 000 km Bundesautobahnen in Bau. Die Arbeiten auf diesen Streckenteilen sind planmäßig vorangekommen, so daß im Jahre 1974 voraussichtlich auf folgenden besonders wichtigen Strecken mit der Fertigstellung weiterer Abschnitte zu rechnen ist:

- Krefeld–Ludwigshafen,
- Köln–Olpe,
- Heilbronn–Bad Hersfeld
- Autobahnring München,
- Hamburg–Flensburg,
- Koblenz–Trier,
- Bremen–Cuxhaven,
- Oldenburg–Wilhelmshaven,
- Duisburg–Venlo.

Die voraussichtlichen Fertigstellungen von Bundesautobahnneubaustrecken in den Jahren 1974 und 1975 können aus Anhang 5.4 und aus Karte 5 entnommen werden.

### 2.2.2 Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Hochbau und Grunderwerb)

Für den Ausbau und Neubau von Bundesstraßen wurden im Jahre 1973 insgesamt 1 320,1 Millionen DM ausgegeben.

Die Ausgaben gliedern sich wie folgt:

	Millionen DM
Kleinerer Ausbau (u. a. einfacher Deckenausbau) .....	388,0
Größerer Ausbau bis zu 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall .....	188,1
Größerer Ausbau über 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall .....	463,8
Hochbau .....	23,1
	1 063,0
Grunderwerb .....	167,1

Mit den aufgewendeten Mitteln wurden die nachfolgenden Bauleistungen erzielt. Wegen der unterschiedlichen Baukosten und Vorleistungen stehen die fertiggestellten Streckenlängen in den einzelnen Ländern nicht im gleichen Verhältnis zu den aufgewandten Mitteln.

*Baden-Württemberg*

Neben einer Reihe von kleineren Baumaßnahmen konnten mehrere Neubauabschnitte von Bundesstraßen mit rd. 21 km Länge und einem Kostenaufwand von rd. 47 Millionen DM fertiggestellt werden.

Darunter befinden sich u. a. Teilstrecken im Zuge der B 31 bei Freiburg, die Ortsumgehung von Hiltzingen im Zuge der B 314, die Verlegung der B 467 bei Kreßbronn und der Neubau der B 500 zwischen Kalte Herberge und Neueck.

Zahlreiche Baumaßnahmen, besonders in den Räumen Stuttgart, Mannheim und Karlsruhe konnten zügig weitergeführt werden.

*Bayern*

In Bayern wurden rd. 21 km Bundesstraßen gebaut und dem Verkehr übergeben. Darunter befindet sich die Teilstrecke von der Anschlußstelle Erlangen-Nord bis zur Anschlußstelle Erlangen-Bruck des sogenannten Frankenschnellweges, sowie der letzte Bauabschnitt der Südumgehung Schweinfurt, die damit auf ihrer Gesamtlänge von 23,5 km fertiggestellt ist. Weiter konnten fertiggestellt und dem Verkehr übergeben werden:

ein Teilabschnitt der Entlastungsstraße in Bad Neustadt a. d. Saale (B 19), die Verlegung bei Veitschöchheim (B 27), der III. Bauabschnitt der Westumgehung Weiden (B 15), die Verbindungsspanne von der B 12 bei Neuhaus/Schärding bis zum österreichischen Fernstraßennetz (B 512), die Verlegung südlich Röhrnbach (B 12) und eine Teilstrecke der Verlegung der B 303 zwischen Marktredwitz und Arzberg, nämlich der Abschnitt zwischen der Anschlußstelle Seussen bis zur B 15.

Eine Anzahl wichtiger Straßenbaumaßnahmen konnten in diesem Jahr neu begonnen werden:

- B 12, Verlegung bei Haag;
- B 22, Verlegung bei Schönthal;
- B 85, Verlegung bei Untertraubenbach;
- B 470, Verlegung bei Auerbach und Altzirkindorf;
- B 469/47, Verlegung bei Amorbach;
- B 25, Ausbau in Nördlingen;
- B 19, Ausbau nördlich Würzburg;
- B 19, Entlastungsstraße in Bad Neustadt a. d. Saale.

*Berlin*

Die Bauarbeiten an Bundesstraßen beschränkten sich auf Maßnahmen, die der Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse dienen. Dabei konnten der Neubau der Stubenrauchbrücke und der Ausbau des Tempelhofer und Mariendorfer Dammes im Zuge der B 96 abgeschlossen werden. Die Arbeiten zur Verbesserung der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 1 in dem Abschnitt „Unter den Eichen“ wurden fortgesetzt.

*Bremen und Hamburg*

Im Bremen wurde die 2,1 km lange 4spurige Bundesstraßenstrecke — Oldenburger Straße — (B 75) mit einem Aufwand von 23 Millionen DM fertiggestellt. Die weiteren Straßenbauarbeiten konzentrierten sich auf die Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse.

In Hamburg konnte für den 4 km langen BAB-Zubringer Waltershof (Hochbrücke über Hafenbecken und Süderelbe mit einer lichten Durchfahrtshöhe von 53 m über NN) zur BAB-Westumgehung Hamburg (A 10), Gesamtkosten 155 Millionen DM bei 75 Millionen DM Bundeszuschuß, das letzte Brückenteilstück eingefahren werden.

*Hessen*

In Hessen wurden rd. 21 km Bundesstraßen mit einem Gesamtkostenaufwand von rd. 78 Millionen DM dem Verkehr übergeben. An größeren Maßnahmen sind u. a. zu erwähnen im Zuge der B 429 (Lahntalstraße) die letzte Teilstrecke von Leun bis Oberbiel, im Zuge der B 254 der Abschnitt zwischen Maberzell und Unterbimbach und die Umgehung von Bad Hersfeld im Zuge der B 62. Als wichtige Neubaustrecken sind im Bau die B 45 (neu) zwischen Weißkirchen und Dieburg sowie die B 40 (neu) Südumgehung Frankfurt/M.-Höchst mit der Kelsterbacher Spange.

*Niedersachsen*

In Niedersachsen konnten rd. 27 km neue Bundesstraßenstrecken — 14 km 2spurig, 13 km 4spurig — mit einem Aufwand von 145 Millionen DM fertiggestellt werden. Darunter befinden sich u. a. von der im Bau stehenden neuen Bundesstraße 530 Hesel-Emden die Teilstrecke Neermoor-Siemonswolde, Teilstrecken der Ortsumgehung Osterode-Lasfelde (B 243/B 241), die Ortsumgehung Göttingen (B 27) und die Beseitigung von 2 verkehrsreichen höhengleichen Bahnübergängen bei Uelzen (B 4) und in Lehrte (B 43).

*Nordrhein-Westfalen*

In Nordrhein-Westfalen wurden rd. 32,0 km neu gebaute Bundesstraßen dem Verkehr übergeben, davon rd. 17,4 km 4spurige Bundesstraßen. Von dem gesamten Bauvolumen für diese Bundesstraßen wurden im Rechnungsjahr 1973 rd. 50,0 Millionen DM verausgabt. An Neubaustrecken seien u. a. erwähnt, die Verlegungen bei Warburg im Zuge der B 7, bei Werl im Zuge der B 63/479, bei Straelen im Zuge der B 221, sowie Teilstrecken zwischen Rennekoven und Dülken im Zuge der B 7, zwischen Minden und Landesgrenze Niedersachsen im Zuge der B 65, zwischen Oeding und Gescher im Zuge der B 67, zwischen Lerbeck und Wietersheim im Zuge der B 482, zwischen der Rheinbrücke Rees und der BAB Goch-Krefeld im Zuge der B 76. Außerdem wurde der höhengleiche Bahnübergang Brakel im Zuge der B 64/252 beseitigt. Ausbauarbeiten konnten bei rd. 28,1 km vollendet werden.

*Rheinland-Pfalz*

In Rheinland-Pfalz wurden 22 km Bundesstraßen fertiggestellt. An größeren Neubaustrecken wurden die Umgehungsstraße Hönningen im Zuge der B 42, die Umgehungsstraße Burgalben-Waldfischbach im Zuge der B 270, ein 4 km langer Abschnitt der Verlegung der B 9 zwischen Weißenthurm und Koblenz und

die Grenzbrücke über die Sauer bei Echternachbrück dem Verkehr übergeben.

*Saarland*

Als größere Maßnahme an den Bundesstraßen im Saarland konnte die Umgehung Bübingen im Zuge der B 51 fertiggestellt werden. Für diesen rd. 3 km langen Abschnitt wurden 13,5 Millionen DM aufgewendet. Die begonnenen Baumaßnahmen an der B 41 bei St. Wendel, der B 51 in Völklingen und der B 268 in Lebach werden zügig weitergeführt.

*Schleswig-Holstein*

In Schleswig-Holstein wurden rd. 4 km 2spurige Bundesstraßenstrecken mit einem Aufwand von rd. 29 Millionen DM fertiggestellt. Die bedeutendste Maßnahme ist die dem Verkehr übergebene Teilstrecke der im Bau stehenden neuen B 5 bei Tönning mit dem 450 m langen Überführungsbauwerk über die Eider (2flügl. Klappen, 25 m Schiffsöffnung). Verstärkt konzentrierte sich das Baugeschehen auf die 1975 vorgesehene Verkehrsfreigabe der umfangreichen Verlegung der B 207 zwischen Bad Schwartau und Neustadt i. H.

**2.2.3 Erneuerung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken**

In Zukunft tritt, nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit, in zunehmendem Maße die Modernisierung der alten Betriebsstrecken gegenüber der reinen Deckenerneuerung in den Vordergrund. In den meisten Fällen sind die Deckenerneuerungen mit Querschnittserweiterungen (Standspur oder 3. Fahrspur und Standspur), Verbesserung der Linienführung im Grund- und Aufriß, sowie Umbau bzw. Erweiterung der Anschlußstellen und BAB-Kreuze verbunden.

Da in der Hauptreisezeit, die in die baugünstigste Periode fällt, von wenigen Ausnahmen abgesehen, ein voller 4spuriger Verkehr gewährleistet sein muß, werden die Erneuerungen an den Vorkriegsautobahnen — wegen der kürzeren Bauzeit — nahezu ausschließlich in bituminöser Bauweise ausgeführt. 1973 wurden folgende Beträge aufgewandt:

	Millionen DM
Kleinerer Ausbau (u. a. einfacher Deckenausbau) .....	82,4
Größerer Ausbau bis 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall .....	26,4
Größerer Ausbau über 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall .....	381,9
(z. B. Erneuerung von Fahrbahndecken)	<hr/>
	490,7
Grunderwerb .....	23,6
Gesamtausgaben für die Erneuerung von Bundesautobahnbetriebsstrecken .....	<hr/> 514,3

Im Jahre 1973 wurden 120 km Richtungsfahrbahnen von Grund auf erneuert. Daneben waren Instandsetzungen durch Aufbringen dünner Deckschichten in größerem Umfang notwendig, insbesondere wegen der zunehmenden Spikesschäden.

Der Anteil der Strecken ohne Standspuren konnte um 53,6 km von 1 758,5 km auf 1 704,9 km verringert werden.

Im Zuge der Erneuerung von Bundesautobahnen wurden die Anschlußstellen Göttingen, Inntaldreieck und Gelsenkirchen umgebaut bzw. 1973 fertiggestellt.

Die Karte 1 „Erneuerung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken“ zeigt die im Berichtsjahr erneuerten Strecken.

#### 2.2.4 Bauwerke im Zuge der Bundesfernstraßen

Die Ausgaben für Kunstbauwerke (Brücken, Tunnel, Stützmauern) haben im Bundeshaushaltsplan keinen besonderen Titel. Von den Gesamtausgaben für den Aus- und Neubau der Bundesautobahnen und Bundesstraßen wurden im Jahr 1973 rd. 1 400 Millionen DM, das entspricht etwa 30 %, für Kunstbauwerke ausgegeben.

Am Beginn des Jahres 1973 waren an Bundesfernstraßen 21 160 Bauwerke mit einer Gesamtlänge von 618 km und einer Gesamtfläche von 10,5 km<sup>2</sup> vorhanden.

Im Jahre 1973 wurden 750 Bauwerke neu gebaut, so daß der Bestand nunmehr auf fast 22 000 angewachsen ist.

Folgende besondere bemerkenswerte Leistungen wurden im Jahr 1973 erbracht:

##### Fertigstellung

- Zahlreicher größerer Brückenbauwerke im Zuge der BAB A 73 (Köln–Olpe), von denen die Holzbachtal-, Kaltenbachtal-, Molbachtal-, Loopebachtal- und Halstenbachtalbrücke besonders zu nennen sind,
- des Verkehrsknotens Wuppertal-Sonnborn im Zuge der B 326 mit 19 größeren Brücken, einer Gesamtlänge von rd. 2,65 km und 84 Millionen DM Baukosten,
- der Donaubrücke Schalding als Stahlhohlkasten-träger mit orthotroper Platte für die bei 1 020 m Länge rd. 12 000 t Stahl verarbeitet wurden.

##### Fortführung

- der Arbeiten an einer Vielzahl von Großbauwerken, darunter 3 Strombrücken über Rhein und Donau, 8 Hochstraßen, 4 Tunnel und zahlreiche große Talbrücken.

Stellvertretend werden folgende besonders markante bzw. schwierige Maßnahmen genannt:

- Elbtunnel Hamburg im Zuge der westlichen Umgehung Hamburg (A 10), bei dem Anfang 1974 der Durchstich erfolgte.
- Donaubrücke Deggenau im Zuge der A 15 (Frankfurt–Nürnberg–Passau) als Schrägseilbrücke, die eine Stromöffnung von 290 m Stützweite aufweist.
- Jagsttalbrücke Widdern im Zuge der A 23 als Stahlbrücke mit einzelligem Hohlkasten über 8 Felder bei einer Gesamtlänge von 885 m.

— Hochstraße Osterode im Zuge der B 243 mit 16 500 m<sup>2</sup> Brückenfläche als 2stegiger Spannbetonplattenbalken.

##### Beginn

Im Jahre 1973 wurden 90 Brückenneubauten mit einer Vergabesumme von mehr als 2 Millionen DM je Bauwerk und 5 Tunnel begonnen. Das gesamte Auftragsvolumen beträgt mehr als 475 Millionen DM. Die wichtigsten Neubaumaßnahmen sind

- die Ahrtalbrücke bei Bad Neuenahr-Ahrweiler im Zuge der BAB A 14 (Rheinlinie), deren Überbau, ein 5,50 m hoher Spannbetonhohlkasten, auf 21 Pfeilerpaaren ruht.
- Ebenfalls wurde in derselben Autobahnstrecke mit dem Bau der Brohltalbrücke sowie der Talbrücke Pfeddersheim und Maria-Laach begonnen.

##### In Vorbereitung

Weitere 250 Bauwerke mit Stützweiten größer als 30,00 m je Brücke und einer Gesamt-Kostensumme von mehr als 1 000 Millionen DM befanden sich im Berichtsjahr in der Planung und werden in Kürze ausgeschrieben und vergeben.

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

- die Rheinbrücke Neuwied mit Vorlandbrücken im Zuge der B 256, als Verbindung von B 9 und B 42, Gesamtlänge rd. 2 500 m, Gesamtkosten 110,7 Millionen DM,
- die Neckartalbrücke Weitingen, im Zuge der A 23 (Stuttgart–Singen), Gesamtlänge 900 m, Kosten 66 Millionen DM,
- die Hochstraße Stotel mit Rampen, im Zuge der A 12, Gesamtlänge 1 152 m, Kosten 31 Millionen DM,
- der Tunnel Pfaffenstein, im Zuge der A 88 (Regensburg–Pfreimd) mit 2 Röhren, Länge 880 m, Kosten 30,2 Millionen DM.

Von dem im Jahre 1973 fertiggestellten bzw. im Bau fortgeführten Großbauwerken sind die wichtigsten in Karte 2: „Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen“ dargestellt und unter Nr. 5.2 näher erläutert.

