

Die Entwicklung des Verkehrs am Dreisamufer bis 2030

Was tun? Jetzt was tun!

Folgerungen aus der Auswertung der amtlichen Verkehrszählung und
aus der Verkehrsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr

Freiburg, 10. August 2015 • Kurt Höllwarth • forum dreisamufer

1. Die Datenlage: das Dreisamufer – ein Hotspot des Schwerverkehrs

Die Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg⁽¹⁾, angesiedelt beim Regierungspräsidium Tübingen, führt für das ganze Land automatische Verkehrszählungen an 145 Meßstellen entlang der Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen durch. Diese Daten sind unter anderem auch Grundlage für die Straßenverkehrsplanung und der den Lärmaktionsplänen der Gemeinden zugrunde liegenden Lärmkarten. Über die Zahl der täglich an 24 Stunden erfassten Fahrzeuge (unterschieden nach „Tag“ = 6 – 22 Uhr und „Nacht“ = 22 bis 6 Uhr), ihre Zusammensetzung nach Fahrzeugarten und unter Berücksichtigung der Streckenprofile, werden mit gesetzlich festgelegten, mathematischen Verfahren rechnerisch die vorhandenen Lärmbelastungen ermittelt. Eine dieser Meßstellen liegt im Freiburger Osttunnel. Dort wird in beiden Fahrrichtungen mit jeweils zwei Induktionsschleifen unter jeder Fahrspur, also insgesamt acht Schleifen, das durch die Masse der überfahrenden Fahrzeuge erzeugte Magnetfeld und sein „Profil“ (Zeit zwischen Überfahren der ersten und zweiten Schleife, Stärke des Magnetfelds, starkes Magnetfeld vorne [= Sattelschlepper] oder hinten [= Bus]) erfasst und damit nicht nur die Zahl der Fahrzeuge und ihre Verteilung auf die Tages- und Nachtzeiten, sondern auch der jeweilige Fahrzeugtyp automatisch ermittelt. Die Straßenverkehrszentrale veröffentlicht die Zählergebnisse monatlich und weist (allerdings leider erst seit 2009) dabei auch den Anteil der unterschiedlichen Fahrzeugarten aus.

Wir haben diese monatlichen Durchschnittswerte seit Januar 2009 bis Juni 2015 ausgewertet. Die vollständige Excel-Tabelle mit allen Monatswerten seit Januar 2009 steht auf unserer Homepage zum Download bereit⁽²⁾. Weil die Daten naturgemäß jahreszeitlich stark schwanken, haben wir dabei immer nur den Zeitraum der Monate Januar bis Juni, also das jeweils erste Halbjahr der sechs Kalenderjahre verglichen und dabei vor allem die Zahlen des Schwerverkehrs analysiert und in einer Tabelle (Anlage 1) zusammengefasst. Als Schwerverkehr definiert die amtliche Verkehrszählung folgende Fahrzeugarten: Bus / LKW (>3,5t) mit und ohne Anhänger / Sattelzüge / sonstige,

nicht klassifizierte KFZ, also alle KFZ außer Motorrädern, PKW und Lieferwagen bis 3,5 to. Auch wenn die Daten einige Ungenauigkeiten enthalten dürften⁽³⁾, ergibt sich ein klares Bild: das Dreisamufer ist einer der ganz heißen Hotspots des Schwerverkehrs im Land. Seine Menge hat (nicht nur) in den letzten fünf, sechs Jahren stetig zugenommen sondern wird weiter massiv zunehmen.

2. Mehr Schwerverkehr am Dreisamufer als am Grenzübergang der A5 Weil/Basel!

An der Zählstelle am Grenzübergang Weil / Basel werden an den Wochentagen Montag bis Freitag im Stundenmittel (24h) 145 schwere Fahrzeuge erfasst, am Dreisamufer dagegen 158⁽⁴⁾. Die stündliche Schwerverkehrsbelastung tagsüber (6 bis 22 Uhr) ist an beiden Zählstellen fast gleich (Freiburg-Osttunnel: 153, Weil: 151, in den Nachtstunden dagegen (es lebe das Schweizer Nachtfahrverbot für LKW!) werden im Freiburger Osttunnel ca. 50 schwere Fahrzeuge pro Stunde, am Grenzübergang Weil aber nur 20 gezählt (die meisten werden wohl Busse sein).

