

Laubert, R.; Adamek, R.

Article — Digitized Version

Strassenplanung und Strassenbau in der Bundesrepublik

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Laubert, R.; Adamek, R. (1958) : Strassenplanung und Strassenbau in der Bundesrepublik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 38, Iss. 4, pp. 195-203

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132619>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

ABHANDLUNGEN

DAS DILEMMA UM DAS DEUTSCHE STRASSENNETZ

Die Auseinandersetzung darüber, wie das unzulängliche Straßennetz mit den immer wachsenden Anforderungen des Kraftverkehrs in Einklang gebracht werden kann, hat die Verkehrspolitik der letzten Jahre überschattet. Es braucht nicht verschwiegen zu werden, daß die wachsende Zahl der Verkehrsoffer wesentlich dazu beigetragen hat, das Gewissen der öffentlichen Stellen und der öffentlichen Meinung wachzurütteln, so daß heute erfreulicherweise ein „Straßenbewußtsein“ entstanden ist, das nach Möglichkeiten sucht, den unhaltbaren Zustand durch eine großzügige Planung und Bereitstellung der erforderlichen Mittel zu verbessern. Sicher wird man auch weiterhin bestrebt sein müssen, durch eine rationelle Koordinierung und Aufgabeverteilung unter den Verkehrsträgern die optimale Erfüllung der Verkehrsansprüche zu gewährleisten. Mit der fortschreitenden Integrierung der europäischen Wirtschaft gewinnt aber das Straßenbauproblem an Dringlichkeit. Mit dem Anwachsen der allgemeinen Verkehrsaufgaben wird auch der leidige Streit um die Diskriminierung der Verkehrsträger an Bedeutung verlieren. Während die ersten der beiden folgenden Studien einen Überblick über die Verkehrsentwicklung und die Straßenbauplanungen gibt, wird in der zweiten Studie vom Standpunkt des Straßenverkehrsgewerbes die Stellung des Kraftverkehrs im Rahmen der volkswirtschaftlichen Verkehrsaufgabe umrissen.

Straßenplanung und Straßenbau in der Bundesrepublik

Oberregierungsbaurat R. Laubert und Regierungsrat Dr. rer. pol. R. Adamek, Bonn

Beim Straßenverkehrswesen führt die Beurteilung der Verkehrsbedürfnisse und ihrer Entwicklung zur Straßenplanung, die sich mit der generellen Festlegung der auszubauenden Strecken, der Linienführung und des Querschnitts von Straßen befaßt. Es ist zugleich aus der historischen Entwicklung und der bis heute chronischen Zurückhaltung bei der Bewilligung von Baumitteln heraus zu verstehen, daß es viele Jahrzehnte dauern mußte, bis die so naheliegenden Forderungen nach großräumigen Straßenplanungen und weitblickend entworfenen Ausbauprogrammen greifbare Gestalt annahmen.

GRÜNDE FÜR DIE RÜCKSTÄNDIGKEIT DES STRASSENNETZES

Anders als die Eisenbahnen sind die Straßen in jahrhundertelanger Entwicklung als Verbindungen menschlicher Siedlungen entstanden, wobei örtliche und geländemäßige Schwierigkeiten und Unzulänglichkeiten für den bis vor 30 oder 35 Jahren geringen, langsamen Verkehr hingenommen wurden. Das Bedürfnis nach der Streckung der allzu vielen und scharfen Kurven, dem Mildern von starken Steigungen, der größeren Breite und der besseren Übersichtlichkeit ist erst mit der Entwicklung des Kraftfahrzeugs entstanden. Da diese Entwicklung sich in den zwanziger und dreißiger Jahren zunächst nur anbahnte und sich nach der Unterbrechung durch den Krieg erst in den letzten Jahren in einem unerwartet stürmischen Tempo vollzog und mit gleicher Tendenz weitergeht, mußte das an Qualität und Kapazität bescheidene Netz der Straßen gegenüber dem wachsenden Verkehr hoffnungslos ins Hintertreffen geraten. Wenn heute über verstopfte

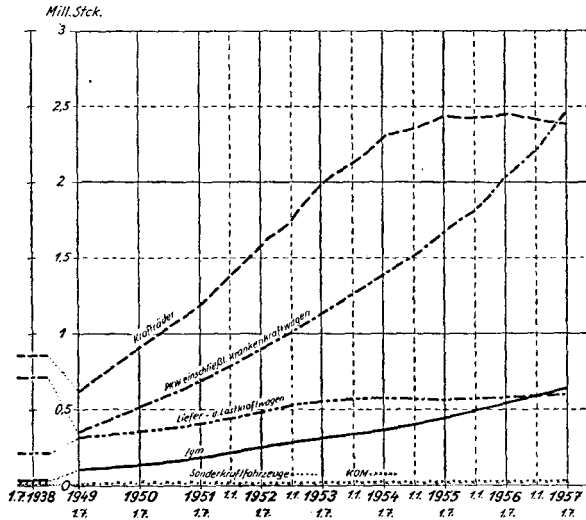
Straßen und damit verbundene Unbequemlichkeiten und Unzulänglichkeiten geklagt wird, darf nicht vergessen werden, daß dies nur vermeidbar gewesen wäre, wenn schon unsere Väter in Erkenntnis der sich durch die starke Zunahme des Güter- und Personenverkehrs auf der Straße anbahnenden Umwälzung im Verkehrswesen die notwendigen Investitionsmittel für den Straßenbau bereitgestellt hätten, um ausreichende Verkehrsflächen zu schaffen. Dies gilt für die Straßenplanung im kleinen, d. h. im örtlichen Bereich, genauso wie für die großräumigen Straßen- und Verkehrsplanungen für den Fern- und Durchgangsverkehr in und zwischen den Ländern und den Kontinenten. Pläne für weitgespannte innerdeutsche und europäische Straßenverbindungen sind schon in den zwanziger und dreißiger Jahren von einigen Idealisten aufgestellt worden, die eine Vorahnung von der dynamischen Entwicklung des motorisierten Überlandverkehrs hatten. Das erste deutsche Fernstraßennetz für den Kraftverkehr stellten die 1933 begonnenen Autobahnen, an denen bis in den Krieg hinein gebaut worden ist, und die durch das Straßenneuregelungsgesetz von 1934 beschlossene Schaffung von (damals rd. 40 000 km) Reichsstraßen dar.

Nach 1945 hat es Jahre gedauert, die man für die Beseitigung der im Kriege durch Zerstörungen und Vernachlässigung entstandenen Schäden an den Straßen und Brücken benötigte, bis man sich wieder mit Straßenplanung im eigentlichen Sinne beschäftigen konnte. Die Verwirklichung jeder Planung setzt aber ihre Finanzierung voraus. Es ist daher von größter Bedeutung,

daß, nachdem der Bund am 1. April 1950 entsprechend dem Grundgesetz das Netz der Reichsautobahnen und Reichstraßen übernommen hatte, in der breiteren Öffentlichkeit in den vergangenen Jahren so etwas wie ein „Straßenbewußtsein“ entstanden ist. Das trug dazu bei, dem Straßenbau in den Finanzberatungen der Parlamente allmählich etwas mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden.