#### 2.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen

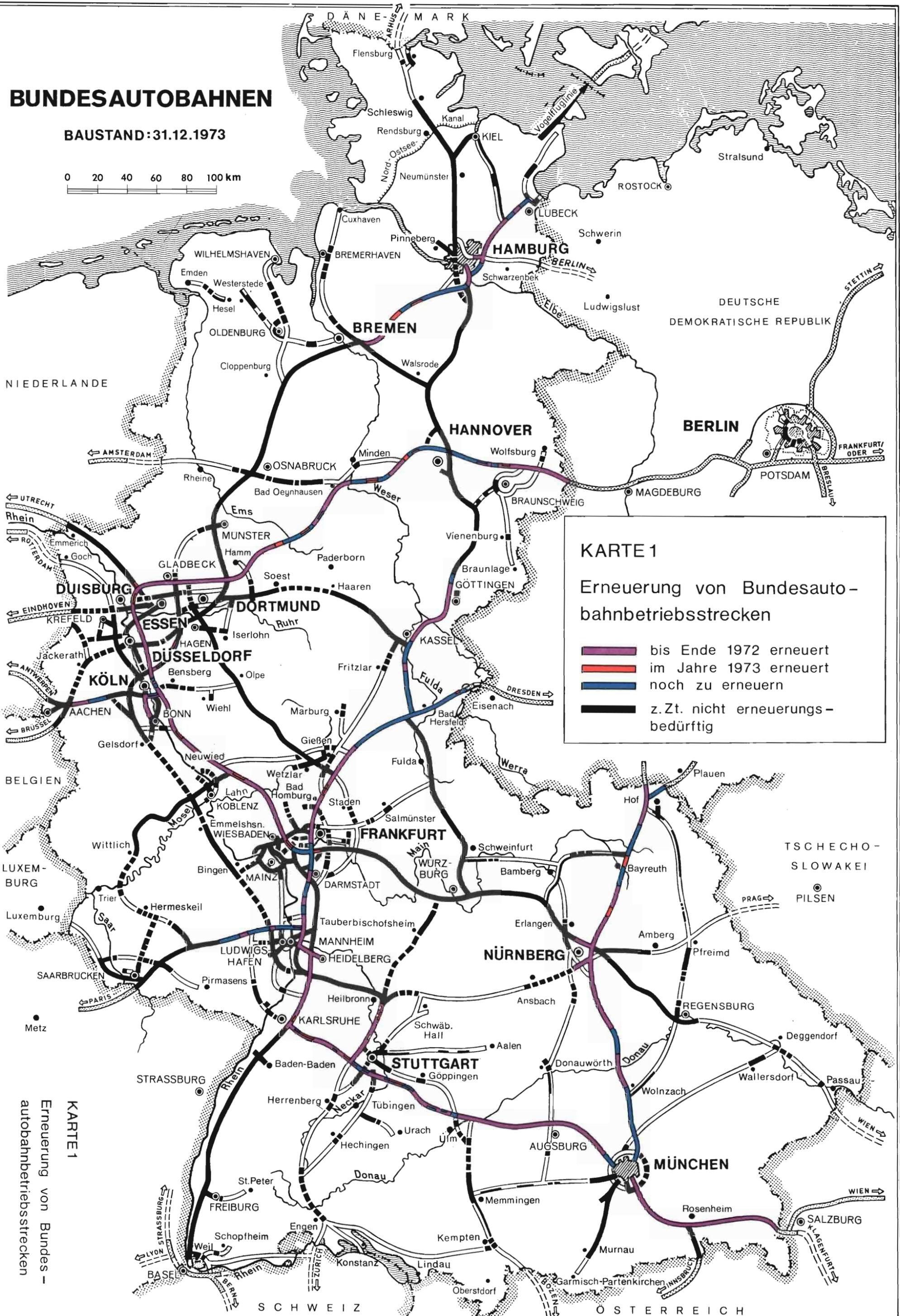
Für die Unterhaltung und den Betrieb der Bundesfernstraßen wurden 1973 471,1 Millionen DM ausgegeben.

Die auf die Bundesländer entfallenden Ausgabemittel für Unterhaltungsarbeiten werden nach einheitlich festgesetzten DM-Sätzen je km Straßenlänge ermittelt. Die nachfolgend aufgeführten, für 1973 geltenden Kilometersätze mußten zum Ende des Jahres aufgestockt werden, da sich die Personalkosten — infolge Erhöhung des Weihnachtsgeldes von  $\frac{2}{3}$  auf ein volles Monatsgehalt erhöht hatten.

Im Straßenbauplan 1973 waren — ohne die o. g. Kostenerhöhung — die in Tabelle 4 angegebenen Unterhaltungssätze vorgesehen.

# BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31.12.1973



**KARTE 1**  
 Erneuerung von Bundesauto-  
 bahnbetriebsstrecken

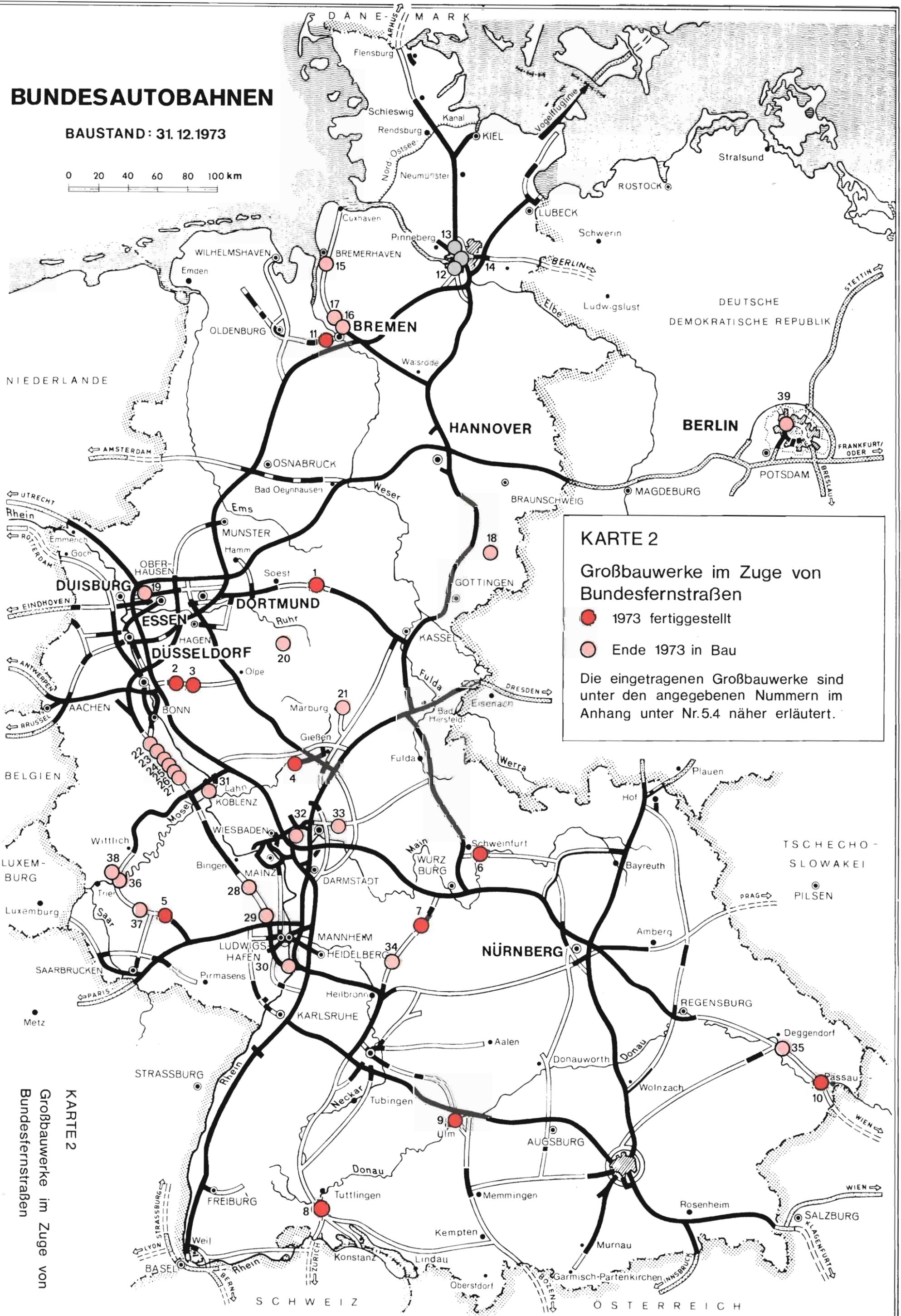
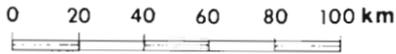
- bis Ende 1972 erneuert
- im Jahre 1973 erneuert
- noch zu erneuern
- z.Zt. nicht erneuerungs-  
bedürftig

KARTE 1  
 Erneuerung von Bundes-  
 autobahnbetriebsstrecken



# BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31. 12. 1973



## KARTE 2

Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

● 1973 fertiggestellt

○ Ende 1973 in Bau

Die eingetragenen Großbauwerke sind unter den angegebenen Nummern im Anhang unter Nr.5.4 näher erläutert.

KARTE 2  
Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen



Zu den pauschalierten Mitteln, die gemäß Tabelle 4 je km-Straßenlänge gewährt werden, kommen weitere Beträge für die Fahrzeuge- und Geräteausstattung sowie Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, die bedarfsorientiert zugewiesen werden.

Tabelle 4

**Unterhaltungssätze der Bundesfernstraßen**

Bezeichnung	Unterhaltungssatz (DM je km)	
	alter Satz (laut Straßenbaubericht 1971)	neuer Satz
1	2	3
<b>Bundesstraßen</b>		
2spurig .....	7 500	8 000
4spurig .....	15 000	16 100
Auf- und Abfahrtsarme .....	7 500	8 000
<b>Bundesautobahnen</b>		
4spurig .....	22 000	24 400
6spurig .....	30 000	32 600
Auf- und Abfahrtsarme .....	7 500	8 200

**2.3 Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes**

Die genaue Ermittlung des Erfüllungsgrades des 1. Fünfjahresplanes müßte auch etwaige Unterschiede in den Vorleistungen auf den Baustrecken zu Beginn und Ende eines Berichtsjahres berücksichtigen. Da die Abschätzung der jeweiligen Vorleistun-

gen sehr schwierig ist und man im übrigen davon ausgehen kann, daß diese sich bei kontinuierlichem Baugeschehen über einen mehrjährigen Zeitraum ausgleichen, wird der Erfüllungsgrad sowohl auf die nominalen Ausgabemittel als auch auf die fertiggestellten Strecken bezogen. In Tabelle 5 ist der Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes für das Berichtsjahr 1973, in Tabelle 6 die bisherige Erfüllung des 1. Fünfjahresplanes insgesamt (Summe der Jahre 1971 bis 1973) dargestellt.

Im 1. Fünfjahresplan ist für das Jahr 1973 ein Anteil von 20,6 % der gesamten Mittel, die von 1971 bis 1975 in den Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen investiert werden sollen, vorgesehen.

Der Erfüllungsgrad für das Jahr 1973 (siehe Tabelle 6) entspricht bei den Ausgabemitteln mit 20,6 % genau diesem Ansatz, wobei die Investitionen in den Autobahnneubau rd. 11 % unter dem Jahresansatz blieben, während die in den Ausbau von Bundesstraßen investierten Mittel diesen um rd. 37 % überschreiten.

Die Erfüllung des 1. Fünfjahresplanes in der Summe der Jahre 1971 bis 1973 (siehe Tabelle 6) zeigt, daß bei den verausgabten Mitteln das Soll von rd. 59 % nicht nur erreicht, sondern um 4 % überschritten wurde und damit bei rd. 63 % liegt.

Bei den Fertigstellungsleistungen des Jahres 1973 dagegen konnten nur 55,5 % der im 1. Fünfjahresplan zu bauenden 3 400 km erreicht werden. Damit hat sich die in den Jahren 1971 und 1972 zu verzeichnende positive Tendenz, wonach sowohl die verausgabten Mittel als auch die fertiggestellten Strecken über dem jeweiligen Erfüllungsgrad lagen, 1973 nicht fortgesetzt.

Die Ursachen hierfür sind nur zum Teil bei dem normalen, nicht ganz kontinuierlichen Planungs- und Baufortschritt der einzelnen Strecken mit der Folge von Häufungen bzw. längeren Pausen bei der Fertig-

Tabelle 5

**Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes im Jahre 1973**

Bedarfsgruppe	Ansätze im 1. Fünfjahresplan (Soll)			Ausgaben 1973 (Ist)		Bauziele im 1. Fünfjahresplan		
	1971 bis 1975 Mrd. DM	1973		Mrd. DM	%	1971 bis 1975 km	1973 fertiggestellt	
		Mrd. DM	%				km	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Neubau von Bundesautobahnen .....	15,9	3,22	20,3	2,88	18,1	1 900	222,7	11,7
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen .....	4,1	0,90	22,0	1,23	30,0	1 500	256,7	17,1
zusammen ...	20,0 *)	4,12	20,6	4,11	20,6	3 400	479,4	14,1

\*) ohne die Investitionen für die Erneuerung der BAB-Betriebsstrecken in Höhe von 2,6 Mrd. DM

Tabelle 6

**Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes  
in der Zeit vom 1. Januar 1971 bis 31. Dezember 1973**

Bedarfsgruppe	Ansätze im 1. Fünfjahresplan (Soll)			Ausgaben (Ist)		Bauziele im 1. Fünf- jahres- plan 1971 bis 1975 km	fertiggestellt	
	1971 bis 1975 Mrd. DM	1971 bis 1973		1971 bis 1973			1971 bis 1973	
		Mrd. DM	%	Mrd. DM	%		km	%
Neubau von Bundesautobahnen	15,9	9,01	56,7	8,95	56,3	1 900	1 020,2	53,7
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen . . . .	4,1	2,71	66,1	3,64	88,8	1 500	859,4	57,3
zusammen . . .	20,0 *)	11,72	58,6	12,59	63,0	3 400	1 879,6	55,3

\*) ohne die Investitionen für die Erneuerung der BAB-Betriebsstrecken in Höhe von 2,6 Mrd. DM

stellung verkehrsbereiter Abschnitte zu suchen. Es wirken sich 1973 bereits deutlich die Kostenerhöhungen der letzten Jahre aus. Diese treffen in doppelter Hinsicht die Investitionen, da Unterhaltungs- und kleinere Instandsetzungsaufgaben, die ebenfalls von Kostenerhöhungen betroffen sind, nicht gekürzt oder aufgeschoben werden können.

### 3 Ergänzende bauliche und verkehrstechnische Leistungen im Jahre 1973

#### 3.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

##### 3.1.1 Beseitigung von Unfallschwerpunkten

Im Straßenbaubericht 1972 wurde an dieser Stelle über die vom Bundesminister für Verkehr seit 1971 durchgeführten Beobachtungen und Auswertungen des Unfallgeschehens auf den Autobahnen berichtet. Dabei zeigten sich vor allem auf den Strecken älterer Bauart Häufungen von Unfällen.

Im Berichtsjahr 1973 wurde deshalb ein Programm entwickelt — seine Realisierung ist bereits eingeleitet worden — das eine umfassende Modernisierung vor allem der noch vor dem 2. Weltkrieg gebauten BAB-Strecken vorsieht. Dabei soll der Ausbaustandard und damit die Verkehrssicherheit dieser Strecken dem Niveau der neuen Autobahnen angepaßt werden. Hierzu wird vor allem ein großzügiger Bau von Standspuren, die verkehrstechnische Verbesserung von alten Anschlußstellen, Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren sowie der

Ausbau von längeren zusammenhängenden Strecken auf 6 Fahrspuren beitragen.

##### 3.1.2 Autobahnfernmeldedienst und -notrufanlagen

Für die Abwicklung des innerdienstlichen und innerbetrieblichen Fernsprechverkehrs im Bereich der Bundesfernstraßenverwaltung besteht eine eigene Drahtfernmeldeanlage. Über dieses Fernsprechnet sind die Autobahndienststellen miteinander verbunden.