Auch im Vergleich mit den anderen Zählstellen im Land (insgesamt 145, davon 29 an Autobahnen, 72 an Bundesstraßen und 44 an Landesstraßen) werden an der Zählstelle Freiburg-Osttunnel bezogen auf den Schwerverkehr mit die höchsten Werte im Land ermittelt. Im Durchschnitt aller sieben Wochentage (Ergebnisse Januar bis Juni 2015) erreicht die Zahl der in 24 Stunden gezählten Fahrzeuge einen Wert von 3.529 und damit Rang 5 aller Zählstellen an Bundesstraßen (von insgesamt 72) im Land. Darüber liegen nur noch 65 Zählstellen an Autobahnen.

Rang Nr.	Straße	Meßstelle	Bus	LKW ohne Hänger	LKW mit Hänger	Sattelzüge	nicht klassif.	Summe
1.	B10	Stuttg.-Zuffenhausen	267	1.927	883	2.428	144	5.649
2.	B10	Ulm-Nord	305	1.214	769	1.941	754	4.983
4.	B10	Plochingen	143	1.779	764	1.672	0	4.358
3.	B10	Stuttg.-Hedelfingen	62	1.816	761	1.653	0	4.292
5.	B31	FR-Osttunnel	158	803	488	1.379	701	3.529
6.	B500	Iffezheim Rheinbrücke	40	199	394	2.402	27	3.062
7.	B28	Kehl-Europabrücke	72	252	132	1.983	319	2.758
8.	A5	Weil / Basel Grenze	96	394	374	1.712	49	2.625

Alle Werte aus: Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg – Ergebnisse Januar – Juni 2015: <http://www.svz-bw.de/fileadmin/verkehrszaehlung/dz/2015/rpt-95-vz-2015-quartal2.pdf>

Nur vier Zählstellen an der B10 zwischen Stuttgart-Zuffenhausen, dem Neckar entlang bis Plochingen und weiter bis Ulm, einer der Hauptverkehrsachsen des Mittleren Neckarraums, weisen höhere Werte aus. Unmittelbar hinter der B31 in Freiburg rangieren die beiden wichtigen Grenzübergänge nach Frankreich in Iffezheim und Kehl (allerdings mit einer deutlich höheren Belastung durch schwere Sattelzüge). Das Dreisamufer liegt damit, was die Belastung mit Schwerverkehr angeht, noch vor sieben Zählstellen an Autobahnen (insgesamt 29), darunter mit der Rangnummer 8 in dieser „Hitliste“, der Grenzübergang Weil/Basel. Die Zählstellen entlang der B10 im Großraum Stuttgart liegen überwiegend außerhalb von Wohnflächenbebauungen, queen Industrie-, Gewerbe- und Hafengebiete oder liegen entlang von Schienenwegen, bzw. entlang des Neckars. Ähnliches gilt für die Iffezheimer Rheinbrücke bzw. den Grenzübergang Weil. Eine vergleichbare Belastung durch Schwerverkehr innerorts, wie sie das Dreisamufer in Freiburg erdulden muss, dürfte wohl nur noch an den rund 3 km der B28 im Stadtbereich Kehl zwischen der A5 und der Europabrücke vorliegen und in einigen Bereichen in Zuffenhausen an der B10..

3. Bis 2030: alle 8 ½ Sekunden ein Bus, Lieferwagen, LKW oder Sattelzug

Die Zahl der PKW, der Fahrzeugart, die naturgemäß den höchsten Anteil an allen KFZ hat, ist im Zeitraum 2009 – 2015 am Freiburger Osttunnel um 2,5% zurückgegangen. Der gesamte Güter- und Schwerverkehr (*Anlage 1: Spalten 7 bis 12*) hat dagegen eine Zunahme von 1.445 Fahrzeugen oder 30,8% zu verzeichnen⁽⁵⁾. Den relativ höchsten Anstieg verzeichnen mit 63,3% die Busse (Folge der Liberalisierung des Fernbusmarkts), die aber mit ihrem geringen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen (158 Busse täglich 2015) keine sehr große Rolle für die Entwicklung der Verkehrsbelastung spielen. Massiv zugenommen hat aber die Zahl der Sattelzüge von 1.048 (2009) auf 1.380 täglich 2015. Das zunehmende Transportaufkommen wird fast ausschließlich von den großen Sattelschleppern aufgefangen. Während die Zahl der LKW stagniert (Zunahme 0,3%) nimmt die Zahl der Sattelzüge massiv zu (+31,7%).