ERHOHTE BELASTUNG DURCH VERSTÄRKTE MOTORISIERUNG
Die wirtschaftliche Erholung in der Bundesrepublik spiegelt sich auch in den Fortschritten der Motorisierung wider. Diese Entwicklung führte in kurzer Zeit zu einem bemerkenswerten Strukturwandel des Straßenverkehrs. Die Zahl der Personenkraftwagen nahm wieder stark zu, und als neue Kraftverkehrsmittel tauchten die Mopeds auf. Außerdem ist der Verkehr schneller und schwerer geworden. Die Zunahme des westdeutschen Kraftfahrzeugbestandes seit 1949 und seine Zusammensetzung im einzelnen zeigt das Diagramm.

Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in der Bundesrepublik nach Fahrzeugarten



Aus einem internationalen Vergleich des Motorisierungsgrades zwischen den Industrieländern geht hervor, daß in der Bundesrepublik noch mit einer erheblichen

Zunahme an Personenkraftwagen gerechnet werden muß und daß in absehbarer Zeit noch nicht von einer Sättigung gesprochen werden kann.

Motorisierungsgrad in verschiedenen Industrieländern
(Einwohner je Personenkraftwagen)

Land	1954	1955	1956	1957
Bundesrepublik				
Deutschland	32	27	23	20
Frankreich	14	11	10	8,6
Großbritannien	13	12	11	9,2
Belgien	16	15	14	13
Schweiz	18	17	15	14
Italien	51	45	39	33
USA	2,9	2,8	2,7	2,6

In welchem Umfang die Straßen durch die Zunahme der Kraftfahrzeuge steigend belastet werden, zeigen sehr aufschlußreich die regelmäßig durchgeführten Verkehrszählungen. Für einige besonders wichtige Straßenverbindungen des internationalen Durchgangsverkehrs, die kurz Europastraßen genannt werden, sind in der einen Abbildung die Verkehrsmengen in 24 Stunden als Jahresmittel für die Jahre 1947, 1952/53 und 1955 graphisch dargestellt. Eine Zählung für das Jahr 1956 hat inzwischen eine allgemeine weitere Zunahme der Verkehrsmengen um 10–15 % bestätigt, wie sie schon in den früheren Jahren festgestellt wurde.

AUSBAUPLAN FÜR DIE BUNDESFERNSTRASSEN

Nach sorgfältigen Erhebungen und eingehenden Vorarbeiten ist in Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern, die als Auftragsverwaltungen des Bundes tätig sind, ein Ausbauplan für die Bundesfernstraßen (Bundesstraßen und Bundesautobahnen) entstanden, der am 27. Juli 1957 als Gesetz verkündet worden ist. ¹⁾ Dem Ausbauplan wurde das bereits bestehende Netz der klassifizierten Straßen zugrundegelegt.

Der Ausbauplan für die Bundesfernstraßen ²⁾ umfaßt etwa die Hälfte aller Bundesstraßen. Dieses „Grundnetz“ soll zusammen mit den vorhandenen oder ebenfalls laut Plan neuzubauenden Bundesautobahnen ein zusammenhängendes Fernverkehrsnetz ergeben, dessen Leistungsfähigkeit den zunehmenden Verkehrsanforderungen für die nächsten 20 Jahre gerecht wird.

¹⁾ In: BGBl Teil I, S. 1189.

²⁾ Aufgestellt und herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr, Bonn 1957.

Längen der klassifizierten Straßen

(Stand vom 31. März 1957)

Land	Bundesautobahnen			Bundesstraßen			Landstraßen I. Ordnung			Landstraßen II. Ordnung			klassifizierte Straßen insgesamt		
	in km	Anteil in %		in km	Anteil in %		in km	Anteil in %		in km	Anteil in %		in km	Anteil in %	
1	2a	2b	2c	3a	3b	3c	4a	4b	4c	5a	5b	5c	6a	6b	6c
Baden-Württemberg	319,2	14,2	1,3	3 552,8	14,6	14,7	11 296,5	20,1	46,6	9 050,7	18,6	37,4	24 219,2	18,4	100,0
Bayern	582,8	25,9	2,1	5 818,8	23,9	21,4	10 451,8	18,6	38,6	10 296,6	21,2	37,9	27 150,0	20,6	100,0
Bremen	23,5	1,0	10,1	60,1	0,2	25,8	82,6	0,1	35,4	67,0	0,1	28,7	233,2	0,2	100,0
Hamburg	15,1	0,7	4,8	95,2	0,4	30,6	108,2	0,2	34,8	92,3	0,2	29,8	310,8	0,2	100,0
Hessen	397,3	17,7	2,6	2 523,2	10,3	16,8	5 918,9	10,5	39,4	6 179,2	12,7	41,2	15 018,6	11,4	100,0
Niedersachsen	336,5	15,0	1,4	4 276,3	17,5	18,4	8 869,6	15,8	38,2	9 721,8	20,0	42,0	23 204,2	17,6	100,0
Nordrhein-Westfalen	376,0	16,7	1,7	4 335,5	17,8	19,8	10 874,7	19,3	49,6	6 340,4	13,0	28,9	21 926,6	16,7	100,0
Rheinland-Pfalz	134,5	6,0	1,1	2 367,5	9,7	18,6	5 305,0	9,4	41,8	4 890,2	10,1	38,5	12 697,2	9,7	100,0
Schleswig-Holstein	64,2	2,8	0,9	1 367,5	5,6	20,2	3 348,9	6,0	49,5	1 990,8	4,1	29,4	6 771,4	5,2	100,0
Bundesgebiet	2 249,1	100,0	1,7	24 396,9	100,0	18,5	56 256,2	100,0	42,8	48 629,0	100,0	37,0	131 531,2	100,0	100,0
Westberlin	11,9	—	6,5	84,9	—	46,8	38,8	—	21,4	45,9	—	25,3	181,5	—	100,0

Die Spalten 2a, 3a, 4a, 5a und 6a enthalten die absoluten Längen in km. Die Spalten 2b, 3b, 4b, 5b und 6b enthalten die Anteile der Länder an den einzelnen Straßenklassen. Die Spalten 2c, 3c, 4c, 5c und 6c enthalten die Anteile der Straßenklasse am Gesamtnetz des Landes.

In diesem Grundnetz von 10 650 km Länge müssen Bundesstraßen in einer Länge von rd. 8 060 km vollständig um- und ausgebaut werden. Hierin sind 515 km Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit weniger als 9 000 Einwohnern enthalten. Rd. 1050 km Bundesstraßen müssen neu gebaut werden. Zur Umgehung von Ortsdurchfahrten werden 1 114 Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von 3 150 km neu gebaut. Außerdem ist der Aus- oder Neubau von 1 300 km Fremdenverkehrsstraßen vorgesehen. Mit dem Straßenaus- und -neubau werden zugleich in großem Umfange rutschgefährliche Pflasterstrecken beseitigt, frostempfindliche Strecken frostsicher ausgebaut, 242 höhengleiche Kreuzungen mit Eisenbahnen beseitigt und weitere 410 Kreuzungen dieser Art für den Fernverkehr durch den Bau der Ortsumgehungen ausgeschaltet. Ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit im Straßenverkehr darf in dem geplanten Bau von 5 300 km Rad- und Mopedwegen gesehen werden. Im Ausbauplan ist der Neubau von 1 990 km Bundesautobahnen enthalten, von denen in den Jahren 1955/1957 zunächst 95,2 km fertiggestellt und weitere 300 km in Bau genommen worden sind. Davon werden 1958 dem Verkehr 120,8 km übergeben werden können.

