

„KNAPP VORBEI IST AUCH DANEBEN!“

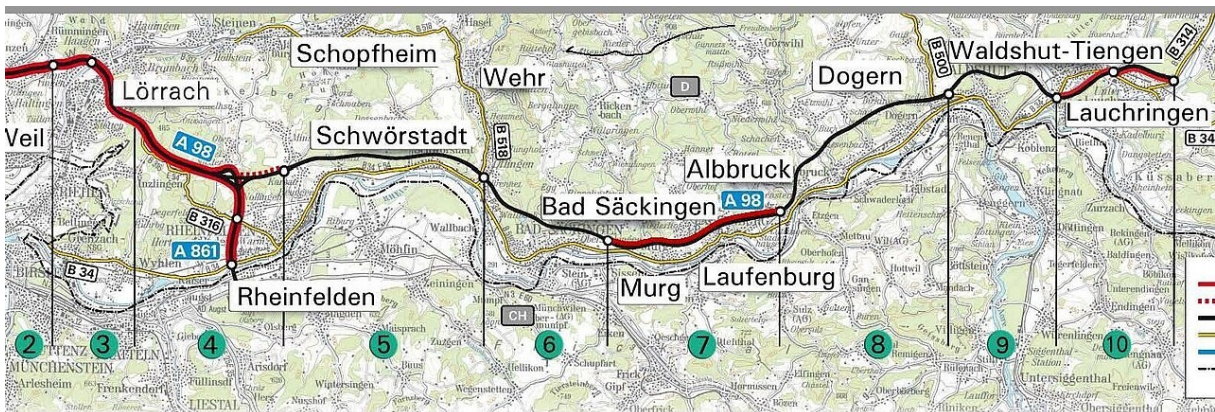
Eine kurze Abhandlung über verworrene Zuständigkeiten sowie missglückte und geheim gehaltene Verkehrsprognosen von Planungsbehörden.*

forum dreisamufer | 22. Februar 2022

* Warnhinweis: Der folgende Text ist absolut polemisch und dient ausschließlich der Stimmungsmache. Er könnte deshalb zur Aufwiegelung labiler Leser gegen staatliche Behörden und ihre Entscheidungen beitragen und wird deshalb vor allem für Jugendliche unter 90 Jahren empfohlen. Die Fakten aber, die stimmen.

Planungsverwirrung am Hochrhein?

Am Hochrhein ist man stinkesauer. Dort plante früher das Regierungspräsidium, jetzt die privatisierte „Die Autobahn GmbH“ des Bundes den Abschnitt 5 der Hochrheinautobahn A98 (Karsau bis Schwörstadt). Von der Gesamtstrecke Rheinfelden bis Waldshut ist der restliche Abschnitt 4 (der Herrschaftsbucktunnel bis Minseln), geplant von der „Die Autobahn GmbH“, seit Dezember 2021 offen. Für die weiteren noch in Planung befindlichen weiter östlichen Abschnitte 6, 8 und 9 (7 ist schon gebaut) wurde von der Autobahn GmbH wiederum die DEGES GmbH beauftragt (DEGES = Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH), so eine Auskunft der DEGES-Pressesprecherin Pia Verheyen am 21.2.2022.



Quelle: Regierungspräsidium Freiburg

Die DEGES ist die ältere Schwester der „Die Autobahn GmbH“ und war ursprünglich nur für die Neuen Bundesländer zuständig. Sie sollte mit der Autobahn GmbH verschmolzen werden. Das Vorhaben war verfassungswidrig. Deshalb hat man's gelassen, um einen folgenreichen Rüffel des Bundesverfassungsgerichts zu vermeiden. Die Privatisierung der Bundesstraßen- und Autobahnplanung, begründet mit der Effektivität konzentrierter Entscheidungsfindung, hat uns also zwei, nur noch zentral vom Bundesverkehrsministerium kontrollierte private GmbHs beschert. Am Hochrhein mischen beide mit. Weil also statt einer regionalen Behörde (Regierungspräsidium) sogar für ein einziges Projekt jetzt gleich zwei privatisierte GmbHs zuständig sind, heißt das Ganze neudeutsch „Fortschritt durch Synergie“.