Geht man von 2010 als Basisjahr aus, dem Jahr, das auch der Verkehrsprognose des Dobrindt-Ministeriums zugrunde liegt und dessen Zählwerte die Berechnungsgrundlage für den Lärmaktionsplan 2013 waren, ergibt sich folgendes Bild: Die Zahl der PKW und Motorräder hat um 2,0% abgenommen (pro Jahr also um 0,3%), während in diesem 5-Jahreszeitraum die Zahl der Fahrzeuge im Güterverkehr (auch Lieferwagen) zusammen mit allen schweren Fahrzeugen (einschließlich Busse) um 26% oder 5,2% pro Jahr zugenommen hat. Geht man von einer linearen Entwicklung in Zukunft aus, würde die Zahl der PKW bis 2030 um weitere 5% sinken (was angesichts der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung in Freiburg und seinem Umland wohl kaum zu erwarten ist). Die Zahl der übrigen (schweren) Fahrzeuge würde aber um weitere 78 % zunehmen. Statt 4.864 solcher Fahrzeuge pro Tag im Jahr 2010 und 6.129 im Jahr 2015 würde sich ihre Zahl dann bis zum Jahr 2030 auf 10.910 in 24 Stunden mehr als verdoppeln (entspricht 227 pro Stunde und Fahrtrichtung). Ausschließlich bezogen auf die Zahl der Sattelzüge würde sich deren Zahl von 1.048 in 24 Stunden (2010) über 1.380 (2015) auf 2.474 bis zum Jahr 2030 erhöhen. Das entspricht rund 52 Sattelzügen pro Fahrtrichtung und Stunde im 24-Stunden-Durchschnitt an 7 Tagen in der Woche.

Weil aber der Güterverkehr sich vor allem auf die Wochentage von Montag bis Freitag konzentriert (ca. 96% des gesamten Schwerverkehrs einer Woche) und an diesen Tagen auf die Zeit zwischen 6 Uhr bis 22 Uhr (ca. 93% des Schwerverkehrs in 24 Stunden), können die tatsächlich eintretenden Belastungen durch diese 24-h-Durchschnittsbetrachtung nicht abgebildet werden. Die Verkehrszählung weist nämlich aus, dass rund 90% des Schwerverkehrs (96% mal 93% = 89,3%) von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr stattfindet. Man kann also für die Hauptverkehrszeiten nicht von dem obigen Wochendurchschnittswert von 10.910 schweren Fahrzeugen (einschl. Lieferwagen) pro Tag ausgehen. Tatsächlich finden vielmehr 89,3% dieser Verkehre in den 5 mal 16 Stunden von Montag bis Freitag des tages-zeitlichen Hauptverkehrs zwischen 6 und 22 Uhr statt. Das entspricht aber pro Fahrtrichtung 6.820 Fahrzeugen täglich zwischen 6 und 22 Uhr oder 426 solcher Fahrzeuge pro Stunde: alle 8 ½ Sekunden ein Bus, Lieferwagen, LKW oder Sattelzug und zusätzlich zwei- bis dreitausend PKW pro Stunde (2015: =1.809 pro Stunde = ein PKW in 2 Sekunden)!

Der weitere Ausbau der B31 im Schwarzwald und die damit verbundene Erhöhung ihrer Attraktivität vor allem für den Schwerverkehr (drei-streifiger Ausbau im Bereich Rötenbach-Löffingen bis ca. 2022 und LKW-Tank- und Rastanlage mit 3,7 Hektar Fläche beim früheren Holzwerk⁽⁶⁾ in Rötenbach ab ca. 2017, Vollanschluss in beide Fahrtrichtungen später) wird diese Tendenzen verschärfen. Die beschlossene Anlage Rötenbach ist mit ihren 40 LKW-Stellplätzen ähnlich dimensioniert wie solche Anlagen an stark frequentierten Autobahnen (z.B. an der A5: Breisgau-Ost: 47 LKW-Stellplätze, Rasthof Weil: 50 LKW-Stellplätze).

Es ist also kein Phantasiegebilde, sich die Verkehrssituation am Dreisamufer des Jahres 2030 zu den Hauptverkehrszeiten an den Werktagen zwischen 6 Uhr und ca. 19-20 Uhr als durchgängige,

stauend-kriechend-stinkende Schlange von schweren LKW und Sattelzügen vorzustellen und zwar mindestens vom Kappler Tunnel im Osten bis zur Kronenbrücke im Westen und umgekehrt.