Längs der Bundesautobahnen werden für den Streckenunterhaltungsdienst Betriebssprechstellen vorgesehen, die dem Verkehrsteilnehmer als Notrufsäulen zur Verfügung stehen.

Mit einem Gesamtkostenaufwand von rd. 4 Millionen DM wurde das Autobahnfernmeldenetz im Berichtsjahr 1973 erweitert. In diesem Kostenaufwand ist die Ausrüstung von 137 km Bundesautobahnen mit Notrufsäulen enthalten. Ende 1973 waren 4 653 km Bundesautobahnen mit nachrichtentechnischen Betriebseinrichtungen ausgestattet.

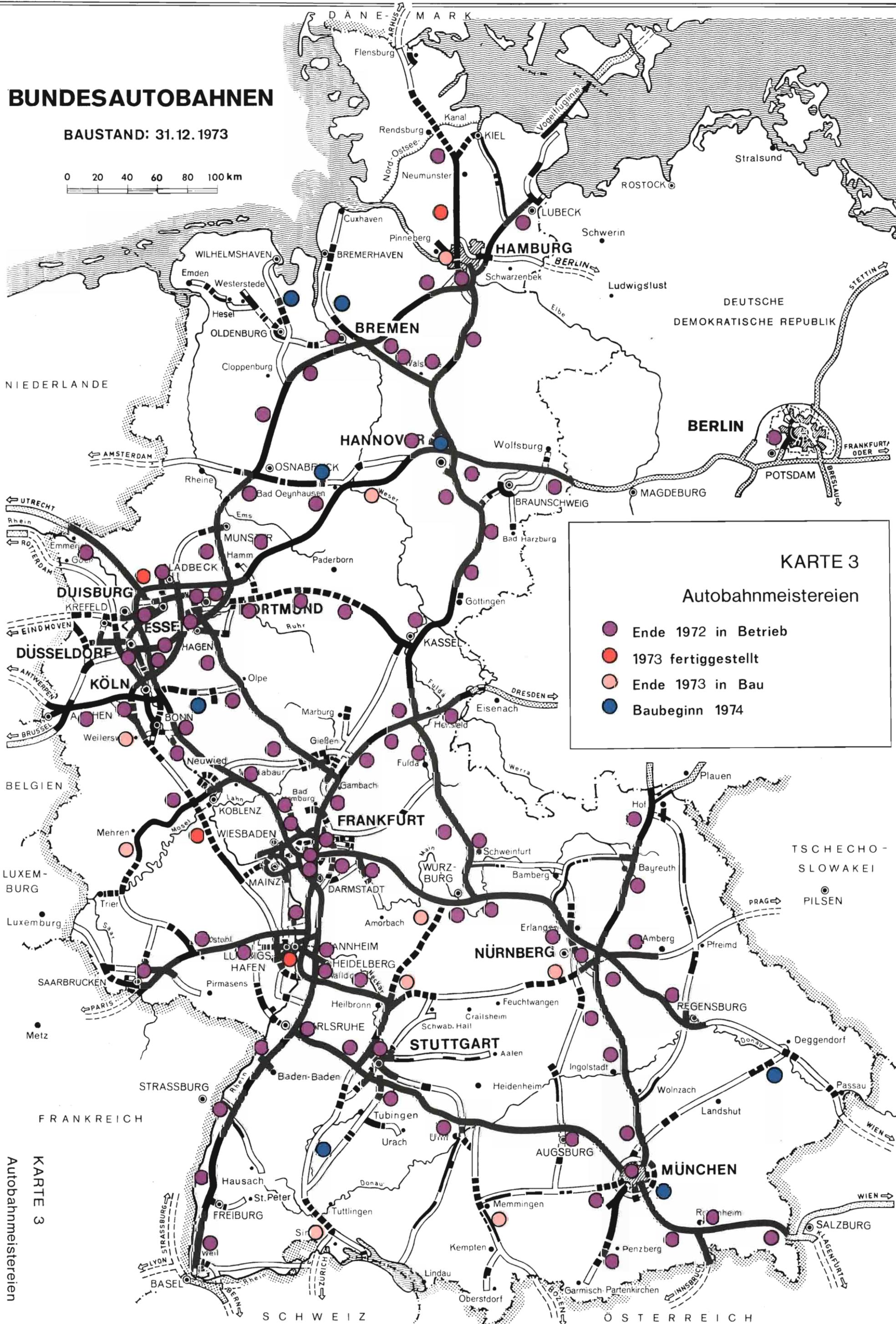
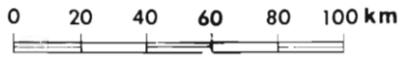
##### 3.1.3 Verkehrsbeeinflussung

Die technischen Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs auf den Autobahnstrecken des Versuchsfeldes Rhein-Main wurden um weitere Wechselwegweiser am Autobahnkreuz Frankfurt NW (für die Zufahrt von Norden) und am Autobahnkreuz Darmstadt (für die Zufahrt von Süden und Osten) ergänzt. Nach den laufend durchgeführten Verkehrsbeobachtungen haben sich die neuen Anlagen bei auftretenden Verkehrsschwierigkeiten bereits ausgezeichnet bewährt.

Die auf der Versuchsstrecke Dernbach-Köln der Autobahn Frankfurt-Köln laufenden Untersuchungen zur Verkehrsbeeinflussung sind in ein Stadium der

# BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31.12.1973



KARTE 3

Autobahnmeistereien

- Ende 1972 in Betrieb
- 1973 fertiggestellt
- Ende 1973 in Bau
- Baubeginn 1974

KARTE 3  
Autobahnmeistereien

SCHWEIZ

ÖSTERREICH



Kooperation zwischen der Zentrale des Forschungsbeauftragten in der RWTH Aachen und den zuständigen Straßenbau- und Polizeibehörden getreten. Auf der Grundlage unmittelbar ausgewerteter Verkehrsdaten konnten bereits ad-hoc-Maßnahmen durchgeführt werden, um Verkehrsschwierigkeiten im Stadium ihres Entstehens zu entschärfen. Gegenwärtig werden die zur Beeinflussung jeweils erforderlichen Verkehrszeichen noch auf Klapptafeln gezeigt, die die Polizei kurzfristig aufstellt. Es ist vorgesehen, automatische Wechselverkehrszeichen zu installieren.

### 3.1.4 Straßenbeleuchtung

Im allgemeinen werden die Bundesautobahnen und die anbaufreien Strecken der Bundesstraßen nicht beleuchtet. Die Beleuchtung gehört grundsätzlich nicht zu den Aufgaben des Straßenbauträgers.

In besonderen Einzelfällen, z. B. wenn es die Belange der Verkehrssicherheit an stark belasteten Bundesautobahnen und anbaufreien Strecken von Bundesstraßen erforderlich machen, trägt der Bund ganz oder teilweise die Kosten für die Straßenbeleuchtung.

Für die Einrichtung neuer Fahrbahnbeleuchtungen auf 6,8 km Bundesautobahnen und 3,6 km Bundesstraßen wurden im Berichtsjahr etwa 3,7 Millionen DM ausgegeben.

Der Unterhaltungs- und Betriebskostenaufwand vorhandener Beleuchtungsanlagen belief sich im gleichen Zeitraum auf rd. 2 Millionen DM.

### 3.1.5 Wildsperrzäune

Im Straßenbaubericht 1972 ist eine Überprüfung der vorläufigen Richtlinien aufgrund der Erfahrungsberichte der Länder angekündigt worden. Die Berichte liegen dem Bundesministerium für Verkehr vor. Die Abstimmung mit den Ressorts ist noch im Gange. Die Vielschichtigkeit des Problems wird durch die unterschiedlichen Rechtsstandpunkte unterstrichen.

### 3.1.6 Winterdienst

Der Winter 1972/73 hatte einen verhältnismäßig milden Witterungsverlauf. Dennoch betragen die Winterdienstkosten für die Bundesfernstraßen rd. 56 Millionen DM. Sie lagen damit um ca. 15 % über den Kosten des vorangegangenen Winters (lt. Straßenbaubericht 1972).

## 3.2 Verbesserungen der Verkehrsbedienung

### 3.2.1 Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen

Die Finanzierung und Errichtung neuer Tankstellen und Rastanlagen (Autobahnnebenbetriebe) ist Aufgabe der bundeseigenen Gesellschaft für Nebenbetriebe (GfN). Ein gemeinsames vom Bundesminister für Verkehr und der GfN entwickeltes Rahmenprogramm sieht eine Verdichtung des Netzes der Autobahnnebenbetriebe vor, so daß ausgehend vom Bedarf und unter Berücksichtigung der Wirtschaft-

lichkeit der Nebenbetriebe eine optimale Versorgung der Verkehrsteilnehmer gesichert ist.

An Anlagen und Einrichtungen zur Versorgung der Verkehrsteilnehmer auf Bundesautobahnen sind im Jahre 1973 21 Tankstellen und 2 Raststätten fertiggestellt worden. Vier veraltete Tankstellen und eine Raststätte wurden aufgegeben. Damit standen den Verkehrsteilnehmern auf den Bundesautobahnen Ende 1973 231 Tankstellen und 160 Raststätten zur Verfügung. 17 Tankstellen und 8 Raststätten befanden sich Ende 1973 in Bau.

### 3.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

Fortschreitend mit dem Autobahnbau ist auch die Errichtung von Autobahnmeistereien verbunden, damit die Unterhaltung und der Winterdienst auch auf neu in Betrieb genommenen Strecken den Erfordernissen entsprechend durchgeführt werden kann. Da Autobahnmeistereien ausschließlich Autobahnzwecken dienen, werden sie vom Bund finanziert und unterhalten. Von einer Autobahnmeisterei werden etwa 50 km Betriebsstrecke betreut.

Der Bau von Autobahnmeistereien wurde auch 1973 in gleichem Umfang wie im Vorjahr fortgesetzt, um die Unterhaltung der Autobahnen und die Bedienung der Notrufanlagen sicherzustellen.

Ende 1973 waren 98 Autobahnmeistereien in Betrieb, davon wurden 4 im Jahre 1973 fertiggestellt. 9 Autobahnmeistereien waren 1973 in Bau. Für 1974 ist mit dem Baubeginn für weitere 8 Anlagen zu rechnen (s. Karte 3).

Es sind ferner 5 bundeseigene Straßenmeistereien fertiggestellt und in Betrieb genommen worden. 8 Anlagen befanden sich Ende 1973 in Bau.

## 3.3 Schutz gegen Straßenverkehrslärm

Der Großversuch zur Erprobung baulicher Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahn bei Porz-Heumar ist in ein entscheidendes Stadium getreten. Die verschiedenen Schutzeinrichtungen in Form von Wällen, Stützmauern mit absorbierenden Verkleidungen und Wänden aus verschiedenen Materialien wurden inzwischen errichtet. Die Bundesanstalt für Straßenwesen kann nun mit ihren Meßreihen zur Feststellung der Wirksamkeit der einzelnen Schutzeinrichtungen beginnen.

Von den laufenden Forschungsarbeiten wurde die Untersuchung über die Rollgeräusche von Pkw und Lkw im Berichtsjahr abgeschlossen. Während beim Lkw eine Lärminderung in erster Linie durch Dämpfung der Motorgeräusche zu erreichen ist, kann die Lärmsituation beim Pkw durch Verringerung der Roll- und Reifengeräusche verbessert werden.

Die Überlegungen, Lärmschutzprobleme im Zusammenhang mit der Neuplanung oder dem größeren Umbau von Bundesfernstraßen über den Rahmen des § 17 (4) FStrG hinaus gesetzlich zu regeln, haben sich konkretisiert. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), das der Deutsche Bundestag verab-

schiedet hat (Drucksache 7/179) sieht die folgenden 3 Stufen bei Neu- und Ausbaumaßnahmen vor:

- Berücksichtigung bei der Planung
- bauliche Maßnahmen bei Überschreitung eines durch Rechtsverordnung noch festzulegenden Immissionsgrenzwertes (Auflagen im Planfeststellungsverfahren)
- Entschädigungsanspruch in Geld bei Überschreitung des Immissionsgrenzwertes und Bindung der entsprechenden Beträge für Maßnahmen des passiven Schallschutzes.

### 3.4 Bepflanzung

Es wird angestrebt, die im Rahmen des Straßenbaues unvermeidlichen Eingriffe in die Natur so gering wie möglich zu halten und sie durch Neuanpflanzungen und Grüngestaltung auszugleichen. Neben einer harmonischen Einpassung neuer Straßen in die umgebende Landschaft sollen Neuanpflanzungen ferner dazu dienen, die Straßen fahrpsychologisch besser zu gestalten. Es hat sich gezeigt, daß insbesondere Bäume und Sträucher eine hohe informationspsychologische Bedeutung für den Autofahrer haben. Aber auch im Rahmen des Landschafts- und Umweltschutzes kommt der Bepflanzung eine wachsende Bedeutung zu.

Die „Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau (RE)“, in denen die äußere Form und der Umfang der Planungsunterlagen für Straßentwürfe geregelt sind, sehen sowohl für den Vorentwurf als auch für den Bauentwurf die Aufstellung eines Landschaftsplanes vor, sofern Eingriffe in die Landschaft unvermeidlich sind. Er soll den vorhandenen Bewuchs aufzeigen und Hinweise auf die vorgesehenen Maßnahmen zur landschaftlichen Einbindung der Baustrecke geben. Beim Bauentwurf soll der Landschaftsplan ferner die Bepflanzung nach Art und Umfang festlegen, so daß zusammen mit den zugehörigen Pflanzlisten die landschaftliche Einfügung vorgenommen werden kann.

Zur Zeit werden die in den Jahren 1960 bis 1969 vom Bundesminister für Verkehr eingeführten „Richtlinien für Straßenbepflanzung (RPF)“ überarbeitet, um die neuesten Erkenntnisse auf diesem Fachgebiet zu berücksichtigen. Ziel ist es, „Richtlinien für den Ausbau von Landstraßen — Landschaftsgestaltung“ zu erarbeiten, in denen die Kapitel Straße und Umwelt, Landschaftsplan und Bepflanzungsplan besonders herausgestellt werden sollen.

Im Berichtsjahr wurden vom Bundesminister für Verkehr die „Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen (RSBB)“ bekanntgegeben. Voraussichtlich werden 1974 vom Bundesminister für Verkehr folgende Richtlinien und Merkblätter eingeführt bzw. bekanntgegeben:

- „Richtlinien für die Anlage und landschaftliche Gestaltung von Rastplätzen an Straßen“
- „Merkblatt Pflanzungen im Straßenraum bebauter Gebiete“

— „Richtlinien für den Lebendverbau an Straßen“ (RLS), die bereits als Entwurf 1971 veröffentlicht worden sind.

Im abgelaufenen Jahr 1973 sind wiederum rd. 160 Millionen DM für die Bepflanzung an Bundesfernstraßen ausgegeben worden, d. h. für Böschungsbepflanzung und -begrünung, Lebendverbau, optische Linienführung durch Bepflanzung, Gestaltung von Park- und Rastanlagen und dgl.

### 3.5 Verkehrszählungen

Im Jahre 1973 wurde die regelmäßig im Abstand von 2 oder 3 Jahren stattfindende Straßenverkehrszählung im gesamten Bundesfernstraßennetz durchgeführt. Es wurden alle Straßen des überörtlichen Verkehrs einschließlich der Ortsdurchfahrten in Gemeinden bis zu 5 000 Einwohnern erfaßt. Die Bundesländer ergänzten das Programm durch repräsentative Erhebungen auf Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes stehen.

