



Handlungsfeld Straßenbau

Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebote sind für die Funktionsfähigkeit von Gesellschaft und Wirtschaft von grundlegender Bedeutung. Verkehr ist die Umsetzung von Mobilität und gewährleistet eine Teilhabe an sozialen und wirtschaftlichen Austauschprozessen. Die herausragende Bedeutung eines gut ausgebauten, funktionstüchtigen Straßennetzes – Autobahnen und Bundesstraßen, Staats-, Kreis- und Kommunalstraßen gleichermaßen – ist dabei für ein modernes Industrieland im Herzen Europas von elementarer Bedeutung.

Ziel der Verkehrspolitik muss es sein, Arbeits-, Wirtschafts-, Bildungs- und Sozialeinrichtungen für möglichst viele Bevölkerungsgruppen zu verbinden. Die Ziele der Raum- und Verkehrsnetzplanung sollten möglichst mit den geringsten Kosten und geringsten negativen Folgewirkungen für die Allgemeinheit erreicht werden. Verkehrspolitik muss dazu auf eine verkehrssparende Wirtschafts- und Siedlungspolitik ausgerichtet sein. Diese muss eine Verknüpfung der Verkehrsträger verbunden mit Anreizen zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger sowie eine stadtverträgliche Verkehrsgestaltung unter Einschluss der Entwicklung umwegfreier und verkehrssicherer Fuß- und Radwegenetze gewährleisten.

Gerade im demographischen Wandel bedarf das Straßennetz Bayerns mit Blick auf die standortpolitischen Herausforderungen in der gesamten Bandbreite regionaler bis europäischer Anforderungen der Erhaltung seiner hohen Leistungsfähigkeit und in Teilen des weiteren gezielten Ausbaus.

Themenfelder:

- **Zunehmende Mobilität**
- **Lebensbedingungen und Fahrzwecke**
- **Verkehrliche Entwicklung**
- **Differenzierte Verkehrsangebote**
- **Verkehrsmittelnutzung**
- **Zeitliche Struktur der Nachfrage**



Themenfeld Zunehmende Mobilität

Ein Mensch legt in Deutschland heute pro Tag durchschnittlich 3,4 Wege mit einer Gesamtstrecke von 39 km zurück. Damit beträgt die mittlere Wegelänge mit knapp 12 km rund 300 m mehr als noch 2002, bei gleichzeitiger Zunahme der durchschnittlich zurückgelegten Wegezahl (+0,1). Die daraus ablesbare Mobilität unterscheidet sich stark in den einzelnen Altersgruppen, wobei die Mobilität der Älteren am deutlichsten zugenommen hat.

Als Konsequenz aus der veränderten Mobilität im Alter ergibt sich eine notwendige Anpassung der Verkehrsinfrastruktur. So müssen beispielsweise im Bereich von Straßenkreuzungen Räumzeiten für Fußgänger an Lichtsignalanlagen wegen des größeren Anteils älterer Menschen anders bemessen werden, als die früher der Fall war.



Zunehmende Mobilität

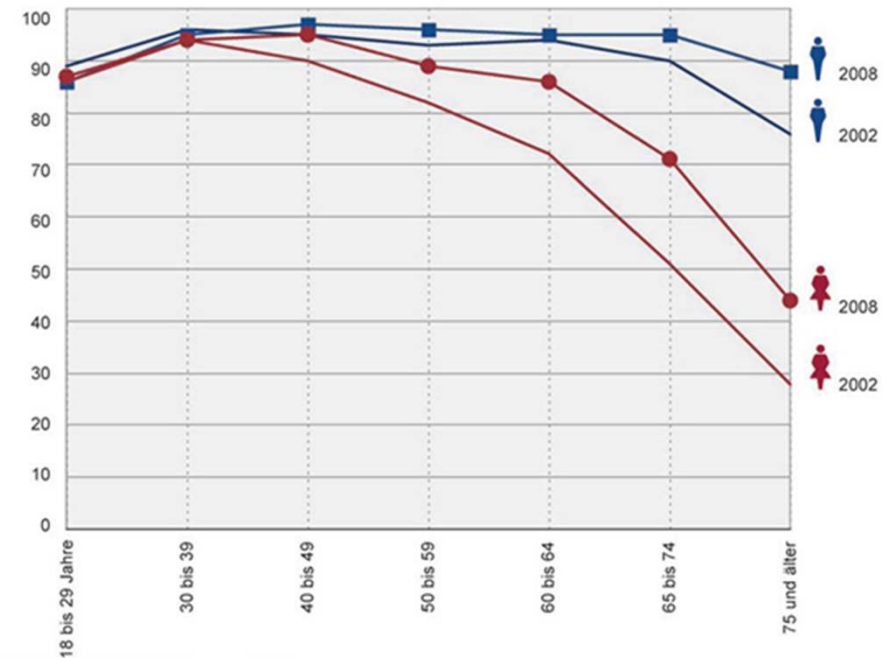
Der Bevölkerungsanteil der über 65-Jährigen hat sich gegenüber 2002 um 16% erhöht. Der Anteil der von dieser Altersgruppe zurückgelegten Wege um 31%.

