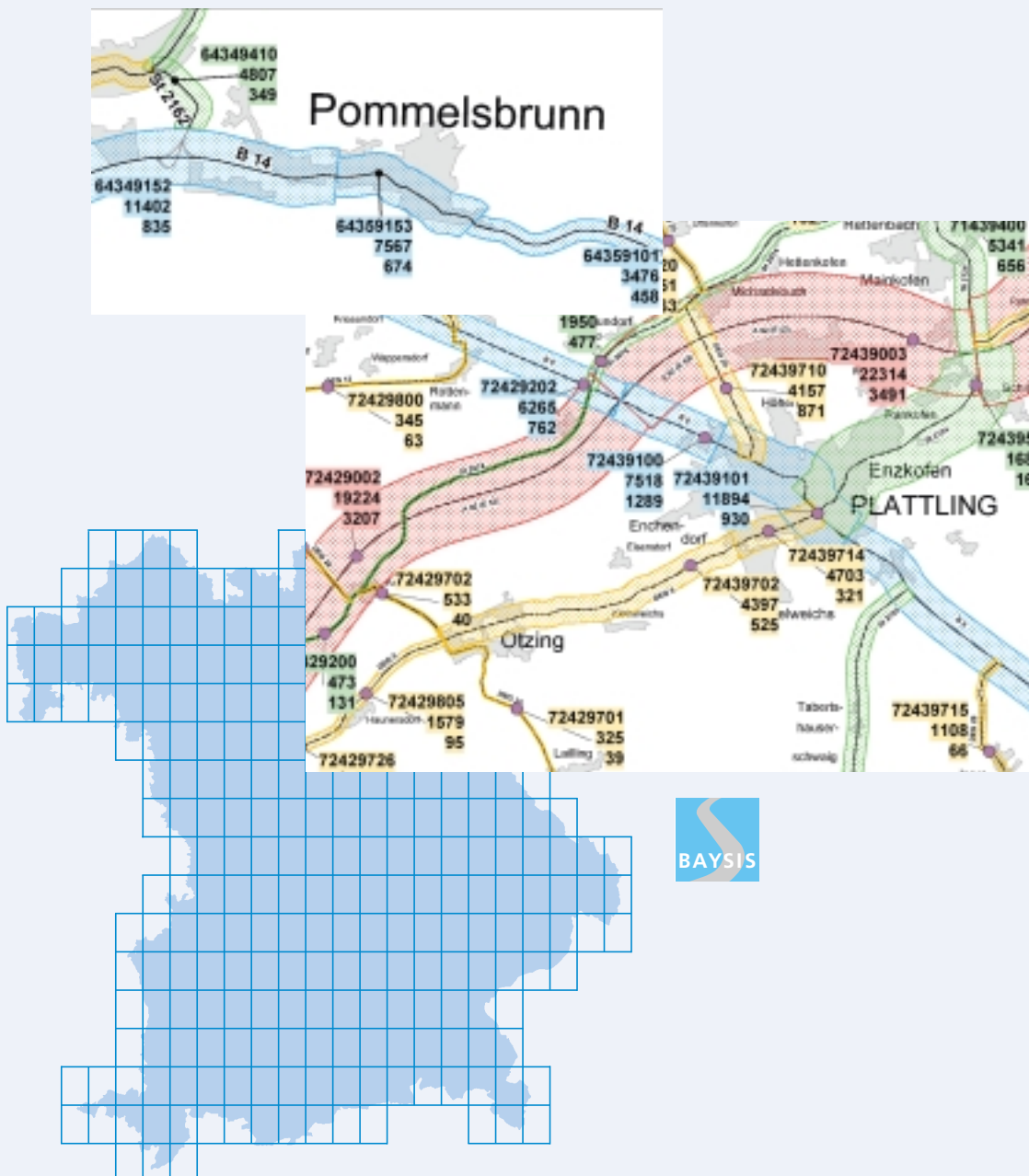




Straßenverkehrszählung 2000

Verkehrsbelastung der Straßen
des überörtlichen Verkehrs in Bayern
(Autobahnen, Bundes-, Staats- und
Kreisstraßen)



Vorbemerkungen

Die in diesem Faltblatt angegebenen Verkehrsdaten wurden aus den Ergebnissen der alle 5 Jahre stattfindenden Straßenverkehrszählungen (SVZ) ermittelt.