Die Straßenverkehrszählung ist methodisch eine manuelle Kurzzeitzählung, deren unmittelbare Ergebnisse zu Jahreswerten hochgerechnet werden. Nach den „Richtlinien für die Straßenverkehrszählung im Jahre 1973 auf den Bundesfernstraßen“ wurde an rd. 5 000 Zählstellen nach einem besonderen Zeitplan an 3 Normalwerktagen in den Monaten Mai/Juni, an 2 Feiertagen und 2 Sonntagen im Mai sowie an 2 Ferienwerktagen in den Monaten Juli/August gezählt. Die Zählzeit betrug an allen Tagen 4 Stunden (15 bis 19 Uhr). Zur Gewinnung der Hochrechnungsfaktoren konnten in vermehrtem Umfang die Zählraten aus den vorhandenen automatischen Dauerzählgeräten herangezogen werden.

Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung werden wie in früheren Fällen zentral ausgewertet und in Buchform zusammengestellt. Der Druck einer Verkehrsmengenkarte 1973 wird vorbereitet und wird dem Straßenbaubericht 1974 beigelegt werden.

Im Berichtsjahr wurde der Ausbau des geplanten Netzes automatischer Dauerzählstellen an den Bundesfernstraßen weiter vorangetrieben. Die erste Ausbaustufe konnte im wesentlichen abgeschlossen werden, die 2. Stufe wurde in Angriff genommen.

Die Karte 4 zeigt, welche automatischen Dauerzählstellen von 1966 bis 1970 eingerichtet worden waren und welche in den Jahren 1971 bis 1973 hinzukamen.

## 4 Forschung, Rationalisierung, internationale Zusammenarbeit und verkehrswirtschaftliche Untersuchungen

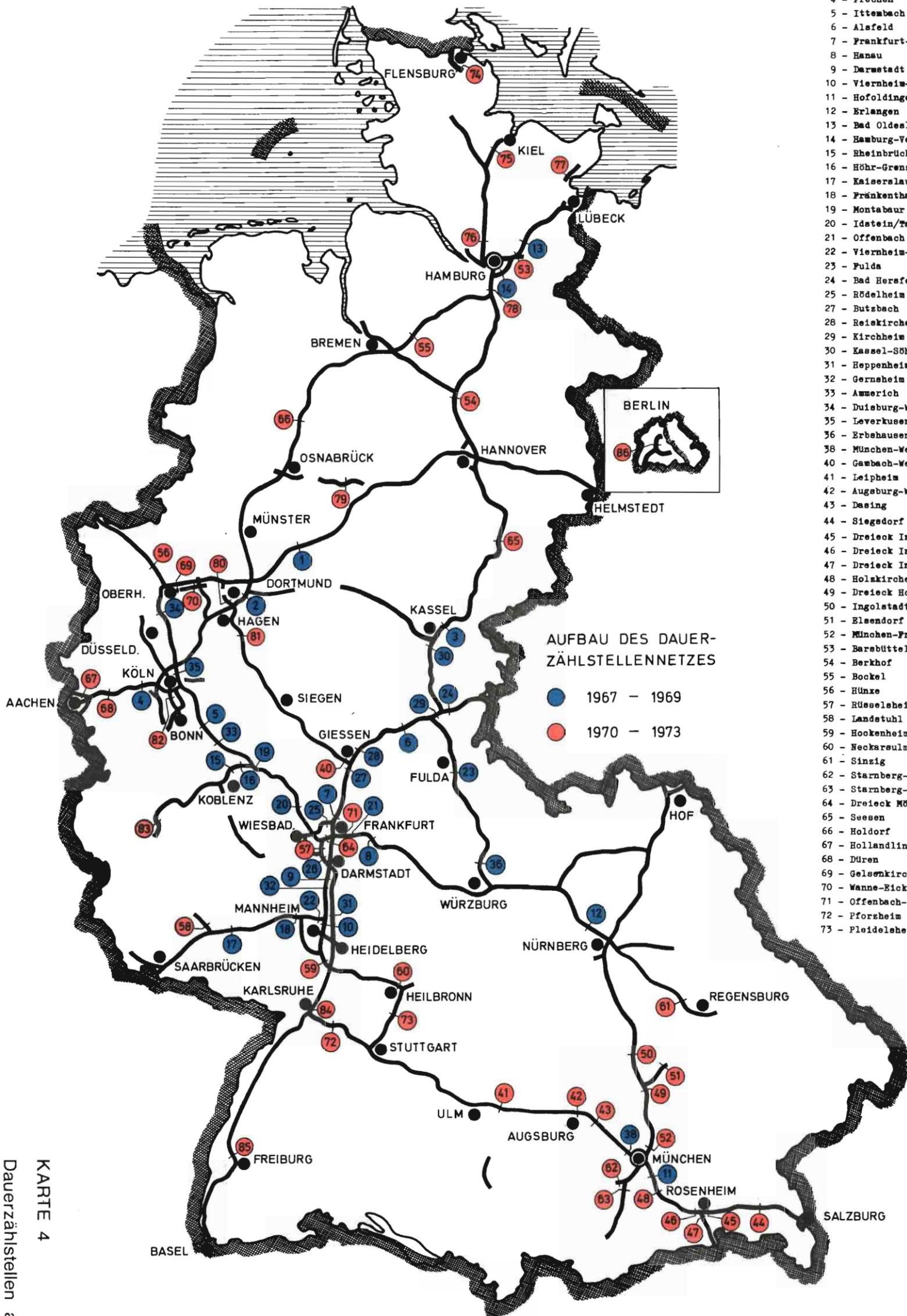
### 4.1 Straßenbauforschung

Das mittelfristige Forschungsprogramm für die Straßenbau- und Straßenverkehrsforschung für das Jahr 1974 wurde zusammen mit der Bundesanstalt für das Straßenwesen und der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen beraten. Insgesamt sind 56 neue

# Dauerzählstellen auf den Bundesautobahnen Übersichtskarte 1973

## Bezeichnung und Strecken-km der Zählstellen

1 - Oelde	km 367,9
2 - Hengsen	km 73,7
3 - Kassel-Ost	km 304,4
4 - Frechen	km 571,5
5 - Ittembach	km 35,0
6 - Alsfeld	km 392,6
7 - Frankfurt-West	km 485,0
8 - Hanau	km 195,2
9 - Darmstadt	km 530,8
10 - Viernheim-Süd	km 558,2
11 - Hofoldingen Forst	km 8,4
12 - Erlangen	km 384,3
13 - Bad Oldesloe	km 37,4
14 - Hamburg-Veddel	km 0,5
15 - Rheinbrücke Bendorf	km 17,1
16 - Höhr-Grenzhausen	km 9,0
17 - Kaiserslautern	km 624,3
18 - Pränkenthal	km 572,8
19 - Montabaur	km 95,6
20 - Idstein/Taunus	km 133,2
21 - Offenbach	km 181,3
22 - Viernheim-West	km 556,8
23 - Fulda	km 33,5
24 - Bad Hersfeld	km 366,9
25 - Rödelheim	km 2,0
27 - Butzbach	km 453,4
28 - Reiskirchen	km 433,4
29 - Kirchheim	km 369,0
30 - Kassel-Söhre	km 314,7
31 - Heppenheim	km 53,0
32 - Gernsheim	km 538,2
33 - Ammerich	km 51,0
34 - Duisburg-Wedau	km 491,5
35 - Leverkusen	km 537,0
36 - Erbshausen	km 125,5
38 - München-West	km 1,0
40 - Gumbach-West	km 179,1
41 - Leipheim	km 105,0
42 - Augsburg-West	km 53,2
43 - Dasing	km 39,0
44 - Siegsdorf	km 97,0
45 - Dreieck Inntal-Ost	km 57,0
46 - Dreieck Inntal-West	km 55,5
47 - Dreieck Inntal-Süd	km 0,5
48 - Holzkirchen	km 20,4
49 - Dreieck Holledau-Süd	km 485,3
50 - Ingolstadt-Nord	km 456,5
51 - Eilsendorf	km 23,6
52 - München-Freimann	km 525,4
53 - Baresbüttel	km 7,5
54 - Berkhof	km 115,0
55 - Bockel	km 73,0
56 - Hünxe	km 15,4
57 - Rüsselsheim	km 10,0
58 - Landstuhl	km 212,0
59 - Hookenheim	km 582,1
60 - Neckarsulm	km 637,0
61 - Sinzig	km 83,5
62 - Starnberg-West	km 15,5
63 - Starnberg-Süd	km 15,5
64 - Dreieck Münchhof	km 165,5
65 - Seesen	km 220,4
66 - Holdorf	km 187,8
67 - Hollandlinie Aachen	km 7,9
68 - Düren	km 598,9
69 - Gelsenkirchen-Heßler	km 7,5
70 - Wanne-Eickel	km 19,3
71 - Offenbach-Ost	km 182,9
72 - Pforzheim	km 240,3
73 - Fleidelsheim	km 557,4



KARTE 4  
Dauerzählstellen auf den  
Bundesautobahnen



Maßnahmen für 1974 vorgesehen. Im Berichtsjahr 1973 standen für Untersuchungen aus dem mittelfristigen Forschungsprogramm 8,5 Millionen DM und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden 5,4 Millionen DM zur Verfügung. Insgesamt wurden 75 Forschungsaufträge erteilt und 45 Forschungsaufträge abgeschlossen. Besondere Schwerpunkte der Forschungen waren Untersuchungen zur Verkehrssteuerung in städtischen Straßennetzen und auf Autobahnen, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Problem der Umweltbeeinflussung durch den Kfz-Verkehr und zur Rationalisierung im Brücken- und Ingenieurbau.

## 4.2 Rationalisierung im Erd- und Deckenbau

### 4.2.1 Erdarbeiten im Straßenbau

Etwas ein Drittel der Straßenbaukosten entfällt auf die Erdarbeiten. Eine Steigerung der Wirtschaftlichkeit im Straßenbau ist daher im wesentlichen Maße davon abhängig, inwieweit es gelingt, Kosteneinsparungen im Erdbau zu erzielen.

Besondere Bedeutung kommt dabei den bodenkundlichen Vorarbeiten zu. Die Straßenbauverwaltung bedient sich hierfür in erster Linie verwaltungseigener Baustoff- und Bodenprüfstellen.

Aktuelle Informationen über erdbautechnische und prüftechnische Fragen werden im Rahmen des alljährlichen stattfindenden „Erfahrungsaustausches über Erdarbeiten im Straßenbau“ zwischen Bund und Ländern ausgetauscht. Als Arbeitsergebnisse werden von der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln, sogenannte „BASt-Empfehlungen“ herausgegeben. Bisher liegen 10 derartige Empfehlungen vor, die nicht nur von den Verwaltungen, sondern auch von der Straßenbauwirtschaft als wichtige Ergänzungen der bestehenden Vorschriften zur Vermeidung von Unklarheiten in den Bauverträgen angesehen werden.

Weitere Kosteneinsparungen werden durch die zunehmende Verwendung industrieller Abfallprodukte als Dammschüttmaterial erzielt. Hierzu zählen vor allem Nebengesteine aus der Steinkohlenproduktion (vorzugsweise durchgebranntes Haldenmaterial), Hochofenschlacke und andere geeignete Schlacken. Über die Verwendbarkeit anderer Abfallprodukte, wie Aschen, Stahlwerkschlacken und Schlackengranulate sind noch entsprechende Untersuchungen im Gange. Die Verwendung industrieller Abfallprodukte und damit gleichzeitig ihre schadlose Beseitigung dient nicht zuletzt der Verbesserung der Umweltbedingungen. Mit der zur Zeit im Gange befindlichen Überarbeitung der „Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau (ZTVE — StB 65)“ werden weitere Möglichkeiten zur Kosteneinsparung erschlossen. Die ZTVE-Neufassung wird vor allem in der Bemessung frostsicherer Straßenbefestigungen und im Angebot neuer Alternativbauweisen neben bisher bewährten Standardbauweisen größere technische Spielräume gewähren, von denen eine Belebung des Wettbewerbs erwartet wird. So wird es beispiels-

weise künftig möglich sein, anstelle der herkömmlichen Frostschuttschicht aus abgestuftem Kiessand auch eine frostbeständige Verfestigung des frostempfindlichen Untergrundes durchzuführen oder eine wärmedämmende Tragschicht einzubauen, oder dickere Oberbaubefestigungen (Asphaltoberbau, Betonoberbau) zu wählen. Die ZTVE-Neufassung wird ebenso wie die Neufassung der sie ergänzenden „Allgemeinen Technischen Vorschriften DIN 18300 — Erdarbeiten —“ 1974 vorliegen.

### 4.2.2 Fahrbahnbefestigungen

Im Interesse der Vereinheitlichung der Bauweisen und der Wirtschaftlichkeit von Fahrbahnbefestigungen wurden weitere Maßnahmen eingeleitet, von denen insbesondere folgende zu nennen sind:

- Systematische Erfassung und Auswertung von Versuchsvorhaben zur Anwendung nicht erprobter Bauweisen auf Bundesfernstraßen
- Erarbeitung eines Neufassungsvorschlages für die Standardisierung der bituminösen Fahrbahnbefestigungen (Heißeinbau) und für die Standardisierung der Fahrbahndecken aus Beton.

Im Hinblick auf die jüngsten Entwicklungen auf dem Erdölsektor wurden einige Vorsorgemaßnahmen auf dem Gebiet der Fahrbahnbefestigungen getroffen, um hierdurch bedingten Kostensteigerungen und Engpässen bei der Abwicklung der Straßenbauprogramme entgegenzuwirken.

## 4.3 Internationale Zusammenarbeit

### 4.3.1 Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD)

Die Mitarbeit in der Straßenforschungsgruppe der OECD wurde weiter vertieft. Verschiedene ihrer Arbeitsgruppen haben ihre Tätigkeit mit Vorlage des Schlußberichtes abgeschlossen. Auf den Ergebnissen der bisherigen Arbeiten fußend, wurden vom Steering-Committee die Behandlung neuer Themen beschlossen und die diesbezüglichen Arbeitsgruppen benannt.

### 4.3.2 Bilaterale Zusammenarbeit

Im Berichtsjahr sind die guten Fortschritte in der bilateralen Zusammenarbeit mit dem französischen Ministerium de l'Équipement et du Logement et du Tourisme auf dem Gebiet der straßenbau- und straßenverkehrstechnischen Forschung und Planung hervorzuheben. Die im Rahmen der Aufstellung von gemeinsamen Arbeitsprogrammen eingesetzten Fachgruppen haben weitere Ergebnisse ihrer Tätigkeit vorgelegt.

### 4.3.3 Internationale Vereinigungen

Vom 15. bis 20. Oktober 1973 fand in München der VII. Weltkongreß der International Road Federation (IRF) statt, für den der Bundespräsident die Schirmherrschaft und der Bundesminister für Verkehr die Eröffnungsansprache übernommen hatte. Die Deutsche Straßenliga, die die Ausrichtung des Kongres-

ses als deutsche nationale Institution der IRF wahrnahm, wurde für die Kongreßdurchführung sowohl sachlich wie auch finanziell nachhaltig durch den Bundesminister für Verkehr unterstützt. Der Gedankenaustausch mit Fachleuten aus aller Welt wurde durch die im Rahmen des Kongresses von der Abteilung Straßenbau ausgerichteten Ausstellung über Verkehr in Ballungsräumen erfolgreich ergänzt. Für den im Jahre 1975 in Mexiko geplanten XV. Internationalen Straßenkongreß des Internationalen Ständigen Verbandes der Straßenkongresse (AIPCR) Paris sind die deutscherseits zu treffenden Vorbereitungen für den deutschen Kongreßbericht aufgenommen worden.

#### 4.3.4 Internationale Besucher

Im Laufe des Jahres 1973 besuchten zahlreiche Fachleute und Delegationen aus europäischen und außereuropäischen Ländern die Abteilung Straßenbau, um sich über Maßnahmen der Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik in der BRD und Lösungen zum Bau von Straßenanlagen und zur Steuerung des Straßenverkehrs zu informieren. Insbesondere sind hierbei die Vorbereitung und Durchführung von Ausbildungsprogrammen für Praktikanten aus osteuropäischen Ländern und Entwicklungsländern hervorzuheben.

