

Verkehrsentwicklung in der Region Stuttgart bis Mitte 2016

Die Auswertung der Daten von den automatischen Zählstellen des Autoverkehrs in der Region Stuttgart führt zu folgenden Erkenntnissen:

Ab der Jahrtausendwende stagniert jahrelang der Verkehr (Gesamtverkehr und Schwerverkehr) oder wächst deutlich langsamer als in der Vergangenheit. **Der Verkehr nimmt signifikant nur noch dort zu, wo Straßen gebaut werden.** An einigen Zählstellen wächst der Verkehr seit mehr als 10 Jahren nicht mehr. Am ehesten ist bei den Autobahnen noch ein leichter Zuwachs zu erkennen.

Im Jahr 2011 hatten wir jedoch wieder eine signifikante Zunahme. Dies ist so in ganz Deutschland. Wir hatten auch 2011 eine signifikante Zunahme der Verkehrsunfälle. Ich habe mit mehreren Fachleuten darüber gesprochen, die keine Erklärung dafür geben konnten. Die Verkehrszunahme im Jahr 2011 wurde 2012 durch einen Rückgang weitgehend wieder ausgeglichen. Man sieht es besonders deutlich bei den Autobahnen.

2014 und 2015 hatten wir wieder eine signifikante Zunahme. Die Gründe sind nicht bekannt. Der starke Verkehrsanstieg ist in der Öffentlichkeit nicht bekannt und die Straßenbau-lobby, insbesondere die Verkehrsministerien, nützen den Verkehrsanstieg nicht für Forderungen nach mehr Straßenbau. Bekannt ist, dass die Zahl der Verkehrsunfälle wieder zugenommen hat. **Hypothese: Ähnlich wie beim Wahlverhalten schwanken vermutlich auch im Verkehr die Stimmungen. Die Bevölkerung fährt im Durchschnitt schneller und mehr. Der Anteil der Menschen, die ein generelles Tempolimit auf Autobahnen ablehnt, hat signifikant zugenommen. Die Gründe dafür sind unbekannt.**

Würden keine Straßen mehr gebaut werden, so würde der Pkw-Verkehr um 0,5 % bis 1 % weniger pro Jahr ansteigen. Entschleunigung und Straßenrückbau würde zur Abnahme des Autoverkehrs auf unseren Straßen führen. Dies wäre zukunftsgerecht.

Es gibt in der Region Stuttgart 23 automatische Zählstellen, 5 davon allerdings erst seit 2004, 2005, 2006 oder 2013.

Die Ergebnisse für die Jahre ab 2002 sind im Internet verfügbar. Da die Differenz gegenüber dem Vorjahr angegeben ist, stehen damit auch die Zahlen für 2001 zur Verfügung. Von Herrn Lönhard vom VRS habe ich darüber hinaus die Daten bis 1979 zurück erhalten, wobei die Daten für den Schwerverkehr mit so großen Unsicherheiten behaftet sind, dass ich sie erst ab 1999 dargestellt habe.

Quelle: http://www.svz-bw.de/automatische_zaehlung.html. Dort finden sich auch Ganglinien für die einzelnen Zählstellen. Die Darstellung ist jedoch nicht gut.

Es stehen die Zählergebnisse nicht nur für die Jahre sondern auch für die Monate mit einer Verzögerung von einigen Wochen zur Verfügung. Dadurch ist es möglich, vorübergehende Einflüsse wie Wetter, Urlaub und Baustellen auf die Verkehrsstärke zu erkennen. Es stehen für den Gesamtverkehr die Werte für Mo-So (DTV), Mo-Fr und So+F sowie für den Schwerverkehr die Werte für Mo-So (DTV) und Mo-Fr zur Verfügung. In Verkehrsuntersuchungen ist es üblich mit dem DTVw (Mo-Sa) zu operieren. Dieser Wert steht nicht zur Verfügung.

Es wurden nur die DTV-Werte für den Gesamtverkehr und den Schwerverkehr dargestellt, jeweils getrennt für Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen. Umweltgruppen und Verkehrsbürgerinitiativen, die sich für spezielle Straßen interessieren, können sich die Monatsdaten ansehen. Für die B27 Kornwestheim und die L1140 Hegnach habe ich diese Auswertungen gemacht (nicht Teil dieses Papiers).

