

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 2004

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Zusammenfassung	5
1 Grundlagen	8
1.1 Netz der Bundesfernstraßen	8
1.2 Zustand und Gebrauchswert der Bundesfernstraßen	8
1.3 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen	9
1.4 Verkehrsmarkt in Deutschland	12
1.5 Bundeshaushalt 2004 und mittelfristige Finanzplanung	16
2 Aktuelles	17
2.1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –	17
2.2 Vorhaben mit privater Vorfinanzierung	19
2.3 Betreibermodelle für den Bundesfernstraßenbau	21
2.3.1 Stand der Projekte nach dem Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)	21
2.3.2 Stand der Projekte nach dem Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (F-Modell)	21
2.4 Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003)	22
2.5 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006 – Teil Straße – Halbzeitbilanz	24
2.6 Neue Regelungen im Straßenbau	25
2.7 Streckenbezogene Gebührenerfassung für schwere Nutzfahrzeuge auf Bundesautobahnen	25

	Seite
2.8 Bundesinformationssystem – Straßen – BISStra	26
2.9 Verkehrsleitkonzept des Bundes zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006	27
2.10 Euro-Regionale Projekte im Rahmen von TEN-T (Projektinitiative CONNECT: Co-Ordination and Stimulation of Initiative ITS activities in Central and Eastern European Countries)	28
2.11 WERD unter neuem Namen – Gründung der „Konferenz der Europäischen Straßenbaudirektoren CEDR“ (Conference of European Directors of Roads)	28
2.12 Fertigstellung der Weserquerung im Zuge der B437	29
3 Straßenbauleistungen im Jahr 2003	31
3.1 Straßenbauhaushalt 2003 – Kap. 1210 –	31
3.1.1 Haushaltssoll	31
3.1.2 IST- Ausgaben	31
3.2 Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben	33
3.3 Hauptbautitel	34
3.3.1 Bundesautobahnen	34
3.3.1.1 Um- und Ausbau, Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen	34
3.3.1.2 Neubau	35
3.3.2 Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen einschließlich Orts- umgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau	36
3.3.3 Ingenieurbauwerke	40
3.3.4 Umweltschutz	41
3.4 Ausgaben für die Erhaltung der Infrastruktur	42
3.5 Betrieb	42
3.5.1 Ausgaben	42
3.5.2 Autobahn-Fermeldenetz und -Notrufanlagen	42
3.5.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)	43
3.5.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen	43
3.6 Rastanlagen an Bundesautobahnen	44
 Verzeichnis der Abbildungen im Text	
1 Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes (Stand: 1. Januar 2004)	8
2 Zustandsbewertung der Brückenbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	9
3 Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes	11
4 Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen	11

	Seite	
5	Entwicklung der Jahresfahrleistungen (JFL) auf den Bundesfernstraßen	12
6	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße –	18
7	Entwicklung der Ausgaben von 1970 bis 2003 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2008	33

Verzeichnis der Tabellen im Text

1 a	Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Personenverkehr	15
1 b	Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Güterverkehr	15
2	Finanzrahmen 1991 bis 2007	16
3	Vorhaben mit privater Vorfinanzierung	19
4	Leistungsübersicht 2003 – Bauleistungen nach Art und Ausgaben –	34
5	Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen	41
6	Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe) – Stand: 31. Dezember 2002 –	46

Anhang

	Erläuterungen	48
--	-------------------------	----

Verzeichnis der Tabellen im Anhang

1	IST-Ausgaben 2003 – aufgeschlüsselt nach Titeln –	49
2	Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –	53
3	Bundesautobahnen – Neubaustrecken –	62
4	Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –	73
5	Bundesstraßen – Ortsumgehungen –	80
6	Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen	96
7	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –	97
8	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken –	98
9	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen –	101
10	Neubau von Bundesautobahnen – Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 2004	103

	Seite
11 Längenentwicklung der Bundesfernstraßen	104
Karte (in der Umschlagtasche) – Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2003 (Stand: 31. Dezember 2003)	

Die Straßenbauleistungen 2003 umfassen in einem nicht unerheblichen Umfang Aufwendungen zum Umweltschutz im Zuge der Umsetzung des naturschutzrechtlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsgebotes.