#### 4.4 Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen

Im Jahre 1973 waren insgesamt rd. 79 verkehrswirtschaftliche Untersuchungen in Arbeit. Hierfür wurden 4,5 Millionen DM ausgegeben. Hervorzuheben sind folgende größere Untersuchungen:

##### a) Grundlagen des Bedarfs:

Untersuchungen zum Freizeitverkehr auf Bundesfernstraßen, Prognose des grenzüberschreitenden Verkehrs auf Bundesfernstraßen.

##### b) Untersuchungen im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes:

Überarbeitung der Verkehrsprognosen für 1990, Ermittlung von Streckenmerkmalen zur Verbesserung der Grundlagen für die Netzberechnungen,

Ergänzende Bewertung von Einzelmaßnahmen anhand ausgewählter Bewertungskriterien,

Zielkonflikt zwischen Erreichbarkeit von Erholungsgebieten und Gefährdung des Landschaftscharakters,

Strukturdatenprognosen.

##### c) Regional gebundene Untersuchungen:

Untersuchung des Fernstraßennetzes in Norddeutschland (Küstenautobahn),

Untersuchung des Fernstraßennetzes im mittleren Rheinland-Pfalz (Westifel—Hunsrück).

Planung des Fernstraßennetzes im Grenzraum Deutschland—Österreich und im Grenzraum Deutschland—Niederlande.

##### d) Beteiligung des Bundes an regionalen Verkehrsuntersuchungen in den Räumen:

Rhein—Neckar,

Stuttgart,

Rhein—Main,

Großraum München,

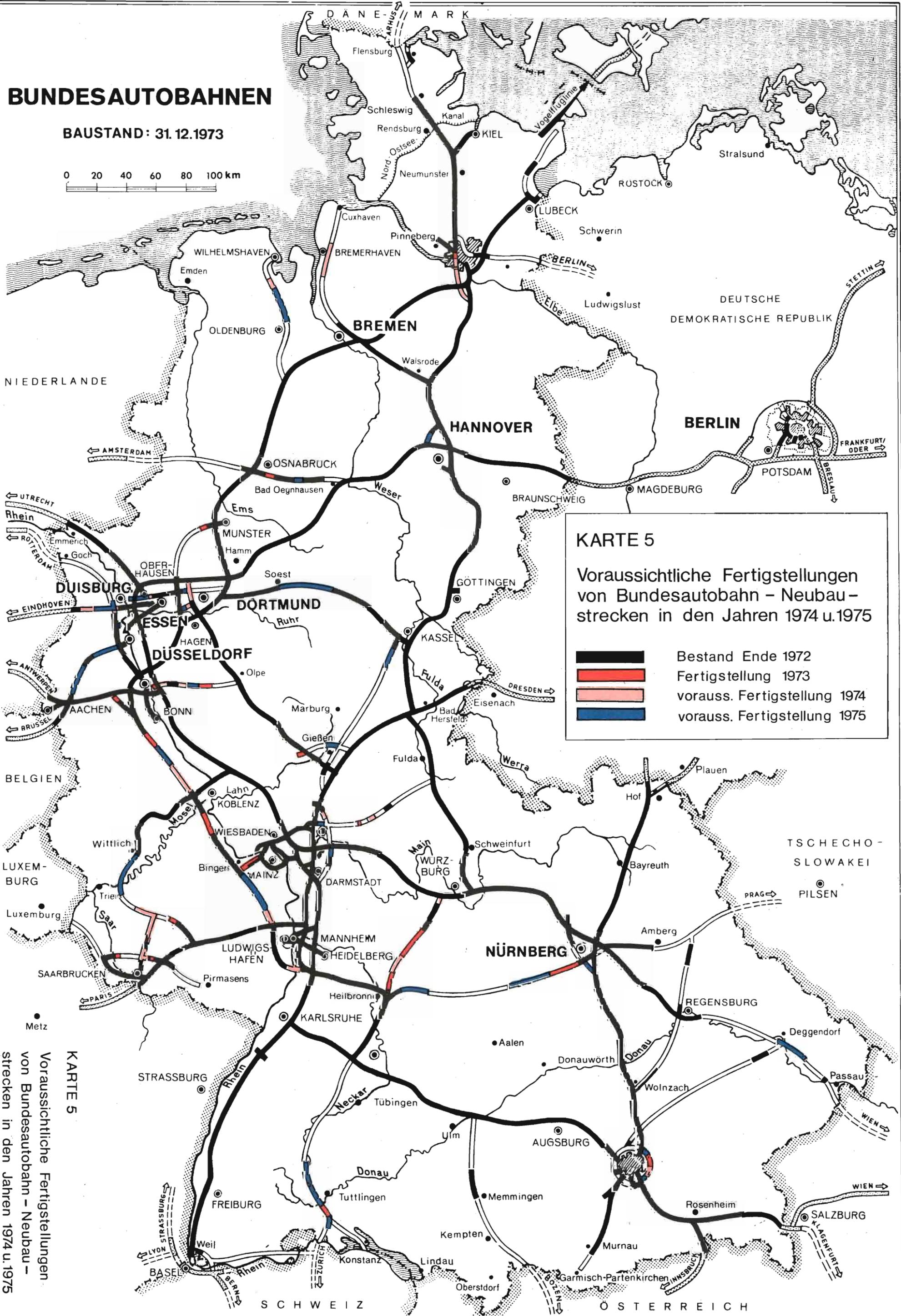
Mittelrhein (Koblenz/Neuwied),

Hamburg,

Donau—Iller.

# BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31.12.1973



**KARTE 5**  
 Voraussichtliche Fertigstellungen  
 von Bundesautobahn - Neubau -  
 strecken in den Jahren 1974 u.1975

	Bestand Ende 1972
	Fertigstellung 1973
	vorauss. Fertigstellung 1974
	vorauss. Fertigstellung 1975

**KARTE 5**  
 Voraussichtliche Fertigstellungen  
 von Bundesautobahn - Neubau -  
 strecken in den Jahren 1974 u.1975



## 5 Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben

## 5.1 Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1973

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1973 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten <sup>1)</sup> Millio- nen DM	Bis Ende	1973	Ende	Bezeichnung der Teilstrecken	km
			1972 fertig- gestellt km	fertig- gestellt km	1973 in Bau km		
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Baden-Württemberg</b>							
Krefeld-Ludwigshafen	5,1	64,0	3,4	—	1,7		
Bad Hersfeld-Heilbronn (Weinsberg) . . . . .	77,6	507,0	15,9	36,8	24,8	Kreuz Weinsberg bis AS Möckmühl AS Berolzheim bis AS Tauberbischofsheim	17,4 19,4
Nürnberg-Heilbronn . .	55,0	364,0	—	—	23,0	—	—
Stuttgart-Singen (west- licher Bodensee) . . . .	126,8	867,0	—	13,7	60,8	AS Geisingen bis AS Engen	13,9
Würzburg-Kempten . .	44,1	266,0	13,1	—	20,0	—	—
Basel-Schaffhausen- Lindau . . . . .	56,0	422,0	3,3	—	2,0	—	—
Stuttgart-Vaihingen- Böblingen . . . . .	9,1	81,0	8,0	—	1,1	—	8,0*
<b>Bayern</b>							
Regensburg-Pfreimd . .	58,0	261,0	18,2	—	13,0	—	—
Nürnberg-Heilbronn . .	87,4	427,0	7,1	25,7	22,1	B 2-AS Lichtenau	26,1
Regensburg-Linz/öster- reichische Grenze . .	126,3	903,0	—	—	20,2	—	—
Würzburg-Kempten . .	166,7	1 019,0	41,1	—	41,4	—	—
München-Deggendorf . .	128,5	621,0	10,2	—	5,0	—	—
Autobahnring München (Nord- und Ostring)	47,6	641,0	1,7	11,5	18,2	Aschheim-Haar	11,4
München-Lindau . . . .	143,0	955,0	62,5	—	7,5	—	—
Bad Hersfeld-Heilbronn (Weinsberg) . . . . .	88,9	544,0	85,7	—	3,2	—	—
BAB-Zweig Nürnberg- Feucht . . . . .	18,6	101,0	—	—	3,7	—	—
Durch Neuvermessung hat sich das Netz in Bayern um 1,5 km verringert							-1,5
<b>Berlin</b>							
Autobahn-Berlin/Nord (Seestraße-Holz- hauser Straße) . . . . .	4,0	285,0	0,3	—	1,7	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

\*) Aufstufungen von Bundesstraßen zu Autobahnen

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1973 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Ge- samt- länge km	Ge- samt- kosten <sup>1)</sup> Millio- nen DM	Bis Ende	1973	Ende	Bezeichnung der Teilstrecken	km
			1972 fertig- gestellt km	fertig- gestellt km	1973 in Bau km		
1	2	3	4	5	6	7	8
Stadtring vom Jakob- Kaiser-Platz bis provisorischer An- schluß Seestraße ....	3,3	90,0	—	2,0	1,3	Charlottenburg/ Nord bis Nordring	2,0
<b>Bremen</b>							
Bremen-Cuxhaven .....	36,6	300,0	12,2	—	24,4	—	—
<b>Hamburg</b>							
Hamburg-Flensburg ..	26,5	618,0	11,3	—	15,2	—	—
Eckverbindung Harburg	2,5	25,0	—	—	0,8	—	—
<b>Hessen</b>							
Lüttich (belgische Grenze) bis Frankfurt/M. ....	7,7	116,0	4,6	—	3,1		
Frankfurt/M.-Fulda ...	90,8	628,0	—	1,0	8,2	AS Dreispitz mit provi- sorischem Anschluß an die B 8/B 40	1,0
Bad Homburg-Darm- stadt .....	47,9	430,0	14,5	—	9,7	—	—
Koblenz-Gießen .....	26,3	264,0	—	—	8,0	—	—
Gießen-Stuttgart .....	59,1	671,0	—	—	22,4	—	—
Kassel-Marburg .....	81,0	615,0	—	—	11,2	—	—
Gießen-Frankfurt .....	85,8	600,0	11,6	—	2,5	—	—
<b>Niedersachsen</b>							
Bremen-Cuxhaven ...	71,0	434,0	5,5	—	10,0	—	—
Cloppenburg-Olden- burg in Oldenburg bis Wilhelmshaven ..	90,8	586,0	—	—	33,0	—	—
Eckverbindung Hannover .....	18,0	81,0	7,7	—	10,3	—	—
Hamburg-Flensburg ..	7,3	64,0	—	—	7,3	—	—
Niederländische Grenze (Bentheim)- Osnabrück-Bad Oeynhausen (A 64) .	38,1	168,0	31,0	8,3	7,1	Osnabrück (B 51) bis Bissendorf	8,3
Bad Harzburg-Braun- schweig (B 4) .....	45,0	279,0	5,8	—	2,1	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

2) Aufstufungen von Bundesstraßen zu Autobahnen

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1973 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Ge- samt- länge km	Ge- samt- kosten <sup>1)</sup> Millio- nen DM	Bis Ende	1973	Ende	Bezeichnung der Teilstrecken	km
			1972 fertig- gestellt km	fertig- gestellt km	1973 in Bau km		
1	2	3	4	5	6	7	8
Lüneburg (westlich Delmenhorst) bis Tweelbäke (östlich Oldenburg) (B 75) ..	25,8	77,0	7,6	—	18,2	—	—
Göttingen-Weende (B 27) .....	4,7	55,0	—	3,7	—	—	3,7
<b>Nordrhein-Westfalen</b>							
Krefeld-Ludwigshafen .	122,3	679,0	99,1	12,4	7,2	Miel-Gelsdorf	12,4
Duisburg-Venlo (niederländische Grenze) .....	45,3	339,6	15,6	—	29,7	—	—
Dortmund-Gießen ....	119,6	1 122,0	109,1	—	10,5	—	—
Düsseldorf-Dortmund .	91,7	884,0	4,1	—	6,2	—	—
Wuppertal-Münster i. Westfalen .....	91,5	498,0	37,8	4,7	8,2	Bösensell-Münster	4,7
Duisburg-Dortmund (Emscherschnellweg)	84,0	741,0	22,3	—	23,3	—	—
Köln-Olpe .....	61,8	552,0	8,3	8,8	31,2	Kreuz Köln-Merheim Engelskirchen- Gummersbach	1,0 7,8
Kassel-Ruhrgebiet ....	97,5	621,0	59,2	—	38,8	—	—
Aachen-Düsseldorf ..	57,9	344,0	4,8	—	41,0	—	—
Wesel-Bad Honnef ...	55,6	517,0	24,2	—	18,3	—	—
Hennef-Düren-Heins- berg .....	48,3	409,0	14,3	3,2	8,4	südlich Meckenheim bis Landesgrenze NRW/RPf.	3,2
Niederländische Grenze (Bentheim)- Osnabrück-Bad Oeynhausen .....	73,7	632,3	21,3	—	13,1	—	—
Düsseldorf-Wuppertal	23,0	292,4	20,6	—	2,4	—	—
Blessem-Bergheim- Venlo .....	57,8	228,7	26,1	5,0	6,0	Knoten in Kerpen Rennekoven-Dülken	2,0 3,0*
Düsseldorf-Roermond (niederländische Grenze) .....	29,8	119,7	14,5	—	8,5	—	—
<b>Rheinland-Pfalz</b>							
Lüttich (belgische Grenze)-Frank- furt/M. ....	27,5	112,0	20,8	7,9	—	Ingelheim-Heidenheim	7,9 13,0*
Koblenz-Trier .....	101,3	338,0	80,3	—	21,0	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

\*) Aufstufungen von Bundesstraßen zu Autobahnen

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1973 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten <sup>1)</sup> Millio- nen DM	Bis Ende	1973	Ende	Bezeichnung der Teilstrecken	km
			1972 fertig- gestellt km	fertig- gestellt km	1973 in Bau km		
1	2	3	4	5	6	7	8
Krefeld-Ludwigshafen .	204,9	1 490,0	86,0	17,5	101,6	Gelsdorf-Bad Neuenahr Emmelshausen- Pfaffenheck	7,5 10,0
Trier-Pirmasens . . . . .	35,0	226,0	23,3	2,7	7,5	Freisen-Reichweiler	2,7
Trier-Saarbrücken ..	30,4	378,0	—	—	9,5	—	—
Bad Dürkheim-Lud- wigshafen . . . . .	140,0	75,0	—	2,0	4,0	Maxdorfer Kreuz bis L 454	2,0
Gustavsburg-Mainz ..	14,8	95,6	12,7	—	1,2	Mainzer Dreieck	12,7*
<b>Saarland</b>							
Saarbrücken-Karlsruhe	29,0	75,0	21,9	2,2	5,0	Elversberg-Spiesen	2,2
Trier-Saarbrücken ..	48,0	250,0	7,1	—	40,9	—	—
Trier-Pirmasens . . . . .	17,1	140,0	3,0	2,6	—	Freisen-Reichweiler	2,6
Saarbrücken-Luxem- burg (luxem- burgische Grenze) ..	65,0	380,0	6,0	18,3	—	Abg. B 269—B 405	18,3*
<b>Schleswig-Holstein</b>							
Hamburg-Flensburg ..	147,0	627,0	106,6	—	9,6	—	—
Kiel-Geesthacht . . . . .	72,0	250,0	9,0	—	—	—	—
Neumünster-Kiel . . . . .	18,7	7 133,0	18,7	—	*)	—	—
*) BAB-Kreuz Kiel-West . . . . .							222,7

