

I. Fernstraßenbau 1950–1970

Planung

Als nach Gründung der Bundesrepublik das Bundesverkehrsministerium seine Arbeit aufnahm, war an eine systematische Planung des Baues und Ausbaues der Bundesfernstraßen – Bundesautobahnen und Bundesstraßen – noch nicht zu denken. Zunächst mußten die vielen Kriegsschäden beseitigt und die vorhandenen Straßen unterhalten werden. Die Länder, die die Bundesfernstraßen im Auftrage des Bundes verwalten, brachten die Strecken in Ordnung, die am dringlichsten erschienen. Erst nach und nach fanden größere Maßnahmen Eingang in den Bundeshaushalt. Doch zeigte sich schon früh die Notwendigkeit übergeordneter Planung. So ersuchte der Bundestag anlässlich der Beratungen zum Verkehrsfinanzgesetz die Bundesregierung am 23. März 1955, einen Zehnjahresplan aufzustellen. Der Bundesminister für Verkehr arbeitete daraufhin einen Ausbauplan aus. Er enthielt die auszubauenden Bundesautobahnen (rotes Netz) und Bundesstraßen (blaues und grünes Netz). Für die Bundesautobahnen waren außerdem drei Baustufen vorgesehen.

Dieser Ausbauplan wurde in der Form eines Gesetzes erlassen (BGBl. 1957 I S. 1189) und galt vom August 1957 an.

Die Geltungsdauer des Gesetzes war nicht begrenzt, weil seine Durchführung von der Finanzierung abhing, die es selbst nicht regelte. Der Bundesminister für Verkehr rechnete jedoch damit, daß der Plan für zehn Jahre gelten würde.

Bis Ende 1958 blieb der Bundeshaushalt die nächste Stufe der Planung. Es erwies sich aber als notwendig, eine weitere Planstufe zwischen Ausbauplan und Haushaltsplan einzuschalten, um mehrjährige Bauprogramme schaffen zu können. So entstand der 1. Vierjahresplan. Er zeigte auf, welche Maßnahmen in der Zeit von 1959 bis 1962 in den einzelnen Jahren ausgeführt und somit in den Bundeshaushalt eingestellt werden sollten.

Das Straßenbaufinanzierungsgesetz vom 28. März 1960 (BGBl. I S. 201) bestimmte, daß die Straßenbaumaßnahmen in eine Anlage zum Bundeshaushaltsplan aufgenommen werden sollten. Diese Anlage bezeichnet das Gesetz als Straßenbauplan. Der Straßenbauplan umfaßte 1960 und 1961 mehrere Jahre, von da an immer nur das Rechnungsjahr. Die längerfristige Planung schlug sich in zwei weiteren Vierjahresplänen für die Jahre 1963 bis 1966 und 1967 bis 1970 nieder.

Die im Ausbauplan verankerte Planung des Autobahnnetzes ergab sich aus diesem Netz selbst: Aufeinander zulaufende Strecken sollten verknüpft, begonnene Nord-Süd- und Ost-West-Strecken sollten verlängert und an die Grenzen herangeführt, isolierte Strecken mit dem Netz verbunden werden. Die Autobahnen sollten sich von 2 260 km (1958) auf 4 150 km erweitern.

Von den Bundesstraßen wurden diejenigen zum Ausbau vorgesehen, die nach den Verkehrszählungen von 1952/53 und 1955 eine Verkehrsbelastung von mehr als 1 500 Kfz pro Tag aufwiesen. Ergebnisse der Verkehrszählung wurden überall mit einem Faktor multipliziert, der sich aus den Voraussagen ergab, wie künftig die Zahl der Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik anwachsen würde. Außerdem wurde Wert darauf gelegt, die notwendigen Verbindungen mit den Bundesautobahnen zu schaffen. Auf dieser Grundlage wurde etwa die Hälfte der Bundesstraßen in den Plan aufgenommen. Dazu kam eine Reihe von Straßen, die für den Fremdenverkehr wichtig waren. Für die Berücksichtigung anderer Gesichtspunkte fehlten damals weitgehend noch wissenschaftliche und technische Voraussetzungen. Die Grundlagen der Planung konnten notwendigerweise noch nicht so genau sein. So konnte die Hochrechnung der Verkehrszählungsergebnisse mit einem für das ganze Bundesgebiet einheitlichen