Genauere Untersuchungen und die Interpretation der Zählergebnisse wäre eigentlich Aufgabe der Straßenbauverwaltung, die personell bestens ausgestattet ist und den Sachverstand haben müsste. Von dieser Seite wird jedoch immer nur gebetsmühlenhaft behauptet, der Verkehr würde ständig zunehmen.

Die 6 Diagramme enthalten einige Auffälligkeiten, die teilweise erklärbar sind (Stand 2013):

- Die Zählstelle B27 Echterdingen wurde 2005 an eine Stelle mit geringerem Verkehrsaufkommen verlegt. Deswegen sind die Verläufe an dieser Stelle unterbrochen. Der starke Rückgang des Schwerverkehrs auf der B27 Echterdingen ist nicht plausibel.
- Der starke Anstieg des Verkehrs auf der L1140 in **Hegnach** ab 2005 ist offensichtlich eine Folge der Inbetriebnahme der Westumfahrung Waiblingen Ende 2004 und der Einführung der Autobahnmaut ab 2005.
- Die Verkehrsentwicklung auf der B10 bei Göppingen zeigt auffällige Anstiege zwischen 1992 und 1995 sowie in den letzten Jahren. Dies dürfte in Zusammenhang mit dem Ausbau der B10 stehen, über die ich im Einzelnen nicht informiert bin.
- Der signifikante Anstieg des Gesamtverkehrs auf der B14 bei Korb könnte mit dem Ausbau der B14 (Umfahrung Winnenden) zusammenhängen.
- Der signifikante Anstieg des Gesamtverkehrs auf der B10 in Zuffenhausen und der B27 in Kornwestheim könnte mit dem Ausbau der Heilbronner Straße und dem Pragsatteltunnel zusammenhängen
- Beim Schwerverkehr auf den Autobahnen ist 2005 ein Knick nach unten zu erkennen. Dies ist offensichtlich die Mautflucht.
- Der konjunkturelle Rückgang 2009 hat sich deutlich auf den SV ausgewirkt, nicht jedoch auf den Gesamtverkehr. 2010 und 2011 ist der SV als Folge der konjunkturellen Erholung wieder angestiegen und 2012 wieder weniger geworden.