4. Verkehrsprognose Dobrindt: Freiburg ist bis 2030 die Zuwachsregion Nr. 1

Diese Schlussfolgerungen aus der amtlichen Verkehrsstatistik decken sich im wesentlichen mit den Prognosen des Bundesministeriums für Verkehr (Verkehrsprognose 2030⁽⁷⁾) für den Zeitraum 2010 bis 2030. Ihre Daten sind mit denen der Verkehrszählung zwar nicht unmittelbar vergleichbar, weil die Verkehrsprognose vom Transportaufkommen (in Tonnen der transportierten Güter) bzw. der Transportleistung (in Tonnen-Kilometern) ausgeht und nicht, wie die automatische Zählung, von schlichten Fahrzeugzahlen. Mehr Tonnen heißt aber Umstieg zu schwereren Fahrzeugen und/oder mehr schwere Fahrzeuge. Deshalb sind parallele Tendenzen überdeutlich.

Neben den See-Hafenstädten Hamburg und Bremen und dem Sonderfall Berlin (mit einem relativ unbedeutenden absoluten Güterverkehrsaufkommen) liegen nach der Verkehrsprognose 2030 die höchsten Steigerungsraten im Straßengüterverkehr in den Bundesländern Bayern (0,7% pro Jahr) und Baden-Württemberg (0,8% pro Jahr). Ausdrücklich nennt die Verkehrsprognose 2030 den Stadtkreis Freiburg im Breisgau an erster Stelle (!) von insgesamt acht der am stärksten wachsenden Verkehrsregionen in Deutschland⁽⁸⁾ (Zunahme des Gesamt-Transportaufkommens aller Transportwege – Straße / Schiene / Wasser: über 40%). Auch was das Transportaufkommen nur im Straßengüterverkehr betrifft, liegt Freiburg bei einer Zunahme der Transportleistung zwischen 30 und 40%⁽⁹⁾ weit über dem bundesweiten Durchschnitt von 16,8%⁽¹⁰⁾.

Eine wesentliche Ursache der weit überproportionalen Zuwächse im Gütertransport auf den Straßen unserer Region dürfte in der prognostizierten Entwicklung der Transitverkehre liegen⁽¹¹⁾. Im Bereich des Straßengüterverkehrs sind nach der Verkehrsprognose 2030 die stärksten Zuwächse in den Relationen Westeuropa – Osteuropa zu erwarten (jährlicher Zuwachs + 2,5%, in den 15 Jahren bis 2030 also 37,5%), wobei dieses Transitaufkommen gleichzeitig mit über 57 Mio Tonnen pro Jahr den höchsten Anteil am Gesamttransitaufkommen (ca. 30%) haben wird. Dazu kommt noch das für unsere Region wichtige Transitaufkommen in der Verbindung Westeuropa – CH / AT / IT mit knapp 30 Mio Tonnen/Jahr und einem Wachstum von jährlich 2,0%, das sich im Wesentlichen auf die Brenner-Route einerseits und die Achse A5-Gotthard-Milano aufteilen dürfte. Beide Relationen werden 2030 rund 45% des gesamten Güter-Transitverkehrs durch Deutschland ausmachen und damit vor allem als Ost-West- bzw. Ost-Südwesteuropa-Verbindung die B31 als „europäische Ost-West-Magistrale“ erheblich belasten.

5. Warten auf den Stadttunnel?

Das stereotyp gleiche Mantra der Verwaltungsspitze der Stadt auf das steigende Verkehrsaufkommen im Güterverkehr am Dreisamufer war immer, diesen Anstieg (gegen die vorliegenden, amtlichen Daten) schlicht pauschal zu bestreiten und daneben den Stadttunnel als die Lösung des gordischen Verkehrsknotens in Freiburg herbei zu beten. Diese Haltung der Entscheidungsträger entspringt bestenfalls einer grenzenlosen Ignoranz gegenüber Tatsachen.