Für uns Freiburger („Bobbele freu' Dich!“) wurde und wird die Schwarzwaldautobahn geplant und zwar früher auch vom Regierungspräsidium und heute von der jüngeren GmbH, die in bestem Werbesprech „Die Autobahn GmbH“ heißt (wie „Die Mannschaft“). Die Freiburger Autobahn, die, wenn sie mal fertig ist, A860 heißen wird und recht eigentlich aber nur ein 2.000 Meter kurzes Tunnelstück unter der Dreisam werden soll, wird Stadttunnel ge-



nannt und kommt bis jetzt noch recht bescheiden als B31 daher. Die Autobahn GmbH des Bundes wurde einst von Andreas „Andy“ Scheuer liebevoll „Großhirn der deutschen Autobahnen“ genannt. (Den Kalauer mit dem Kleinsthirn der deutschen Verkehrspolitik an dieser Stelle auszulassen, wäre ein echtes Versäumnis.) Beide Projekte sind die teuersten Infrastrukturvorhaben in Südbaden seit Jahrzehnten und in den vordringlichen

Bedarf des Bundesverkehrswegeplans für 2030 aufgenommen, der 2016 beschlossen worden war. Im Bundesverkehrswegeplan hatte man in Preisen von 2014 mit 325,3 Mio. Euro Bau- und Planungskosten für den [Stadttunnel](#) kalkuliert. Für die immerhin fast 41 km lange [A98](#) waren dagegen nur relativ schlappe 882 Mio. Euro taxiert. Aber wir wollen heute mal nicht über's Geld reden und auch nicht, warum immer alles doppelt und dreimal so teuer wird, als anfangs versprochen und auch nicht darüber, warum eigentlich Milchmädchen recht ordentlich rechnen können – im Unterschied zu anderen Buben.

Ist die Verkehrsprognose für die A98 explodiert oder hat BZ eine Ente gedruckt

Am Hochrhein ist man aber gar nicht wegen der sicher ein paar hundert Millionen Euro mehr sauer, sondern wegen ganz anderer Zahlen. Der Badischen Zeitung war zu entnehmen ([online-Ausgabe 17.11.2021](#)) dass nach einem neuen Gutachten bis 2040 für den Abschnitt 5 der A98 (Karsau-Schwörstadt) statt der ursprünglich erwarteten 17.000 Fahrzeuge tatsächlich mit 37.000 Autos und 4.000 LKW im Tagesschnitt zu rechnen sei, zusammen also rund 41.000. Das sei das rund 2,4-Fache der ursprünglich prognostizierten Zahlen. Von „Entsetzen“ und einem „Tag der Ernüchterung“ sprachen Kreisräte und Bürgermeisterinnen. Irgendwie rein menschlich total nachvollziehbar. Jetzt muss die ganze Planung nachgebessert werden. Es wird also alles noch dauern und zwar ziemlich. Wir sind allerdings etwas skeptisch was die BZ-Meldung betrifft. Es könnte sich dabei um eine Hoch-Rhein-Ente handeln. Wenn sich



