



Immer wieder lästig: Autofahrer verbringen pro Jahr mehrere Stunden im Stau – hier auf dem nördlichen Berliner Ring (A10) in Höhe Dreieck Barnim. FOTO: DPA

Wenn alles steht

Bremer Autofahrer verbringen mehr als einen Tag pro Jahr im Stau – sind damit aber noch gut dran

VON CHRISTOPH DRIESSEN

UND JÜRGEN BEERMANN

Bremen·Köln. In deutschen Großstädten sitzen die Autofahrer immer länger im Stau. In fast allen Metropolen hat sich die Lage nach einer Studie des Verkehrsdatenanbieters Inrix verschlechtert. Autofahrer im Ballungsraum Bremen sind dabei vergleichsweise gut dran. Sie mussten im Jahr 2014 durchschnittlich 25 Stunden in Staus verbringen. Das sind gegenüber 2013 drei Stunden mehr, im Vergleich zu anderen Ballungsräumen in Deutschland allerdings immer noch wenig. Unter 22 untersuchten Städten belegt Bremen Platz 19.

Neue deutsche Stauhauptstadt ist Köln. Die Domstadt hat der Studie zufolge erstmals seit Jahren Stuttgart an der Spitze abgelöst. In Köln mussten Autofahrer durchschnittlich 65 Stunden in Staus verbringen, was einer Zunahme gegenüber 2013 von neun Stunden entspricht. Stuttgart legte im gleichen Zeitraum von 60 auf 64 Stunden zu. Auf den weiteren Plätzen folgen Karlsruhe (63) und Düsseldorf (53). Mit 20 Stunden vergleichsweise wenig Zeit verlieren die Verkehrsteilnehmer in Augsburg.

Insgesamt verbrachten Autofahrer 2014 in Deutschland durchschnittlich 39 Stunden im Stau, das sind vier Stunden mehr als im Jahr zuvor. Ebenso wie in Bremen hat in 16 weiteren deutschen Ballungsräumen 2014 die Staudauer im Vergleich zu 2013 zugenommen. Hauptgründe dafür waren der Studie zufolge die starke Wirtschaft, das Bevölkerungswachstum und die zunehmende Urbanisierung. Zudem sei Deutschland als Transitland nach wie vor attraktiv.

Der Stauforscher Michael Schreckenber von der Universität Duisburg-Essen kennt noch einen Grund:

Die deutsche Infrastruktur, die überwiegend aus der Nachkriegszeit datiert, ist marode. Und zwar nicht nur die Straßen, Brücken und Tunnel selbst, sondern beispielsweise auch die darunter liegenden Kanäle und Rohrleitungen. „Es muss viel saniert werden, das haben wir überall.“ Schreckenbergs Prophezeit: „Wir werden da immer mehr Sperrungen haben, das geht weiter.“

Köln, eine schnell wachsende Stadt mit täglich 300 000 Einpendlern, ist dafür ein gutes Beispiel: Weil die auffällige Leverkusener Rheinbrücke für schwere Fahrzeuge gesperrt werden musste, verstopft der Lastwagenverkehr nun die innerstädtischen Brücken. „Auf den Autobahnen rund um Köln hat sich die Situation dadurch deutlich zugespitzt“, sagt Klaus Harzendorf vom Kölner Amt für Straßen- und Verkehrstechnik.

Dazu kommt: Die heutigen Anforderungen etwa an einen neuen Tunnel sind viel höher als früher. Deswegen können sich die Bauarbeiten schon mal hinziehen. Gleichzeitig wird es auf den Straßen immer voller. Der Pkw-Verkehr stagniert zwar oder nimmt sogar etwas ab, wobei die derzeit niedrigen Benzinpreise diesem Trend entgegenwirken. „Was aber drastisch zunimmt, ist der Lkw-Verkehr“, betont Schreckenberg. „Der Antwerpener Hafen expandiert zum Beispiel extrem, ebenso Rotterdam. Antwerpen wird eine Zunahme von 50 Prozent im Güterverkehr haben. Dieser Zuwachs wird komplett von der Straße aufgefangen.“

Vom Güterverkehr ist auch der Ballungsraum Hamburg stark betroffen. Die Verkehrsteilnehmer verbrachten hier durchschnittlich 48 Stunden im Stau. Damit blieb der Wert gegenüber 2013 zwar unverändert, ist aber immer noch so hoch, dass Hamburg in der deutschen Rangliste zusammen mit München Platz fünf belegt – noch vor Bonn und dem Ruhrgebiet (je 42). Besser haben es die Verkehrsteilnehmer in Hannover. Sie stehen 35 Stunden pro Jahr (eine Stunde mehr als 2013) im Stau, womit die niedersächsische Landeshauptstadt in der Inrix-Studie auf Platz 13 rangiert.

Insgesamt stimmt die Entwicklung laut Michael Schreckenberg nicht gerade hoffnungsvoll. Man könne natürlich auf die nächste Wirtschaftskrise hoffen – in der letzten ging der Lkw-Verkehr um elf Prozent zurück. Aber das sei wohl auch nicht die Lösung. Der Stauforscher meint, dass man mehr sanieren statt aufwändig neubauen solle: „Aber kein Verkehrsminister saniert gern, damit kann man nicht glänzen.“ Außerdem fordert er, dass auf Baustellen Tag und Nacht und auch am Wochenende gearbeitet werden muss: „Man kann viele Dinge wesentlich schneller machen.“

Im europaweiten Ländervergleich liegt Deutschland mit 39 Stunden auf dem dritten Platz hinter Belgien mit 51 und den Niederlanden mit 41 Stunden. Lediglich fünf Stunden sind es dagegen in Ungarn. Einsamer Spitzenreiter im europäischen Städtevergleich ist London mit einem Plus von 14 auf 96 Stunden. Es folgt Brüssel mit 74 Stunden. In der belgischen Hauptstadt verringerte sich die Zahl der im Stau verschwendeten Zeit jedoch deutlich um neun Stunden. Kommentar Seite 2

■ Das Unternehmen Inrix aus den USA wertet nach eigenen Angaben für seine Stau-Studie jedes Jahr mehrere Milliarden Daten aus. Wichtig seien Echtzeit-Daten zum Beispiel aus Taxis, Lastwagen oder normalen Personenkraftwagen, die mit GPS ausgerüstet sind. Mehr als eine Million Kilometer Straßen in Europa fließen demnach in die Auswertung ein. Um herauszufinden, wie viele Stunden Autofahrer beim täglichen Pendeln im Jahr im Stau verbringen, vergleicht Inrix die Fahrzeiten, die bei normal fließendem Verkehr nötig wären mit den tatsächlichen Fahrtzeiten. Dabei wird angenommen, dass ein Pendler im Jahr insgesamt 440 Fahrten zurücklegt – und zwar von Montag bis Freitag zwischen 6 Uhr und 10 Uhr am Morgen sowie 15 Uhr und 19 Uhr am Nachmittag.