Die SVZ 2000 wurde nach einer neuen Erhebungs- und Hochrechnungsmethodik durchgeführt. Durch verkürzte Zählzeiten je Zähltag, den Wegfall von bestimmten Zähltagen sowie den Verzicht auf Ergänzungszählstellen und einen generellen Bezug auf ein verdichtetes Netz von automatischen Dauerzählstellen konnten erhebliche Kosteneinsparungen ermöglicht werden. Durch eine ausnahmslos fahrtrichtungsgetrennte Datenerhebung und eine überwiegend streckenbezogene Neuberechnung der Hochrechnungsfaktoren wurde erreicht, dass die Zählergebnisse den fließenden Verkehr im Straßennetz noch genauer als bei den vorangegangenen Zählungen abbilden. Das beeinflusst besonders die Verkehrsentwicklung auf Bundes- und Staatsstraßen, wodurch gegenüber 1995 nur geringe Verkehrszunahmen bzw. zum Teil auch Abnahmen zu beobachten sind.

Die vollständigen Ergebnisse der SVZ 2000 sind im Intranet der Straßenbauverwaltung

<http://zss.sban.bayern.de> -> baysis -> verkehrsdaten -> manuelle Zählungen -> SVZ 2000)

veröffentlicht.

Außerdem wurden die Daten in der bewährten Form des Verkehrsmengenatlasses aufbereitet, der in elektronischer Form auf CD-ROM erschienen ist. (Preis: 100 € pro Stück; zu beziehen durch: Zentrale Datenverarbeitung im Straßenbau in Bayern bei der Autobahndirektion Südbayern, Seidlstraße 7 – 11, 80335 München, Tel.: 089-54552 388, Fax: 089-54552 556)

Der Inhalt dieses Faltblattes wurde von einem Arbeitskreis konzipiert, der aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Obersten Baubehörde, der Autobahndirektionen Nord- und Südbayern sowie der Straßenbauämter Augsburg, Bamberg und München besteht.

Gesamtübersicht 1970 – 2000

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Kfz/24h) gibt die Zahl der Kfz in beiden Richtungen an, die in einem bestimmten Zeitraum (im allgemeinen ein Jahr) im Durchschnitt in 24 Stunden einen Straßenquerschnitt durchfahren.

Der DTV eines Straßennetzes (wie hier dargestellt) ermittelt sich aus den einzelnen mit der Länge der zugeordneten Zählabschnitte gewichteten DTV-Werten.