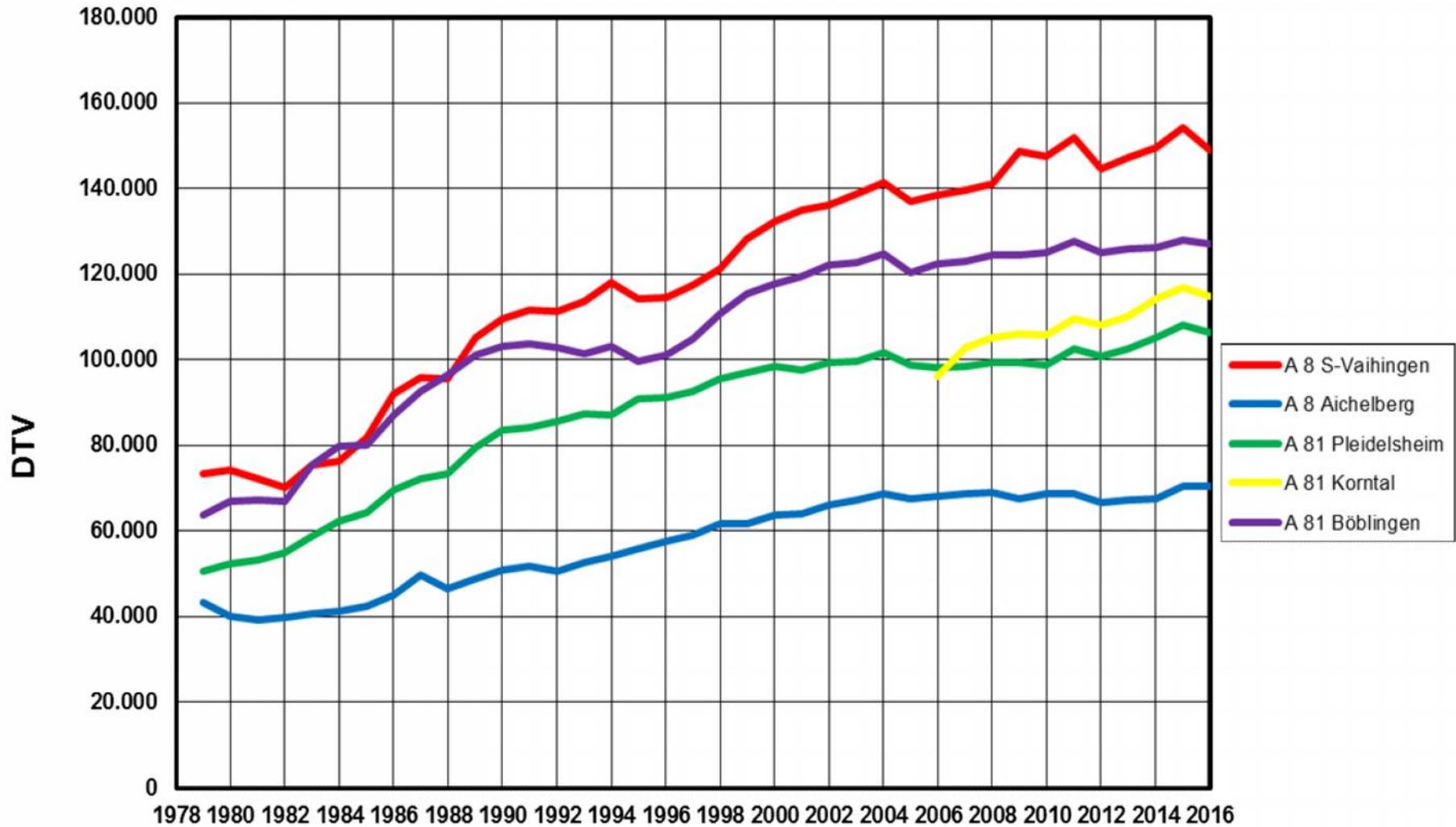
Die gemessene Stagnation bzw. der Rückgang beim Schwerverkehr bedeutet nicht, dass nicht mehr Güter, gemessen in Tonnen-Kilometern, transportiert werden. Es sind folgende Effekte zu beachten, die allerdings nicht quantifizierbar sind, die aber signifikant sein dürften und die dazu führen, dass mehr transportiert wird, ohne dass sich dies an den Zählstellen bemerkbar macht.

- Der Auslastungsgrad der Lkw nimmt seit Jahren zu und wird weiter zunehmen. Auf Grund der Fortschritte in der Logistik verringert sich die Zahl der Leerfahrten.
- Es könnte sein, dass die Schwerverkehrsfahrzeuge im Durchschnitt größer geworden sind.
- Es werden in zunehmenden Maße Güter in Sprintern transportiert, die nicht als Schwerverkehrsfahrzeuge gezählt werden. Wenn die Zahl der Kleingüterfahrzeuge zugenommen hat, so bedeutet dies, dass die Zahl der Pkw entsprechend zurückgegangen ist, ohne dass sich dies in den Zählergebnissen ausdrückt. Ich kann diesen Effekt allerdings nicht durch irgendwelche Statistiken belegen.

Für die tendenziell stärkere Zunahme des Verkehrs auf den Autobahnen gibt es eine Hypothese: Auf Grund des Straßenbaus nehmen die von den Verkehrsteilnehmern im Durchschnitt zurückgelegten Strecken zu (induzierter Verkehr). Es entstehen längere Fahrten. Je länger die Fahrten sind, umso größer ist offensichtlich der Anteil, der auf Autobahnen zurückgelegt wird. Das heißt, auf Autobahnen wird mehr Verkehr induziert als auf den anderen Straßen.

