

## Neuere Ergebnisse der Verkehrsstatistik forum dreisamufer | 12. März 2021

*Der nachfolgende Text wurde bereits Anfang Oktober für ein Treffen des forum dreisamufer am 8.10.2020 verfasst und jetzt mit einigen Korrekturen und Ergänzungen überarbeitet.*

### 1. Methodische Probleme

An der B31 in Freiburg existieren zwei Zählstellen: eine im Kappler Tunnel, betrieben von der [Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg \(SVZ\)](#) (im Folgenden: **SVZ**) und eine andere an der westlichen Tunnelausfahrt zwischen Maria-Hilf und Bürgerwehrstraße, betrieben von der [Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg, LUBW \(Verkehrsstärken an ausgewählten Verkehrs- und Spotmessstellen. Auswertungen 2017/2018\)](#) (im Folgenden: **LUBW**).

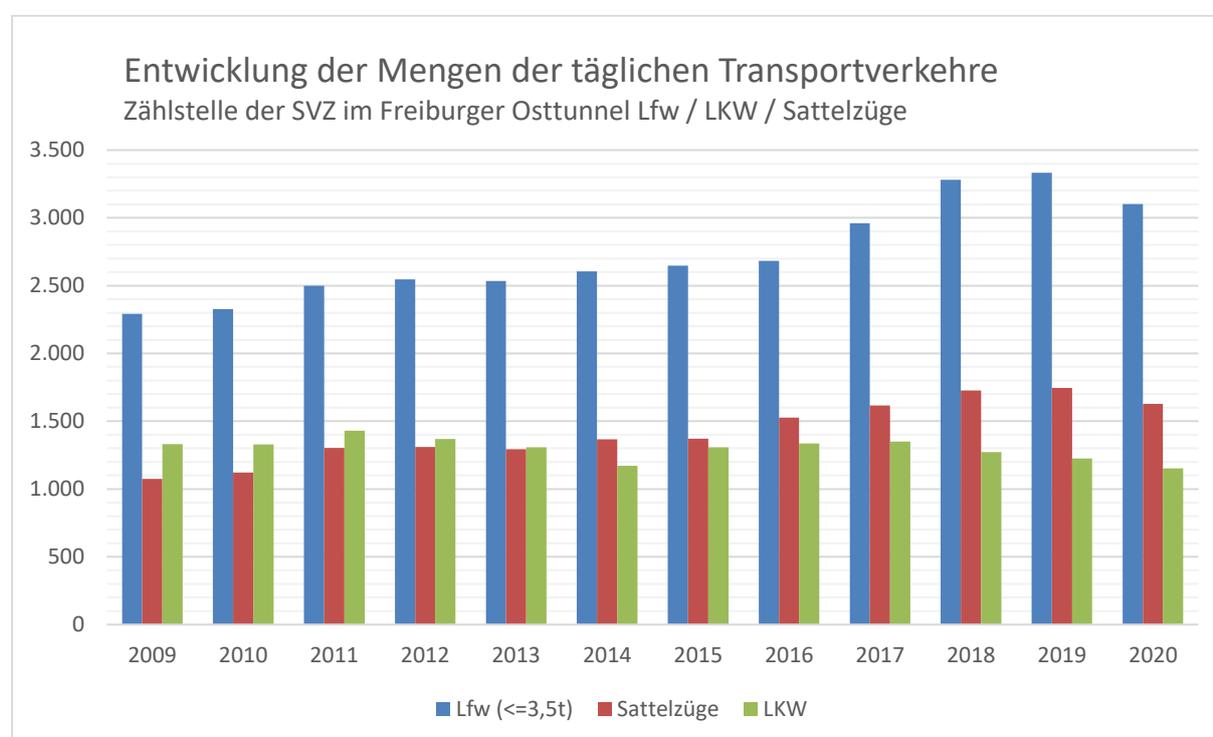
Die Zählstelle der SVZ im Osttunnel erfasst zeitgenau alle Fahrzeuge mittels Magnetfelddetektoren und detektiert so zehn verschiedene Fahrzeugarten (PKW, PKW mit Anhänger, Busse, Lieferwagen bis 3,5t, LKW über 3,5t, LKW mit Anhänger, Sattelzüge und Sonstige) nach einer bundesweit einheitlichen Klassifikation, die auch Grundlage für die Beurteilung von Tag- und Nacht-Lärmpegeln im Rahmen der gesetzlich verpflichtenden Lärmkartierung ist. Ihre Ergebnisse werden monatlich mit einem Zeitverzug von rund zwei Monaten veröffentlicht, sodass jetzt die Jahreswerte bis 2019 und die Monatswerte bis November 2020 vorliegen. Leider sind diese differenzierten Zählwerte erst seit 2009 veröffentlicht und natürlich kann diese Zählstelle nur die Verkehre im Tunnel erfassen. Werte für den Gesamtquerschnitt der Ortsdurchfahrt der B31 unter Einschluss der beiden stadtwoin- bzw. stadtauswärts führenden Spuren der Schwarzwaldstraße fehlen dort also.

Die Zählstelle der LUBW erfasst dagegen die Verkehrsstärken des Gesamtquerschnitts unter Einschluss der Schwarzwaldstraße. Grob gesagt, gibt die Zählung der Verkehrszentrale nur rund 2/3 des Gesamtverkehrs wieder mit einem höheren Anteil des Schwerverkehrs und des Durchgangsverkehrs. Die Zählung der LUBW differenziert aber nach nur drei Fahrzeugtypen (PKW, leichte (bis 7,5t) und schwere Nutzfahrzeuge (über 7,5t). Technisch beruht die Detektierung auf einem Seitenradar des durchfahrenden Fahrzeugs, mit Hilfe von dessen Profil und Ausmaßen zwischen den Fahrzeugklassen differenziert wird. Wegen der unterschiedlichen Erfassungsmethode und der unterschiedlichen Definitionen bei der Klassifizierung sind die Ergebnisse der beiden Zählstellen nicht direkt vergleichbar. Die Zählergebnisse der LUBW werden für „ausgewählte Verkehrs- und Spot-Messstellen“ veröffentlicht, darunter die Freiburger Messstelle an der B31 bei Maria-Hilf und unter anderen den bekannten Verkehrshotspot „Stuttgarter Neckartor“ an der B14 Höhe Schlossgarten. Die Veröffentlichung erfolgt allerdings nur für die Jahresergebnisse und auch nur alle zwei Jahre und zusätzlich mit einem erheblichen Zeitverzug. So liegen die Jahresergebnisse für 2017 und 2018 erst seit Kurzem vor. Mit Veröffentlichung der Ergebnisse 2019 ist nicht vor Mitte 2022 zu rechnen.

