

**Veranstaltung ADAC und Pro Mobilität  
am 12.12.2006 im Literaturhaus München**

**Thema: „Demografischer Wandel und zukünftiger Fernstraßenbedarf“**

**Vortrag „Perspektive Bundesfernstraßen“**

**Ministerialdirigent Claus-Dieter Stolle**

**Leiter der Unterabteilung Straßenplanung-, recht und Technik  
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

Kurzfassung

Die Bundesrepublik Deutschland mit ihrer zentralen Lage in Europa verfügt über ein gut ausgebautes Bundesfernstraßennetz von rd. 53.000 km Länge (über 12.000 km BAB und rd. 41.000 km Bundesstraßen), die mit einem Längenanteil von 23 % des gesamten überörtlichen Straßennetzes insgesamt 50 % der Verkehrsleistungen übernehmen.

Aufgrund der positiven politischen Entwicklung in Europa wird in den nächsten Jahren ein erhebliches Verkehrswachstum erwartet. So wird der prognostizierte Personenverkehr bis zum Jahr 2015 um gut 20 % und der Güterverkehr um 64 % zunehmen.

Grundlage für den Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen sind der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 und der auf dieser Basis vom Deutschen Bundestag mit dem 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz beschlossene Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) 2004 mit einem Investitionsvolumen von rd. 52 Mrd. € im Vordringlichen Bedarf bis zum Jahr 2015. Hinzu kommen Mittel für die Erhaltung in Höhe von rd. 34 Mrd. €. Vorrangige Ziele sind die Schließung von Netzlücken im BAB-Netz, die Erweiterung bestehender Strecken auf 6 bzw. auf 8 Fahrstreifen, der Bau von Ortsumgehungen sowie die Erhaltung und Modernisierung des bestehenden Bundesfernstraßennetzes.

Der zur mittelfristigen Investitionsplanung aufzustellende Fünfjahresplan (FJP) für die Bundesfernstraßen ist integraler Bestandteil des verkehrsträgerübergreifenden „Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“, der seit Kurzem im Entwurf vorliegt und für die Bundesfernstraßen ein Investitionsvolumen von rd. 22,4 Mrd. € umfasst. Die wesentliche Aufgabe dieses Plans ist die Priorisierung von Projekten der Bedarfspläne, die mittelfristig beplant und realisiert werden sollen.

Die Finanzierung erfolgt bisher fast ausschließlich aus dem Bundeshaushalt. Der Verkehrshaushalt ist der viertgrößte Einzeletat und der größte Investitionshaushalt. Im Jahr 2004 standen für die Bundesfernstraßen rd. 6 Mrd. €, im Jahr 2005 sogar über 6,3 Mrd. € zur Verfügung und auch im Jahr 2006 werden rd. 6,2 Mrd. € erreicht werden. Der Mautmittelanteil aus der Gebühr für die Nutzung der Bundesautobahnen durch schwere Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t ist in diesem Finanzvolumen enthalten.

Der demographische Wandel wird in der Bundesverkehrswegeplanung dadurch berücksichtigt, dass die prognostizierten Verkehrsströme aus den jeweils aktuellen Strukturdaten sowie deren Vorausschau auf einen definierten Prognosehorizont abgeleitet werden. Die Angaben liegen auf der Ebene von Kreisregionen vor und enthalten die Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen sowie die prognostizierten Wanderungsbewegungen. Die Strukturdaten bilden somit auch den demographischen Wandel ab. Aus den Strukturdaten werden Personen- und Güterverkehrsströme abgeleitet und zu Fahrten im Straßennetz umgerechnet, die Eingangsgröße für das Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung sind.

Bei der seit Mitte 2006 vorliegenden Bedarfsplanprognose 2015, die eine netzweite Betrachtung beinhaltet und die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs und des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2004 als realisiert unterstellt, wurde der demographische Wandel zusätzlich auf der Basis der 10. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes und der Bundesländer berücksichtigt. Sie dient als verbindliche Planungsgrundlage für die Bundesfernstraßen.

Starke Abweichungen der demographischen und wirtschaftlichen Entwicklung in einzelnen Teilräumen der Bundesrepublik Deutschland haben Auswirkungen auf die Mobilitätsnachfrage. Da Verkehrssysteme und –infrastrukturen eine über Jahrzehnte gehende Lebensdauer haben, werden für einen effizienten Mitteleinsatz Langfristprognosen immer wichtiger. Der demographische Wandel wird damit auch künftig im Fokus bei der Gestaltung des Bundesfernstraßennetzes sein.