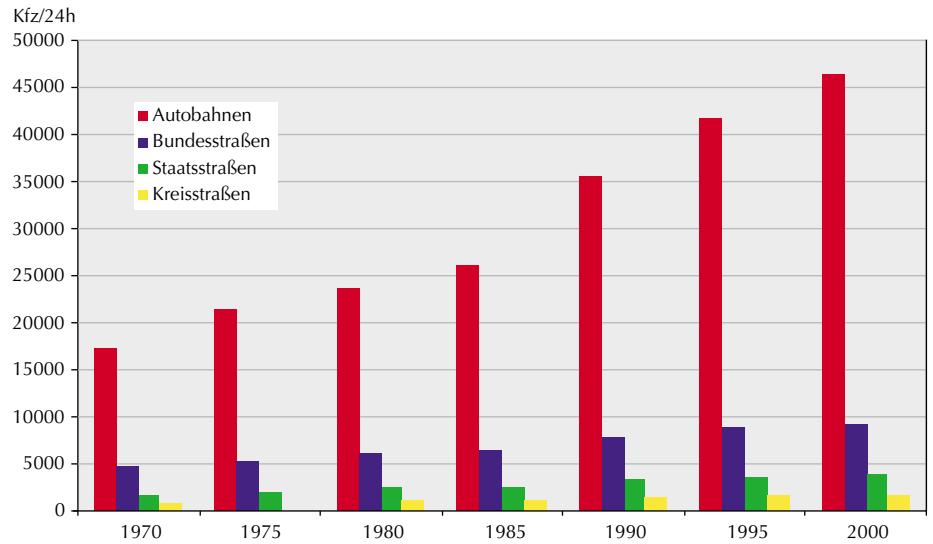


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV (Kfz/24h) außerorts

	Autobahnen		Bundesstraßen		Staatsstraßen		Kreisstraßen	
	DTV	Zunahme %	DTV	Zunahme %	DTV	Zunahme %	DTV	Zunahme %
1970	17146		4640		1700		834	
1975	21349	24,5	5344	15,2	1997	17,5	1090	
1980	23648	10,8	6247	16,9	2389	19,6	1201	10,2
1985	26139	10,5	6414	2,7	2595	8,6	1518	26,4
1990	35692	36,5	7828	22,0	3256	25,5	1699	11,9
1995	41628	16,6	8863	13,2	3627	11,4	1787	11,9
2000	46328	11,3	9165	3,4	3761	3,7	1787	5,2

Zunahme **170,2** **97,5** **121,2** **114,3**

Tabelle 1: DTV-Werte und jährliche Veränderung

Personen- und Güterverkehr

Im Vergleichszeitraum 1970 – 2000 nahm der DTV für den Personen- und Güterverkehr folgendermaßen zu:

	PV	GV
Autobahnen	168 %	181 %
Bundesstraßen	106 %	42 %
Staatsstraßen	138 %	22 %
Kreisstraßen	118 %	20 %

Dabei ist die stärkere Zunahme des GV auf Autobahnen besonders auffällig.

Für die Zunahme sind u. a. folgende Faktoren ausschlaggebend:

Zunahme des Kfz-Bestandes in Bayern von 3,0 Mio. Kfz (1970) auf 8,41 Mio. Kfz (2000) um 180 %.

Zunahme des Motorisierungsgrades (Pkw/1000 Einwohner) von 230 (1970) auf 552 (2000) um 140 %.

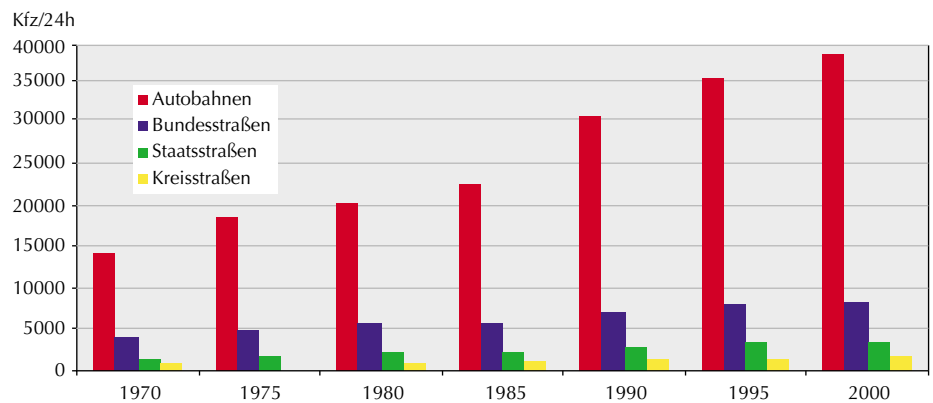


Abb. 2: DTV-Personenverkehr (PV)

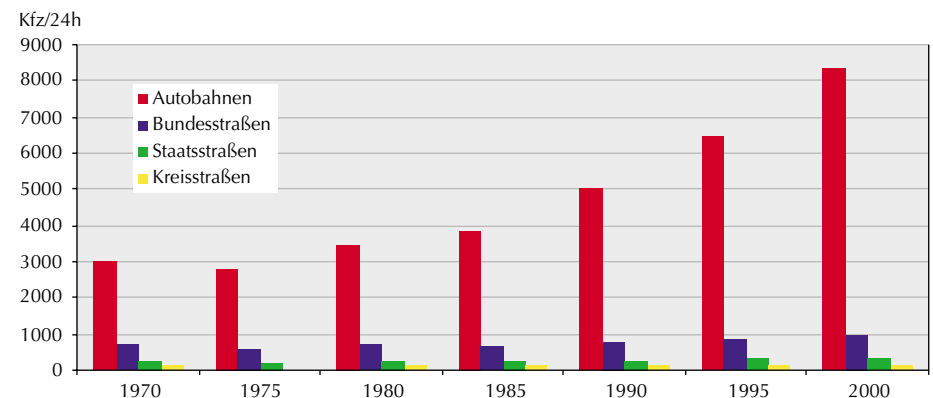


Abb. 3: DTV-Güterverkehr (GV)

Fahrleistungen nach Straßenklassen

Die Fahrleistungen pro Jahr (Milliarden Kfz-km) in einem Straßennetz ermitteln sich als Produkt von DTV-Wert, Netzlänge und der Anzahl der Tage eines Jahres (365).