Quelle: Mobilität in Deutschland - MID 2008



Themenfeld Zunehmende Mobilität

Als Konsequenz aus der veränderten Mobilität im Alter ergibt sich eine notwendige Anpassung der Verkehrsinfrastruktur. So müssen beispielsweise im Bereich von Straßenkreuzungen Räumzeiten für Fußgänger an Lichtsignalanlagen wegen des größeren Anteils älterer Menschen anders bemessen werden, als die früher der Fall war.



Führerscheinbesitz im Alter

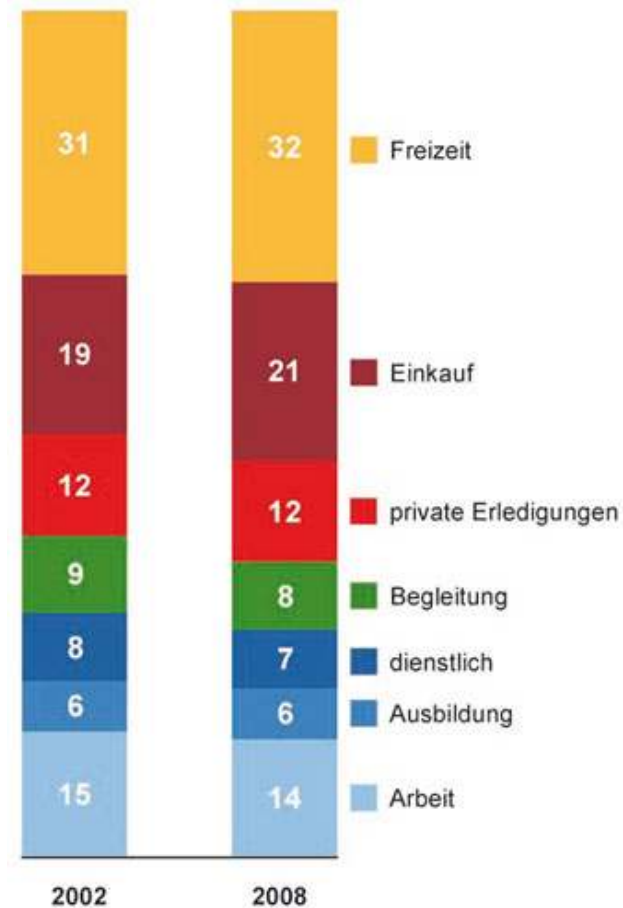
Der Führerscheinbesitz in den Altersgruppen über 65 hat in den Jahren von 2002 bis 2008 deutlich zugenommen (Angabe des Führerscheinanteils in %).

Quelle: Mobilität in Deutschland - MID 2008



Themenfeld Lebensbedingungen und Fahrzwecke

Mit den aktuellen gesellschaftlichen Veränderungen geht eine gegenüber früheren Jahren veränderte Verkehrsmittelnutzung einher. Insbesondere ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger fühlen sich heute mobiler und sind dies auch. Der Wunsch auch im Alter aktiv zu leben und die medizinischen Möglichkeiten körperliche Beeinträchtigungen in vielen Bereichen zu kompensieren, führen zu anderen Anforderungen an ein verkehrliches Umfeld, wie dies ein vorrangig vom Berufsverkehr geprägtes Umfeld täte.