Die Europastraßen, die in der Bundesrepublik eine Gesamtlänge von rd. 5 650 km besitzen — etwa je zur Hälfte Bundesautobahnen und Bundesstraßen —, sind im Ausbauplan für die Bundesfernstraßen vollständig enthalten und sollen bevorzugt fertiggestellt werden. Der europäische Gedanke wird so auf dem Gebiete des Verkehrs bei uns wie auch in anderen Nachbarländern durch eine echte Leistung gefördert.

Der Ausbauplan für die Bundesfernstraßen ist nach Art und Umfang ein Straßenbauprojekt, wie es in Deutschland zum ersten Male ausgearbeitet worden ist. Den gegenwärtigen und erst recht den zukünftigen Verkehrsanforderungen muß aber in einem übersehbaren Zeitraum ein leistungsfähiges Straßennetz zur Verfügung gestellt werden, auch wenn hiermit bisher nicht gekannte finanzielle Aufwendungen verbunden sind, da wirtschaftlicher Aufschwung und Verkehr in enger Wechselbeziehung stehen. Vor allem sollen die Unfallgefahren, soweit ihre Ursache in der Beschaffenheit und dem Zustand einzelner Straßen liegen, beseitigt oder wirksam verringert werden. Die Sicherheit des menschlichen Lebens muß immer ein Leitmotiv der Straßenplanung sein.

Der Ausbauplan für die Bundesfernstraßen wird z. Z. in den einzelnen Ländern der Bundesrepublik analog durch Ausbaupläne für die Landstraßen ergänzt. Damit wird sichergestellt, daß der Verkehrsdichte und Verkehrsbedeutung entsprechend ein flächenförmig verästeltes ausgebautes Straßennetz geschaffen wird. Die Länder Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg haben die Pläne für den Ausbau ihrer Landstraßen I. Ordnung (LIO) je in einer Denkschrift niedergelegt. Der Deutsche Landkreistag hat Erhebungen und Berechnungen darüber angestellt, in welchem Umfange bestimmte Maßnahmen bei der Anpassung der Land-

straßen II. Ordnung (LIIO) an die Verkehrsentwicklung erforderlich sein werden.³⁾ Schließlich hat auch der Deutsche Städtetag durch Umfrage und Anregung bei seinen Mitgliedstädten erreicht, daß ein Überblick über den Straßenbaubedarf der Groß- und Mittelstädte geschaffen werden konnte.⁴⁾

INVESTITIONSBEDARF

Dadurch ist es möglich, wenigstens in großen Zügen eine Vorstellung von der Größe des Gesamtbedarfs an Investitionsmitteln für alle deutschen Straßen im Laufe etwa der nächsten 10 bis 12 Jahre zu gewinnen. Der Ausbauplan des Bundes sieht für die angegebenen Maßnahmen auf der Preisbasis von 1955/56 folgenden Mittelbedarf vor:

für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen ⁵⁾	11,55 Mrd. DM
für den Neubau von Bundesautobahnen	5,50 Mrd. DM
für den Neubau von Fremdenverkehrsstraßen	0,50 Mrd. DM
Insgesamt	17,55 Mrd. DM

Als Bedarf der Länder kann etwa das Vierfache der von Nordrhein-Westfalen veranschlagten 2,7 Mrd. DM, d. h. rd. 10 Mrd. DM, in Ansatz gebracht werden; dazu kommen 7 bis 9 Mrd. DM (rd. 8 Mrd. DM) als Last der Landkreise.

Der Investitionsbedarf für die klassifizierten Straßen wird demnach auf rd. 35—36 Mrd. DM geschätzt. Dazu kommen noch die laufenden Ausgaben für Unterhaltung und Verwaltung mit zusammen 4 bis 5 Mrd. DM. Der Schuldendienst ist gering, da infolge der hohen Einnahmen an Beitragsteuern des Kraftverkehrs der Bund keine und die Länder nur vereinzelt geringfügige Schulden für den Straßenbau gemacht haben. Somit benötigen die klassifizierten Straßen im Laufe von 10 bis 12 Jahren einen Aufwand von etwa 40 Mrd. DM.

Darin sind Zuschüsse des Bundes und der Länder an Kreise und Gemeinden nicht enthalten. Der Bundesminister für Verkehr hat hierfür 3 Mrd. DM für 10 Jahre veranschlagt, die jedoch im Gesetz über den Ausbauplan für die Bundesfernstraßen nicht verankert sind. Das gleiche gilt für jede Zusicherung finanzieller Mittel. Für die Länder kann etwa nach der bisherigen Übung eine gleiche Summe, insgesamt also 6 Mrd. DM angenommen werden. Von den Baulastträgern der klassifizierten Straßen werden demnach in 10 bis 12 Jahren etwa 45 Mrd. DM für Straßenzwecke bereitzustellen sein, wenn berücksichtigt wird, daß ein Teil der Zuschüsse ihrem Bereich (LIIO der Kreise) zugute kommt, dessen Geldbedarf vorstehend mit erfaßt ist. Der Deutsche Städtetag⁶⁾ hat den „Finanzbedarf des Zehnjahresplanes Straßenbau in den kreisfreien Städten der Bundesrepublik“ für nur 5 384 km auf 13 Mrd. DM beziffert. Unter Einbeziehung aller Orte mit 9 000 und mehr Einwohnern nennt er einen Schätzbetrag von

³⁾ Horst Hacker: „Neun Milliarden für die Kreisstraßen?“, in: Die Selbstverwaltung 1956, S. 109 ff. — Horst Hacker: „Die Kreisstraßen“, in: Straßenbauaufgaben der Kreise, Städte und Gemeinden, herausgegeben von der Deutschen Straßenliga zum Deutschen Straßentag 1957, S. 7 ff. (s. S. 25).

