

## 23.10.2016 Der Stau, das sind immer die anderen

Mit einer Solidarität heischenden Botschaft begrüßt uns der Chefredakteur von **ams** in seinem Editorial:

### **"So drangsaliert der Staat uns Autofahrer!"**

Im Blatt selbst dann ein Artikel mit der reißerischen Überschrift "Die Staurepublik", verbunden mit der Schuldzuweisung:

### **"Schuld daran ist in den meisten Fällen die schlechte Planung von Baustellen."**

Diese und ähnlich plakative Aussagen basieren auf einer simplen, linearen Ursache-Wirkungskette. Die Wirklichkeit ist aber um ein mehrfaches komplexer, als es sich bei einer Vorbeifahrt an einer Baustelle ohne sichtbare Aktivitäten darstellt. Der Autokritiker möchte deshalb ein paar Gedanken zur Diskussion stellen.

"Jeder ist seines Unglückes Schmied." Soll heißen, jeder hat es bis zu einem gewissen Grad selbst in der Hand, wie weit entfernt vom Arbeitsplatz er wohnen möchte. Je höher die Wohnqualität, desto länger der Weg zur Arbeit. Es gibt halt nichts umsonst.

Da ist auch noch der öffentliche Personennahverkehr. Er ist zwar oft mit erheblichen Nachteilen in Zeit und Bequemlichkeit verbunden. Aber man kann lesen, surfen, Mails checken, telefonieren usw. Also alles das, was man im Auto nur unter größter Gefahr für sich und die Umgebung bewerkstelligen kann. Das ist der Vorteil des automatisierten Fahrens von U- und S-Bahnen. Auch wenn der Automat immer noch ein Mensch ist (zum Glück).

Was glauben die Automobilzeitschriften, wo die vielen Neuwagen sich aufhalten? In den Tiefgaragen? Sie wollen auf die Straßen, auf die bereits überfüllten. Auf Seite drei jubeln die Journalisten noch über gute Verkaufszahlen, wenige Seiten weiter jammern sie über Staus.

In welchem Land leben wir? In einer Bürokratur. Das bedeutet, dass für alle Bauvorhaben Regeln gelten, deren Planung, Einhaltung und Überprüfung mehr Aufwand erfordert als das eigentliche Projekt. Jeder einzelne Arbeitsschritt muss penibel abgesichert und dokumentiert sein, um etwaigen Klagen Geschädigter zuvorzukommen. In diesen Disziplinen ist Deutschland Vizeweltmeister (Weltmeister sind die USA). Schneller geht es z.B. in China (per ordre de mufti) oder in der Türkei oder in Bangladesch (per Korruption). Wir wollen aber weder das Eine noch das Andere. (Zum Thema Bürokratie empfehlen wir das Buch von David Graeber "Bürokratie: Die Utopie der Regeln") Leider sind wir mittlerweile an einem Punkt angelangt, der von Selbsthemmung nicht mehr weit entfernt ist: siehe BER, Elbphilharmonie und Stuttgart 21.

Das Einkaufsverhalten ist inzwischen stark automobillastig. Zentrumsnahe Läden sterben aus, große Supermärkte mit riesigen Parkplätzen auf der grünen Wiese entstehen. Damit zwingt man die Leute ins Automobil. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen.

Gleiches gilt für die Freizeit. Wenn man auf den Straßen der Umgebung nicht mehr gefahrlos Radfahren kann, schnallt man sich halt die Räder ans Auto und fährt irgendwohin, wo man vom Autoverkehr unbehelligt ist, und nicht nur Maisfelder den Straßenrand säumen.