Eigentlich stünden über die Mauterhebung, die ja mittlerweile seit 1. Juli 2018 auch alle Bundesstraßen erfasst, jedenfalls für den Schwerverkehr ab 7,5t, sehr genaue Daten differenziert nach

Fahrzeugarten zur Verfügung, die sogar Rückschlüsse auf Herkunft und Richtung von Verkehrsströmen zuließen. Zwar wurde bei Einführung der Maut zu Recht die Forderung von Innenpolitikern (Friedrich Zimmermann) nach einer Nutzung der Mautdaten zur individuellen Strafverfolgung zurückgewiesen und folgende Bestimmung in § 7 Abs. 2 des BFStrMG aufgenommen: „Diese Daten dürfen ausschließlich zum Zweck der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes verarbeitet werden. Eine Übermittlung, Verwendung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig.“ Dass nicht eine Regelung getroffen wurde, die eine anonymisierte Verwertung der Mautdaten zum Zweck der Bewertung der Verkehrsentwicklung und für die Verkehrsplanung durch die öffentlichen Gebietskörperschaften erlaubt, ist – wenn nicht Absicht – zumindest ein schweres Versäumnis.

## 2. Weiter überproportionaler Anstieg der Transportverkehre



Die Ergebnisse beider Zählstellen belegen einen weiter überproportionalen Anstieg der Transportverkehre bei faktischer Stagnation des PKW-Verkehrs. Während nach der Zählung der SVZ der PKW-Verkehr seit 2010 (nach der Finanzkrise 2008/2009) faktisch stagniert (2010: 28.278 PKW / 2019: 28.427 = +0,5%), nimmt der Schwerverkehr, wohl seit 2019 zwar langsamer, aber immer noch überproportional zu und zwar bei einer Verlagerung von LKW auf Sattelzüge und einer massiven Zunahme der Lieferwagen bis 3,5t vor allem seit 2016 (siehe folgende Tabelle 1):

**Tabelle 1: Automatische Verkehrszählung B31 Freiburg-Osttunnel (SVZ)  
Durchschnittlicher KFZ-Tagesverkehr (Mo-So) und DTV-Werte der Fahrzeugarten**

Sp. 1	Sp. 3	Sp. 4	Sp. 5	Sp. 6	Sp. 7	Sp. 8	Sp. 9	Sp. 10	Sp. 11	Sp. 12	Sp. 13	Sp. 14
Jahr	KFZ	Mot	PKW	PKW mit An- hänger	Busse	Lfw (≤3,5t)	LKW ohne An- hänger	LKW mit An- hänger	Sattel- züge	Sonst nicht klassif.	SGV = 9 bis 11	SV = 13 + 7
2009	33.769	320	28.254	351	98	2.291	834	497	1.075	51	2.405	2.504
2010	33.499	289	27.938	340	101	2.328	846	483	1.122	53	2.450	2.551
2011	35.438	333	29.326	376	108	2.500	898	532	1.303	64	2.732	2.840
2012	34.745	319	28.663	365	131	2.547	861	509	1.309	40	2.680	2.811
2013	33.860	311	27.882	345	143	2.534	815	492	1.294	44	2.601	2.743
2014	33.939	320	27.915	356	140	2.606	712	459	1.367	63	2.538	2.678
2015	34.502	270	27.482	369	163	2.647	819	489	1.372	891	2.680	2.843
2016	35.400	227	28.630	333	166	2.684	828	508	1.526	500	2.862	3.028
2017	35.691	301	28.892	378	153	2.961	831	520	1.616	39	2.967	3.120
2018	36.145	340	28.722	379	382	3.282	742	531	1.728	39	3.001	3.383
2019	35.217	305	28.048	379	156	3.332	710	516	1.745	25	2.971	3.127
2020	30.295	287	23.734	332	38	3.103	676	476	1.629	18	2.781	2.819

### Relative Veränderung 2010 bis 2019 (SVZ)

(Ergebnisse 2020 wegen Corona unberücksichtigt)

Gesamtverkehr.....	+ 5,1%
PKW mit und ohne Hänger.....	+ 0,5%
Lieferwagen.....	+ 43,1%
LKW mit und ohne Anhänger.....	- 7,8%
Sattelzüge.....	+ 55,5%
LKW und Sattelzüge.....	+ 21,2%

Ähnlich auch die Ergebnisse der Zählung der LUBW bis 2018 (vgl. Tabelle 2, Seite 4):

### Relative Veränderung 2010 bis 2018 (LUBW)

Gesamtverkehr.....	- 0,6%
PKW.....	- 2,0%
Infz.....	- 8,5%
sNfz.....	+ 34,1%

Auch hier ist deutlich ablesbar die Stagnation, ja sogar der leichte Rückgang des PKW-Verkehrs, der im Gesamtquerschnitt 2019 mit der Wieder-Eröffnung der Höllentalbahn weiter zurückgehen dürfte (2018: Schienenersatzverkehr von März bis Oktober); genauso deutlich: die weiter massive Zunahme des Schwerverkehrs von insgesamt seit 2010 um über 34%, alleine von 2017 bis 2018 um 9,4% und die Verschiebung beim Transportverkehr zu den schwereren Fahrzeugen.

Aus Tabelle 2 (siehe nächste Seite) ergibt sich übrigens auch, dass Verkehrszahlen der SVZ sehr konstant nur etwa 2/3 des Verkehrs im Gesamtquerschnitt erfassen, allerdings bei einem höheren Anteil des Schwerverkehrs.