Beeinträchtigungen wertvoller Lebensräume und faunistischer Wanderkorridore werden somit durch eine Trassenführung außerhalb bedeutender Schutzgebiete vermieden. Gezielte Schutzmaßnahmen gewährleisten im Rahmen einer umweltschonenden Bauausführung den Bestandschutz wertvoller Vegetationsbestände und Tierlebensräume. Zum Schutz vor erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen von Grundwasser, Trinkwasserschutzgebieten und Oberflächengewässern durch Straßenabwässer werden bautechnische Maßnahmen zum Gewässerschutz ergriffen. Ausreichend bemessene Talbrücken, Grünbrücken sowie artgerecht gestaltete Tierdurchlässe in Verbindung mit entsprechenden Leiteinrichtungen minimieren straßenbaubedingte Zerschneidungswirkungen und gewährleisten somit den Erhalt des vorhandenen Lebensraumverbundes. Im Bereich von Fließgewässerquerungen werden artgerecht bemessene Querungsbauwerke mit Bermen gebaut, die einen Tierwechsel entlang des Fließgewässers und den Auenverbund aufrechterhalten.

Zur Kompensation unvermeidbarer straßenbaubedingter Eingriffe in Natur und Landschaft werden vorbelastete, verbaute Still- und Fließgewässer behutsam renaturiert, angrenzende Uferandzonen aus der intensiven Umweltbelastenden Nutzung herausgenommen und zusammen mit neuangelegten Ufergehölzsäumen, Nass- und Feuchtwiesen zu wertvollen naturnahen Biotopverbundachsen entwickelt. Strukturarme Kulturlandschaften werden z. B. durch die Neuanlage und Entwicklung von natürlichen Waldlebensräumen sowie von artreichen Gehölz- und Grünlandbiotopen ökologisch aufgewertet.

Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen werden im Hinblick auf eine ressourcenschonende Straßenplanung entsiegelt und einer extensiven, umweltschonenden Nutzung zugeführt. Auf den vorbelasteten Flächen werden vielfältige floristische und faunistische Lebensräume angelegt.

Die Straßenbauleistungen 2003 umfassen daneben auch Aufwendungen für die Gestaltung bzw. Einbindung der Straße in die Landschaft über eine landschaftsgerechte Straßenrandbegrünung.

Darüber hinaus sind in den Leistungen die Ausgaben für eine ökologisch orientierte Grünpflege mit gezielten Entwicklungs-, Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen zur Sicherung der Entwicklungsziele und Gewährleistung der ökologischen Funktionen der ausgeführten landschaftspflegerischen Maßnahmen enthalten.

3.4 Ausgaben für die Erhaltung der Infrastruktur

Für die Erhaltung der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr 2003 ausgegeben:

insgesamt: 1 410 Mio. Euro,

davon für Bundesautobahnen: 834 Mio. Euro,
Bundesstraßen: 576 Mio. Euro.

Dies entspricht einem durchschnittlichen Mitteleinsatz auf

– Bundesautobahnen von rund 70 000 Euro/km
Fahrbahn (Vollquerschnitt)

und auf

– Bundesstraßen von rund 14 300 Euro/km
Fahrbahn.

3.5 Betrieb

3.5.1 Ausgaben

Für den Betrieb der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr ausgegeben:

insgesamt: 771,2 Mio. Euro,
davon für Bundesautobahnen: 386,4 Mio. Euro,
Bundesstraßen: 384,8 Mio. Euro.

Hinzu kommen Investitionen für Hochbauten (Nebenanlagen) sowie für Fahrzeuge und Geräte in Höhe von:

insgesamt: 133,3 Mio. Euro,
davon für Bundesautobahnen: 89,6 Mio. Euro,
Bundesstraßen: 43,7 Mio. Euro.

Als Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden Betriebskostenrechnungen im Straßenbetriebsdienst durchgeführt. Der Aufwand für die Haupttätigkeitsgruppen bei Bundesautobahnen beträgt danach für (gerundet):

– Winterdienst 5 000 Euro/km,
– Grünpflege 6 500 Euro/km,
– Reinigung/Müll 6 500 Euro/km,
– Schadensbeseitigung 9 000 Euro/km,
– Verkehrstechnik, Beleuchtung,
Tunnel, Fernmeldenetz 4 500 Euro/km.

3.5.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 2003 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen insgesamt rund 20 Mio. Euro aufgewendet worden. Damit wurden an:

– 1 000 km Bundesautobahnen digitale Übertragungssysteme für verkehrs- und betriebstechnische Zwecke aufgebaut und
– 200 km Bundesautobahnen mit neuen Streckenfernmeldekabelanlagen einschließlich Notrufsäulen im Rahmen von Streckenbaumaßnahmen ausgestattet.

Von insgesamt 12 044 km Bundesautobahnen sind nunmehr 11 984 km mit Notrufeinrichtungen ausgerüstet (rund 15 000 Notrufsäulen).