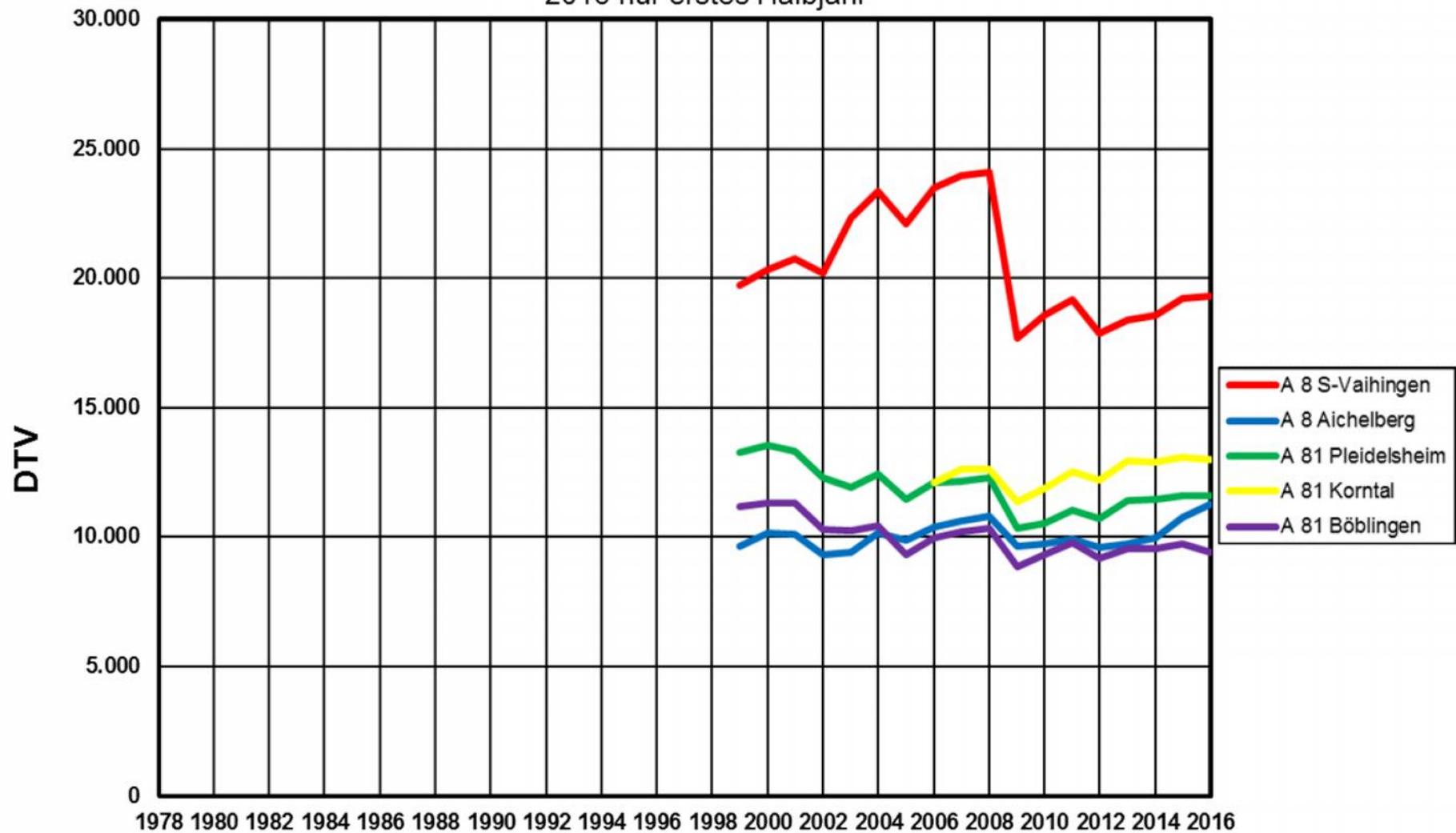
Verkehrsentwicklung Region Stuttgart, Autobahnen, Gesamtverkehr