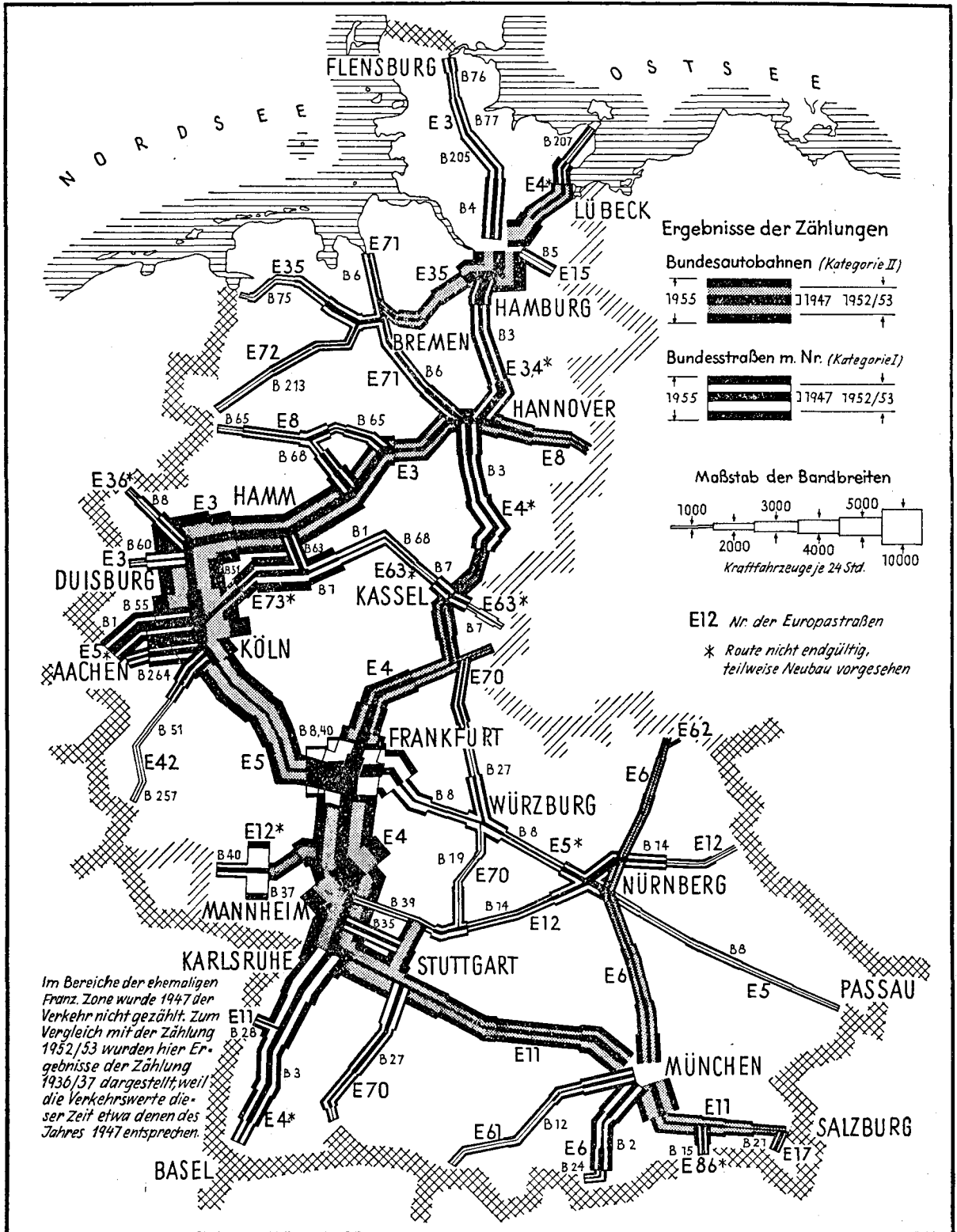
⁴⁾ „Stadtstraßen im Fernverkehrsnetz“, Stuttgart 1957.

⁵⁾ Einschl. 1 Mrd. DM für die laufende Erneuerung von nicht zum Grundnetz gehörenden Strecken.

⁶⁾ a. a. O., S. 39, 40, 53.

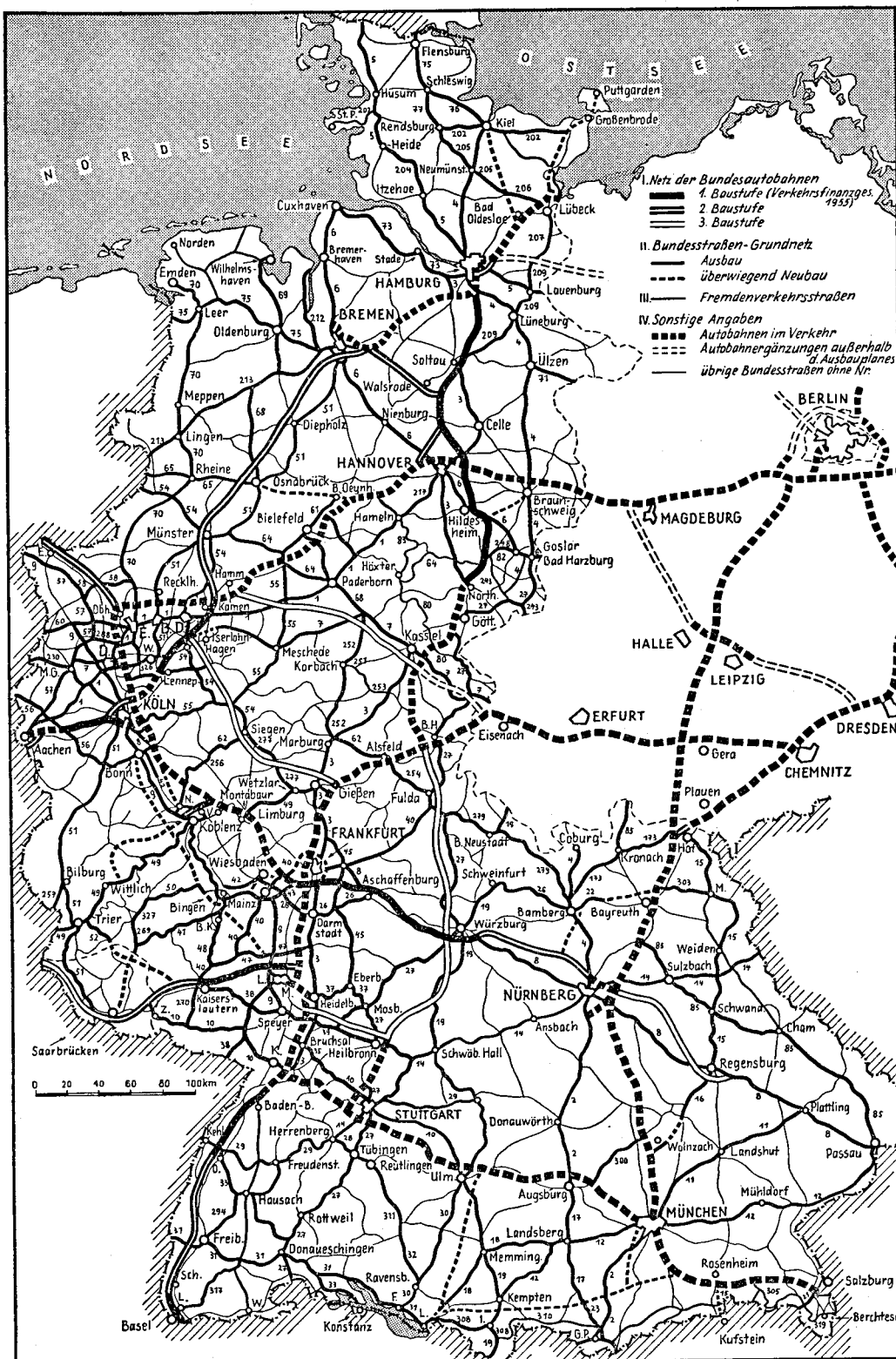
Entwicklung der Verkehrsmenge der Europastraßen in der Bundesrepublik

(Anzahl der Kraftfahrzeuge je 24 Std., Jahresmittel)



Ausbauplan für die Bundesfernstraßen

(Bundesautobahnen und Bundesstraßen)



15 Mrd. DM. Dazu kommen die Lasten der kleineren Gemeinden. Die Ortsdurchfahrten der klassifizierten Straßen, d. h. die wohl wichtigsten Straßen in ihnen, werden allerdings von deren Baulastträgern finanziert (abgesehen von Bürgersteigen und den die Anschlußstrecken überragenden Breiten) und sind bereits im obigen Kostenvoranschlag enthalten. Sehr groß wird demnach der Aufwand für den Ausbau der übrigen Gemeindestraßen vorläufig nicht zu sein brauchen. Wenn wir für alle Gemeinden einschließlich Verwaltungskosten für 10 bis 12 Jahre zunächst einmal 20 Mrd. DM ansetzen, von denen etwa ein Viertel oder ein Fünftel aus den genannten 6 Mrd. DM der Bundes- und Länderzuschüsse stammen würden, die daher nicht doppelt gezählt werden dürfen, so ergibt sich grob ein Gesamtbedarf für die Straßen im Bundesgebiet von etwa 60 Mrd. DM. Diese decken sich, wenn auch nicht ganz in der Gliederung, mit dem von der Deutschen Straßenliga in einer Broschüre ⁷⁾ postulierten Betrag.