Anteil der Verkehrszwecke am Verkehrsaufkommen

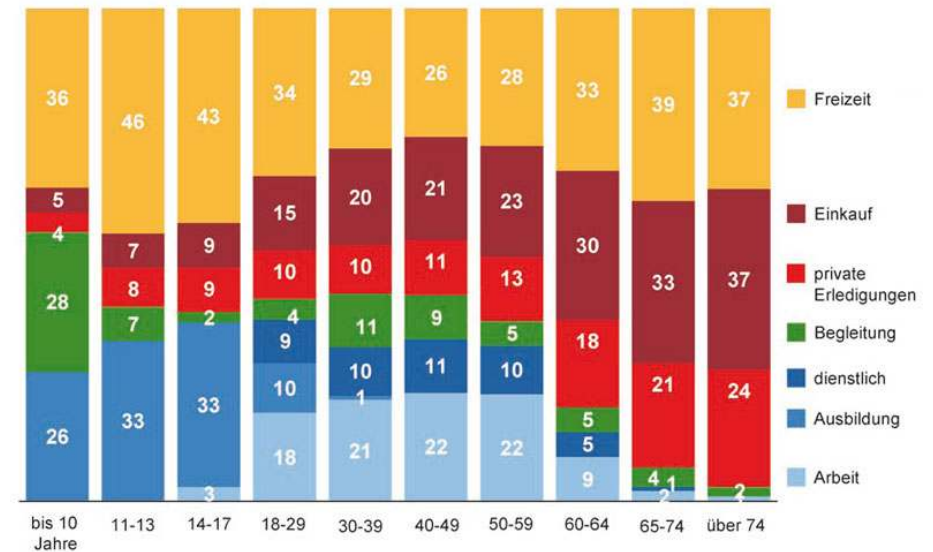
Der Anteil der Wege für Freizeit und Einkauf nimmt zu.

Quelle: Mobilität in Deutschland - MID 2008



Themenfeld Lebensbedingungen und Fahrzwecke

Während der Anteil der Fahrten im Schul- und Ausbildungsverkehr abnimmt, nimmt der Freizeitverkehr stetig zu. Hinzu kommt, dass auch der Bereich der sonstigen Fahrzwecke – also Fahrten, die keinem unmittelbaren anderen Zweck zugeordnet werden können, weiter steigt. In letzter Gruppe sind auch Fahrten enthalten, die ohne festes Ziel oder Ursache nur unternommen werden, damit "man nicht zu Hause ist" (Unruhestand).



Anteil der Verkehrszwecke nach Alter

Der Anteil der Wege für private Erledigungen nimmt im Alter zu.