**Tabelle 2: Verkehrsstärken an den beiden Meßstellen an der B31 in Freiburg nach Fahrzeugarten**

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) 2008/2009 bis 2018/2019

**Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW)**

**Messstelle Höhe Bürgerwehrstraße:**

Gesamtquerschnitt (vier Spuren B31 + zwei Spuren Schwarzwaldstraße)

**Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (SVZ)**

**Messstelle im Kappler Tunnel:**

nur B31 (vier Spuren)

Jahr	Verkehrsstärken an ausgewählten Verkehrs- und Spotmesstellen Freiburg Schwarzwaldstraße (Gesamtquerschnitt) 2008 bis 2018				
	PKW	INfz <sup>(1)</sup>	sNfz <sup>(2)</sup>	DTV <sup>(3)</sup>	Anteil sNfz an DTV
2008	48.200	3.200	3.270	54.400	6,0%
2009	49.450	2.600	2.830	54.900	5,2%
2010	49.010	2.130	2.610	53.800	4,9%
2011	48.970	1.980	2.850	53.800	5,3%
2012	48.560	2.010	2.850	53.400	5,3%
2013	46.720	2.100	2.920	51.700	5,6%
2014	48.920	2.170	2.970	54.200	5,5%
2015	49.020	2.020	2.970	54.000	5,5%
2016	48.440	1.990	3.140	53.600	5,9%
2017	48.720	1.980	3.200	53.900	5,9%
2018	48.020	1.950	3.500	53.470	6,5%
2019	<b>liegt noch nicht vor</b>				
Veränd. 2010 - 2018 / 2019	-2,0%	-8,5%	34,1%	-0,6%	

Automatische Verkehrszählung der Straßenverkehrszentrale (SVZ) Messstelle Freiburg-Osttunnel 2009 bis 2019					DTV Anteil an Gesamt- quer- schnitt
PKW	LfW <sup>(4)</sup> (<3,5t)	SGV <sup>(5)</sup> (>3,5t)	DTV <sup>(3)</sup>	Anteil SV an DTV	
<b>erst ab 2009 veröffentlicht</b>					
28.605	2.291	2.405	33.769	7,1%	61,5%
28.278	2.328	2.450	33.499	7,3%	62,3%
29.702	2.500	2.732	35.438	7,7%	65,9%
29.028	2.547	2.680	34.745	7,7%	65,1%
28.227	2.534	2.601	33.860	7,7%	65,5%
28.271	2.606	2.538	33.939	7,5%	62,6%
27.851	2.647	2.680	34.502	7,8%	63,9%
28.963	2.684	2.862	35.400	8,1%	66,0%
29.270	2.961	2.967	35.691	8,3%	66,2%
29.101	3.282	3.001	36.145	8,3%	67,6%
28.427	3.332	2.971	35.217	8,4%	
0,5%	43,1%	21,3%	5,1%	15,3%	

**Die Fahrzeugkategorien der beiden Zählungen sind nicht vergleichbar!**

- (1) INfz = leichte Nutzfahrzeuge (Lieferwagen und LKW ≤7,5t)
- (2) sNfz = schwere Nutzfahrzeuge (LKW > 7,5t)
- (3) DTV = Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (KFZ / Tag)
- (4) LfW = Lieferwagen ≤3,5 t ( nicht mit INfz vergleichbar)
- (5) SGV = LKW und Sattelzüge >3,5t (nicht mit sNfz vergleichbar)

Das Regierungspräsidium Freiburg geht im Übrigen für das Jahr 2018 von für den Schwerverkehr (>7,5t) an der Messtelle der LUBW mit einem Anteil des Durchgangsverkehrs von fast 54% aus (2.000 von 3.274 LKW sind Durchgangsverkehr):

**Anteile des Durchgangsverkehrs nach Fahrzeugarten  
an der Messtation Schwarzwaldstraße 2018 (LUBW)**

Querschnittsdaten	Verkehr aus Nullfall 2018		Durchgangsverkehr	
	Kfz/24h	Anteile am DTV	Kfz/24h	Anteil an der Fahrzeugart
DTV gesamt	54.566	100,0%	6.192	11,3%
sNfz	3.710	6,8%	2.000	53,9%
LNfz	3.274	6,0%	288	8,8%
PKW	47.582	87,2%	3.903	8,2%

*RP Freiburg / Luftreinhalteplan Freiburg / Wirkungsbetrachtungen / Maßnahmenblock 3.1 / Seite 42  
<https://rp.baden-wuerttemberg.de/Seiten/Results.aspx?k=ma%C3%9Fnahmenblock%203.1>*

Auch wenn sich diese Werte nur auf das Stadtgebiet Freiburg beziehen, lassen sie auf einen zwar niedrigeren, aber doch erheblichen Anteil des Durchgangsverkehrs am Schwerverkehr im Verkehrsraum Donaueschingen – A5 zu. Hätte nur die Hälfte des heute noch in Freiburg durchfahrenden Verkehrs weder seinen Ausgangs- noch seinen Zielpunkt in der Region Donaueschingen – Freiburg, könnte ein Durchfahrtsverbot für LKW für die Freiburger Ortsdurchfahrt immer noch eine Entlastung von bis zu rund 1.000 LKW täglich bringen.

### **3. Auch im regionalen Vergleich: höchste Zuwächse des Schwerverkehrs an der B31**

Interessant ist ein Vergleich der Jahreswerte des DTV für den Schwerverkehr an ausgewählten Messstellen der SVZ im Land. Ausgewählt habe ich einige, vermutlich für die Verkehrsentwicklung repräsentative Messstellen entlang des Autobahnnetzes unter Einschluss einiger Messstellen an Bundesstraßen mit einem größeren Aufkommen an Schwerverkehr (*vgl. im Anhang: Karte DTV-Werte des Autobahnnetzes und „Übersichtskarte ausgewählte Messstellen“*). Die ausgewählten Messstellen liegen an den Nord-Süd-Achsen des Autobahnnetzes, der A5 (Frankfurt-Mannheim-Basel) bzw. der A81 (Würzburg-Heilbronn-Singen) und den Ost-West-Achsen der A6 (Nürnberg-Heilbronn-Mannheim) bzw. der A8 (München-Stuttgart-Karlsruhe) und natürlich unter Berücksichtigung der B31- und der „B31-nahen“ Messstellen. In den folgenden Tabellen sind die Werte dieser insgesamt 15 ausgewählten Messstellen für die DTV des Schwerverkehrs für 2010 einerseits und 2019 (SVZ) bzw. 2018 (LUBW) andererseits in der Rangfolge der relativen Veränderung zwischen beiden Jahren wiedergegeben (Rückgang = negative Prozentwerte; Zunahme = positiv):