Wenn es den Fachleuten im Regierungspräsidium mit Hilfe der beteiligten Ingenieurbüros gelingen sollte, die Entwurfsplanung für den Stadttunnel bis zur Verabschiedung der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2016 fertig zu stellen (der Referentenentwurf dazu soll wohl noch im Herbst kommen), was angesichts der immensen technischen Probleme vor allem beim Ganterknoten keinesfalls sichergestellt ist, bestünde eine gewisse Chance, dass der Bund den ganzen Tunnel zum „vordinglichen Bedarf“ erklärt. Erst danach (2017) könnte ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden, das im Idealfall (nach weiterer Detailplanung) in einen Baubeginn frühestens 2020 münden könnte. Kommt es aber über die Planfeststellung zu verwaltungsgerichtlichen Verfahren (eine Klage hätte aufschiebende Wirkung), wird das Verfahren weit mehr Zeit beanspruchen (im Fall B31-Ost von 1978 bis 1992, also nicht drei sondern 14 Jahre!).

Auch wenn aber unterstellt wird, dass es keine Prozesse um das riesige Bauvorhaben mit seinen massiven Eingriffen in das Stadtbild geben wird, hängt die optimistische Prognose „Baubeginn 2020“ zudem am stetigen Geldfluss der entsprechenden Mittel des Bundeshaushalts. Mittelfristig (über einen Zeitraum von 8, 10 oder 12 Jahren!) muss immer mit möglichen Risiken der weltwirtschaftlichen Entwicklung, der Währungsparitäten und der Steuereinnahmen gerechnet werden, die bislang völlig ausgeblendet werden. Lehman-Krise war im September 2008, also vor 7 Jahren und Griechenland-Krise ist heute. Welche Krisen mit welchen Auswirkungen uns die nächsten Jahre erwarten werden, ist völlig offen.

Aber auch wenn 2020 mit dem Bau tatsächlich begonnen werden sollte: 7 bis 8 Jahre wird man bei dem technisch aufwändigen Vorhaben schon buddeln und bauen müssen! Sieben statt der ursprünglich geplanten fünf Jahre hat man bereits für den „Umbau“ der UB gebraucht bei einem Kostenvolumen von schlappen ca. 53 Mio €! Im Stadttunnel sollen (Stand heute) 300 Mio € versenkt werden (wir schätzen, es werden am Ende eher 400 Mio. sein). Eine Fertigstellung des Tunnels bis 2027/2030 (in 12 bis 15 Jahren!) ist vielleicht theoretisch denkbar, praktisch aber wenig wahrscheinlich. Wenn die nächste Hürde („vordringlicher Bedarf“) genommen werden sollte, scheint eine Fertigstellung nach 2030 (wenn es zu Komplikationen im Planfeststellungsverfahren kommen sollte, bis 2040 oder noch später) eher wahrscheinlich.

Aber egal, ob der Tunnel in zehn, fünfzehn, zwanzig Jahren oder auch nie fertig wird: Gegen die weiter anschwellende Verkehrslawine, vor allem gegen den stetig zunehmenden Schwerverkehr muss man jetzt was tun! Freiburg und das Dreisamufer brauchen einen Plan B und zwar vor dem Bobbele-Traum-Plan A!

Fußnoten / Quellen:

- (1) Homepage: http://www.svz-bw.de/zaehlung_2015.html
- (2) Homepage: <http://www.dreisamufer.de/....html>
- (3) So weist die Zählung für die Fahrzeugart der „sonstig nicht klassifizierten“ beginnend ab Herbst 2014 extrem hohe Tageszahlen aus (bis zu 1.310 im Juni 2015), während bis dahin regelmäßig Zahlen von deutlich unter 100 Fahrzeugen dieses Typs pro Tag erfasst worden waren. Ursache dafür könnten u.a. auch (möglicherweise durch Tunnelbauarbeiten erzwungene) Spurwechsel schwerer Fahrzeuge sein, die zu Messfehlern führen und den Fahrzeugtyp nicht mehr eindeutig identifizierbar machen. Auch der zuständige Sachbearbeiter in der Straßenverkehrszentrale konnte mir diese irregulären Abweichungen nicht erklären.
- (4) Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg – Ergebnisse Januar – Juni 2015 (<http://www.svz-bw.de/fileadmin/verkehrszaehlung/dz/2015/rpt-95-vz-2015-quartal2.pdf>)
- (5) Wir haben dabei die Lieferwagen (bis 3,5 to) dem „Schwerverkehr“ zugeschlagen, weil im Verhältnis zu den PKW ein Lieferwagen hinsichtlich der Lärm, Feinstaub und sonstigen Emissionen zu vielfachen Belastungswerten führt.
- (6) Südkurier, 26.2.2015: <http://www.suedkurier.de/region/schwarzwald-baar-heuberg/loeffingen/Gruenes-Licht-fuer-Tank-und-Rastanlage-an-der-B-31-bei-Roetenbach:art372525.7657645>
- (7) Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Schlussbericht; 11. Juni 2014; Bundesministerium für Verkehr und Mobilität (<http://daten.clearingstelle-verkehr.de/276/1/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf>)
- (8) Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Schlussbericht, Seite 307, Karte Seite 308f.
- (9) Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Schlussbericht, Seite 307, Karte Seite 310f.
- (10) Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Schlussbericht, Tabelle 5-9, Seite 286
- (11) Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Schlussbericht, Tabelle 5-18, Seite 315