Quelle: Mobilität in Deutschland - MID 2008



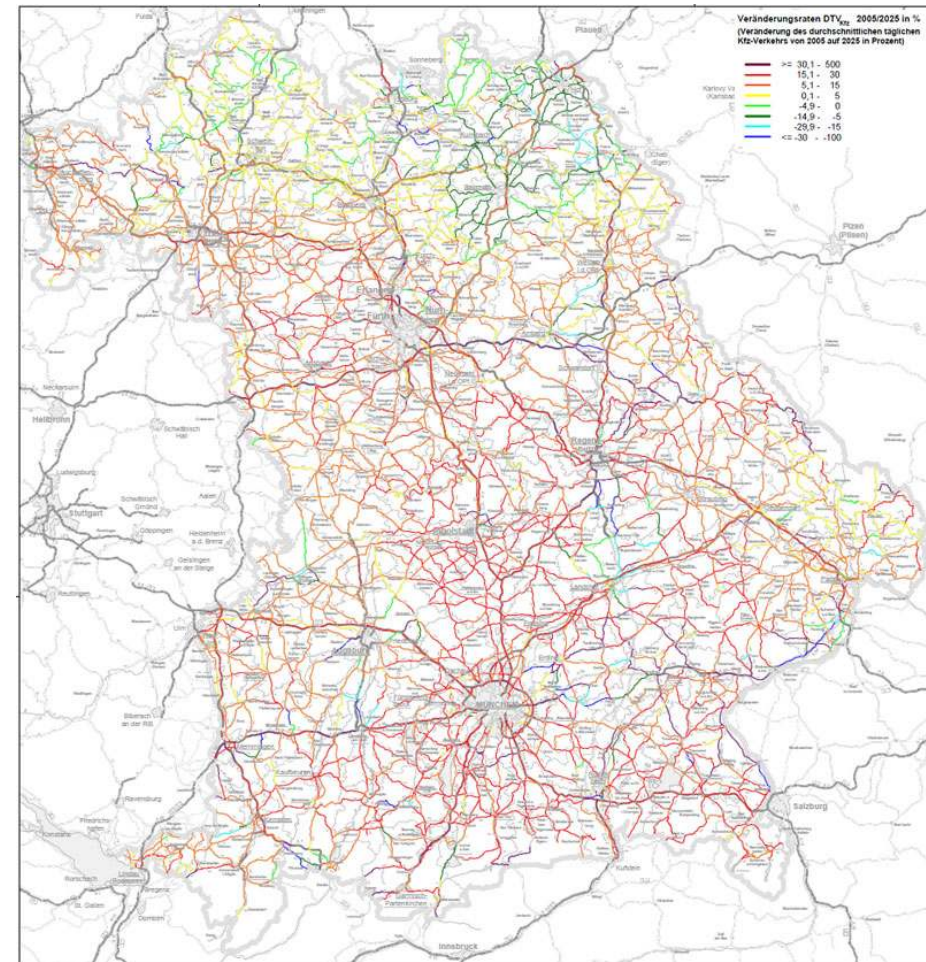
Themenfeld Verkehrliche Entwicklung

Aktuelle wirtschaftliche und soziale Veränderungen verlangen für ein zukunftsorientiertes Verwaltungshandeln auf der Grundlage fachlicher Erkenntnisse die Erstellung tragfähiger Verkehrsprognosen. Die bayerische Straßenbauverwaltung hat in diesem Sinne 2010 eine verkehrliche Prognose für das Straßennetz erarbeiten lassen, die - soweit möglich - alle heute erkennbaren wirtschaftlichen und sozialen Veränderungen in die Betrachtung einbezieht.

Es zeigt sich für die Belastung des Straßennetzes, dass sich die in den Untersuchungen der Bevölkerungszahlen prognostizierten Entwicklungen auch in der Belastung des Straßennetzes widerspiegeln.

Die in der Karte gezeigte Prognose stellt unabhängig von der Frage, ob die Entwicklungen auf Grund der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklungen exakt im Prognosejahr erreicht werden, eine klare Aussage, wie sich die verkehrlichen Belastungen in den unterschiedlichen Regionen Bayerns bis 2025 entwickeln.

In allen Bereichen Bayerns zeigt sich, dass die für den künftigen verkehrlichen Bedarf benötigte Infrastruktur mit den vorhandenen Netzen und unabhängig von den finanzierbaren baulichen Verbesserungsmaßnahmen nicht bereit gestellt werden können. Vor diesem Hintergrund der allgemeinen Bedarfsunterdeckung ist eine aktuelle Anpassung an die in Bayern noch vergleichsweise geringen demographischen Veränderungen nicht veranlasst.