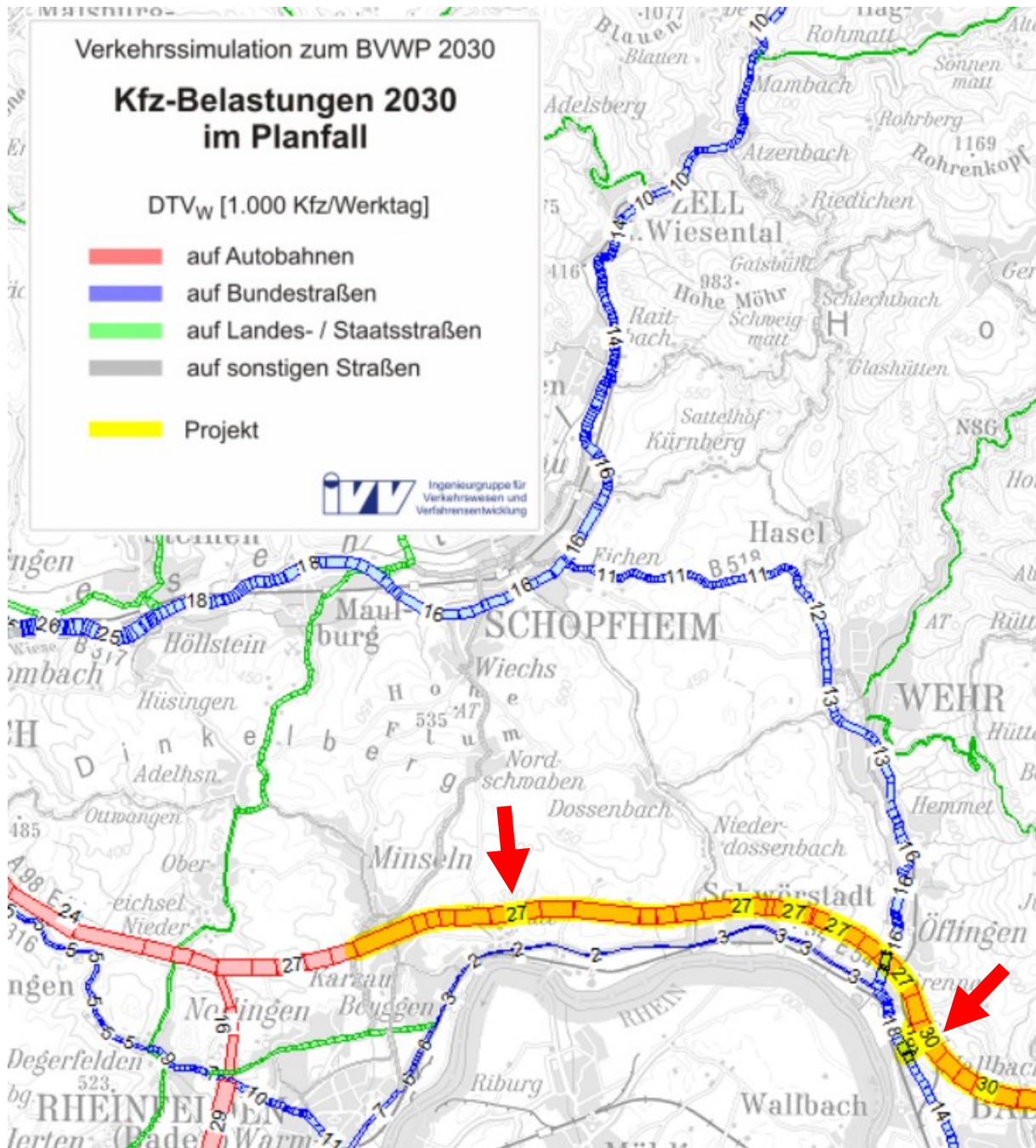
Entsetzte Bürgermeisterin im Angesicht der neuen Verkehrsprognose (Symbolbild)



Fiktionaler Verkehrsplaner bei der Arbeit im Basler Hof

die Verkehrsprognose von 2014 (Antragstellung für die A98 zum Bundesverkehrswegeplan) bis heute, also in rund acht Jahren auf das 2,4-Fache erhöht haben sollte, könnte man sich das eigentlich nur mit Extrem-Dilettantismus im RP erklären. Dass die Planer dort aber bei ihren Prognosen nur mit Kaffeesatz oder der Glaskugel gearbeitet haben könnten, erscheint auch dann wenig wahrscheinlich, wenn man ansonsten solchen Behörden allerhand zutrauen mag. Zutreffender dürfte Folgendes sein: Die 17.000 KFZ entsprechen wohl eher dem Wert, der im Bundesverkehrswegeplan für die A98 im „Bestandsfall“ für 2030 angenommen wurde, also der Prognose des täglichen KFZ-Aufkommens, wenn das Projekt nicht realisiert wird. Für den Planfall, also der Prognose bei Realisierung des Projekts, weist aber der Bundesverkehrswegeplan von 2016 schon für einen