1) ohne Grunderwerbskosten

\*) Aufstufungen von Bundesstraßen zu Autobahnen

## 5.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1973

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1973		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millio- nen DM	Bis Ende 1972 fertig- gestellt km	1973	Ende	
				fertig- gestellt km	1973 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
<b>Baden-Württemberg</b>						
B 3	Neubau der Umgehung Nußloch .....	4,5	16,3	—	4,5	—
B 10	Südtangente Karlsruhe .....	5,9	64,5	—	—	5,9
B 27	Verlegung bei Neckarelz .....	2,5	24,5	—	—	2,5
B 27	Verlegung bei Schweinberg .....	2,2	7,5	—	—	2,2
B 35	Neubau zwischen Huttenheim und Neu- dorf .....	3,7	12,5	—	—	4,8
B 38	Rhein-Neckar-Schnellweg Los III 1. und 2. Bauabschnitt .....	3,0	65,1	—	2,0	1,0
B 47	Verlegung bei Walldürn .....	3,5	12,0	—	—	3,5
B 462	Umgehung Gausbach .....	1,2	16,3	—	—	1,2
B 36/415	Lahr, Autobahnzubringer II. Bauabschnitt	3,0	6,0	—	—	3,0
B 33	Gengenbach-Biberach I. Bauabschnitt ..	6,1	28,5	—	—	6,1
B 31 a	Freiburg/Mitte (BAB-Zubringer) .....	5,4	73,0	—	0,4	0,9
B 31	Verlegung bei Neustadt .....	6,9	36,0	—	—	6,9
B 31	Ausbau bei Hinterzarten .....	5,3	17,6	—	3,1	2,2
B 34	Ausbau der Ortsdurchfahrt Waldshut ..	2,7	10,0	—	—	2,7
B 294	Freiburg-Waldkirch .....	4,8	45,0	—	—	4,8
B 315	Zwischenausbau zwischen Bonndorf und Weizen .....	13,3	7,0	—	—	3,5
B 462	Rotenfels und Schönmünzach .....	25,0	100,0	—	—	3,0
B 500	Ausbau zwischen Häusern und Schluch- see .....	10,6	22,0	—	—	1,7
B 34/518	Verlegung bei Öflingen/Brennet .....	4,5	25,0	—	—	0,5
B 27/31/33	Ausbau zwischen Bad Dür rheim und Donaeschingen .....	15,7	85,0	—	—	5,0
B 500	Neubau zwischen „Kalte Herberge“ und Neueck .....	8,1	18,8	—	8,1	—
B 311/27	Neubau südlich Schwenningen .....	4,2	7,3	—	—	2,8
B 10	BAB-Anschlußstelle Ulm/West-Ulm ....	9,3	89,1	—	—	9,3
B 27	Ausbau bei Hechingen .....	6,3	30,0	—	—	6,3
B 28	Tübingen Schloßbergtunnel .....	3,0	75,0	—	—	3,0
B 312	Neubau zwischen Egelsee und Berkheim	1,0	5,0	—	1,0	—
B 32	Verlegung bei Hechingen .....	2,0	5,3	—	—	2,0
B 10/27	BAB-Anschlußstelle Stuttgart/Nord-Stuttgart/Zuffenhausen .	5,2	74,8	—	—	5,2
B 10	Umgehung Eßlingen .....	1,5	27,0	—	—	1,5
B 10/313	Plochinger Dreieck .....	6,0	83,0	—	—	6,0

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1973		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millio- nen DM	Bis Ende 1972 fertig- gestellt km	1973	Ende	
				fertig- gestellt km	1973 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 14	BAB-Anschluß Gärtingen-Tübingen Allee in Böblingen .....	4,5	55,5	—	—	4,5
B 14	Stuttgart/Vaihingen-Stuttgart (Südhei- mer Platz) .....	1,7	61,3	—	—	1,7
B 14	Waiblingen-Winnenden I. Bauabschnitt	8,2	47,0	—	—	8,2
B 27	Echterdingen-Aich I. Bauabschnitt ....	8,7	55,4	—	—	8,7
B 29	Verlegung zwischen Unterurbach und Wallhausen .....	8,6	60,0	—	—	2,2
B 29	Ausbau zwischen Schwäbisch Gmünd und Rinderbacher Mühle .....	2,2	5,2	—	—	2,2
B 290	Verlegung zwischen Tauberbischofsheim und Unteralbach .....	12,0	40,0	—	4,8	—
<b>Bayern</b>						
B 2 a	Verlegung bei Roth .....	10,8	46,9	—	—	9,2
B 2/85	Verlegung bei Donauwörth .....	7,8	69,8	—	—	7,8
B 8	Ausbau und Verlegung von Schudling bis Passau .....	7,6	25,0	5,3	—	—
B 8	Ausbau von Postbauer bis Neumarkt ..	9,0	9,5	5,4	1,6	2,0
B 8/12/85	Ausbau in Passau (Neubau einer Donau- brücke mit Rampen) und Umbau des Ludwigsplatzes .....	3,0	57,0	1,0	—	2,0
B 11/15	Ausbau und Verlegung von Landshut bis Essenbach .....	10,0	13,0	1,8	2,2	3,0
B 11/15/299	Ausbau in Landshut (Verkehrsknoten am Hauptbahnhof) .....	1,6	8,5	—	—	1,6
B 12	Verlegung bei Landsberg a. Lech .....	8,5	56,4	—	—	5,0
B 12	Verlegung von Kempten bis Kaufbeuren	41,6	90,0	14,6	—	9,4
B 12/15	Verlegung nördlich Haag .....	4,1	6,5	—	—	4,1
B 12	Verlegung südlich Röhrnbach .....	3,0	7,5	—	3,0	—
B 12/388	Straßenbau in Passau/Ilzstadt .....	2,3	19,0	—	—	2,3
B 13/14	Verlegung in Ansbach .....	2,4	10,2	—	1,5	0,9
B 15	Westumgehung Weiden .....	11,5	36,0	7,0	4,5	—
B 17	Verlegung von Augsburg bis Oberrott- mannshausen .....	14,1	57,7	—	—	5,0
B 19	Neubau von Ulm-Hittistetten .....	10,9	70,2	—	—	7,5
B 19	Entlastungsstraße Bad Neustadt .....	1,5	11,0	—	—	1,5
B 20	Verlegung bei Fridolfing .....	10,3	6,0	—	—	5,5
B 22	Ausbau zwischen Rötz und Cham .....	16,8	25,0	—	—	2,6
B 26	Verlegung südlich Schweinfurt .....	21,5	71,2	20,0	1,5	—
B 26/286 a	Ausbau in Schweinfurt .....	0,8	7,4	—	0,4	0,4
B 27	Umgehung Veitshöchheim .....	2,8	17,4	—	2,8	—
B 47/469	Verlegung bei Amorbach .....	5,3	12,3	—	—	2,0

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1973		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millio- nen DM	Bis Ende 1972 fertig- gestellt km	1973	Ende	
				fertig- gestellt km	1973 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 469	Ausbau nördlich Obernburg .....	8,6	16,2	4,9	—	3,7
B 279	Verlegung bei Ebern .....	5,1	7,3	5,1	—	—
B 289	Verlegung bei Kulmbach .....	5,9	27,8	—	—	1,0
B 299	Ausbau zwischen Pilsach und Neumarkt i. d. OPf. ....	5,6	6,3	5,6	—	—
B 303	Verlegung zwischen Marktredwitz und Arzberg .....	6,5	11,6	2,4	3,6	0,5
B 308	Ausbau zwischen Sonthofen und Hinde- lang .....	7,2	11,1	2,0	1,8	3,4
B 388	Verlegung zwischen Linden und Schall- dorf (bei Pfarrkirchen) II. Bauabschnitt	7,2	5,8	7,2	—	—
B 470	Verlegung von Auerbach bis Altzirken- dorf .....	5,7	11,0	—	—	3,0
B 512	Neubau einer Verbindungsspanne von der B 12 zum österreichischen Fern- straßennetz bei Neuhaus einschließlich deutscher Anteil an der Innbrücke ....	1,6	7,9	—	1,6	—
<b>Berlin</b>						
<b>Bremen</b>						
B 74	2. Bauabschnitt mit Verlegung im Raum Bremen-Vegesack einschließlich Verlän- gerung bis Blumenthal .....	5,6	57,9	—	—	0,9
B 75	Ausbau der freien Strecke Oldenburger Straße .....	2,1	23,5	—	1,0	—
<b>Hamburg</b>						
B 5	Verlegung bei Horn-Billstedt .....	4,5	54,0	—	4,4	0,1
B 432	Ausbau Oldesloer Straße .....	1,4	3,7	—	—	0,2
<b>Hessen</b>						
B 37	Ausbau von Teilstrecken zwischen den Landesgrenzen Baden-Württemberg/ Hessen .....	13,2	58,0	—	—	—
	Neckarsteinach-Neckarhausen .....	1,6	1,6	—	1,6	—
		65,0	150,0	—	—	—
B 7	Ausbau von Teilstrecken zwischen der Landesgrenze NRW/He und Hoheneiche Oetmannshausen .....	1,2	2,3	—	1,2	—
	hier:					
	Obervellmar-K 34 .....	2,6	6,5	—	2,6	—
	Ortsdurchfahrt Hessisch-Lichtenau ....	1,7	7,4	—	—	1,7
	Verlegung Waldkappel .....	1,5	5,6	—	—	1,5
	Verlegung Hartmuthsachsen .....	58,0	130,0	—	—	—
B 27	Ausbau von Teilstrecken zwischen den Landesgrenzen NS/He und He/Bay Hünfeld-Gruben .....	2,5	5,2	—	—	2,5

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1973		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millio- nen DM	Bis Ende 1972 fertig- gestellt km	1973	Ende	
				fertig- gestellt km	1973 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 27	Verlegung bei Sontra .....	4,4	12,8	—	—	4,4
B 62	Ausbau zwischen der A 23 (Bad Hersfeld) und der AS Sorga (A 23) Südumgehung Bad Hersfeld .....	6,0	24,5	—	2,5	—
B 83	Verlegung bei Altmorschen .....	1,8	6,7	—	—	1,8
B 252	Neubau der Ederbrücke bei Herzhausen mit Anschluß der L 3084 und der K 7 ..	0,8	6,4	—	—	0,8
B 254	Ausbau zwischen Holzhausen (B 3 südlich Kassel) und Fulda (B 27) Fulda-Großenlüder .....	80,0	130,0	—	—	—
		6,9	18,9	—	5,0	1,9
B 260	Verlegung bei Schlangenbad .....	3,7	17,3	—	—	3,7
B 260	Verlegung bei Kemel .....	2,6	4,5	—	—	2,6
B 277	Ausbau von Teilstrecken zwischen Landesgrenze NRW/He und B 3 (bei Pohl-Göns) .....	42,0	190,0	—	—	—
	Haiger-Sechshelden .....	2,0	5,6	—	—	2,0
B 277	Ausbau der Ortsdurchfahrt Wetzlar ....	3,0	13,6	—	—	3,0
B 426	Verlegung Höchst/Odenwald-Neustadt .	5,3	15,0	—	—	5,3
B 426	Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges in Gernsheim .....	1,0	5,1	—	—	1,0
B 429	Bau einer Bundesstraße zwischen Allendorf (bei Weilburg) und Wetzlar/Neustadt .....	20,0	77,0	—	—	—
	Leun (L 3042)-Oberbiel .....	5,0	26,3	—	5,0	—
B 450	Verlegung bei Fritzlar einschließlich Brücke über die Eder .....	1,7	8,0	—	—	0,7
B 450	Verlegung bei Wolfhagen .....	3,8	10,0	—	1,2	2,6
B 3 a	Gießen-Butzbach .....	33,0	260,0	—	—	—
	3. L 3131-B 3 alt .....	4,0	31,6	—	—	4,0
	1. A 74 (Hangelstein)-B 49 alt .....	5,0	43,8	—	—	5,0
B 40	Rhein-Main-Schnellweg (A 80) bis Mainzer Landstraße in Frankfurt/Main ....	12,1	130,0	—	—	—
	1. Querspange Kelsterbach (B 43 neu-Südumgehung Höchst) .....	3,0	25,0	—	—	3,0
B 43	Mainz-Gustavsburg-Hanau .....	52,0	450,0	—	—	—
	1. Ausbau in Mühlheim .....	7,0	4,4	—	—	1,0
B 45 a	Dieburg (B 26)-Steinheim (B 43) .....	28,0	120,0	—	—	—
	3. Jügesheim-Nieder-Roden .....	7,5	26,4	—	—	7,5
B 44/47	Umgehung Bürstadt .....	9,4	30,0	—	—	9,4
B 448	Tannenmühle (B 45)-Main-Lahn-Schnellweg (B 3 a) .....	—	—	—	—	—
	3. westlich Hausen (ASK 191 ausschließlich)-AS „Am Turm“ (ausschließlich) .....	3,3	11,6	—	—	3,3
B 3 a	Cölbe/Marburg (Lahn)-Niederweimar ..	19,0	160,0	—	—	—
	3. Marburg Hbf.-Südbahnhof .....	3,7	48,2	—	—	1,0
	4. Südbahnhof-Südspange (L 3125) ....	1,0	10,0	—	—	1,0

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1973		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millio- nen DM	Bis Ende 1972 fertig- gestellt km	1973	Ende	
				fertig- gestellt km	1973 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
<b>Niedersachsen</b>						
B 1	Ausbau von Himmelsthür bis westlich Hildesheim .....	2,0	7,5	—	1,3	—
B 1	Verlegung Diedersen-Mehle .....	16,8	47,5	—	1,7	—
B 4	Südlich Lüneburg bis Maschen einschließlich Anschluß an die BAB Hamburg-Flensburg .....	42,5	218,0	—	—	2,0
B 6	Ausbau südlich Bremerhaven mit Anschluß an die BAB Bremerhaven-Cuxhaven .....	2,2	35,0	—	—	2,2
B 6	Teilverlegung westlich Hannover 2. Bauabschnitt .....	4,0	30,0	—	—	4,8
B 6	Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges bei Barrien .....	2,6	12,4	—	—	2,6
B 4	Braunschweig-Lüneburg, Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges in Ulzen .....	3,0	13,2	—	3,0	—
B 27 a	Neubau einer Zubringerstraße von Marzhausen zur BAB Hannover-Kassel bei Mariengarten südlich Göttingen .....	5,0	23,4	—	—	3,8
B 27/243	Verlegung bei Herzberg und Ausbau zwischen Herzberg und Scharzfeld ....	3,5	12,5	—	—	0,4
B 27/243	Verlegung bei Scharzfeld .....	5,0	47,5	—	—	0,4
B 65	Ausbau und Verlegung in Schüttorf ....	1,9	3,4	—	1,0	—
B 65	Verlegung von Hannover-Waldheim (B 6) bis Anderten .....	6,0	31,0	2,2	—	—
B 65	Verlegung im Raum Sehnde .....	0,5	7,9	—	0,5	—
B 65	St. Annen bis östlich Stadthagen (Orts- umgehung Stadthagen) .....	5,5	35,0	—	—	5,5
B 65/444	Verlegung südlich Peine .....	3,8	14,0	—	1,3	0,5
B 68	Verlegung bei Bramsche (Kreis Bersenbrück) .....	8,5	40,0	—	—	5,3
B 68	Verlegung von südlich Badbergen bis einschließlich Quakenbrück .....	7,0	27,5	—	—	3,1
B 69/75	BAB Oldenburg-Wilhelmshaven nördlich Oldenburg bis Oldenburg/Osternburg (Ortsumgehung Oldenburg) .....	13,4	200,0	—	1,5	—
B 69	Ausbau in Vechta .....	6,8	8,8	2,0	3,4	0,4
B 70	Ausbau in Emden (Auricher Straße) ..	1,9	5,8	—	—	1,9
B 70	Verlegung bei Lathen .....	7,0	19,0	—	—	7,0
B 70	Verlegung Papenburg-Süd .....	2,4	8,4	—	—	2,7
B 72	Ausbau der Ortsdurchfahrt Aurich ....	2,7	7,6	—	—	0,7
B 73	Stade-Cuxhaven, Ausbau der OD. Otterndorf .....	2,8	7,5	—	—	2,7