Verkehrsprognose Bayern 2025

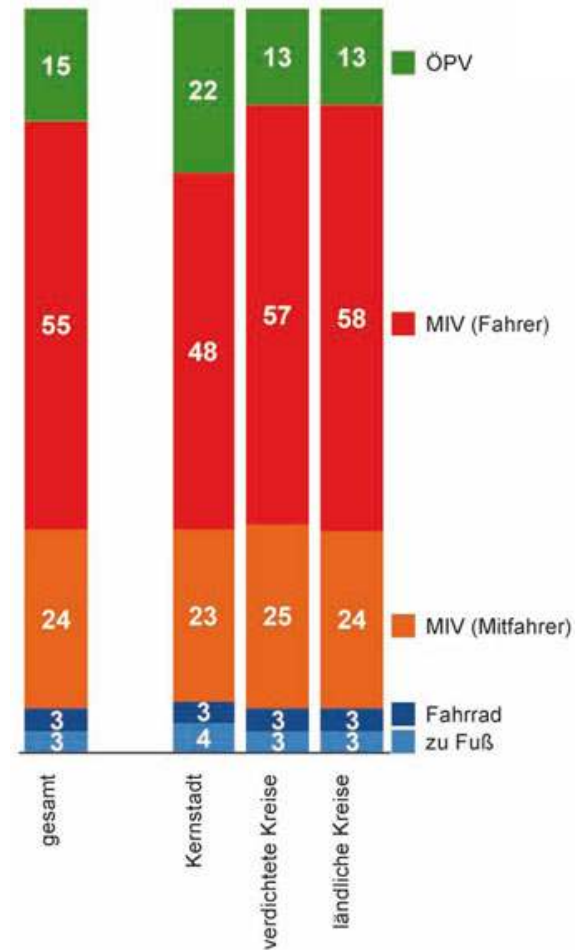
Die verkehrliche Entwicklung spiegelt die Bevölkerungsentwicklung wider.



Themenfeld Differenzierte Verkehrs- angebote

Der deutschlandweite Trend des demographischen Wandels mit der damit einhergehenden Bevölkerungsabnahme ist nicht mit den Gesamtentwicklungen in Bayern identisch. Zwar gibt es auch hier Gebiete mit schrumpfender Bevölkerung, gleichzeitig sind aber Bereiche vorhanden, in denen die Bevölkerungszahl zunimmt und auch eine weitere Verdichtung der Einwohner pro Fläche zu beobachten ist. In der Folge wird sich auch die verkehrliche Nachfrage entwickeln. Für diese sich gerade im demographischen Wandel zeigenden verkehrlichen Zunahmen in Verdichtungsräumen ist ein entsprechendes Verkehrsangebot bereit zu stellen. Dieses sollte wegen der konzentrierten Nachfrage durch Verkehrsteilnehmer soweit wie möglich durch öffentliche Verkehrsträger abgedeckt werden.

Gleichzeitig ist auf die Bereitstellung eines ausreichenden Verkehrsangebots auch im ländlichen Raum zu achten. Insbesondere bei schon vorhandenen oder sich abzeichnenden Strukturschwächen ist ein Angebot erforderlich, das sich im Wesentlichen auf den motorisierten Verkehr der Straße abstützen wird, weil die Straße in den genannten Bereichen auch die wesentliche Grundlage für den Öffentlichen Personenverkehr darstellt.



Verkehrsleistung im Modal Split

Der Anteil der als öffentlicher Verkehr zurückgelegten Strecken hängt von der Verdichtung des Raumes ab.

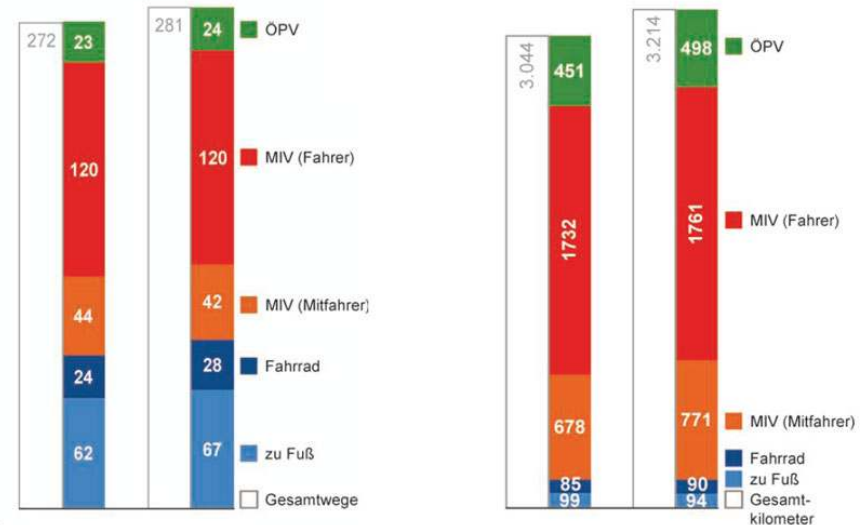
Quelle: Mobilität in Deutschland - MID 2008