3.5.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rund 12 000 km Bundesautobahnen 182 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung. Im Berichtsjahr sind folgende Autobahnmeistereien in Betrieb gegangen:

(N) = Neubau,

(E) = Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung

A 14 Leipzig–Magdeburg:
FM Halle-Peißen (E)

A 71 Erfurt–Schweinfurt:
AM Zella-Mehlis (N)

Ende des Berichtsjahres befanden sich folgende Autobahnmeistereien (AM) in Bau:

A 1 Bremen–Hamburg:
AM Hittfeld (N)

A 3 Frankfurt–Aschaffenburg:
AM Weiskirchen (N)

A 5 Karlsruhe–Heidelberg:
AM Karlsruhe-Durlach (E)

A 10 AD Potsdam–AK Schönefeld:
AM Rangsdorf (E)

A 11 AD Schwanebeck–LGr BE/BB:
AM Gramzow (E)

A 14 Leipzig–Magdeburg:
VRZ Halle-Peißen (N)

A 17 Dresden–BGr D/CZ:
AM Dresden-Nickern (N)

A 19 Rostock–Wittstock:
AM Malchow (E)

A 19 Rostock–Wittstock:
FM/VRZ Malchow (E)

A 20 Rostock–Gramzow:
AM Glienke (N)

A 20 Rostock–Gramzow:
AM Bisdorf (N)

A 60 Prüm–Wittlich:
AM Prüm (E)

A 71 Erfurt–Schweinfurt:
AM Rödelmaier (N)

A 656 Mannheim–Heidelberg:
AM Mannheim-Seckenheim (E)

Die Standorte der in Betrieb gegangenen und der in Bau befindlichen AM sind der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2003“ zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rund 220 000 km Bundes-, Landes-(Staats-) und Kreisstraßen 221 bundeseigene und 365 landeseigene Straßenmeistereien (SM) zur Verfügung.

Im Berichtsjahr sind folgende bundeseigene Straßenmeistereien (SM) in Betrieb gegangen:

B 282 Plauen–Schleiz:
SM Plauen

Folgende bundeseigene Straßenmeistereien (SM) befanden sich Ende des Berichtsjahres in Bau:

B 4 Coburg–Eisfeld:
SM Coburg

B 6 Dresden–Bautzen:
SM Bischofswerda

B 175 Nossen–Döbeln:
SM Döbeln

B 186 Zwenkau (B 95)–Markranstädt:
SM Zwenkau

3.5.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen

In Folge der beträchtlichen Verkehrszunahme werden hochbelastete und unfallreiche Streckenabschnitte des Autobahnnetzes in vermehrtem Maße mit „intelligenten“ technischen Leitsystemen ausgestattet.

Diese Verkehrsbeeinflussungsanlagen haben sich als wichtige Hilfe zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf Bundesautobahnen erwiesen. Moderne Verkehrstechnik – in geeigneter Form eingesetzt – kann nachweislich bereits im Vorgriff auf Ausbaumaßnahmen für Entlastung sorgen.

Die automatische Verkehrssteuerung mittels Wechselverkehrszeichen erfolgt dabei nur, wenn die Verkehrs- und Witterungsverhältnisse es erfordern – die situationsangepassten elektronischen Anzeigen sind dann jedoch für die Verkehrsteilnehmer genauso verbindlich wie „starre“ Verkehrszeichen.

Je nach Einsatzzweck und Anlagentypus sind positive Verkehrssteuerungseffekte auf Autobahnen erzielbar durch:

- Harmonisierung des Verkehrsablaufs mittels verkehrsabhängiger Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Gefahrenwarnungen (Streckenbeeinflussung),
- Umleitung von Verkehrsströmen auf alternative Routen (Netzbeeinflussung),
- Regelung des Zusammenflusses an Autobahnkreuzen und -anschlussstellen (Knotenbeeinflussung),
- Kapazitätserhöhung in Verkehrsspitzenzeiten (Temporäre Seitenstreifenstreifenfreigabe).

Die im Zuge von Verkehrsbeeinflussungsanlagen erfassten aktuellen Zustandsdaten stehen für weitere verkehrsbezogene Anwendungen (z. B. schnellere und umfassendere Information durch Verkehrsfunkmeldungen, RDS-TMC) zur Verfügung.

Durch Verknüpfung der kollektiv (d. h. auf alle Verkehrsteilnehmer) wirkenden Anlagen mit individuellen Telematiksystemen (z. B. Netzbeeinflussung auf Autobahnen ab).

