

Salem, den 27.10.2010

Stellungnahme zur  
Kleinen Anfrage von MdL Norbert Zeller im Landtag Baden-Württemberg  
betreffend die Entwicklung des Verkehrs auf der B 31 – Landtagsdrucksache  
14/6854

## **Zusammenfassung**

### **Zu Frage 1**

Die genannten Zahlen zur Verkehrsentwicklung sind nicht zutreffend und bagatellisieren die tatsächliche Entwicklung. Folgend den auf der Internet-Seite des Regierungspräsidiums präsentierten Ergebnissen der Dauerzählstelle Harlachen (<http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1158238/index.html>) nahm der Schwerverkehr im Zeitraum 2000 bis Juni 2010 nicht von „rund 1.700“ auf „rund 2.000“ und somit um „rund 18 %“ zu, sondern korrekt von 1.579 auf 2.075 Fahrzeuge/Tag und somit um 31,4 %. Der tägliche Gesamtverkehr nahm bis Juni 2010 nicht um 6 %, sondern nur um 4,7 % zu. Das ist etwas weniger als die Zunahme der Zahl der Einwohner im Kreis. Auf das Gesamtjahr 2010 hochgerechnet nähme der Schwerverkehr um 31 % und der Gesamtverkehr um 6 % zu (siehe die beigefügten Grafiken).

### **zu Frage 2**

Die Ortsumgehungen Friedrichshafen und Überlingen können allenfalls die Ortsdurchfahrt Friedrichshafen entlasten, nicht jedoch den höchstbelasteten Streckenabschnitt zwischen Immenstaad und Überlingen. Es ist vielmehr zu erwarten, daß die Verkehrsbelastung des letztgenannten Abschnitts erheblich ansteigen wird, da erfahrungsgemäß jede Beseitigung von Verkehrsengpässen die betroffene Verkehrsverbindung attraktiver macht und somit Verkehr anzieht. Es ist jedoch anzunehmen, daß mit den in Planung befindlichen Umgehungsstraßen Kluftern-Markdorf-Bermatingen-Salem eine von Ortsdurchfahrten nahezu freie Parallelverbindung zwischen Überlingen und Friedrichshafen entsteht, die die nicht ausgebaute B 31 zu Lasten der Gemeinden im Hinterland entlasten wird.

### **zu Frage 3 und 4**

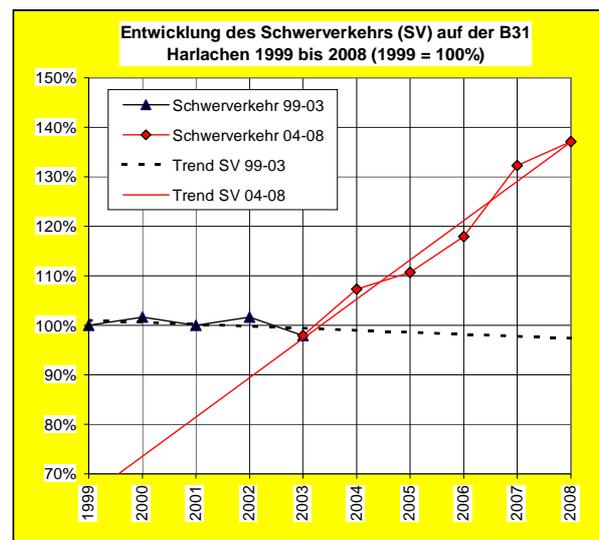
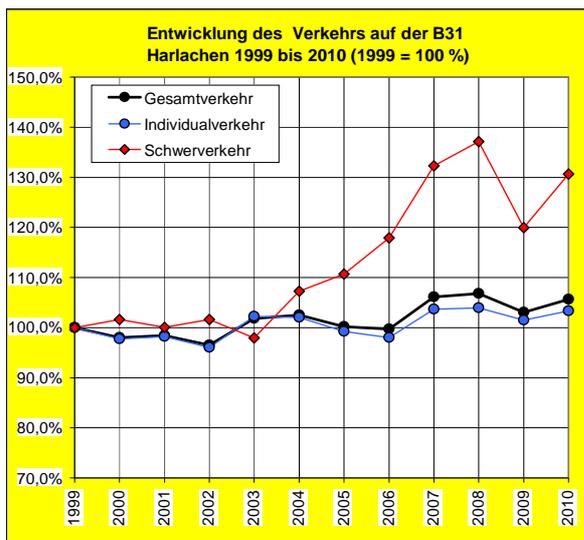
Die Landesregierung geht davon aus, daß eine Mautflucht zur B 31 nur von der A 8 erfolgen kann und keinen nennenswerten Umfang hat. Sie folgt darin kritiklos den Aussagen der Bundestagsdrucksache 16/13739 aus dem Jahr 2009 (und den Ergebnissen der dort beschriebenen Modellrechnung). Diese Modellrechnung enthält jedoch ganz offenkundig schwere methodische Fehler:

- a) Als Referenzjahr für die Verkehrsentwicklung 2005 bis 2007 wird allein das Jahr 2004 benutzt. Das ist schon deswegen fragwürdig, weil die Verkehrsentwicklung nicht stetig verläuft, sondern in Sprüngen erfolgt (siehe Abb. 1); daher ist eine Trendbetrachtung über mehrere Jahre unerlässlich. Im Zeitraum 1999-2003 wies der Trend des Güterfernverkehrs an der Meßstelle Harlachen leicht nach unten.
- b) Das Jahr 2004 ist als Referenzjahr völlig ungeeignet, weil im Mai 2004 die Osterweiterung der EU erfolgte, in deren Folge der Transitverkehr zwischen Ost- und Südwesteuropa sprunghaft anstieg. Dieser fließt zwangsläufig über die in Ost-West-Richtung verlaufenden Fernstraßen des Voralpenraums, zu denen auch die B 31

gehört, und ist als Hauptursache für den steilen Anstieg des Güterfernverkehrs an der Meßstelle Harlachen um 9% im Jahr 2004 anzusehen.