Planungshorizont bis 2030 eine Verkehrsbelastung für den Abschnitt 5 der A98 von 27.000 KFZ aus (siehe unten, Ausschnitt der Abb. 4: Kfz-Durchschnittsbelastungen des DTV Werktags im Planfall 2030 für das Projekt A98-G110-BW Rheinfelden – Tiengen). Dort ist für das Gesamtprojekt bis Waldshut-Tiengen eine mittlere Belastung von 30.000 KFZ prognostiziert und für den Abschnitt 5 (Karsau-Schwörstadt) von 27.000 KFZ. Vielleicht also nur ein



[Ausschnitt aus der Abb. 4: Kfz-Durchschnittsbelastungen des DTV Werktags im Planfall 2030 für das Projekt A98-G110-BW Rheinfelden – Tiengen \(Bundesverkehrswegeplan 2030\)](#)

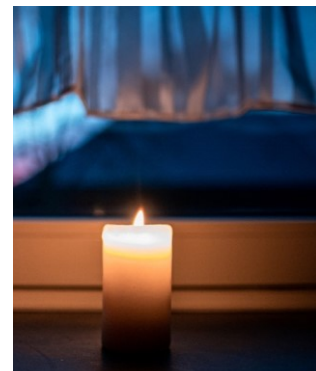
Tippfehler? 17.000 statt 27.000? Man kann nur vermuten. Aber immerhin, auch wenn es jetzt um das Jahr 2040 statt um 2030 geht: 41.000 statt 27.000 ist auch noch eine dicke Nummer: nämlich ein Plus von 52%. Aber ob falsch gerechnet oder nur unklar kommuniziert, so oder so: ein Fiasko für die privatisierten Verkehrsplaner. Vielleicht ist das Ganze auch bloß dem Zuständigkeitswirrwarr geschuldet. Das **Regierungspräsidium** hatte die

Planung für die gesamte Strecke der A98 begonnen. Die **Autobahngesellschaft** hat mit Wirkung zum 1.2.2021 übernommen und verantwortet die Teilstrecken 4 (eröffnet) und 5. Sie hat aber mit den restlichen noch nicht gebauten Teilstrecken 6, 8 und 9 die **DEGES GmbH** beauftragt, die auch das neue Verkehrsgutachten (für die Gesamtstrecke) vergeben hatte, das im November dann aber von der **Autobahn GmbH** vorgestellt wurde. So geht's halt manchmal mit der Synergie („Viele Köche ...“).

Freiburg im Tal der Ahnungslosen?

Von diesem Schreck brutaler Erkenntnis sind wir Freiburger Bobbele bis jetzt verschont geblieben. Es gibt zwar auch für den Stadttunnel eine Verkehrsprognose. Angenehm für uns Normalbürger: Sie wird im Unterschied zum Hoahrhein geheim gehalten und zwar damit wir uns nicht erschrecken. Schon im August 2020 hatten die Regierungspräsidentin Schäfer und Oberbürgermeister Horn aus dem noch vom Regierungspräsidium als damaliger Planungsbehörde für den Stadttunnel in Auftrag gegebenen Gutachten „Verkehrsprognose 2040“ zitiert und gejubelt, dass der Tunnel und der grüne Dreisamboulevard kommen und die Freiburger von ihrem Verkehrsfiasco erlösen werde. Im April 2021 hat dann die Freiburger Außenstelle der „Die Autobahn GmbH“ erneut gegenüber der Presse demonstrativen Optimismus verbreitet, diese Prognose zitiert und angekündigt, dass im Sommer dazu eine Informationsveranstaltung stattfinden werde. Die Prognose ist ja von entscheidender Bedeutung für die weitere Planung und den verkehrstechnischen und städtebaulichen Erfolg oder Misserfolg des Stadttunnels. Deshalb wollte das *forum dreisamufer* zusammen mit zahlreichen anderen Unterzeichnern nicht abwarten und hatte am [9. Juni 2021](#) gestützt auf Auskunftsansprüche nach dem Informationsfreiheitsgesetz die sofortige Veröffentlichung verlangt. Das hat die „Die Autobahn GmbH“ mit dem scheinheiligen Argument, die Prognose sei noch nicht ganz fertig, abgelehnt. Seine Veröffentlichung könne angesichts der „für Laien ohnehin schwer verständlichen und komplexen Materie“ zu Irrtümern und Missverständnissen führen ([siehe dazu: Presseerklärung vom 1.8.2021](#)). Wir erinnern uns: Ähnliches hatte auch