Technisch variabel programmierbare Textfelder sollen bei der verkehrsabhängigen Wechselwegweisung zukünftig für noch mehr Flexibilität sorgen. Die Möglichkeit zur Anzeige aktueller und unmittelbarer entscheidungsrelevanter Stauinformationen soll dabei integriert werden.

Positive Zwischenergebnisse weisen darauf hin, dass auf Basis des Ende des Berichtsjahres noch laufenden Forschungsvorhabens und den im Anschluss angestrebten bundeseinheitlichen Regelungen zu neuen Anzeigesystemen eine sinnvolle Erweiterung des Repertoires der Verkehrsbeeinflussung gelingt.

Trotz der erheblichen finanziellen Anstrengungen – die bis Ende des Berichtsjahres verausgabten Bundesmittel summieren sich auf knapp 600 Millionen Euro – decken die in Betrieb befindlichen Anlagen noch nicht alle problematischen Autobahnabschnitte ab.

Aufgrund der weiteren Verkehrszunahme und den bisherigen positiven Erfahrungen wird die Nutzung und Weiterentwicklung moderner Verkehrsleittechnik deshalb auch in Zukunft einen hohen Stellenwert besitzen.

Das laufende Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen 2002 bis 2007 des Bundes dient der inhaltlichen und räumlichen Festlegung potenzieller Maßnahmenswerpunkte.

Zur Umsetzung der Maßnahmen durch die Straßenbauverwaltungen der Länder sind Bundesmittel in Höhe von insgesamt 200 Mio. Euro vorgesehen – ein notwendiger Beitrag zur sicheren Bewältigung der steigenden Verkehrsbelastung.

Vor dem Hintergrund der zweckmäßigen Einbeziehung auch dynamischer Steuerungsmaßnahmen in das Verkehrsleitkonzept des Bundes zur Fußball-WM 2006 (s. auch Kap. 2.12) hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die im Rahmen der Programmplanung 2002 bis 2007 ursprünglich festgelegten Verkehrsbeeinflussungsprioritäten im Berichtsjahr erneut mit den Ländern erörtert.

Aus der dabei verabredeten vorgezogenen Realisierung von Maßnahmen mit unmittelbarem WM-Bezug resultieren Veränderungen gegenüber der ursprünglichen Programmplanung.

Unter anderem ist an wichtigen Entscheidungspunkten im Autobahnnetz, an denen eine technisch und finanziell aufwändige dynamische Steuerung – über das temporäre Großereignis WM hinaus – zu nachhaltig positiven Effekten führt, der Einsatz hochmoderner neuer Netzbeeinflussungsanzeigen vorgesehen.

Die Finanzierung dieser innovativen Systeme sowie weiterer Verkehrsbeeinflussungsanlagen gemäß den aktualisierten Prioritäten erfolgt im Rahmen des laufenden Verkehrsbeeinflussungsprogrammes 2002 bis 2007.

Im Berichtsjahr 2003 wurden folgende größere Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb genommen:

- A 5** Temporäre Seitenstreifenfreigabe zwischen AS Friedberg und AK Bad Homburg (beide Fahrtrichtungen) mit Zuflussregelung AS Friedberg
- A 9** Temporäre Seitenstreifenfreigabe (abschnittsweise) zwischen AS München-Frankfurter Ring und AK Neufahrn (beide Fahrtrichtungen)
- A 40** Zuflussregelung zwischen AS Mülheim-Winkhausen und AS Bochum-Werne (beide Fahrtrichtungen, 13 Zufahrten)
- A 43** Zuflussregelung zwischen AS Bochum-Laer und AS Recklinghausen-Hochlarmark (beide Fahrtrichtungen, 8 Zufahrten)
- A 61** Streckenbeeinflussung zwischen AS Mendig und AK Meckenheim (beide Fahrtrichtungen)
- A 92** Streckenbeeinflussung zwischen AD München-Feldmoching und AS Erding/Flughafen (beide Fahrtrichtungen)

3.6 Rastanlagen an Bundesautobahnen

An den Bundesautobahnen stehen den Verkehrsteilnehmern bewirtschaftete und unbewirtschaftete Rastanlagen zur Verfügung.

– Bewirtschaftete Rastanlagen

Bewirtschaftete Rastanlagen umfassen Nebenbetriebe, wie z. B. Tankstelle, Raststätte sowie eine Verkehrsanlage, bestehend aus den notwendigen Fahrgassen, Park- und Erholungsflächen. Nebenbetriebe werden auf der Grundlage von Konzessionen von Privaten gebaut, finanziert und betrieben; die Verkehrsanlage wird von der Straßenbauverwaltung gebaut und aus dem Bundesfernstraßenhaushalt finanziert.