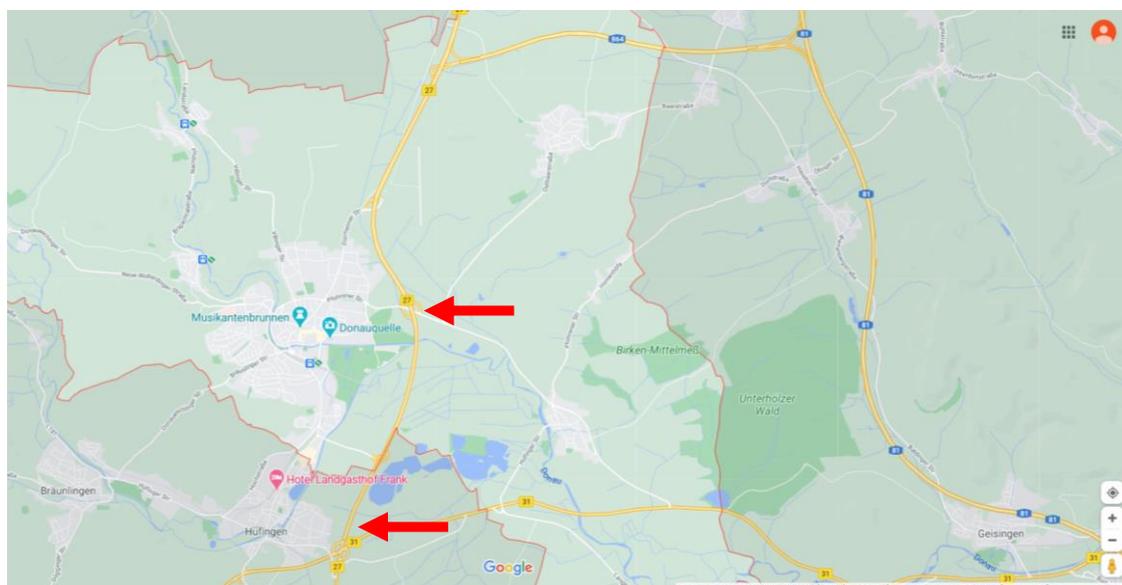
**Tabelle 3: Entwicklung des Schwerverkehrs an ausgewählten Messstellen der SVZ 2010 bis 2019 und der LUBW 2010 bis 2018**

Nr.	Straßenverkehrszentrale SV <sup>(1)</sup> alle Tage	2010	2019	Diff.	in %
1	B10 Zuffenhausen	6.730	5.544	-1.186	-17,6%
2	B27 Neckarsulm 2	2.320	1.985	-335	-14,4%
3	B28 Kehl-Europabrücke	1.615	1.441	-174	-10,8%
4	A5 Weil	2.471	2.237	-234	-9,5%
5	B14 Stuttgart-Vaihingen	2.140	2.016	-124	-5,8%
6	A8 Stuttgart-Vaihingen	18.588	20.249	1.661	8,9%
7	A6 Neckarsulm 1	16.582	18.542	1.960	11,8%
8	A5 Karlsruhe 1	19.948	23.247	3.299	16,5%
9	A81 Horb	5.399	6.530	1.131	20,9%
<b>10</b>	<b>B31 FR-Osttunnel</b>	<b>2.551</b>	<b>3.127</b>	<b>576</b>	<b>22,6%</b>
11	B36 Rastatt	903	1.175	272	30,1%
12	A864 Bad Dürkheim	1.484	2.023	539	36,3%
13	B500 Iffezheim Rheinbrücke	2.165	3.598	1.433	66,2%
Nr.	LUBW Spotmesstellen sNfz <sup>(2)</sup> alle Tage	2010	2018	Diff.	in %
14	Stuttgart B14 Neckartor	1.850	1.630	-220	-11,9%
<b>15</b>	<b>Freiburg B31/Schwarzwaldstr.</b>	<b>2.630</b>	<b>3.500</b>	<b>870</b>	<b>33,1%</b>

(1) SV = Schwerverkehr (>3,5 t)

(2) sNfz = schwere Nutzfahrzeuge (>7,5 t)

Viele der ausgewählten Messstellen haben einen Rückgang des Schwerverkehrs aufgezeichnet. Neben zwei „Ausreißern“ (Nr. 11 und Nr. 13), die wohl mit der Grenznähe zu Frankreich und dem direkten Zugang zum französischen Autobahnnetz zu tun haben dürften, zeichnen sich die beiden Freiburger Messstellen von SVZ und LUBW dagegen durch die höchste prozentuale Zunahme des Schwerverkehrs aus (SVZ + 22,6%, LUBW + 33,1%). Aufschlussreich in diesem Zusammenhang sind die Werte der beiden benachbarten Messstellen (Nr. 9: A81 bei Horb + 22,6%) und Nr. 12 (A864 bei Bad Dürkheim + 36,3%). Die höchsten



Anstiege der Werte des Schwerverkehrs im ganzen Land und zwar deutlich über den Werten der absolut am stärksten belasteten Strecken an der A5 (Nr. 8: 16,5%), der A6 (Nr. 7: 11,8%) und der A8 (Nr. 6: 8,9%) finden sich entlang der Route A81 Horb (20,9%) – A864 Bad-Dürreheim (36,3%) bis zur B31 in Freiburg.

Diese Route beschreibt die „reale“ Schwarzwaldautobahn, die von der A81 über die (kurze) A864 und dann über die B27 von Donaueschingen bis zur B31 Kreuzung mit der B31 bei Hüfingen und weiter über die B31 bis zur A5 bei Freiburg führt:

Dabei wird seit einigen Jahren (von mir jedenfalls bislang unbemerkt) der Abschnitt der B27 zwischen Donaueschingen und Hüfingen massiv ausgebaut (siehe Kartenskizze vorige Seite).