der damalige Innenminister Thomas de Maizière erklärt, nachdem er das Fußballspiel Deutschland – Niederlande am 17.11.2015 in Hannover (wegen einer Terrorwarnung) kurz vor dem Anpfiff abgesagt hatte und das Stadion geräumt worden war. Er wollte zu den Gründen von der Presse befragt nichts sagen. De Maizière damals: Ein Teil der Antworten würde die Bevölkerung verunsichern ([Welt 18.11.2015](#)). Man solle doch einfach mal Vertrauen in ihn, den niedersächsischen Innenminister und die Polizei haben. Wir erinnern uns: Danach war die gesamte Bevölkerung schlagartig total beruhigt und zwar sowas von und viele haben spontan für alle Innenminister des Landes voller Vertrauen brennende Kerzen in die Fenster gestellt. Bei dieser Art quasi-mütterlicher Fürsorge für unser seelisches Gleichgewicht ist es auch bei unseren A860-Verkehrsplanern bis heute geblieben. Die Verkehrsprognose wurde nicht, wie vollmundig angekündigt, im Herbst vorgestellt und wurde es bis heute nicht. Angeblich kennen auch die städtischen Behörden sie nicht. Wenn Sie demnächst in meinem Wohnzimmerfenster eine Kerze ihr mildes Flackerlicht auf die B31 werfen sehen, dann wissen Sie warum: „Was ich nicht weiß, das macht mich nicht heiß“, reimte schon [Johann Wolfgang von Goethe](#).



Aktion „Eine Kerze für Thomas“ (Nov. 2015)

Kann man ganz ohne Verkehrsgutachter Prognosen wagen?

Goethe hatte tatsächlich ungekürzt gereimt: „Was ich nicht weiß, macht mich nicht heiß. Und was ich weiß, machte mich heiß. Wenn ich nicht wüsste, wie's werden müsste.“ So genau wissen wir es leider auch nicht, aber wir würden es gerne wissen, wenigstens so ungefähr. Wir haben keine Modelle zur Simulation von Verkehrsströmen der Zukunft, sondern nur die Zahlen der veröffentlichten Verkehrsstatistik, den segensreichen Dreisatz und hoffentlich ein wenig von dem, was man gesunden Menschenverstand nennt. Wir hatten bereits vor rund einem Jahr versucht, die damals vorliegenden Daten der Verkehrsstatistik zu bewerten, um ganz ohne Kaffeesatz und Glaskugel einen Blick in die nähere Zukunft zu werfen. Jetzt liegen die Ergebnisse der Verkehrszählung der [Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg \(SVZ\)](#) für Dezember 2021 und damit die Jahresergebnisse 2021 vor. Die methodischen Probleme bleiben. Die Zählstelle der Straßenverkehrszentrale erfasst nur die Verkehre im Osttunnel. Nicht berücksichtigt werden können dort naturgemäß, weil oben geblieben, die Fahrzeuge, die das Dreisamufer auf der B31 durchqueren aber von der Schwarzwaldstraße aus einfahren oder dort, ohne den Osttunnel zu nutzen, ausfahren. Diese Zahlen für den Gesamtverkehr liegen nur bis 2017/2018 vor. Man darf nach den Ergebnissen bis 2018 schätzen, dass die Gesamtzahlen rund 67% über den von der Straßenverkehrszentrale erfassten Daten liegen ([vgl. Neuere Ergebnisse der Verkehrsstatistik, forum dreisamufer, 12. März 2021](#)). Wenn also im Osttunnel 2021 knapp 31.000 KFZ gezählt wurden, dürfte diese Zahl, bezogen auf den Gesamtquerschnitt, heute bei über 51.000 liegen.