Themenfeld Verkehrsmittelnutzung

Wie die Untersuchung Mobilität in Deutschland zeigt, hat sich der Modal Split, also das Verhältnis des mit öffentlichen bzw. mit motorisierten Individualverkehrsmitteln durchgeführten Fahrten, im Zeitraum von 2002 bis 2008 zugunsten des öffentlichen Verkehrs bzw. des Fahrrads verändert

Gleichzeitig ist festzuhalten, dass die Streckenlänge, die mit dem Pkw zurückgelegt wird, deutlich zugenommen hat. So ist die Anzahl der im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegten Fahrten annähernd unverändert geblieben bzw. im Mitfahrerbereich sogar zurückgegangen. Gleichzeitig hat die Verkehrsleistung – also die bei allen Fahrten zurückgelegte Gesamtstrecke - im MIV zugenommen. Insbesondere hat die gemeinsam mit anderen Autofahrern zurückgelegte Streckenlänge stark zugenommen, was sicherlich auf den Einfluss wirtschaftlicher Randbedingungen, wie z. B. längere Strecken bis zur nächsten Einkaufsmöglichkeit, auf das Gesamtverkehrsverhalten zurückzuführen ist.



Verkehrsmittelnutzung

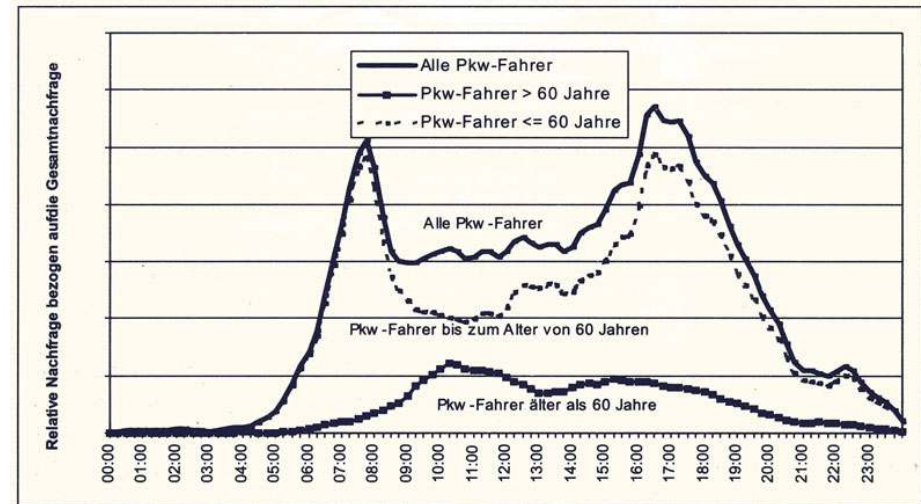
Verkehrsaufkommen (Wege) und Verkehrsleistung (in Mio km) pro Tag

Quelle: Mobilität in Deutschland - MID 2008



Themenfeld Zeitliche Struktur und Nachfrage

Zwischen der Alterszusammensetzung der Verkehrsteilnehmer und der zeitlichen Nachfragestruktur über den Tag ergeben sich klar beschreibbare Zusammenhänge. Unabhängig von der Tatsache, dass das Alter der Bevölkerung auch in Bayern zunimmt, muss doch festgestellt werden, dass die genannte Veränderung in dem heutigen Straßennetz sicherlich nicht zu einer entscheidenden Veränderung des Verkehrs über den Tag oder gar zur Anpassung von wesentlichen Planungsgrundlagen führen wird. Ursächlich ist hier die vorhandene hohe Verkehrsbelastung bzw. die existierende Überlastung des Straßennetzes insbesondere in den Spitzenzeiten.



Verkehr im Tagesablauf nach Altersgruppen

Die Verteilung des Verkehrs der Pkw-Fahrer über 60 Jahre ist nicht mehr vom Berufsverkehr bestimmt und zeigt dadurch nicht die Spitzen von entsprechenden Gruppen jüngeren Alters.

Quelle: Hinweise zu verkehrlichen Konsequenzen des demographischen Wandels FGSV 2006