Die geringen Abweichungen in der Struktur beider Ermittlungen sind nicht das Wesentliche. Es ist auch nicht entscheidend, wenn es notwendig werden sollte, den Gesamtbetrag auf 65 Mrd. DM abzustellen, um die Einstufung der Gemeinden zu verbessern. Es kommt vielmehr darauf an, daß die Größenordnung der benötigten Beträge überhaupt in einigermaßen beweisbarer Höhe gefunden und definiert wird. Wem die für die Gemeinden ermittelte Gesamtsumme zu niedrig erscheint, ⁸⁾ der sollte berücksichtigen, daß auch im Jahre 2000 noch Straßen zu bauen und auszubauen sein werden. Auch der Bund hat sich zunächst nur den Ausbau eines ausgewählten Grundnetzes (etwa nur die Hälfte der Bundesstraßen) vorgenommen. Die Kosten für die in unserer Generation überhaupt denkbaren Ausbau- und Neubaubedürfnisse kann man sicherlich annähernd berechnen. Aber es ist nicht vorstellbar, daß alles auf einmal ausgeführt werden kann.

Wenn jedoch auf ein Ausbautempo hingesteuert werden kann, das es ermöglicht, in 10 bis 12 Jahren 50 bis 60 Mrd. DM für alle Straßen der Bundesrepublik auszugeben, so wäre dies sicher eine sehr beachtliche Leistung und würde zu einer wesentlichen Verbesserung unserer Straßenverhältnisse führen. Wenn man ein mögliches Ziel erreichen will, kommt es darauf an, die Erfordernisse des Verkehrs und der Technik mit den finanziellen Möglichkeiten abzustimmen und nicht einfach illusionistisch oder utopisch zu planen. Ein Gesamtprogramm von 50—60 Mrd. DM für 10 bis 12 Jahre bedeutet — unter den augenblicklichen Preisverhältnissen — schon eine äußerste Anspannung.

FINANZIERUNGSPROBLEME

Werden die Geldmittel dafür bereitgestellt werden können und gegeben werden? Da es z. Z. eine Zweckbindung ⁹⁾ von Beitragsteuern ¹⁰⁾ des Kraftverkehrs

außer für die durch das Verkehrsfinanzgesetz 1955 (VFG) festgesetzten Erhöhungen der Mineralöl-, der Kraftfahrzeug- und Beförderungsteuer, soweit der Kraftverkehr sie aufbringt, nicht gibt, existiert keine unmittelbare oder automatisch mit Gesetzeskraft wirksame Deckung des angenommenen Finanzbedarfs für Straßenzwecke. Was hierfür bereitgestellt wird, sind nach geltendem Recht Haushaltsmittel, die ihrerseits nach den Bedürfnissen verschiedener Ressorts oder Verwaltungszweige und nach Grundsätzen der allgemeinen oder lokalen Politik ohne Ansehen der Herkunft verteilt und verwendet werden.

Gewiß ist festzustellen, daß die Erkenntnis von der Notwendigkeit des Straßenbaus im Laufe der letzten Zeit gewachsen ist. Die Gesamtausgaben für Straßenzwecke im Bundesgebiet stiegen von 1,07 Mrd. DM im Jahre 1950 auf 2,7 Mrd. DM 1955 und dürften 1957 vielleicht schon 3,3 bis 3,5 Mrd. DM erreicht haben (ein Teil der Zunahme wurde allerdings von der fortgesetzten Kostensteigerung in den letzten 8 Jahren absorbiert). Die Ausgaben des Bundes, fast ausschließlich nur für die bundeseigenen Straßen, stiegen von rd. 210 Mill. DM 1950 auf rd. 900 Mill. DM 1957 (einschließlich Offa-Krediten). (Die Kosten der Verwaltung werden laut Grundgesetz von den Ländern getragen; Zuschüsse des Bundes an Kreise und Gemeinden erfolgten bislang nur in relativ geringer Höhe).

Mit einer weiteren Zunahme der Ausgaben ist zu rechnen. Im Haushaltsplan für 1958 ist dies beim Bund bereits vorgesehen. Die Länder werden weiterhin über steigende Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer verfügen und dementsprechend auch mehr aufwenden.

Kritisch sieht die Lage allerdings bei den Gemeinden aus. Diese haben ihre Investitionen in den vergangenen Jahren ¹¹⁾ größtenteils (Stadtkreise ausschließlich, kreisangehörige Gemeinden nicht in so vollem Umfange) nur aus nichteigenen Steuermitteln (Kredite, Anliegerbeiträge, Zuschüsse der Länder und in geringerem Umfange auch des Bundes) finanziert und konnten sie auch nicht anders aufbringen. Deshalb kann eine Zunahme der Kommunal Ausgaben für Straßenzwecke gegenüber 1955 — dem letzten durch die Finanzstatistik nachgewiesenen, authentischen Status — eigentlich nur dann erwartet werden, wenn diese von dritter Seite zufließenden Mittel gestiegen sein sollten. Für die Zuschüsse und selbst für die Anliegerbeiträge mag das aller Wahrscheinlichkeit nach zutreffen, nicht ganz sicher ist es jedoch bei der Kreditaufnahme, während auf jeden Fall der Schuldendienst zunächst noch anwächst.

Die entscheidenden Persönlichkeiten, gegen deren Urteil und Vorschlag das Parlament wohl kaum etwas anderes beschließen würde, äußerten bis zuletzt immer wieder, daß eine Zweckbindung der Beitragsteuern

⁷⁾ „Die Straßenbaufinanzierung ein lösbares Problem“, Bonn 1958.

⁸⁾ F. Vomberg: „Zum Finanzierungsproblem der städtischen Verkehrsstraßen“, in: Straßen- und Tiefbau 1957, Heft 3.

⁹⁾ R. Adamek: „Straßenwirtschaft und Straßenverwaltung“, Wiesbaden 1956, S. 125 ff.

¹⁰⁾ Hans Ritschl: „Die Deckung der Straßenkosten und der Wettbewerb der Verkehrsmittel“, Köln-Berlin 1956, S. 98.