Überproportionaler Anstieg des Güterverkehrs nach dem Pandemieeinbruch 2020

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) nach Fahrzeugarten (Freiburg-Osttunnel)						
Jahr	KFZ gesamt	PKW	Sattelzüge	LKW	Lieferwagen (<3,5 t)	Güter- verkehr
2009	33.769	28.605	1.075	1.331	2.291	4.697
2010	33.499	28.278	1.122	1.329	2.328	4.779
2011	35.438	29.702	1.303	1.430	2.500	5.233
2012	34.745	29.028	1.309	1.370	2.547	5.226
2013	33.860	28.227	1.294	1.307	2.534	5.135
2014	33.939	28.271	1.367	1.171	2.606	5.144
2015	34.502	27.851	1.372	1.308	2.647	5.327
2016	35.400	28.963	1.526	1.336	2.684	5.546
2017	35.691	29.270	1.616	1.351	2.961	5.928
2018	36.145	29.101	1.728	1.273	3.282	6.283
2019	35.217	28.427	1.745	1.226	3.332	6.303
2020	30.295	24.066	1.629	1.152	3.103	5.884
2021	30.864	24.386	1.652	1.143	3.369	6.164
Veränderung 2019-2021	-4.353	-4.041	-93	-83	37	-139
Veränderung in Prozent	-12,4%	-14,2%	-5,3%	-6,8%	+1,1%	-2,2%

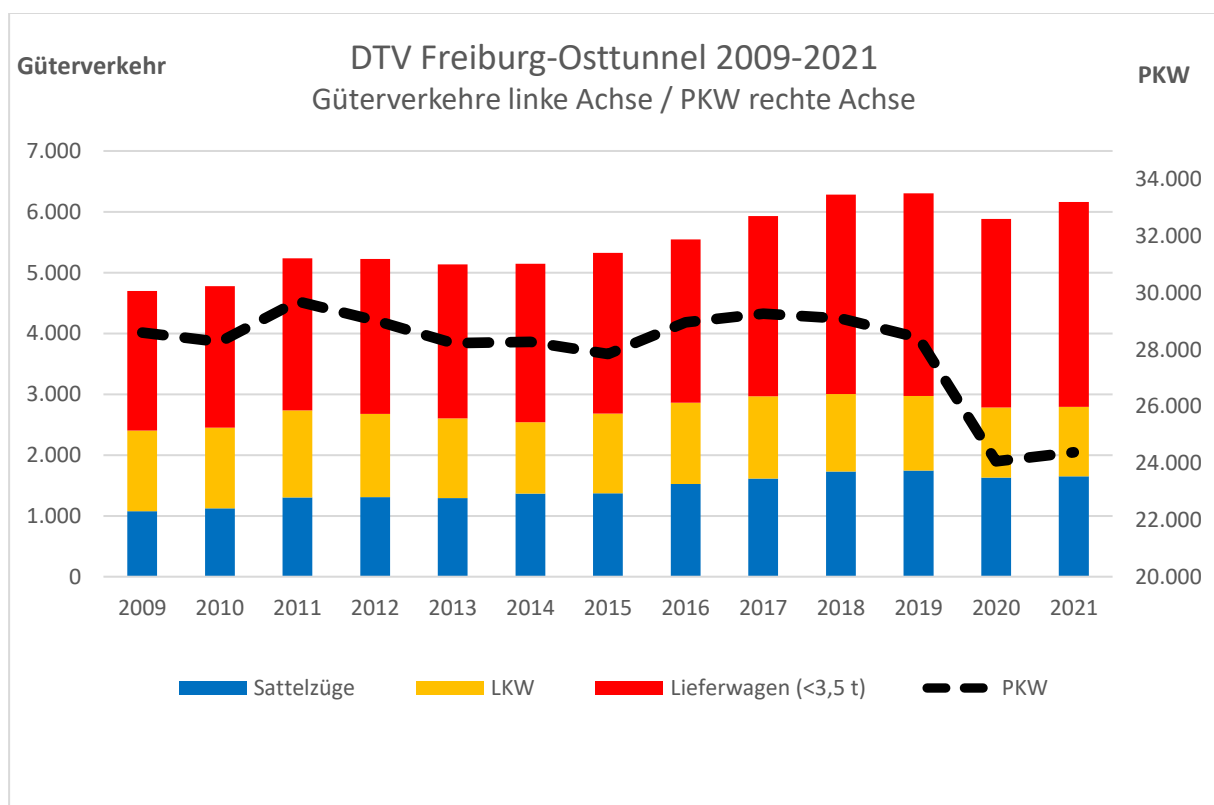
Bereits seit 2015 stagnierte tagesdurchschnittlich die Gesamtzahl aller KFZ bei um die 35.000 Fahrzeuge, um mit Beginn der Pandemie von 2019 bis 2021 um rund 12,4% einzu-