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1973		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millio- nen DM	Bis Ende 1972 fertig- gestellt km	1973	Ende	
				fertig- gestellt km	1973 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 74	Bremen-Basdahl, Verlegung bei Osterholz-Scharmbeck .....	6,4	14,0	—	2,4	4,0
B 74	Verlegung bei Osterhagen-Ihlpohl ....	0,6	5,5	—	—	0,6
B 75	Verlegung östlich Westerstede bis westlich Oldenburg .....	19,4	110,0	2,9	—	19,4
B 75	Verlegung bei Westerstede .....	6,1	28,0	3,0	—	3,2
B 75	Verlegung nordwestlich Leer .....	3,5	10,1	—	0,5	—
B 83	Verlegung und Ausbau in der Ortsdurchfahrt Hameln einschließlich Neubau einer 2. Weserbrücke .....	2,3	40,0	—	0,5	1,8
B 188/443	Burgdorf-Gifhorn, Schillerlage-Sehnde, Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges in Burgdorf .....	3,0	17,3	—	1,8	1,1
B 212	Verlegung von nördlich Harmenhausen bis Bockholzberg .....	4,2	7,7	—	—	4,2
B 443	Burgdorf-Sehnde, Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges in Lehrte	1,0	16,0	—	0,5	—
B 248	Mörse (südwestlich Wolfsburg) bis südlich Tappenbeck (B 188) einschließlich Knotenpunkt Mörse .....	9,9	62,8	—	—	—
B 243	Verlegung bei Ochtersum .....	2,3	10,2	—	—	2,3
B 444	Verlegung westlich Peine .....	2,0	11,6	—	—	1,6
B 443	Verlegung bei Rethen/Leine .....	3,2	15,2	—	0,9	2,3
B 243/241	Verlegung bei Osterode-Lasfelde .....	9,3	100,0	—	3,7	2,6
B 495	Glinde-Wischhafen, Verlegung bei Osten .....	4,0	19,1	—	—	3,9
B 444	Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges bei Peine .....	1,7	11,8	—	—	1,7
B 437	Ausbau in Varel .....	2,1	5,2	—	2,1	—
B 494	Verlegung von Hildesheim bis Drispensstedt .....	1,3	11,3	—	1,3	—
B 490	Wartjenstedt bis südlich Braunschweig	33,0	110,0	—	4,3	—
B 530	Hesel über Neermoor bis Emden .....	29,0	182,0	—	10,1	9,0
B 4	Ortsumgehung Wolfenbüttel .....	16,0	75,0	—	1,7	—
B 4	Westumgehung Braunschweig .....	14,0	204,0	—	6,3	—
<b>Nordrhein-Westfalen</b>						
B 9	Verlegung bei Wyler-Kranenburg .....	4,5	12,3	—	—	1,5
B 51	Ausbau und Verlegung zwischen Bad Münstereifel und Eicherscheid .....	5,3	14,6	—	0,8	—
B 55	Ausbau in Lövenich und Weiden .....	1,9	5,2	—	1,9	1,1
B 57	Verlegung bei Erkelenz .....	4,7	15,2	—	—	4,7
B 56	Nordumgehung Siegburg .....	6,1	27,0	—	—	6,1

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1973		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millio- nen DM	Bis Ende 1972 fertig- gestellt km	1973	Ende	
				fertig- gestellt km	1973 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 58	Erneuerung Fahrbahntafel Rheinbrücke Wesel .....	0,6	6,8	—	0,6	—
B 58	Verlegung bei Schermbeck .....	5,3	12,0	—	—	5,3
B 67	von Rheinbrücke bei Rees bis zur Links- rheinischen BAB Goch-Krefeld-Lud- wigshafen (A 14) .....	15,5	56,0	—	5,0	—
B 221	Verlegung bei Straelen .....	4,7	6,5	—	3,0	1,7
B 223	Ausbau zwischen Oberhausen (Werks- gasthaus) und Oberhausen-Sterkrade ..	2,3	40,0	—	—	2,3
B 224	Neubau zwischen Wuppertal und nörd- lich Velbert .....	15,5	135,0	—	—	6,0
B 227	Neubau zwischen Essen (Ruhrallee) und nordöstlich Velbert .....	9,4	101,0	—	—	9,4
B 229	Ausbau von Teilstrecken zwischen Solingen und Radevormwald mit Neu- bau der Müngstener Brücke .....	6,3	33,5	—	—	0,6
B 232	Ausbau zwischen Opladen und Bur- scheid einschließlich Ortsdurchfahrten Opladen und Burscheid .....	11,1	28,5	—	—	6,8
B 264	Ausbau in Eschweiler (Indestraße) ....	2,4	12,5	—	0,6	—
B 504	Verlegung bei Frasselt .....	3,0	22,5	—	—	3,0
B 507	Ausbau zwischen Donrath und Neun- kirchen .....	6,4	13,5	—	5,8	—
B 54	Neubau Burbach-BAB AS Würgendorf	8,2	19,0	—	—	8,2
B 62	Ausbau in Hüttental-Weidenau .....	2,3	4,0	—	—	0,2
B 62	Ausbau in Eiserfeld-Niederschelden ..	2,6	6,2	—	0,2	—
B 229	Verlegung zwischen Soest und der BAB AS Soest .....	1,8	5,0	—	—	1,8
B 233	Ausbau in Unna .....	0,9	3,5	—	—	0,9
B 233	Ausbau in Iserlohn .....	1,8	3,9	—	—	1,2
B 516	Ausbau zwischen Belecke und Nieder- bergheim .....	7,8	12,8	—	—	2,7
B 517	Verlegung bei Hofolpe .....	1,2	5,8	—	—	1,2
B 7	Verlegung bei Warburg .....	2,8	9,6	—	2,8	—
B 61	Ausbau in Brackwede .....	1,6	9,5	—	1,6	—
B 68	Ausbau zwischen Brackwede und Senne- lager (Brackwede-Buschkamp) .....	2,1	4,2	—	2,1	—
B 68/252	Verlegung bei Scherfede .....	4,1	26,3	—	—	1,7
B 482	Neubau Lerbeck-Wietersheim .....	14,1	34,0	—	4,4	—
B 51	Ausbau zwischen Marl/Sinsen und der Landesgrenze NRW/NS Haltern, Kanal und Lippebrücke .....	0,8	8,7	—	0,8	—
B 51	Albachten-Appelhülsen .....	1,6	2,3	—	1,6	—
B 54	Verlegung bei Gronau .....	3,1	6,7	—	—	3,1

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1973		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millio- nen DM	Bis Ende 1972 fertig- gestellt km	1973 fertig- gestellt km	Ende 1973 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 54	Neubau Burgsteinfurt-Münster .....	28,5	130,0	—	—	13,5
B 54	Ausbau Münster-Lünen (Werne) .....	1,5	2,5	—	0,8	0,7
B 58	Ausbau Lüdinghausen-Ascheberg ....	6,5	10,0	—	—	3,3
B 64	Ausbau in Warendorf .....	2,2	4,2	—	0,3	0,4
B 65/70	Ausbau in Rheine .....	1,1	9,7	—	0,7	—
B 67	Ausbau in Bocholt .....	1,9	8,0	—	—	0,7
B 67 z	Neubau Oeding-Gescher, I. Bauabschnitt	4,4	8,0	—	4,4	—
B 223	Ausbau zwischen Oberhausen-Sterkrade und Dorsten .....	7,1	14,2	—	4,3	—
B 223/224	Ausbau in Dorsten (Nordabschnitt) ..	4,4	25,0	—	—	1,1
B 225	Ausbau Dorsten-Marl .....	6,8	10,0	—	—	3,7
B 225	Ausbau bei Recklinghausen .....	1,2	3,3	—	—	1,2
B 227	Ausbau im Bereich Forsthaus Erle ....	2,0	8,3	—	—	2,0
B 235	Verlegung bei Albachten .....	3,7	6,2	—	—	3,7
B 475	Verlegung bei Füchtorf .....	6,1	9,5	—	1,0	—
B 481	Ausbau Mesum-Emsdetten .....	2,7	3,8	—	—	2,7
B 64/252	Bahnübergang in Brakel .....	2,1	4,1	—	2,1	—
B 51/58	Bahnübergang in Haltern .....	4,4	21,2	—	—	4,4
B 55 n	Neubau Anröchte-Lippstadt .....	3,9	13,4	—	—	3,9
B 63/479 n	Neubau Westumgehung Werl .....	6,4	38,9	1,5	3,9	—
B 63/479 n	Neubau Werl bis Neheim-Hüsten ....	9,2	67,0	—	—	9,2
B 65 n	Neubau Minden bis Landesgrenze NRW/ NS .....	4,9	49,0	2,0	2,9	—
B 227 n	Neubau Gelsenkirchen/Buer-Gelsenkir- chen/Hassel .....	3,2	34,0	—	—	3,2
B 7 n	Neubau Hohenlimburg-Iserlohn .....	13,5	107,2	—	—	11,0
B 54/62 n	Neubau Kreuztal-Eiserfeld (Siegen- Eiserfeld) .....	21,3	447,7	—	—	1,4
B 1109	Jüchen-Gangelt (niederländische Gren- ze) (Selfkantstraße) .....	16,6	77,2	—	—	3,9
B 59 n	Köln-Rheydt (Allrath-Jüchen) .....	7,0	34,2	—	—	7,0
B 57 z	Jüchen-Krefeld (Osttangente Mönchen- gladbach) .....	21,5	78,3	—	—	1,6
B 288 n	Breitscheid bis Essen-Kray .....	17,9	220,3	13,0	—	4,9
B 9 n	Bonn-Mehlem .....	9,9	175,4	—	—	3,2
B 51 n	Brühl bis Bliesheim .....	7,1	34,6	—	—	7,1
B 9 n	Krefeld-Fischeln bis Strümp .....	3,7	36,7	—	—	3,7
<b>Rheinland-Pfalz</b>						
B 9	Verlegung Weißenthurm-Koblenz .....	7,9	60,0	—	3,8	0,9
B 9	Verlegung bei Boppard .....	3,0	30,0	—	—	1,5
B 9	Umgehung Limburgerhof .....	4,8	30,0	—	—	4,8

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1973		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millio- nen DM	Bis Ende 1972 fertig- gestellt km	1973	Ende	
				fertig- gestellt km	1973 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 9/39	Verlegung bei Speyer .....	13,0	57,0	—	—	1,7
B 9	Verlegung Rülzheim-Wörth .....	15,0	50,0	—	—	5,5
B 37	Bad Dürkheim-Ludwigshafen .....	14,0	75,0	—	2,0	4,0
					ein- bahnig	
B 40	Mainz-Marienborn .....	2,4	13,2	—	—	2,4
B 40	Marienborn-Niederolm .....	7,5	60,0	—	—	7,5
B 42	Umgehung Hönningen .....	3,3	18,0	—	3,3	—
B 42	Neuwied-Bendorf .....	9,3	65,0	—	—	9,3
B 42	Lahnstein-Braubach .....	8,1	70,0	—	1,9	5,2
B 47	Worms-Pfeddersheim .....	5,2	19,5	—	—	2,8
B 48	Verlegung bei Rockenhausen .....	4,4	19,2	—	2,3	0,2
B 49/327	Verbindungsspanne einschließlich Rhein- brücke Koblenz-Süd .....	5,0	200,0	—	—	3,9
B 49	Schweich-Trier .....	13,0	55,0	—	—	1,1
B 51	Umgehung Stadtkyll .....	3,4	11,5	—	—	3,4
B 51	Verlegung von Saarburg-Ayl .....	8,4	34,0	—	0,9	1,6
B 62	Ausbau in Kirchen .....	1,2	17,0	—	—	1,2
B 62	Bahnübergang in Betzdorf .....	1,0	11,0	—	—	1,0
B 266	Sinzig-Bad Neuenahr/Nord .....	14,0	100,0	—	—	1,0
B 266/A 14	Zubringer Bad Neuenahr/Nord (Kar- weiler) .....	2,5	27,6	—	2,5	—
B 49/A 14	Zubringer Dieblich .....	4,6	22,0	—	4,6	—
B 270	Verlegung von Teilstrecken zwischen Kaiserslautern und Pirmasens .....	12,0	50,0	—	4,1	5,9
B 407	Ausbau zwischen Höfchen und Abtei ..	6,2	15,0	—	—	2,2
B 418	Mesenich-Metzdorf .....	4,3	6,0	—	1,0	—
B 49	St. Aldegund-Ediger .....	5,1	16,0	—	—	0,3
<b>Saarland</b>						
B 41	Neubau von Teilstrecken zwischen Saar- brücken und der Landesgrenze Saarl./ Rh-Pf bei Nohfelden .....	20,4	40,0	—	1,7	0,5
B 51	Verlegung Güdingen-Bübingen .....	6,0	10,0	—	3,0	—
B 268	Verlegung bei Lebach .....	3,0	+18,8 20,0	—	—	1,9
<b>Schleswig-Holstein</b>						
B 5	Verlegung zwischen Weddingstedt und Tönning .....	14,6	64,0	—	2,5	2,5
B 5/204	Verlegung bei Itzehoe-Edendorf .....	9,0	53,5	—	—	3,2
B 76	Verlegung bei Plön .....	2,8	35,0	—	—	0,4

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1973		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten Millionen DM	Bis Ende 1972 fertiggestellt km	1973	Ende	
				fertiggestellt km	1973 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 77	Ausbau und Verlegung in Itzehoe (Delftorbrücke) .....	1,5	14,0	—	—	0,2
B 203	Verlegung zwischen Eckernförde und Kappeln .....	28,6	93,0	—	0,6	5,3
B 203	Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs in Heide .....	1,0	15,2	—	—	1,0
B 207	Verlegung bei Mölln .....	6,4	26,0	—	—	6,4
B 404	Bau einer Straßenverbindung von der BAB Hamburg-Lübeck AS Bargtheide bis zur B 4 bei Handorf (nordwestliche bis zur B 4 bei Handorf (nordwestlich Lüneburg) .....	45,0	129,6	—	—	—
	I. Abschnitt, AS Bargtheide .....	0,9	2,7	—	0,9	—
	VII. Abschnitt, B 5-Elbe .....	2,3	7,7	—	—	2,3
B 5	Hamburg-Elmshorn .....	23,0	140,0	9,7	—	13,3
B 202	Schülldorf-Ostenfeld .....	5,0	39,0	1,3	—	3,7
B 202	BAB AS Kiel-Russee bis BAB Kreuz Kiel-West .....	2,0	61,7	—	—	1,0
B 207	Bad Schwartau-Neustadt .....	28,0	148,0	9,8	—	18,2
				256,7		

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

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millio- nen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<b>a) im Jahre 1973 fertiggestellte Großbauwerke</b>					
1	761	25,7	Almetalbrücke	A 16 Ruhrgebiet-Kassel	Spannbeton
2	1 117	18,0	Aggertalbrücke	A 73 Köln-Olpe	Spannbeton
3	705	13,7	Wiehltalbrücke	A 73 Köln-Olpe	Spannbeton
4	491	10,8	Lahnbrücke Farbmühle	B 49a Limburg-Gießen	Spannbeton
5	686	21,0	Primstalbrücke	A 76 Trier-Landstuhl	Spannbeton
6	710	15,0	Mainbrücke Weyer	B 26a Südumgehung Schweinfurt	Spannbeton
7	660	12,0	Taubertalbrücke	A 23 Würzburg-Stuttgart	Spannbeton
8	485	16,7	Talbachbrücke	A 23 Stuttgart-Singen	Spannbeton
9	385	15,0	Lehrtal-Tunnel	B 10 Ulm-Dornstadt	Spannbeton
10	1 020	40,0	Donaubrücke Schalding	A 15 Regensburg-Passau	Stahl
11	619	12,0	Brücke über Norderländer Straße und Brekkämpe	B 75 Bremen	Spannbeton
<b>b) Ende 1973 in Bau befindliche Großbauwerke</b>					
12	3 210	330,0	Elbtunnel Hamburg	A 10 Hamburg-Flensburg	Beton
13	3 837	137,5	Hochstraße Hamburg	A 10 Hamburg-Flensburg	Spannbeton
14	3 980	90,0	Köhlbrand-Brücke mit Hochstraße	A 10 BAB-Zubringer in Hamburg	Stahl (Schrägseil- brücke) und Spannbeton
15	460	23,6	Brückenstrang Wulsdorf	A 12 Bremen-Cuxhaven	Spannbeton
16	722	20,8	Hochstraße Ihlpohl	A 12 Bremen-Cuxhaven	Spannbeton
17	573	5,3	Brückenstrang Blumenthal	B 74 Bremen	Spannbeton
18	809	12,8	Hochstraße Osterode	B 243 Nordhausen-Seesen	Spannbeton
19	510	18,0	Brücke über die Emscher, Bundesbahn und Max-Eyth- Straße	A 78 in Oberhausen (Emscherschnellweg)	Spannbeton
20	458	15,0	Brücke über den Seiler See	B 7n Hagen-Meschede	Spannbeton
21	660	18,9	Hochbrücke in Marburg	B 3 Kassel-Gießen	Spannbeton
22	968	29,4	Talbrücke Bengen	A 14 Rheinlinie Krefeld-Gelsdorf	Spannbeton
23	1 520	54,7	Ahrtal-Brücke	A 14 Rheinlinie Gelsdorf-Koblenz	Spannbeton
24	691	22,0	Vinxtbachtal-Brücke	A 14 Rheinlinie Gelsdorf-Koblenz	Spannbeton
25	606	22,0	Brohltalbrücke	A 14 Rheinlinie Gelsdorf-Koblenz	Spannbeton
26	701	25,6	Nettetalbrücke	A 14 Rheinlinie Gelsdorf-Koblenz	Spannbeton