- c) Die Modellrechnung läßt die Auswirkungen der Schweizer Schwerverkehrsabgabe völlig außer Betracht. Diese Abgabe wird seit 2000 nicht nur für Autobahnen, sondern für alle Straßen in der Schweiz erhoben und lag schon vor 2005 deutlich höher als die heutige deutsche Maut. 2005 und 2008 wurde diese Abgabe um insgesamt 70 % erhöht. Die Fahrtkosten eines Sattelzuges mit 40 t für die Strecke zwischen Schaffhausen und Bregenz haben sich dadurch um bis zu 50 EURO<sup>1</sup> pro Fahrt erhöht, was einem Anstieg der Gesamtfahrtkosten eines solchen Sattelzuges<sup>2</sup> um über 50 % entspricht. Dieser Kostenanstieg ist mit Sicherheit nicht ohne erhebliche Auswirkungen auf die Routenwahl des Güterfernverkehrs im Bodenseeraum geblieben .

Ein schwerwiegendes Indiz für eine Mautflucht zu Lasten der B 31 ist die Entwicklung des ausländischen Kraftverkehrs auf der B 31. In den Jahren 1998, 2003 und 2008 wurden bundesweit Zählungen des ausländischen Güterfernverkehrs (AVZ; Quelle wie oben) auf ausgewählten Autobahnen und Europastraßen durchgeführt. Dabei wurde auch die B 31 erfaßt. Die Ergebnisse für Baden-Württemberg können über die oben angegebene Internet-Adresse des Regierungspräsidiums Tübingen abgerufen werden. Auch diese Informationsquelle wurde in Antwort der Landesregierung nicht genutzt, obwohl die Ergebnisse zum Zeitpunkt der Abfassung der Antwort schon einige Monate zur Verfügung standen.



Aus den vorgenannten amtlichen Datenquellen in Verbindung mit den Verkehrsstatistiken des Statistischen Landesamts ergeben sich für den Zeitraum 2003-2008 folgende Veränderungen des Schwerverkehrs:

<sup>1</sup> Die Modellstudie nimmt eine Signifikanzschwelle für eine Mautflucht von 4 EURO/Fahrt an

<sup>2</sup> Die Spedition Schenker gab 2007 die durchschnittlichen Fahrtkosten eines entsprechenden Fahrzeuge im Fernverkehr mit rund 1 €/ km an.

**Im Durchschnitt aller Bundesstraßen des Landes stieg die Zahl der Schwerlastfahrzeuge um 13 % an, auf der B 31 bei Harlachen hingegen um satte 40 %. Das entspricht 600 Lkw pro Tag; davon trugen 520 ein ausländisches Kennzeichen. Die Zahl der ausländischen Schwerlastfahrzeuge auf der B 31 hat sich damit im genannten Zeitraum verdoppelt, ihr Anteil macht nunmehr über 50% des gesamten Schwerverkehrs aus. Am Grenzübergang Bietingen hat sich das Schwerverkehrsaufkommen sogar verdreifacht.**

Wirtschaftskreise im Bodenseeraum begründen den Anstieg mit dem erheblich über dem Landesdurchschnitt liegenden Wirtschaftswachstum (<http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de>). Diese Annahme ist nicht verifizierbar: Im Zeitraum 1999-2003 stieg das Bruttoinlandsprodukt im Land bzw. im Kreis um 9 bzw. 10 %, während der Schwerverkehr im Durchschnitt aller Bundesstraßen des Landes bzw. auf der B 31 um 1 bzw. 2 % leicht abnahm; im Zeitabschnitt 2004-2008 stieg das Bruttoinlandsprodukt im Land bzw. im Kreis um 14 bzw. 22 %, während der Schwerverkehr im Land bzw. auf der B 31 um 13 bzw. 40 % zunahm.

Nach dem Autobahnmautgesetz kann die Mautpflicht auf einer Bundesstraße eingeführt werden, wenn der Mautausweichverkehr einen Schwellenwert von 150 Lkw/Tag überschreitet. Auf der B 31 sind mindestens rund 400 Lkw/Tag als Mautausweichverkehr anzusehen.

**Es ist daher zu fordern, daß die Landesregierung ihre Stellungnahme unter Berücksichtigung der hier vorgetragenen Daten und Argumente mit der gebotenen Sorgfalt überprüft und, sollte das Ergebnis eine Bemautung der B31 ermöglichen, umgehend die für eine Bemautung erforderlichen Schritte einzuleiten.**

Bleibt zu fragen, wo die Ursachen für die schwerwiegenden Differenzen zwischen den von der Landesregierung angebotenen und den vom RP Tübingen im Internet präsentierten Verkehrszahlen zu suchen sind. Paßt die reale Entwicklung des Verkehrs nicht in das verkehrspolitische Kalkül der Landesregierung, oder fehlt im Verkehrsministerium die fachliche Kompetenz zur Auswertung und Interpretation der Verkehrsstatistiken? Diese Frage stellt sich hier ebenso wie bei einer kritischen Betrachtung der Verkehrszahlen, die der Planung der B 31 neu zu Grunde liegen, oder bei der Lektüre der Denkschrift 2009 des Landesrechnungshofes in Bezug auf die Verkehrsplanungen für Riedlingen.