Der Neubau und die Modernisierung von Nebenbetrieben durch die Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG und ihre Tochter Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft mbH schreitet auf der Grundlage z. T. neu entwickelter Betriebskonzepte fort. Beide Unternehmen sind Konzessionäre der meisten Autobahnnebenbetriebe.

Bis Ende des Berichtsjahres wurden folgende Tankstellen (T), Raststätten (R), Kleinraststätten (K) und Motels (M) fertig gestellt und in Betrieb genommen:

- A 1 Lübeck–Köln:**
R Buddikate-Ost (Ersatzneubau)
R Kucksiepen-Ost (Ersatzneubau)
- A 2 Hannover–Berliner Ring:**
R Börde-Nord (Ersatzneubau)
- A 6 Saarbrücken–Mannheim:**
R Pfalz (Ersatzneubau)
- A 7 Hannover–Kassel:**
R Göttingen-Ost (Neubau)
- A 8 München–Rosenheim:**
T Irschenberg-Süd (Ersatzneubau)

- A 9 Berliner Ring–Leipzig :**
R Köckern-West (Ersatzneubau)
- A 10 Berliner Ring:**
R Am Fichtenplan-Nord (Neubau)
- A 13 Berliner Ring–Dresden:**
R Am Kahlberg-Ost (Neubau)
R Am Kahlberg-West (Ersatzneubau)
- A 20 Lübeck–Rostock:**
T'n und R'n Fuchsberg-Nord und Süd (Neubauten)
- A 45 Dortmund–Gießen:**
K Kaltenborn-Ost (Ersatzneubau)
- Am Ende des Berichtsjahres waren folgende Tankstellen (T), Raststätten (R), Kleinraststätten (K) und Motels (M) im Bau:
- A 1 Bremen–Hamburg:**
R Ostetal-Süd (Ersatzneubau)
- A 3 Oberhausen–Frankfurt:**
T und R Ohligser Heide-Ost (Ersatzneubau)
T und R Siegburg-West (Ersatzneubau)
T'n Medenbach-Ost und West (Ersatzneubauten)
- A 8 Stuttgart–Ulm:**
T Aichen-Nord (Ersatzneubau)
- A 30 (Hengelo)–Rheine:**
R Bentheimer Wald-Süd (Ersatzneubau)
- A 44 Dortmund–Kassel:**
T'n und R'n Am Haarstrang-Nord und Süd (Ersatzneubauten)

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 2003 die in Tabelle 6, Seite 46, nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung.

Die Standorte der 2003 fertig gestellten und im Bau befindlichen Vorhaben sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 2003“ dargestellt.

Besonderes Augenmerk gilt dem behindertengerechten Ausbau der Nebenbetriebe im Sinne der DIN 18 024 „Barrierefreies Bauen“. Dazu gehören:

- Behindertenparkplätze,
- Stufenfreier Zugang zu den Nebenbetrieben,
- Behindertengerechte WC- und Waschanlagen und
- Sonstige Einrichtungen (u. a. Posttelefon).

Ende des Berichtsjahres standen den Verkehrsteilnehmern an 371 von 429 Standorten (das sind rund 87 Prozent) behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung.

Das im Jahre 1995 angelaufene „Ausbauprogramm zur Verbesserung des Parkflächenangebotes an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen“, mit dem vorhandene Parkengpässe beseitigt werden sollen, wurde im Berichtsjahr fortgeführt. Es umfasst ein Finanzvolumen von rund 255,6 Mio. Euro mit einer Laufzeit von zehn Jahren. Bis einschließlich 2003 wurden 96 Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen mit einem Volumen von rund 197 Mio. Euro durchgeführt bzw. begonnen.

– Unbewirtschaftete Rastanlagen

An den Bundesautobahnen standen den Verkehrsteilnehmern Ende des Berichtsjahres rund 1 520 unbewirtschaftete Rastanlagen, d. h. Rastanlagen ohne Nebenbetriebe, zur Verfügung.

Aus hygienischen Gründen müssen unbewirtschaftete Rastanlagen mit WC-Gebäuden ausgestattet bzw. entsprechend nachgerüstet werden. Angesichts des hohen finanziellen Aufwandes hierfür kann die Nachrüstung nur sukzessive, zumeist im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Rastanlagen auf den angestrebten Regelabstand von 15 bis 20 km hin erfolgen. Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 727 unbewirtschaftete Rastanlagen mit einem WC-Gebäude ausgestattet.