Die Fahrleistungen auf den Autobahnen erhöhten sich um 521%. Die dadurch zum Ausdruck kommende sehr starke Verlagerung des Verkehrs von den einbahnigen Straßen auf die Autobahnen ist wegen der höheren Verkehrssicherheit und wegen des besseren Ausbaustandards verkehrspolitisch gewollt. Auch bei den Fahrleistungen zeigt sich deutlich, dass der GV auf den Autobahnen stärker zugenommen hat als der PV.

Weiterhin zeigt sich, dass die Fahrleistungen auf Staatsstraßen von 1970 bis 2000 prozentual stärker zugenommen haben als auf Bundesstraßen, was vor allem auf die Zunahme des Personenverkehrs zurückzuführen ist. Diese Entwicklung verdeutlicht die Bedeutung des Staatsstraßennetzes in Bayern, wobei der Ausbauzustand der Staatsstraßen nach wie vor deutlich niedriger als der der Bundesstraßen ist (seit Jahren höhere Unfallraten auf Staatsstraßen). Größere Investitionen in den Unterhalt und die Erhöhung des Ausbaustandards der Staatsstraßen würden eindeutig zu mehr Verkehrssicherheit führen.

Verkehrsentwicklung 1995 – 2000

Verkehrsentwicklung insgesamt nach Straßenklassen

Die Verkehrsentwicklung 1995 – 2000 muss für die Autobahnen einerseits und das übrige Straßennetz andererseits differenziert betrachtet werden. Die Verkehrszunahme hat fast ausschließlich auf den Autobahnen stattgefunden, wobei der Schwerverkehr deutlich stärker zugenommen hat. Auf den Bundes-, Staats- und Kreisstraßen sind die ausgewiesenen Zunahmen sehr gering.

Straßenklassen	1970			2000			1970/2000		
	gesamt	PV	GV	gesamt	PV	GV	gesamt	PV	GV
Autobahnen	6,1	5,0	1,1	37,9	31,1	6,8	521	518	546
Bundesstraßen	10	8,5	1,5	19,1	17	2	91	99	35
Staatsstraßen	6,9	5,9	1,0	15,2	14	1,2	120	137	18
Kreisstraßen	3,5	3,1	0,5	10	9,2	0,8	186	189	56
	26,5	22,6	4,1	82,2	71,3	10,8	210	215	166