Dazu das [Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4](#)

*Die B 27 wird zwischen Hüfingen und Donaueschingen auf einer Länge von ca. 4 km 2-bahnig bzw. 4-streifig ausgebaut. Die bisherige Bundesstraße wird mit einer weiteren 2-streifigen Fahrbahn zwischen der Anschlussstelle B 27/B 31 im Süden und dem Knoten B 27/L 180 im Norden erweitert. Am Bauende bei der Anschlussstelle Donaueschingen Mitte (Fischerhof) schließt die B 27 direkt an die bereits in diesem Bereich 2-bahnig ausgebaute B 27 an. Außerdem wird der Knotenpunktsbereich Allmendshofen kreuzungsfrei gebaut, um dort die Leistungsfähigkeit erheblich zu erhöhen und den Unfallschwerpunkt zu beseitigen. Auf der Gemarkung Hüfingen wird im Bereich des Baugebiets „Auf Hohen“ eine Lärmschutzmaßnahme auf eine Länge von ca. 550 m realisiert.*

*Ziel der Ausbaumaßnahme ist eine leistungsfähige Verbindung zwischen der teilweise ausgebauten B 31 und der BAB 81 zu schaffen. Damit werden die Räume Freiburg und Stuttgart miteinander verbunden. Durch den Ausbau der B 27 wird Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und damit die Wirtschaftlichkeit auf der B 27 optimiert.*

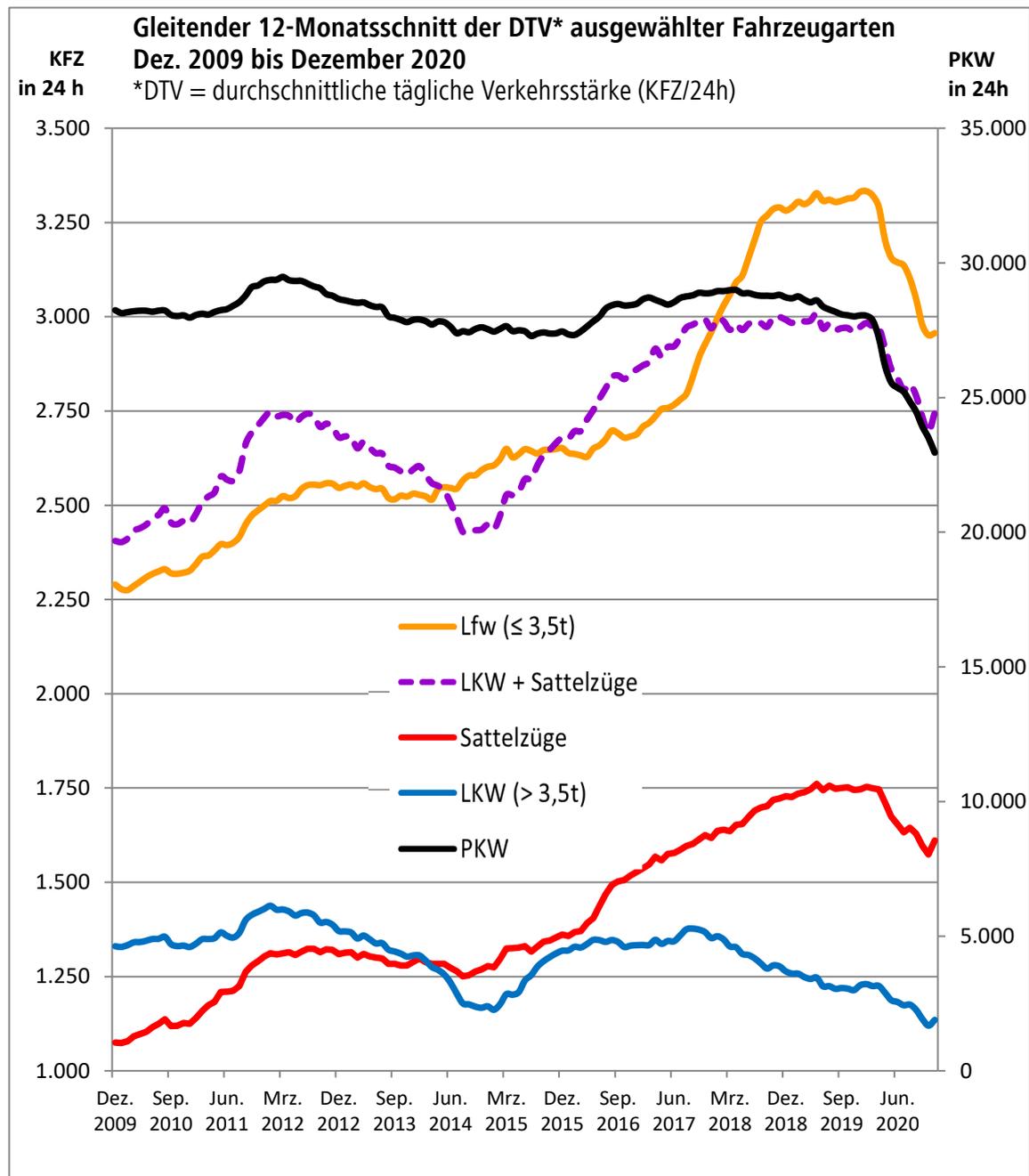
Die Brückenbauwerke in diesem Abschnitt sind weitgehend fertiggestellt. Der Ausbau wird voraussichtlich 2021/2022 abgeschlossen sein. Im Zusammenhang mit den weiteren Ausbaumaßnahmen der B31 im Zuge ihrer Schwarzwaldquerung sind auch wegen dieser Baumaßnahmen an der B27 weitere Zunahmen der Schwerverkehre zu erwarten.

#### **4. Corona und der Verkehr**

Bereits 2019 war der Anstieg des Schverkehrs nicht mehr so stark wie in den Vorjahren. Alleine aus den Verkehrszahlen lassen sich aber valide Beurteilungen über die Ursachen nicht ableiten. Man kann nur vermuten. Wahrscheinlich ist, dass die B31 in Freiburg mit den 2019 erreichten Zahlen ihre Kapazitätsgrenze erreicht hat. Der Tageshöchstwert an Fahrzeugen wurde 2019 am Freitag, den 19. Juli mit 41.877 Fahrzeugen gezählt. (beide Richtungen, aber nur im Osttunnel!) Das sind im Stundenmittel über alle 24 Stunden dieses Tages 1.745 Fahrzeuge. Geht man davon aus, dass damit nur rund 2/3 des Gesamtquerschnitts erfasst sind (siehe Tabelle 2, Seite 4), quälen sich am Dreisamufer in der Spitze bis zu 63.000 Fahrzeuge an einem Tag über die Dreisamuferstraßen. Mehr geht wahrscheinlich einfach nicht.