¹¹⁾ Hans-Christoph Seebom: „Die Grundlagen des Zehnjahresplans“, in: Straßenbau überwindet Verkehrsnot, Bielefeld 1956, S. 15. — R. Adamek: „Die Finanzierung des Deutschen Straßenbaus“, in: Die Verkehrstechnik in der Straßenverkehrsplanung (Referate), Bd. III, Köln 1958, S. 470. — R. Adamek: „Die Straßenausgaben im Rechnungsjahr 1955“, in: Straße und Autobahn 1957, Heft 10, S. 354 ff. (s. S. 360).

des Kraftverkehrs nicht erfolgen wird. Damit könnte es sowieso nicht sein Bewenden haben, da die alleinige Aufbringung aller Straßenausgaben durch den Kraftverkehr nicht verlangt werden kann. Selbst wenn aber in den nächsten 10 bis 12 Jahren das Gesamtaufkommen an Beitragsteuern einschließlich Mineralölzoll, soweit sie vom Kraftverkehr beigesteuert werden, für die Straßenzwecke zuzüglich Verkehrspolizei (Verkehrssicherung) ausgegeben würde, so bliebe doch zu fragen, ob der für notwendig erachtete Aufwand damit wirklich bestritten werden könnte.

Die Deutsche Straßenliga¹²⁾ rechnet mit einem Aufkommen an spezifischen Sonderabgaben (ohne Mineralölzoll, obwohl sie ihn ausdrücklich als solche anerkannt wissen will) von 40,5 Mrd. DM in 10 Jahren. Der Rest von 19,5 Mill. DM sollte ihrer Ansicht nach aus allgemeinen Mitteln der öffentlichen Verbände, insbesondere der Kreise und Gemeinden, gedeckt werden. Begründet wird diese Teilung des Gesamtaufwands zwischen Kraftverkehr und „Allgemeinheit“ im Verhältnis 2:1 auf Grund einer durch wissenschaftliche Äußerungen von 1954 erfolgten Anteilsermittlung. Dabei ist sicherlich übersehen worden, daß der Beitragsanteil des Kraftverkehrs keine Konstante darstellen kann, sondern mit zunehmender Investition steigt.¹³⁾ Das heißt selbstverständlich nicht, daß dieses Resultat sich aus einer höheren Belastung des einzelnen Fahrzeugs oder der einzelnen Fahrleistung (Kraftstoffverbrauch) ergeben müßte, sondern durch die Zunahme an Fahrzeugen wächst das Gesamtaufkommen an Beitragsteuern und dadurch auch der Ausgabenanteil an den Straßenausgaben in dem Maße, in dem diese infolgedessen erhöht werden können (solange keine Senkung der Steuersätze erfolgt).

Eine durchschnittliche Jahreslast in Höhe von fast 2 Mrd. DM als Anteil der öffentlichen Hand für die nächsten 10 Jahre ist — gleichbleibendes Preisniveau vorausgesetzt — ganz gewiß um mindestens 100 % zu hoch gegriffen und nicht realistisch erwo-gen. Das Ziel, 60 Mrd. DM in 10 Jahren aufzubringen, scheint somit nach dem von der Liga entwickelten „Rezept“ unerreichbar. Bestenfalls können 50 Mrd. DM aufgebracht werden, falls ihre Prämissen durchsetzbar sind.

Doch kann man auch diese Voraussetzungen bezweifeln, denn 25 Mrd. DM dürften die Mineralölsteuerabgaben des Kraftverkehrs in den nächsten 10 Jahren nach anders lautenden Sachverständigenberechnungen bestenfalls zusammen mit dem spezifischen Aufkommen an Mineralölzoll erreichen. Die Erhöhung der Beförderungsteuer durch das Verkehrsfinanzgesetz wird in derselben Zeit keineswegs 1,5 Mrd. DM erbringen. Der vorausgeschätzte Ertrag der Kraftfahrzeugsteuer dagegen kann in 10 Jahren maximal 14 Mrd. DM ausmachen, was bedeuten würde, daß sich ihre Aufkommenssumme von 1957 dann verdoppelt haben müßte. Das Gesamtaufkommen der Beitragsleistung des Kraftverkehrs (einschließlich Mineralölzoll) ist also in Höhe

von 40 Mrd. DM in 10 Jahren nicht unwahrscheinlich, aber nur bei weiterhin günstiger Entwicklung zu erwarten.

Eine andere Betrachtungsweise führt zu folgenden Schlüssen: Wenn die vorstehend wiedergegebene Annahme stimmt, daß die Gesamtausgaben 1957 etwa 3,5 Mrd. DM erreicht haben, so käme man bei gleichen Jahressummen in einem Dezennium erst auf 35 Mrd. DM. Der Bundesminister für Verkehr erstrebt mit seinem Vierjahresplan bereits für 1960 einen gleichbleibenden Ausgabenstatus von 2 Mrd. DM jährlich, also rd. 1 Mrd. DM mehr als 1957. Falls das eintritt, würden allein dadurch in den nächsten 10 Jahren mindestens 8 Mrd. DM mehr für die Straßen bereitgestellt und das Niveau des zwölfjährigen Ausbauplanes erreicht werden. Da die Länder infolge weiterer Zunahme des Aufkommens an Kraftfahrzeugsteuer um jährlich etwa 100 Mill. DM sicher in der Lage sein werden, entsprechend mehr als bisher für Straßenzwecke auszugeben, so ist es nicht ausgeschlossen, daß tatsächlich in 10 Jahren ein Gesamtaufwand von 50 Mrd. DM zustande kommen könnte.

Es bleibt nur die Frage, ob der beabsichtigte Zuwachs der Bundesausgaben ohne Mehrbelastung des Kraftverkehrs zugestanden wird und ob die Gemeinden wenigstens ungefähr so wie bisher operieren können. Eine Erhöhung der Gesamtausgaben auf mehr als 50 Mrd. DM in den nächsten 10 Jahren dürfte jedoch kaum ohne Erhöhung und Umgestaltung der Mineralölabgaben zu erwarten sein, wobei der Mineralölzoll infolge der Zugehörigkeit der Bundesrepublik zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft voraussichtlich sowieso fortfallen und ersetzt werden muß.

AUSBAUSTAND DER KLASSIFIZIERTEN STRASSEN

Zum Schluß soll auf Grund der Straßenbestandsaufnahme zum 31. März 1956, dem letzten Stichtag der fünfjährigen großen Straßenbaustatistik¹⁴⁾, noch auf einige Charakteristika des heutigen Ausbaustandes der klassifizierten Straßen sowie auf die noch notwendigen und in den vorhergegangenen fünf Jahren bereits eingetretenen Veränderungen hingewiesen werden.

Gliederung der drei Nichtautobahnnetze nach Breitenklassen (in ‰)

Breite m	freie Strecken			alle Ortsdurchfahrten		
	B-straßen	LIO	LIIO	B-straßen	LIO	LIIO
bis 4,5	3,8	30,7	65,1	1,9	14,6	35,4
4,50—5,49	17,2	45,0	30,0	10,3	35,2	37,7
5,50—6,49	53,1	21,1	4,6	37,0	29,3	17,5
6,50—7,50	16,3	2,6	0,2	20,2	10,8	4,8
7,51—11,99	9,3	0,6	0,1	25,1	8,9	4,1
12 und mehr	0,3	0,0	0,0	5,5	1,2	0,5

Zunächst interessiert die Breite, von der nicht unwesentlich das Leistungsvermögen der Straße abhängt. Die Bundesstraßen (B-Straßen) sind im Durchschnitt erheblich breiter als die Landstraßen I. Ordnung (LIO) und diese wieder wesentlich breiter als die Land-

¹²⁾ a. a. O., S. 12.