Anlage 1

Automatische Verkehrszählung B31 Freiburg-Osttunnel

Durchschnittlicher KFZ-Tagesverkehr (Mo-So) und Anteile von 5 bzw. 8 Fahrzeugarten

Januar bis Juni 2009 bis 2015

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 Arbeitstage	KFZ	Mot	PKW	PKW mit Anhänger	Bus	Lfw (<3,5t)	LKW ohne Anhänger	LKW mit Anhänger	Sattel	Sonst nkl.	SGV = 10 bis 13	SV = 14 + 8	alle mit Bus + Lfw = 8 - 13	Lfw + LKW ohne Anh. = 8 + 9	LKW mit Anhänger + Sattel = 10 + 11
Mittelwert 2009	67%	32.968	292	27.678	313	97	2.201	798	490	1.048	50	2.336	2.433	4.684	2.999	1.538
Mittelwert 2010	67%	33.000	258	27.566	312	99	2.258	837	490	1.129	51	2.456	2.551	4.864	3.094	1.619
Mittelwert 2011	68%	34.082	313	28.196	339	100	2.393	867	520	1.299	55	2.686	2.786	5.234	3.260	1.819
Mittelwert 2012	68%	34.168	285	28.233	338	102	2.482	861	504	1.326	38	2.690	2.792	5.313	3.367	1.896
Mittelwert 2013	67%	33.427	227	27.645	311	133	2.475	815	484	1.307	31	2.605	2.738	5.245	3.290	1.791
Mittelwert 2014	67%	32.920	302	27.138	341	138	2.506	703	452	1.275	63	2.429	2.567	5.136	3.208	1.727
Mittelwert 2015	67%	33.709	249	26.978	355	158	2.599	804	488	1.380	700	2.671	2.830	6.129	3.403	1.868
Zunahme 2009/2010		0,1%	-11,6%	-0,4%	-0,3%	2,6%	2,6%	4,8%	0,0%	7,8%	2,0%	5,2%	4,9%	3,8%	3,2%	5,3%
Zunahme 2010/2011		3,3%	21,1%	2,3%	8,8%	0,2%	6,0%	3,6%	5,9%	15,1%	8,1%	9,4%	9,2%	7,6%	5,4%	12,3%
Zunahme 2011/2012		0,3%	-8,8%	0,1%	-0,5%	2,8%	3,7%	-0,8%	-3,0%	2,1%	-30,7%	0,2%	0,2%	1,5%	3,3%	4,3%
Zunahme 2012/2013		-2,2%	-20,5%	-2,1%	-7,9%	30,0%	-0,3%	-5,3%	-4,0%	-1,4%	-19,1%	-3,2%	-1,9%	-1,3%	-2,3%	-5,6%
Zunahme 2013/2014		-1,5%	32,9%	-1,8%	9,7%	3,6%	1,2%	-13,7%	-6,6%	-2,5%	102,7%	-6,8%	-6,3%	-2,1%	-2,5%	-3,6%
Zunahme 2014/2015		2,4%	-17,5%	-0,6%	4,2%	14,8%	3,7%	14,4%	8,0%	8,2%	1013,8%	10,0%	10,2%	19,3%	6,1%	8,2%
Zunahme 2009/2015		2,2%	-14,9%	-2,5%	13,6%	63,3%	18,1%	0,7%	-0,4%	31,7%	1295,0%	14,4%	16,3%	30,8%	13,4%	21,5%

	KFZ	Motorräder + PKW	Lieferwagen + Schwerverkehr
2009	32.968	28.283	4.684
2010	33.000	28.136	4.864
2015	33.709	27.582	6.129
Zunahme 2009 - 2015	741	-701	1.445
Zunahme in %	2,2%	-2,5%	30,8%
Zunahme 2010 - 2015	709	-554	1.265
Zunahme in %	2,1%	-2,0%	26,0%