Möglicherweise hat auch die 2019 bereits leicht zurückgehende Konjunktur ihre Auswirkungen gehabt. Einen Eindruck gibt das folgende Schaubild, das den gleitenden

Durchschnitt der Werte der letzten 12 Monate zum jeweiligen Zeitpunkt ab Dezember 2009 bis einschließlich November 2020 wiedergibt. Der gleitende Durchschnitt schwächt „Ausreisser“ in einzelnen Monaten ab und lässt leichter Trends erkennen.

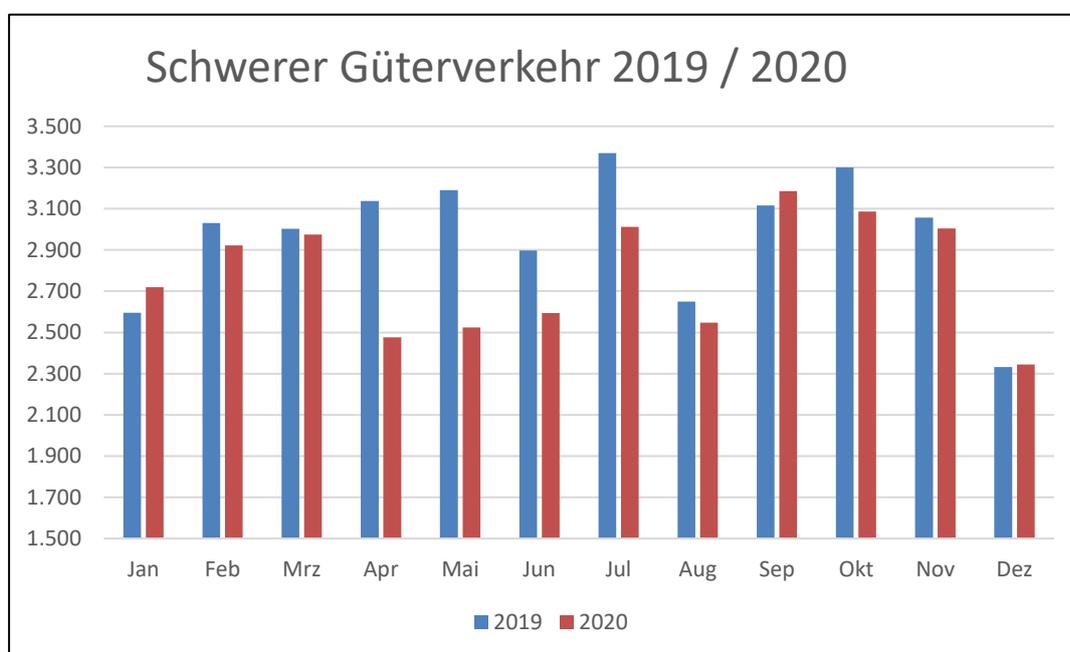


Dort ist natürlich auch der ganz massive Einbruch der Verkehrszahlen ab März deutlich ablesbar. In Durchschnitt der drei Monate von März bis Mai hat der Gesamtverkehr von 2019 zu 2020 um fast 33% abgenommen, der Personenverkehr (PKW und Busse) um 36% und der Schwere Güterverkehr (SGV) um 24%. Die Einzelwerte der Monate von Januar 2019 bis Juli 2020 sind der Tabelle im Anhang zu entnehmen.

Interessant ist aber auch die stark von Corona beeinflusste weitere Entwicklung bis Dezember 2020 in Bezug auf die Transportverkehre:

	KFZ	Motor- räder	PKW	Bus	Lfw (≤3,5t)	LKW ohne An- hänger	LKW mit An- hänger	Sattel- züge	schwerer Güter- verkehr
Mrz. bis Nov.2019	35.498	353	28.143	165	3.395	719	523	1.763	3.005
Mrz. bis Nov.2020	26.084	329	19.986	23	2.782	649	448	1.545	2.642
Veränderung	-9.414	-24	-8.157	-142	-613	-70	-75	-218	-363
in Prozent	-26,5%	-6,9%	-29,0%	-86,2%	-18,1%	-9,8%	-14,4%	-12,4%	-12,1%

In den neun Monaten von März 2020 (dem ersten Lockdown) bis Dezember 2020 haben sich die DTV nach Fahrzeugarten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum erwartbar deutlich reduziert. So hat die Zahl der PKW täglich von 28.243 um 29,0% auf nur noch knapp 20.000 verringert. Der Rückgang bei den schweren Fahrzeugen des Transportverkehrs macht aber nur rund die Hälfte dessen aus (Sattelzüge -14,4%, schwerer Güterverkehr insgesamt: -12,4%). Während also Pendler- und Einkaufs- und Freizeiterkehr deutlich abgenommen haben, wirkt sich die Pandemie im Gütertransport deutlich weniger aus.



Der Vergleich der Werte für den schweren Güterverkehr 2019 – 2020 zeigt den Einbruch nach dem Lockdown im März 2020, aber auch die rasche Erholung ab August bis Dezember. 2020. Im Dezember lag die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) des Schwerverkehrs bereits wieder ganz knapp über dem Wert des Vorjahrs (Dezember 2019: 2.332, Dezember 2020: 2.345)

Man darf gespannt sein ob sich mit dieser tendenziellen „Erholung“ schon andeutet, dass sich der Trend weiter steigender Schwerverkehrszahlen aus der Vor-Corona-Zeit nach dem hoffentlich baldigen Abflauen der Pandemie fortsetzen wird.