Tabelle 2: Fahrleistungen (Mrd. Kfz-km) 1970 und 2000 nach Straßenklassen

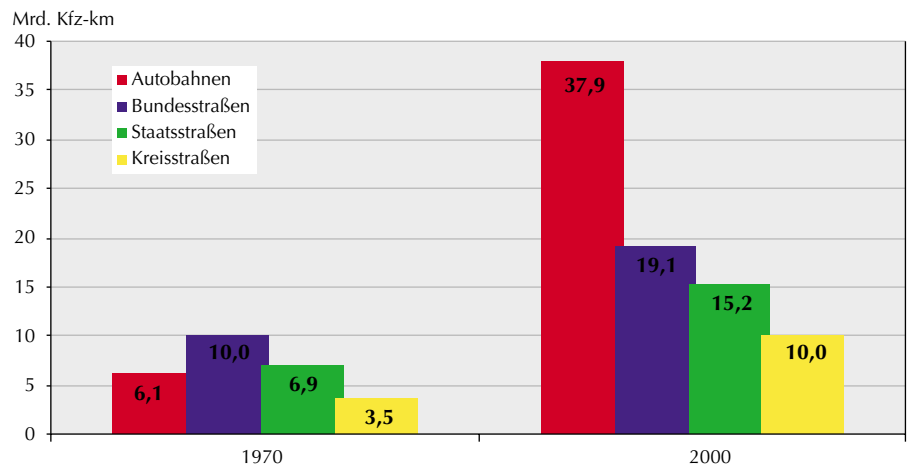


Abb. 4: Fahrleistungen 1970 und 2000 nach Straßenklassen

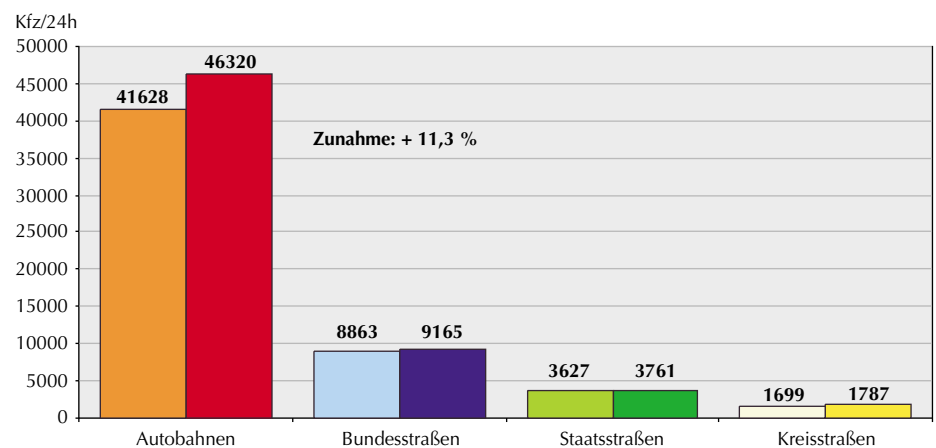


Abb. 5: Verkehrsentwicklung 1995 – 2000 DTV-Gesamtverkehr

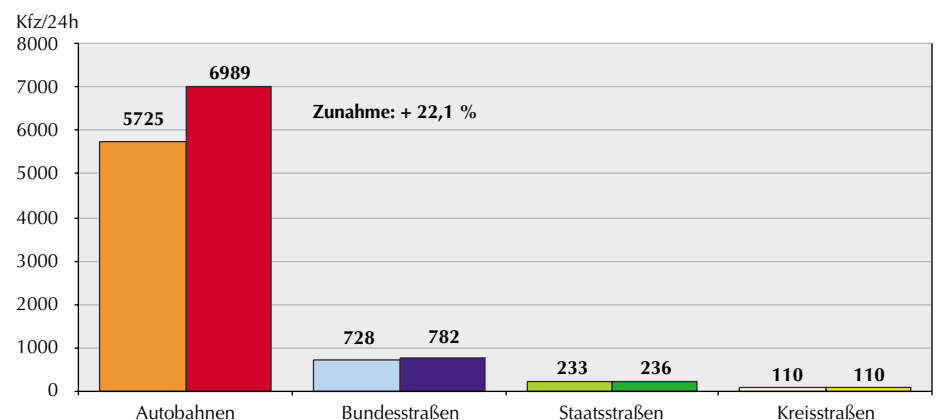


Abb. 6: Verkehrsentwicklung 1995 – 2000 DTV-Schwerverkehr

Verkehrsentwicklung für ausgewählte Autobahnen und Bundesstraßen

Die Verkehrsentwicklung für ausgewählte Autobahnen und Bundesstraßen wird in Form von Streckendiagrammen mit Angabe der Zu- und Abnahmen anschaulich dargestellt. In den Abbildungen kommt deutlich zum Ausdruck, dass der Straßenverkehr eine äußerst dynamische Größe ist, die von vielen Faktoren beeinflusst wird.

Bundesautobahn A 70 von Schweinfurt bis Bayreuth

Die Verkehrsveränderungen im Verlauf der Bundesautobahn A70 sind ausschließlich Zunahmen, wobei die prozentualen Zunahmen im Abschnitt zwischen den Bundesautobahnen A 7 und A 73 deutlich höher ausfallen als im Abschnitt zwischen der A 73 und der A 9. Die generellen Zunahmen sind Ausdruck dafür, dass die nunmehr durchgehende Autobahn zu einer Verkehrsverlagerung (Entlastung der A3) geführt hat.