[Geliefert \(Bjarne Mädel\)](#)

brechen. Die Zahl der PKW ist noch deutlicher um über 14% gesunken, während der Güterverkehr nur um 2,2% abgenommen hat. Pandemiegegner sind „Amazon & Co“ (Lieferwagen unter 3,5t), die sogar zugelegt haben. Im Verlauf 2021 sind weitere Steigerungen bei diesem Fahrzeugtyp deutlich erkennbar. So lag der Mittelwert der DTV für diese Transporter im ersten Halbjahr 2021 noch bei 3.190 Fahrzeugen, in der zweiten Jahreshälfte aber schon bei

3.546, eine sagenhafte Zunahme um 11% nur in einem halben Jahr. Gemessen am Gütertransport scheint also die Pandemie überwunden. Und: der jahrelange Trend der Zuwächse beim Güterverkehr bleibt. „Dank“ der überproportionalen Zuwächse beim leichten Lieferverkehr liegen die Zahlen des Güterverkehrs nur noch minimal unter dem Vor-Pandemiejahr 2019. Umgekehrt im Personenverkehr. Die jahrelange Stagnation bei den PKW kippte mit der Pandemie in einen Rückgang um rund 15% (2019/2020), der bis 2021 nur unwesentlich ausgeglichen wurde. Vielleicht nicht nur vorübergehende Effekte von Home-Office und mobiler Telearbeit in einer Stadt, die stark von Uni und Uniklinik, staatlichen und kirchlichen Behörden und Dienstleistungsgewerbe geprägt ist? Vielleicht aber auch die Entdeckung der relativen Bequemlichkeit des Fahrrads und des öffentlichen Nahverkehrs im Unterschied zur (teuren) Parkplatzsuche?



Bei der Grafik bitte unbedingt die unterschiedlichen Skalen für den Güterverkehr (links) und den Personenverkehr (rechts) und die unterschiedlichen Maßstäbe beachten.

Es spricht alles dafür: Nach der Pandemie wird der Personenverkehr vermutlich ohne große Steigerungen weiter auf einem Niveau von etwa 2019 stagnieren. Der Güterverkehr dagegen wird, wenn die Konjunktur weiter anzieht und vor allem, wenn nichts dagegen unternommen wird, leider weiter wachsen. Und dagegen dürften noch nicht einmal Kerzen im Münster Unserer Lieben Frau helfen.

Freiburg, den 22.02.2022

Kurt Höllwarth