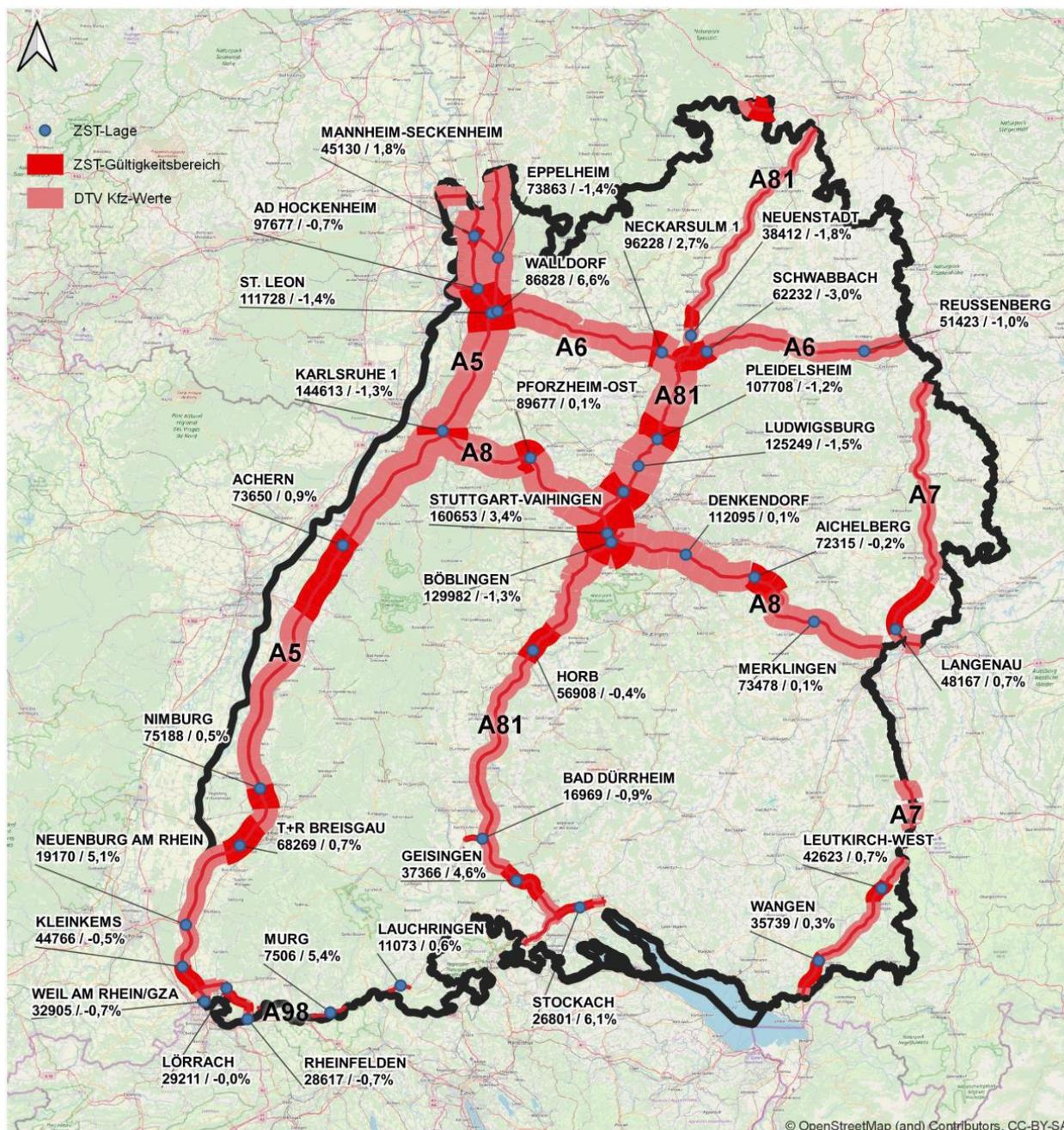
*Kurt Höllwarth*

*Freiburg, den 12. März 2021*

## ANHANG

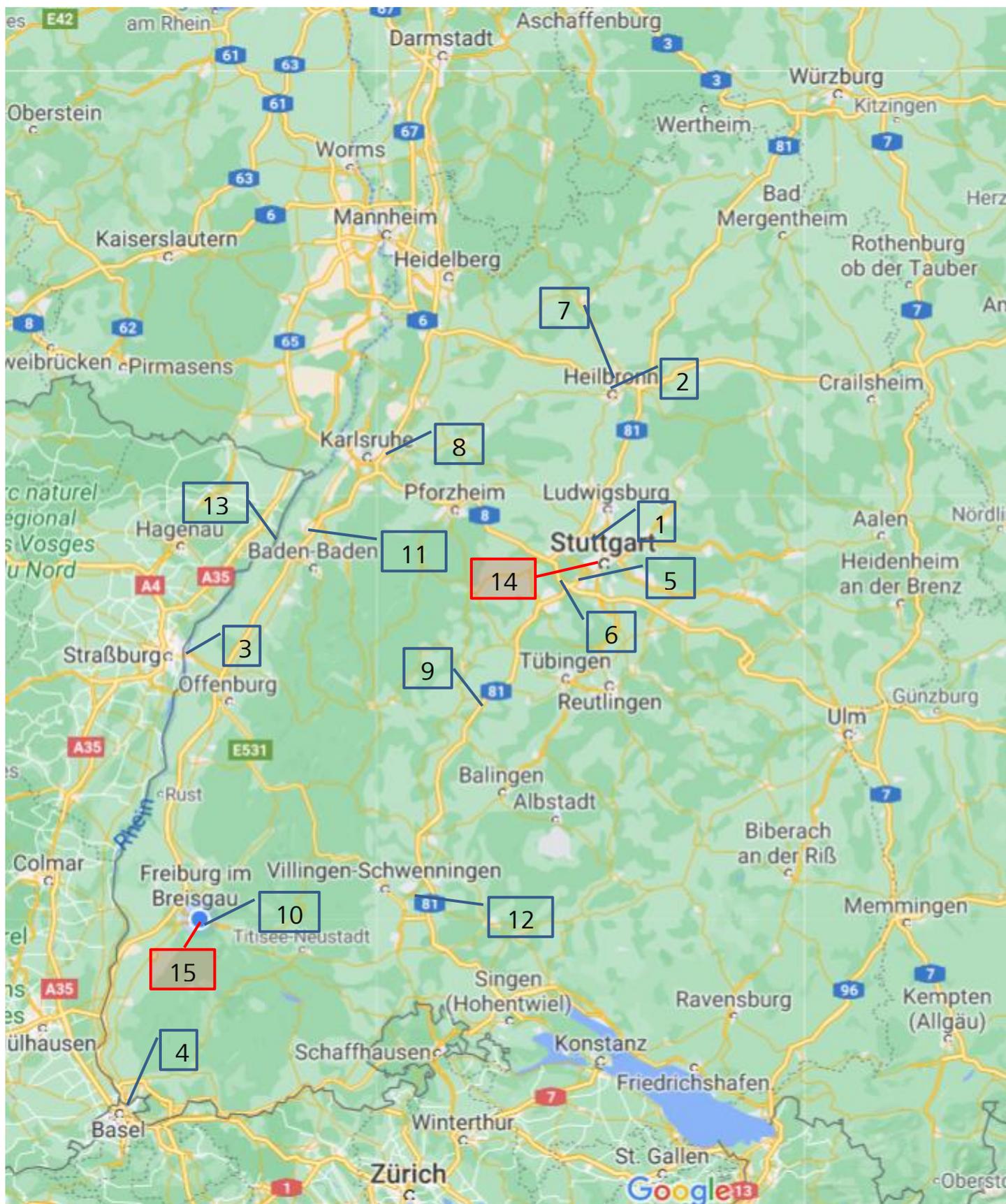
### DTV-Werte des Autobahnnetzes 2019

Jahresbericht 2019 der SVZ (Regierungspräsidium Tübingen, Landesstelle für Straßentechnik)



## Übersichtskarte: ausgewählte Messstellen in Baden-Württemberg

(vgl. Tabellen Seite 5/6)



# Automatische Verkehrszählung B31 Freiburg-Osttunnel

Quelle: <http://www.svz-bw.de/358.html>

Durchschnittlicher KFZ-Tagesverkehr (Mo-So) und DTV-Werte der Fahrzeugarten

Ergebnisse der automatischen Verkehrszählung														Berechnungen		
Sp. 1	Sp. 2	Sp. 3	Sp. 4	Sp. 5	Sp. 6	Sp. 7	Sp. 8	Sp. 9	Sp. 10	Sp. 11	Sp. 12	Sp. 13	Sp. 14	Sp. 15	Sp. 16	Sp. 17
Monat	Anteil Ar- beits- tage	KFZ	Mot	PKW	PKW mit An- hänger	Bus	Lfw (≤3,5t)	LKW ohne An- hänger	LKW mit An- hänger	Sattel- züge	Sonst nicht klassif.	SGV = 9 bis 11	SV = 13 + 7	PKW = 5 + 6	LKW = 8 + 9	LKW + Sattel- züge = 11 + 16
01/19	71%	32.141	28	26.359	171	100	2.871	635	441	1.519	18	2.595	2.695	26.530	1.076	2.595
02/19	71%	35.472	97	28.794	230	122	3.160	705	519	1.807	39	3.031	3.153	29.024	1.224	3.031
03/19	68%	33.797	165	27.151	286	123	3.055	674	515	1.814	13	3.003	3.126	27.437	1.189	3.003
04/19	67%	35.439	274	28.016	406	151	3.423	719	538	1.881	33	3.138	3.289	28.422	1.257	3.138
05/19	68%	36.214	376	28.533	409	207	3.462	753	544	1.893	37	3.190	3.397	28.942	1.297	3.190
06/19	60%	33.861	617	26.275	535	203	3.312	664	488	1.745	22	2.897	3.100	26.810	1.152	2.897
07/19	74%	38.074	611	29.591	506	199	3.756	794	592	1.983	42	3.369	3.568	30.097	1.386	3.369
08/19	71%	36.699	612	29.172	555	158	3.520	683	472	1.495	32	2.650	2.808	29.727	1.155	2.650