Bundesstraße B 20 zwischen Berchtesgaden und Furth im Wald

Im Verlauf der Bundesstraße B 20 sind sowohl Zunahmen als auch Abnahmen zu verzeichnen. Die Abnahmen im Abschnitt zwischen Berchtesgaden und Bad Reichenhall sind Ausdruck des allgemeinen Verkehrsrückganges im Alpenraum. Die Zunahmen zwischen Bad Reichenhall und Laufen sind Ausdruck des verstärkten kleinen Grenzverkehrs zu Österreich (Vignettenpflicht, Tank-Verkehr). Die Zunahmen zwischen Cham und Furth i. Wald deuten auf ein Anwachsen des Verkehrs nach Tschechien hin.

Gesamtfahrleistungen nach Regierungsbezirken

Die Fahrleistungen haben von 1995 bis 2000 wieder in sämtlichen Regierungsbezirken zugenommen, wobei die Zunahmen der allgemeinen Tendenz entsprechend geringer sind als im Zeitraum 1990 bis 1995.

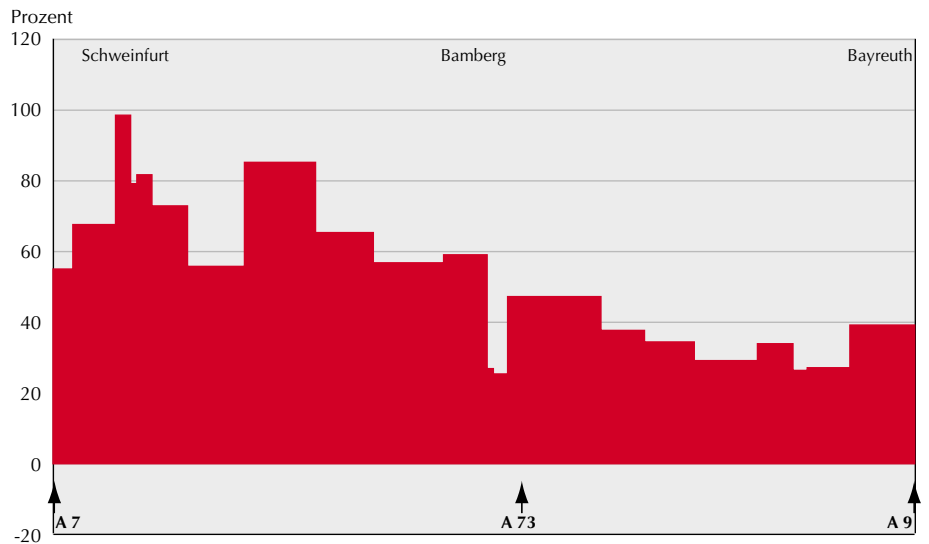


Abb. 7: Verkehrsveränderungen 1995 – 2000 auf der Bundesautobahn A 70 von Schweinfurt (A 7) bis Bayreuth (A 9)

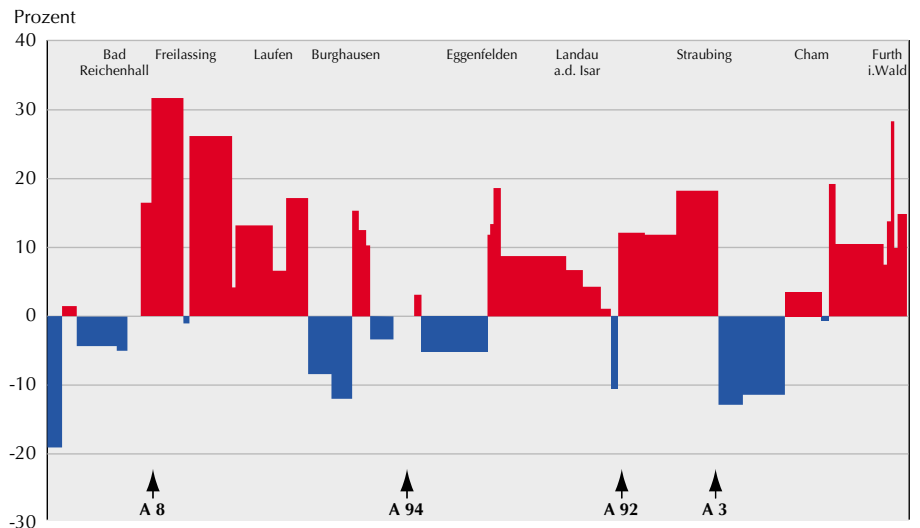


Abb. 8: Verkehrsveränderungen 1995 – 2000 auf der Bundesstraße B 20 zwischen Berchtesgaden und Furth im Wald