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millio- nen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
27	507	21,3	Lützelbachtalbrücke Bassenheim	A 14 Rheinlinie Gelsdorf-Koblenz	Spannbeton
28	550	17,0	Talbrücke Alzey	A 14 Rheinlinie Bingen-Ludwigshafen	Spannbeton
29	1 470	35,3	Talbrücke Pfeddersheim	A 14 Rheinlinie Bingen-Ludwigshafen	Spannbeton
30	760	49,7	Rheinbrücke Speyer Nord	A 83 Hockenheim-Speyer	Stahl (Schrägseil- brücke)
31	1 820	58,0	Rheinbrücke Koblenz Süd	B 327 Südtangente Koblenz	Stahl und Spannbeton
32	327	17,0	Mainbrücke Eddersheim	A 15 Köln-Frankfurt	Spannbeton
33	560	12,1	Brücke über die Niddawiesen	A 80 Frankfurt-Hanau	Spannbeton
34	885	42,0	Jagsttalbrücke Widdern	A 23 Weinberg-Würzburg	Stahl
35	847	57,0	Donaubrücke Deggenau	A 15 Regensburg-Passau	Stahl (Schrägseil- brücke)
36	976	60,2	Moselbrücke Schweich	A 76 Trier-Landstuhl	Spannbeton
37	650	24,1	Lösterbachtalbrücke	A 76 Trier-Landstuhl	Spannbeton
38	650	15,0	Hängebrücke Schweicher- fähre	B 49 Trier-Koblenz	Spannbeton
39	1 391	42,8	Flughafentunnel Berlin/Tegel	A 53 Stadtring Berlin	Beton

**5.4 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1974**

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
<b>Baden-Württemberg</b>			
Bad Hersfeld-Heilbronn	AS Berolzheim bis AS Merchingen	10,8	Herbst 1974
Bad Hersfeld-Heilbronn	AS Merchingen bis AS Möckmühl	15,5	Herbst 1974
Offenburg/BAB-Gutach (B 33)	Gegenbach bis Biberach (1. Fahrbahn)	(6,1)	Januar 1974
Tuningen-Tuttlingen	BAB-AS Tuningen bis L 430 bei Talheim (1. Fahrbahn)	(1,0)	Herbst 1974
Krefeld-Ludwigshafen	Rheinbrücke Speyer bis AS L 722	2,7	Dezember 1974
Schwenningen-Donaueschingen (B 27/31/33)	im Bereich von Donaueschingen (1. Fahrbahn)	(13,0)	Dezember 1974
<b>Bayern</b>			
Bad Hersfeld-Heilbronn	Kreuz Würzburg-West bis AS B 27	3,2	Herbst 1974
Autobahnring München (Ostabschnitt)	Haar (B 304) bis Hohenbronn (B 471)	8,1	November 1974
Stockstadt-Miltenberg (B 469)	Verlegung nördlich Obernburg (in Teilabschnitten bereits fertiggestellt)	(8,6)	Sommer 1974
Weiden-Neustadt/WN (B 15)	Westumgehung Weiden	11,5	Sommer 1974
<b>Berlin</b>			
Abzweig Wilmersdorf	Berliner Straße bis Mecklenburgische Straße	1,0	Oktober 1974
<b>Bremen</b>			
Bremen-Cuxhaven	Umgehung von Bremerhaven	10,5	Sommer 1974
Bremen-Cuxhaven	Rastplatz Walle bis Bremen/Nord	(8,9)	Dezember 1974
<b>Hamburg</b>			
Hamburg-Flensburg	AS Othmarschen bis Elbtunnel/Süd	4,6	Dezember 1974
Hamburg-Flensburg	Elbtunnel-Süd bis Süderelbe	4,2	Dezember 1974
Hamburg-Flensburg	Süderelbe bis Hamburg-Heimfeld	2,4	Dezember 1974
Hamburg-Flensburg	Hamburg-Marmsdorf bis Landesgrenze Hbg/NS	2,6	Dezember 1974
<b>Hessen</b>			
Frankfurt/M.-Fulda	AS Westspange Gelnhausen bis westlich Höchst	4,0	Oktober 1974
Bad Homburg-Darmstadt	AS Bonameser Weg bis AS Nordzubringer	2,4	November 1974
Main-Lahn-Schnellweg (B 3 a)	AS Marburg Hbf. bis Südbahnhof (einschließlich Hochstraße)	1,3	Dezember 1974
Main-Lahn-Schnellweg (B 3 a)	Südbahnhof Marburg bis Südspange Marburg (L 3 125)		

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
<b>Niedersachsen</b>			
Bremen-Cuxhaven	Landesgrenze NS/Bre bis L 120 (Ende Umgehung Bremerhaven)	5,2	Sommer 1974
Bremen-Cuxhaven	Stotel (B 6) bis Landesgrenze NS/Bre	4,5	Sommer 1974
Bremen-Westerstede (B 75)	Westerstede bis Oldenburg	19,4	Sommer 1974
Bremen-Westerstede (B 75)	Tweelbäke bis Kirchkimmen-Ost	13,9	Herbst 1974
Hamburg-Flensburg	Landesgrenze NS/Hbg. bis Dreieck Ramelsloh	7,3	Dezember 1974
Lüneburg-Hamburg (B 4)	Lüneburg bis Hamburg-Maschen (Anschluß an die K 10)	2,0	Dezember 1974
Cloppenburg-Oldenburg i. Oldenb.-Wilhelmshaven	Varel (L 19) bis Blauhand (L 15/B 69)	11,2	Dezember 1974
<b>Nordrhein-Westfalen</b>			
Düsseldorf-Wuppertal (B 326)	Knoten Sonnborn in Wuppertal und Anschluß an die B 224 und an die L 74	6,2	Frühling 1974 (Herbst 1974) (Herbst 1974)
Duisburg-Dortmund	LV-Grenze bei Bottrop bis Osterfelder Straße	2,8	Sommer 1974
Blessem-Bergheim-Venlo (niederländische Grenze)	Winkeln (B 230) bis Dülken (B 7)	6,0	Sommer 1974
Düsseldorf-Roermond (niederländische Grenze)	Neersen bis Winkeln	8,5	Sommer 1974
Köln-Olpe	Köln/Merheim bis AS Bensberg/ Lustheide	4,5	Sommer 1974
Wesel-Bad Honnef (B 8 n)	Menden (BAB A 170) bis Knoten B 56 n/L 143	2,3	Sommer 1974
Dortmund-Gießen	Dreieck Ickern bis AS Dortmund- West (B 1)	10,2	November 1974
Essen-Dorsten (B 227 n)	Gelsenkirchen-Buer bis Gelsen- kirchen-Hassel	3,2	
Geislar-Gelsdorf (B 257 n)	Kottenforst bis BAB-Kreuz Meckenheim	6,7	Herbst 1974
Duisburg-Venlo (niederländische Grenze)	Herongen bis Aldekerk	15,2	Dezember 1974
Duisburg-Venlo (niederländische Grenze)	BAB A 14 bis Moers (B 57)	2,8	Dezember 1974
Haßlinghausen-Hagen-Iserlohn- Brilon (B 7 n)	Hohenlimburg-Ost bis Iserlohn-West	7,0	Dezember 1974
Köln-Olpe	AS Bensberg/Untereschbach bis Overath	6,5	Dezember 1974
Aachen-Düsseldorf	Höngen bis Titz (L 226)	24,1	Dezember 1974
Krefeld-Ludwigshafen	AS Moers (A 79) bis AS Kalden- hausen (L 398)	4,4	Dezember 1974
<b>Rheinland-Pfalz</b>			
Krefeld-Ludwigshafen	AS Mendig bis Kreuz Koblenz	19,5	Dezember 1974
Krefeld-Ludwigshafen	Pfeddersheim (B 47) bis Kreuz Frankenthal	8,1	Dezember 1974

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Krefeld-Ludwigshafen	AS Speyer (B 9) bis Rheinbrücke Speyer	3,6	Dezember 1974
Südtangente Koblenz	B 9 bis zur B 42 (einschließlich Rheinbrücke)	1,5	Dezember 1974
Trier-Saarbrücken	AS Hermeskeil (B 407) bis Landes- grenze Rh.-Pf./Saarl.	6,5	Dezember 1974
<b>Saarland</b>			
Trier-Saarbrücken	Landesgrenze Saarl./Rh.-Pf. bis Thalexweiler	23,6	Dezember 1974
Trier-Saarbrücken	Thalexweiler bis Eppelborn (2. Fahrbahn)	6,0	Dezember 1974
Saarbrücken-Karlsruhe	Kreuz Saarbrücken bis Maybach	5,0	Dezember 1974
voraussichtliche Gesamtergänzung des BAB-Netzes 1974		333,5	

**5.5 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1975**

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
<b>Baden-Württemberg</b>			
Stuttgart-Ulm (B 10)	BAB-AS Ulm/West bis Ulm	6,1	Frühling 1975
Stuttgart-Schwenningen (B 27)	im Bereich von Hechingen	6,2	Sommer 1975
Nürnberg-Heilbronn	AS Schwebbach (L 1 089) bis AS Westernach (B 19)	23,0	Herbst 1975
Stuttgart-Singen (westlicher Bodensee)	AS Trossingen (B 27) bis AS Geislingen (B 311)	23,6	Herbst 1975
	AS Engen (B 31) bis AS Singen (B 33)	9,4	Herbst 1975
Stuttgart-Herrenberg (B 14)	L 1 180 bis B 14 alt bei Böblingen	(4,4)	Dezember 1975
Gottenheim-St. Peter (B 31)	im Bereich Freiburg/Mitte, Ochsenbrücke bis Kronenbrücke	1,3	Dezember 1975
<b>Bayern</b>			
Nürnberg-Heilbronn	Ansbach/Ost (St. 2 223) bis Ansbach/West (B 14)	5,3	Herbst 1975
BAB-Zweig Nürnberg-Feucht	Nürnberg/Süd bis Nürnberg/Feucht	3,7	Herbst 1975
Autobahnring München (Ostabschnitt)	BAB A 3 bis Aschheim (B 471)	6,9	Herbst 1975
	Hohenbrunn (B471) bis BAB A 21	3,1	Herbst 1975
Nürnberg-Roth (B 2 n)	Verlegung bei Roth	16,2	Dezember 1975
Regensburg-Linz (österreichische Grenze)	Deggendorf bis Iggenbach	20,0	Dezember 1975
<b>Hessen</b>			
Koblenz-Gießen	AS L 3 093 bis AS B 3 a	8,0	Sommer 1975
Kassel-Marburg	AS Holzhausen bis AS Fritzlar/Nord	11,2	Herbst 1975
Lüttich (belgische Grenze)-Frankfurt/M.	AS Ludwig-Landmann-Straße bis Knoten Miquelallee (einschließlich)	3,8	Dezember 1975
Bad Homburg-Darmstadt	AS Taunusring bis AS Sprendlingen (ausschließlich BAB-Kreuz Offenbach)	7,4	Dezember 1975
<b>Niedersachsen</b>			
Bremerhaven-Nesse (B 6)	Bremerhaven-Nesse bis Ausbau südlich Bremerhaven	1,2	Sommer 1975
Cloppenburg-Oldenburg i. O.-Wilhelmshaven	Rastede (L 26) bis Varel L 19)	16,9	November 1975
Ortsumgehung Oldenburg (B 75)	Teilstrecke südlich des BAB-Kreuzes Oldenburg/Nord	1,7	Herbst 1975
Eckverbindung Hannover	AS Kaltenweide (L 190) bis BAB-Dreieck Hannover-West	8,0	Herbst 1975
Bad Harzburg-Braunschweig (B 4)	Lukaszoll bis Gut Radau	2,2	Herbst 1975

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
<b>Nordrhein-Westfalen</b>			
Kassel-Ruhrgebiet	AS Haaren (B 480) bis AS Soest/ Ost (L 556 n)	38,7	Sommer 1975
Duisburg-Dortmund (Emscher- schnellweg)	Osterfelder Straße bis BAB A 2	5,6	Sommer 1975
Aachen-Düsseldorf	Hemmerden bis Neuß	10,1	Sommer 1975
Düsseldorf-Dortmund (Dü-Bo-Do)	AS B 235 bis AS Pferdebachstraße	2,0	Herbst 1975
Duisburg-Dortmund (Emscher- schnellweg)	BAB A 2 bis Duisburg B 8 n	3,3	Dezember 1975
Krefeld-Ludwigshafen	AS Herne bis zur BAB A 13 Nördlich Moers (L 474) bis AS Moers (BAB A 79)	9,5 4,0	Dezember 1975 Dezember 1975
Duisburg-Venlo (niederländische Grenze)	Moers (BAB A 14) bis Aldekerk	8,8	Dezember 1975
Düsseldorf-Dortmund (Dü-Bo-Do)	Krefeld (B 9 alt) bis zur BAB A 14	2,1	Dezember 1975
Aachen-Düsseldorf	Von der BAB A 14 bis Stümp (B 222)	1,6	Dezember 1975
Köln-Olpe	Hoengen bis Jackerath	29,7	Dezember 1975
	Overath bis Engelskirchen	10,4	Dezember 1975
<b>Rheinland-Pfalz</b>			
Koblenz-Trier-Luxemburg (luxemburgische Grenze)	AS Esch bis AS Schweich	10,0	Frühling 1975
Trier-Saarbrücken	AS Schweich bis AS Longuich (einschließlich Moselübergang)	3,0	Frühling 1975
Schweich-Trier	Kenn bis Longuich	2,4	Frühling 1975
Koblenz-Trier-Luxemburg (luxemburgische Grenze)	AS Wittlich bis AS Esch	11,0	Sommer 1975
Krefeld-Ludwigshafen	AS Bad Neuenahr/Nord bis AS Kruft	31,8	Dezember 1975
	AS Bingen (B 50) bis AS Pfedders- heim (B 47)	48,8	Dezember 1975
<b>Saarland</b>			
Trier-Saarbrücken	AS Eppelborn bis AS Uchtelfangen (2. Fahrbahn)	5,5	Herbst 1975
<b>Schleswig-Holstein</b>			
Lübeck-Heiligenhafen (B 207)	AS Eutin bis AS Neustadt/Süd	19,9	Sommer 1975
Rendsburg-Kiel	Schülldorf-Osterfeld	5,3	Herbst 1975
	BAB-AS Kiel/Russee bis BAB-Kreuz Kiel/West	2,0	Herbst 1975
Hamburg-Itzehoe (B 5)	Kummerfeld bis Elmshorn	12,0	Herbst 1975
voraussichtliche Gesamtergänzung des BAB-Netzes 1975		480,2	