09/19	70%	36.551	494	28.608	490	188	3.640	762	552	1.801	18	3.115	3.303	29.098	1.314	3.115
10/19	71%	37.282	262	29.433	425	168	3.672	796	583	1.921	25	3.300	3.468	29.858	1.379	3.300
11/19	67%	34.045	76	27.297	293	115	3.194	742	538	1.777	14	3.057	3.172	27.590	1.280	3.057
12/19	65%	33.018	45	27.351	229	138	2.912	602	412	1.318	12	2.332	2.470	27.580	1.014	2.332
<b>Ø 2019</b>	68%	35.216	305	28.048	378	156	3.331	711	516	1.746	25	2.973	3.129	28.426	1.227	2.973
01/20	74%	32.162	58	26.180	209	98	2.889	646	466	1.607	9	2.719	2.817	26.389	1.112	2.719
02/20	69%	33.139	64	26.791	228	102	3.021	662	499	1.761	12	2.922	3.024	27.019	1.161	2.922
03/20	71%	25.449	126	19.367	249	40	2.684	686	507	1.781	9	2.974	3.014	19.616	1.193	2.974
04/20	73%	20.890	329	15.423	268	14	2.372	617	421	1.438	8	2.476	2.490	15.691	1.038	2.476
05/20	68%	27.388	422	21.173	337	18	2.904	631	432	1.461	9	2.524	2.542	21.510	1.063	2.524
06/20	73%	30.610	438	23.981	402	19	3.167	661	433	1.499	10	2.593	2.612	24.383	1.094	2.593
07/20	74%	35.539	580	27.758	441	35	3.659	752	531	1.729	52	3.012	3.047	28.199	1.283	3.012
08/20	68%	35.363	512	28.260	514	39	3.473	662	438	1.447	18	2.547	2.586	28.774	1.100	2.547
09/20	73%	36.247	542	28.225	472	45	3.767	788	527	1.870	13	3.185	3.230	28.697	1.315	3.185
10/20	71%	33.680	198	26.424	372	36	3.543	742	522	1.823	20	3.087	3.123	26.796	1.264	3.087
11/20	70%	27.706	136	21.226	281	11	3.000	693	530	1.781	49	3.004	3.015	21.507	1.223	3.004
12/20	74%	25.360	41	19.998	208	9	2.748	579	402	1.364	10	2.345	2.354	20.206	981	2.345
<b>Ø 2020</b>	72%	30.294	287	23.734	332	39	3.102	677	476	1.630	18	2.782	2.821	24.066	1.152	2.782