¹³⁾ R. Adamek a. a. O., S. 473.

¹⁴⁾ R. Adamek: „Die Straßenbestandsaufnahme der klassifizierten Straßen in der Bundesrepublik zum 31. 3. 1956“, in: Der Güterverkehr 1958, Heft 1; außerdem in: Straße und Autobahn 1957, Heft 5, 11 und 12.

straßen II. Ordnung (LIIO). Im ganzen sind dann wieder die Ortsdurchfahrten breiter als die freien Strecken, die insgesamt 80 % (bei B-Straßen 77,1 %) der Netzlängen ausmachen.

Unter der anerkannten Mindestbreite von 6,5 m — beim Ausbau der Bundesstraßen sind 7,5 m vorgesehen (das Maß der Europastraßen beträgt 7,0 m) — liegen (in %):

freie Strecken der			alle Ortsdurchfahrten		
B-Straßen	LIO	LIIO	B-Straßen	LIO	LIIO
74,1	96,8	99,7	49,2	79,1	90,6

Von den freien Strecken haben also drei Viertel der Bundesstraßen und fast die Gesamtheit der LIO und mehr noch der LIIO nicht einmal die für den modernen Verkehr zweckmäßige Mindestbreite.

Die Gesamtlänge der vierspurigen Strecken (12 m breit und mehr) ist nur sehr gering, von freien Strecken der Bundesstraßen nur 66,4 km, der LIIO überhaupt nur 400 m. Der Ausbauplan sieht im Grundnetz der Bundesstraßen 3 300 km Verbreiterungen auf über 12 m hinaus, also das Fünzigfache des Vorhandenen, vor. Das erklärt z. T. die hohen Kosten des Planes, verlangt aber ganz andere Leistungen, als je in der Vergangenheit und selbst in den vergangenen fünf Jahren 1951-1956 zu verzeichnen waren.

Auch in den Ortsdurchfahrten gibt es noch große Engpässe, die schmäler als 4,5 m sind:

Im Zuge von Bundesstraßen	105,5 km
Im Zuge von Landstraßen I. Ordnung	1 566,6 km
Im Zuge von Landstraßen II. Ordnung	3 237,4 km
Insgesamt	4 909,5 km

Bis diese Verkehrshindernisse, oft durch Ortsumgehungen, restlos beseitigt sein werden, wird noch sehr viel Zeit vergehen. Im Grunde müßten sogar nicht nur 4 900 km, sondern fast 20 000 km Ortsdurchfahrten, nämlich alle weniger als 6,5 m breiten, mindestens auf diese Breite gebracht oder durch Umgehungen ersetzt werden. Die Aufgaben für den Straßenbau, die gerade auf diesem Gebiet nicht leicht und besonders kostspielig sind, werden selbst in Jahrzehnten noch nicht abgeschlossen sein und sich immer schwieriger gestalten, je mehr sie hinausgeschoben werden.

Was die Bundesstraßen anbelangt, so gehört der größte Teil der allzu schmalen Abschnitte nicht zum Grundnetz des Ausbauplanes, in der Regel also auch nicht zu den in den nächsten 10 bis 12 Jahren auszubauenden Strecken. Wie Länder und Kreise in der

Lage sein werden, das Kapazitätsproblem durch Verbreiterung der Landstraßen I. Ordnung und Landstraßen II. Ordnung zu lösen, wird sich zeigen müssen.

Außer der Breite ist die Art der Fahrbahnbeläge ein wesentliches Straßenmerkmal, und zwar ein mehr qualitatives, das über die Verkehrsverträglichkeit etwas aussagt. Die Straßenbestandsaufnahme unterscheidet 10 verschiedene Deckenbauweisen, von denen je nach der Straßenklasse 3 bis 4 bei mehr als vier Fünfteln der drei Netze vorkommen. Selbstverständlich sind auch hinsichtlich der Fahrbahndecken die Bundesstraßen, die durchschnittlich etwa dreimal so viel Verkehr aufweisen wie die Landstraßen I. Ordnung, besser ausgestattet als diese und erst recht besser als die Landstraßen II. Ordnung. Während z. B. die Bundesstraßen nur noch 1,1 % „wassergebundene“ Decken aus der Vormotorisierungszeit haben, besitzen die LIO noch 16,7 % und die LIIO 44,6 % — fast die Hälfte — für den modernen Verkehr ungeeignete Beläge.

In diesem Jahrhundert und in immer größerem Umfange eigentlich erst ab 1925 gelangten die sogenannten bituminösen Bauweisen zur Anwendung (unter Verwendung von Steinkohlenteer oder Bitumen als Bindemittel). Während 1924/25 kaum mehr als 1 % bituminöser Beläge vorhanden war, sind es jetzt auf Bundesstraßen schon mehr als 75 %, auf den LIO beinahe 75 % und auf den LIIO reichlich die Hälfte. In den fünf Jahren von 1951 bis 1956 hat der Bestand an bituminösen Decken um rd. 20 800 km oder 32,9 % des Standes von 1951 zugenommen. Das stellt gewiß eine sehr bedeutende Verbesserung der klassifizierten Straßen in jüngster Zeit dar.

Aber hauptsächlich gilt dieses Ergebnis für die LIO (54,5 %) und für die LIIO (41,2 %), so daß auf die Bundesstraßen nur noch 4,3 % entfielen, weil diese schon vorher fast bis zur Sättigung mit bituminösen Decken versehen waren. In diesem Netz ist mehr eine Qualitätsverbesserung durchgeführt worden, insofern als die leichten Oberflächenschutzschichten abnahmen und die mittelschweren und schweren Deckenarten nicht unbeträchtlich an Länge gewannen.

Daß an Bundesstraßen von 1951 bis Anfang 1956 noch nicht viel gebaut wurde, war schon durch die jährliche, zu geringe Ausgabenentwicklung bekannt. Bei den LIO und LIIO muß allerdings festgestellt werden, daß die bituminösen Fahrbahnen zwar stark vermehrt wurden, sogar auch in der Kategorie der mittelschweren Decken,

Netzdichte der klassifizierten Straßen in der Bundesrepublik

(Stand vom 31. März 1956)

Land	Netzdichte je Flächeneinheit in m/qkm					Netzdichte je Bevölkerungseinheit in km/100 000 Einwohner				
	BAB	B-Straßen	LIO	LIIO	zus.	BAB	B-Straßen	LIO	LIIO	zus.
Schleswig-Holstein	4,1	87,1	198,6	126,5	416,3	2,83	60,12	137,12	87,32	287,39
Niedersachsen	6,5	90,8	187,6	200,5	485,4	5,15	65,70	135,82	145,18	351,84
Nordrhein-Westfalen	10,7	127,4	308,8	183,7	630,6	2,51	28,25	69,97	41,62	142,35
Hessen	17,8	119,6	280,4	292,7	710,5	8,63	54,83	128,60	134,21	326,27
Rheinland-Pfalz	6,8	119,5	263,0	247,6	636,9	4,05	74,24	156,83	147,63	382,75
Baden-Württemberg	8,3	99,5	314,7	224,5	647,0	4,41	49,16	155,37	124,82	333,76
Bayern	8,2	83,3	148,6	144,1	384,2	6,34	42,16	114,07	110,63	273,20
Hamburg	20,1	127,5	144,9	123,7	416,2	0,84	5,31	6,03	5,15	17,33
Bremen	58,2	148,9	204,5	165,8	577,4	3,62	9,27	12,73	10,32	35,94
Bundesgebiet	8,9	99,7	226,3	196,2	531,1	4,43	48,36	109,76	95,19	257,74

aber Verbreiterungen nur verschwindend wenig ausgeführt wurden. Das läßt darauf schließen, daß es im wesentlichen auf die Beseitigung der Staubplage und eine zunächst geringe Befestigung für den Kraftverkehr ankam und daß es zu einer wertvolleren Verstärkung dieser beiden Straßennetze noch nicht gereicht hat. Das ist die große Aufgabe, die bei den LIO und LIIO noch bevorsteht, wie sie etwa bei den zu Reichsstraßen erklärten Staats- und Provinzialstraßen (heute Bundesstraßen) am Anfang der dreißiger Jahre gelöst wurde.