2016 nur erstes Halbjahr



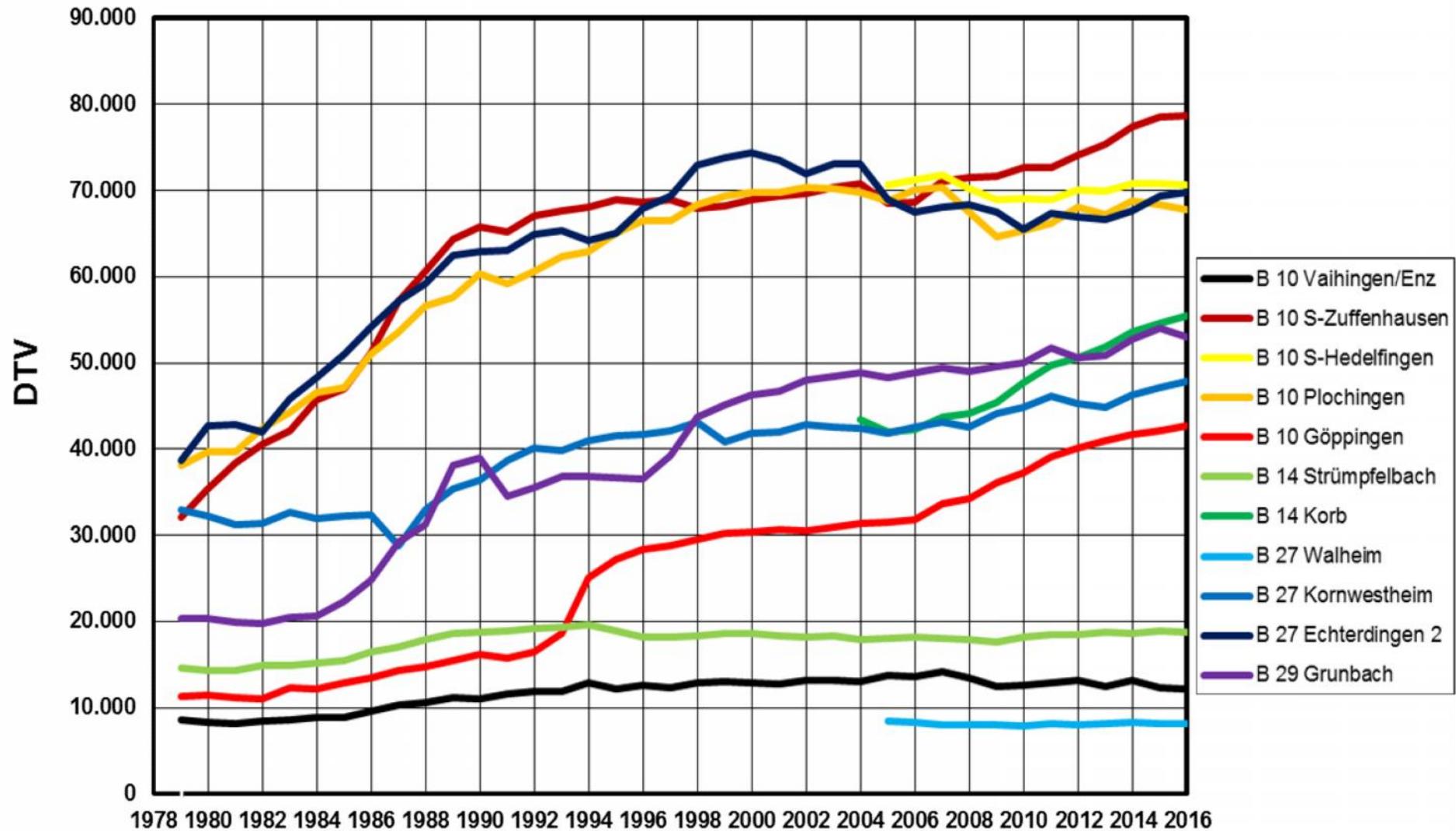
Verkehrsentwicklung Region Stuttgart, Autobahnen, Schwerverkehr