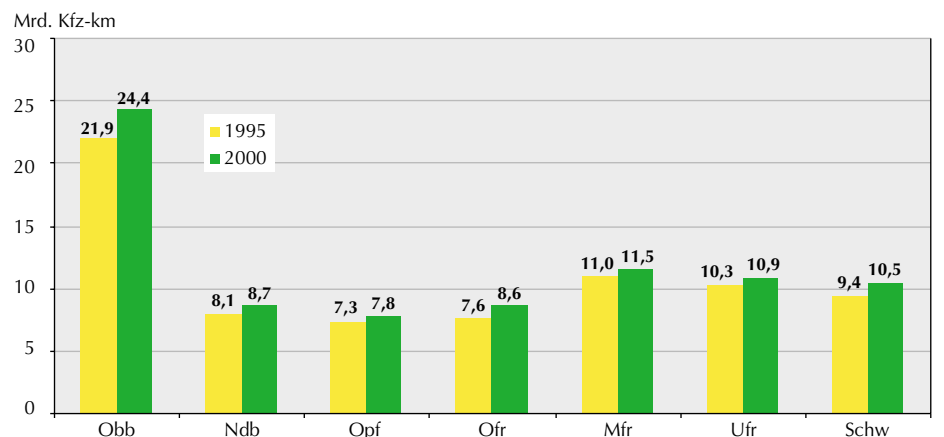


Abb. 9: Gesamtfahrleistungen 1995 – 2000 nach Regierungsbezirken

Zunahme der Fahrleistungen 1995 – 2000 nach Regierungsbezirken

Die Zunahme der Gesamtfahrleistungen 1995 bis 2000 ist in allen Regierungsbezirken deutlich geringer als im Zeitraum 1990 bis 1995. Die höchsten prozentualen Zunahmen gibt es in Oberfranken und in Schwaben. In Oberfranken ist die Verkehrszunahme vermutlich auf den sechsstreifigen Ausbau der A 9, die teilweise Fertigstellung der A 93 und die Fertigstellung und durchgehende Verkehrsfreigabe der A 70 zurückzuführen.

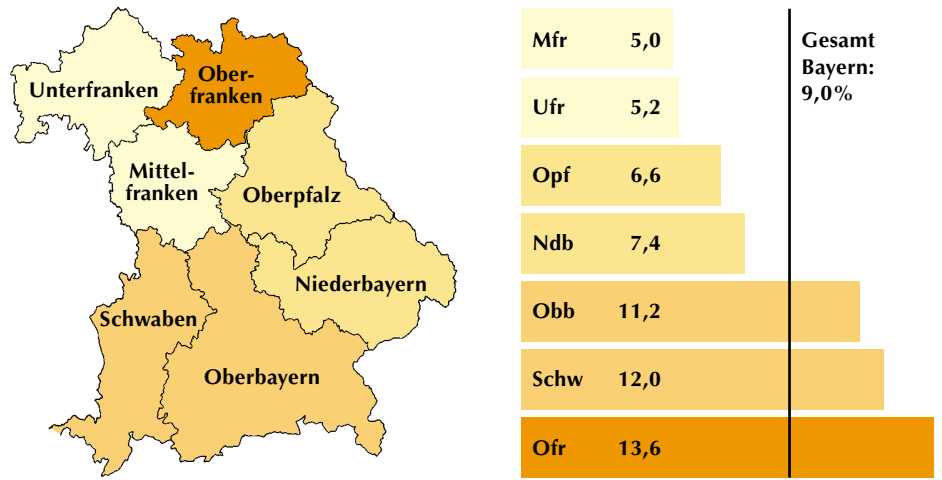


Abb. 10: Zunahme der Gesamtfahrleistungen 1995 – 2000
Bayern gesamt und nach Regierungsbezirken

Aktuelle Übersichten 2000

Verkehr und Fahrleistungen nach Regierungsbezirken und Straßenklassen

Die Aufteilung der Fahrleistungen auf die Straßenklassen weist deren Bedeutung für die Abwicklung des Straßenverkehrs in den Regierungsbezirken nach. Im Diagramm wird deutlich, dass der Hauptverkehr auf Autobahnen abgewickelt wird, sofern das entsprechende Netz vorhanden ist.