DIE DICHTEN DES STRASSENNETZES

Abschließend noch einige Sätze über die Straßennetzdicke. Diese kann man sowohl territorial als auch in bezug auf die Einwohnerzahl (Angebot an Straßlänge je bestimmter Bevölkerungseinheit, worauf es praktisch für die Benutzer ankommt) ermitteln.

Die Zahlenaufstellung zeigt die großen Abweichungen der Netzdicke bei den einzelnen Straßenklassen und zusammen zwischen den einzelnen Ländern, was im übrigen auch bezüglich der Breiten- und Bauweisenstruktur festzustellen ist. Bayern hat, im ganzen gesehen, territorial ein fast nur halb so dichtes Straß-

netz wie Hessen. Selbst Nordrhein-Westfalen steht mit seiner Flächendichte erst an 4. Stelle, trotzdem aber noch gut über dem Durchschnitt. Das entscheidende Flächenangebot (an die Bevölkerung — ungeachtet des Fremdenverkehrs aus In- und Ausland) ist aber in diesem Lande weitaus am niedrigsten. Deshalb tritt auch hier die „Verkehrsnot“ am deutlichsten in Erscheinung.

Würde man daraufhin das nordrhein-westfälische Straßenangebot in der Länge nur auf den jetzigen Durchschnitt bringen wollen, so müßten 80% der Gesamtnetzlänge des Landes (rd. 16 500 km) zusätzlich gebaut werden. Ein Teil des Kapazitätsmangels gegenüber der Netzdicke anderer Länder, die über dem Durchschnitt liegen, wird allerdings in Nordrhein-Westfalen bereits dadurch kompensiert, daß hier die größten Breiten, die meisten Ortsdurchfahrten mit großen Breiten und die am stärksten befestigten Straßen vorkommen. Durch weitere Verbreiterungen, deren Notwendigkeit sich dadurch erweist, kann die Straßenkapazität noch mehr erweitert werden. Sicher ist aber Nordrhein-Westfalen das Land, das auch am ehesten einen Straßenneubau nötig hat.

Summary: Planning and construction of Highways in the Federal Republic of Germany. The historical development and the chronic reluctance in the approval of the necessary financial means lead to the result that the obvious demands for road-planning on a large scale are only realized now. Roads were formed by centuries of development as connecting links between human settlements and local difficulties or obstructions in the nature of the ground did not matter so much with the slow means of conveyance. Only the development of motorization demanded coercively the modernization of roads, the lengthening of sharp curves, the levelling of steep slopes and broader roadways. As motorization developed unexpectedly at an impetuous speed after the war, the roads, mediocre in quality and quantity, were hopelessly out-of-date. Only a generous planning of highways can do justice to this development. The autobahns and federal highways formed the first German road-net for motorized long-distance traffic. But the realization of a plan is dependent on its financing. Therefore it is of great importance that a kind of "road-consciousness" was formed in the public mind which forces parliaments to pay more attention to road-construction. After careful studies and thorough preliminary work a plan for the construction and extension of long-distance federal highways (autobahns and federal highways) was worked out, which on 27th July 1957 became law. This plan comprises approximately half of all federal highways. This "basic road-net" together with already existing and future autobahns is supposed to form a net for long-distance traffic which will do justice to the traffic demands of the next 20 years.

Résumé: Planification et construction des routes dans la République Fédérale. En conséquence du développement historique et de la réserve chronique observée devant l'octroi de moyens de financement, la réalisation des demandes d'une planification des routes à grande échelle fut retardé jusqu'à nos jours. Pendant des siècles il n'y avait que des moyens de communication, pour lesquels la vitesse ne jouait aucun rôle, l'insuffisance des routes et les difficultés de terrain non plus. Le développement des véhicules automobiles pourtant faisait de la modernisation du réseau routier une nécessité urgente. Vu les progrès étonnantement foudroyants du trafic motorisé après la guerre dernière, le réseau routier, modeste de quantité et de qualité, s'avérait absolument insuffisant. L'unique remède efficace consisterait dans une planification à vues larges de routes modernes pour le trafic à longue distance. En Allemagne le premier réseau de routes pareilles fut créé par la construction des autostrades, depuis 1933, et des grandes transversales. Comme cependant la réalisation d'un programme de construction dépend des moyens de financement, il est un fait de grande importance que l'opinion publique a développé „le sens des routes“. Consciente de la nécessité de combler les lacunes, elle exige du Parlement de subvenir mieux aux besoins de la construction des routes. Après des enquêtes méticuleuses et des préparatifs détaillés le Gouvernement Fédéral et les Länder ont établi ensemble un programme d'expansion pour les „Bundesfernstrassen“ (autostrades et routes fédérales). La loi respective fut promulguée le 27-7-1957.

Resumen: Proyectos para la construcción de carreteras en la República Federal Alemana. El desarrollo histórico y el constante rechazo de concesiones para materiales de construcción condujeron a que sean realizados hasta ahora los proyectos ya evidentemente necesarios para la construcción de caminos en gran escala. Durante muchos siglos fueron construidos los caminos con el propósito de comunicar a los pobladores entre sí y las dificultades locales o de la naturaleza no tenían mucha importancia debido a que los medios de transporte eran lentos. Con los adelantos en la construcción del automóvil surgió la necesidad imperiosa de modernizar las vías de comunicación, de distender curvas agudas, de atenuar elevaciones y de ampliar las carreteras. Como después de la segunda guerra mundial se precipitó inesperadamente la extensión del tráfico de automóviles tuvo que persistir, sin esperanza de mejorar, la red moderada de caminos de poca extensión y de construcción deficiente. La única posibilidad de cubrir las necesidades surgidas por este desarrollo sería la realización de un gran proyecto para la construcción moderna de carreteras. Las autopistas y carreteras que se empezaron a construir en el año de 1933, constituyeron la primera red de comunicaciones para vehículos motorizados en Alemania. La realización de cualquier proyecto requiere en primer lugar su financiamiento. Por eso es de gran importancia que se haya hecho consciente entre el público la necesidad de esta realización. Después de cuidadosas estadísticas y de minuciosos preparativos surgió, por medio de la cooperación entre los diferentes Estados y la República Federal, un proyecto para la construcción de caminos dentro de la República Federal Alemana.