2016 nur erstes Halbjahr



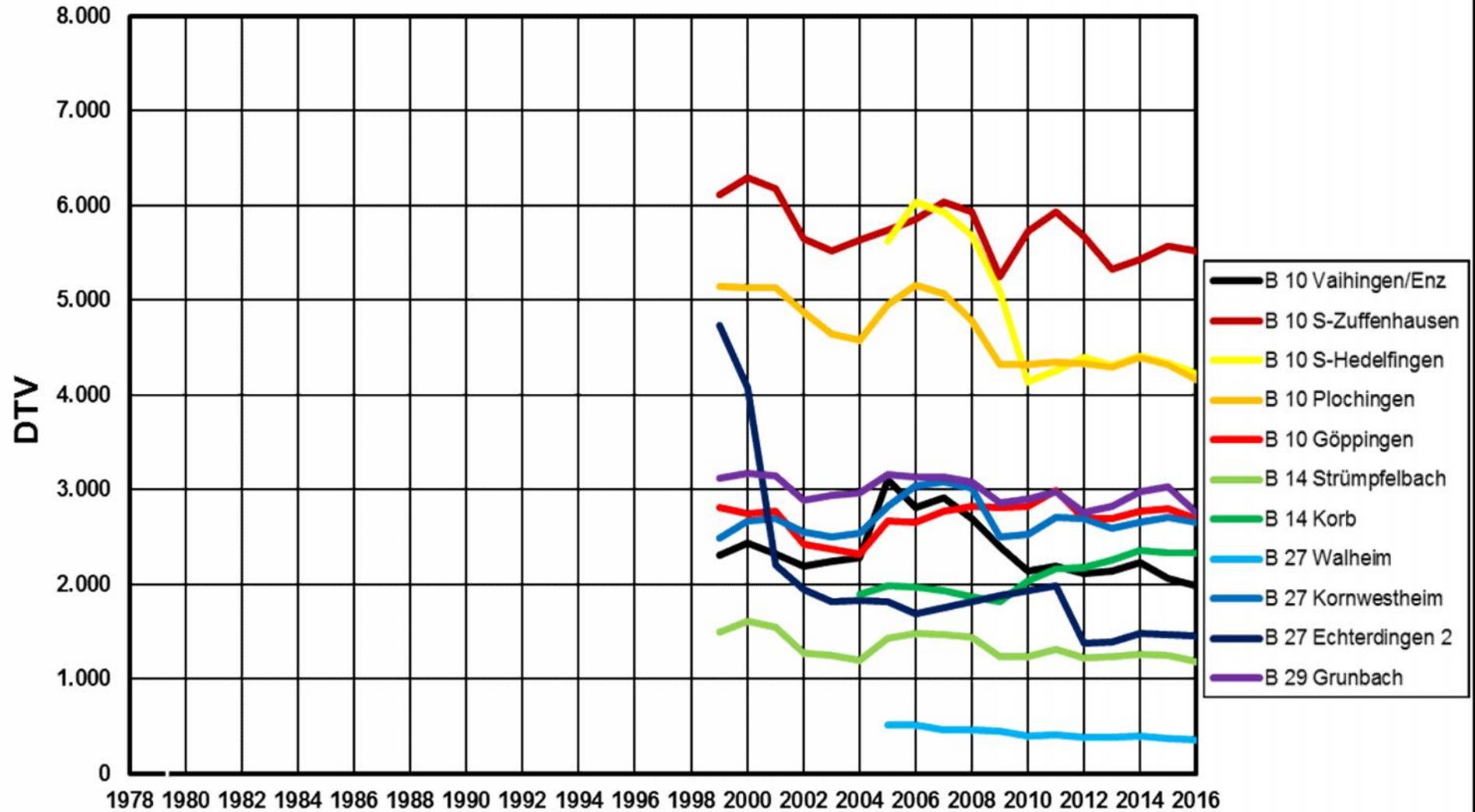
Verkehrsentwicklung Region Stuttgart, Bundesstraßen, Gesamtverkehr