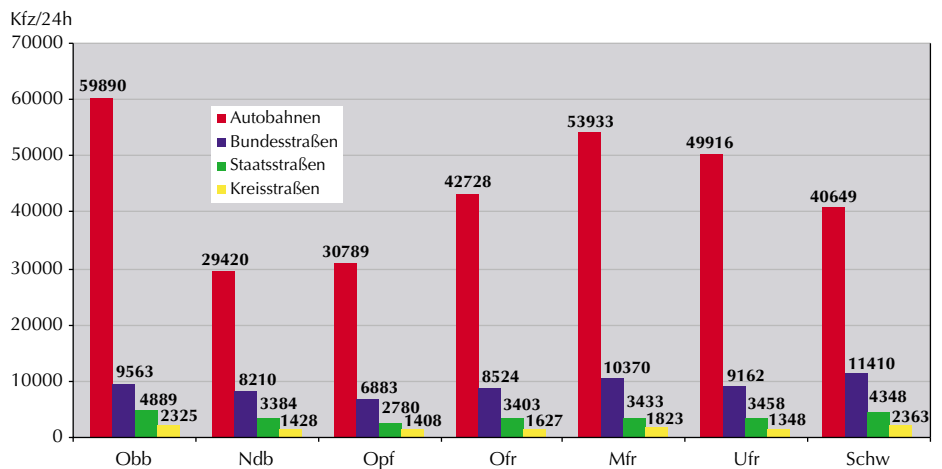


Abb. 11: DTV 2000 nach Regierungsbezirken und Straßenklassen

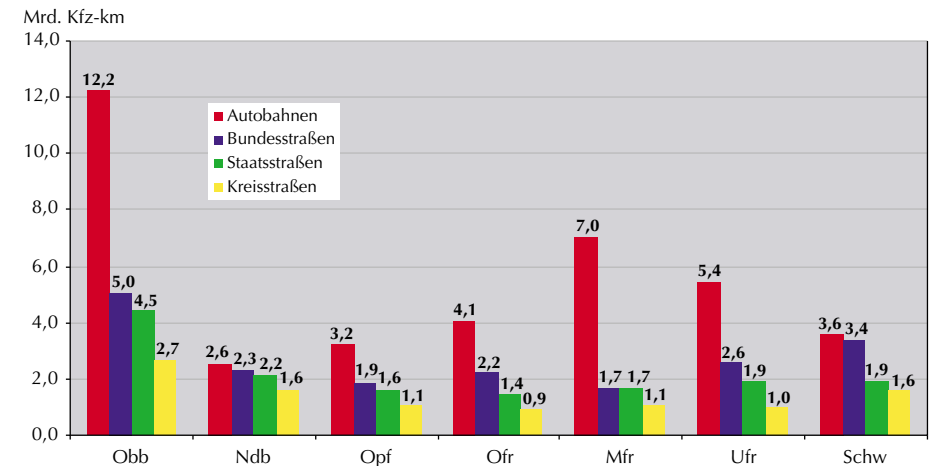


Abb. 12: Fahrleistungen 2000 nach Regierungsbezirken und Straßenklassen

Σ Fahrleistungen [Mrd. Kfz-km]	24,4	8,7	7,8	8,6	11,5	10,9	10,5
Anteil Autobahnen [%]	50	30	41	48	61	50	34

Impressum

Herausgeber:
Oberste Baubehörde
im Bayerischen
Staatsministerium des Innern
Stand Juli 2002

Bearbeitung:
Zentrale Datenverarbeitung
im Straßenbau in Bayern
bei der Autobahndirektion
Südbayern

Gestaltung:
Marion u. Rudolf Schwarzbeck
Gauting
Bild und Grafik:
Autobahndirektion Südbayern

Druck:
Esta-Druck GmbH
Obermühlstraße 90
82398 Polling