2016 nur erstes Halbjahr

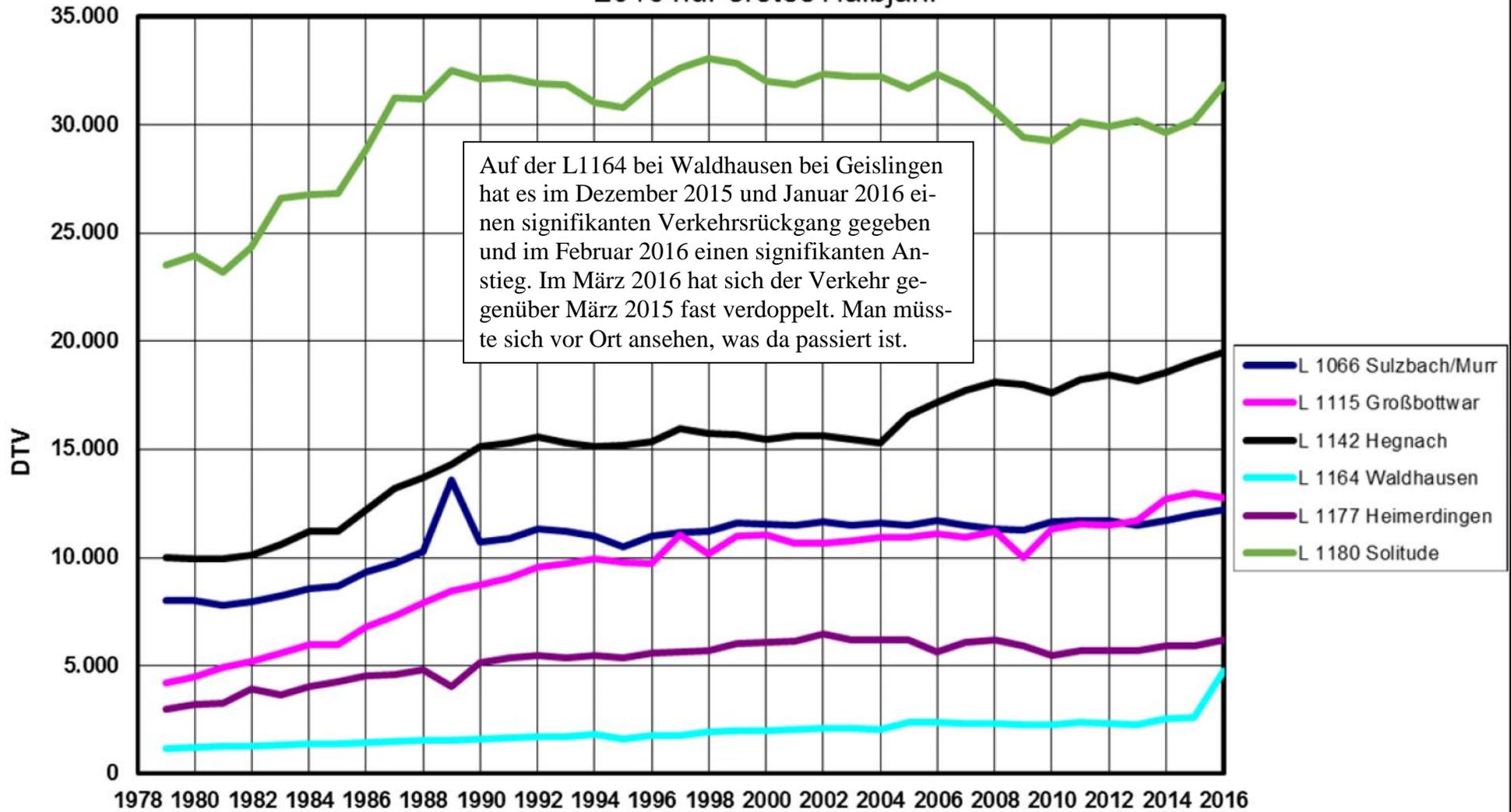


Verkehrsentwicklung Region Stuttgart, Bundesstraßen, Schwerverkehr

2016 nur erstes Halbjahr



Verkehrsentwicklung Region Stuttgart, Landesstraßen, Gesamtverkehr 2016 nur erstes Halbjahr



Verkehrsentwicklung Region Stuttgart, Landesstraßen, Schwerverkehr

2016 nur erstes Halbjahr