Sind unsere Straßen reparaturbedürftig oder nicht? Berichten zufolge befinden sie sich in einem beklagenswerten Zustand. Wir müssen doch froh sein, wenn etwas zur Erhaltung geschieht, und nicht nur neue Straßen gebaut werden. (Negativbeispiel auch hier: USA)

Wer schädigt die Straßen hauptsächlich? Ein einziger LKW setzt den Straßen stärker zu als Tausende von PKWs. Ebenso wie Materialien besitzen Fahrbahnen eine Dauerfestigkeits-Grenzlinie. PKWs bleiben darunter, LKWs liegen darüber, mehr oder weniger weit, je nach Qualität der Straße und der transportierten Last. Der LKW-Verkehr nahm in den letzten Jahren exponentiell zu, vermutlich der Hauptgrund für den desolaten Zustand von Straßen und Brücken.

Experten zufolge wird der Gütertransport weiter zunehmen, und er wird sich immer mehr in die Orte hinein ausbreiten. Verursacher dieses Wachstums sind Amazon und Co., und die Kommunalpolitiker, die sich mit Logistic-Centern an den unmöglichsten Stellen gegenseitig übertrumpfen.

Wird ein Nadelöhr beseitigt, kommt es an anderer Stelle zu noch größeren Behinderungen. Dahinter verbirgt sich ein Naturgesetz. Es besagt, dass sich der Autofahrer nicht an den gefahrenen Kilometern orientiert, sondern an der Verweildauer im Fahrzeug. Für Pendler liegt diese in der Gegend von 1 Stunde (einfach). Verkürzt sich die Fahrzeit aufgrund von Autobahnen, Umgehungsstrecken, Tunneln usw., ermutigt das die Fahrer zu noch größeren Entfernungen, was dann den Stau an anderer Stelle bewirkt. Nicht selten dauert die Fahrt dann länger als vorher.

Werden die vernetzten Systeme die Staugefahr verringern? Wer sich schon einmal von seinem Navisystem verleiten ließ, einen Stau zu umfahren, wird sich hüten, dies ein zweites Mal zu tun. Da mögen die Systeme so "intelligent" sein wie sie wollen und auch in Echtzeit reale Verhältnisse widerspiegeln. Sie können immer noch nicht die anderen unliebsamen Verkehrsteilnehmer von der Straße beamen.

Besteht die Gefahr, dass die Staus noch weiter zunehmen? Ganz sicher, wenn nicht eine Wirtschaftskrise dazwischenkommt. Noch ist das Automobil ein Wachstumsmarkt. Dazu kommt, dass die Lebensdauer der Fahrzeuge steigt. Ganz wichtig auch, der Aufenthalt im Fahrzeug wird durch Internet und Multimedia in Produktivzeiten umgewandelt, d.h., dass auch eine Verweildauer von eineinhalb bis zwei Stunden dann noch akzeptabel ist. Der völlige Durchbruch kommt aber erst mit dem autonomen Fahren. Dann kann man bereits im Fahrzeug seiner Bürotätigkeit nachgehen, Mails checken und beantworten, Nachrichten abrufen, Filme anschauen, die man im Fernsehen verpasst hat, oder einfach ein Schläfchen halten, weil es wieder einmal spät wurde gestern Nacht..

Noch haben wir keine Zustände wie beispielsweise in Tokio oder Peking. Was können wir tun, um dies zu verhindern?

- Bessere Planung? Dagegen spricht die Erfahrung mit am Reißbrett geplanten Städten.
- Maut in der Innenstadt? Das diskriminiert den Teil der Bevölkerung, der sich das Wohnen in der teuren Lage nicht leisten kann und auf das Auto angewiesen ist.
- Elektrofahrzeuge? Wie ein Wechsel des Antriebssystems zu weniger Verkehr führen soll, hat sich dem Autokritiker noch nicht erschlossen.
- Verbesserung des ÖPNV? Eine Beschleunigung nach Schweizer-System würde schon helfen. Die Erhöhung der Taktfrequenzen und Erweiterung des Netzes wäre für viele ein Grund zum Umdenken und Umsteigen.
- Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene? Davon träumen die Grünen und sonstige Umweltschützer. Das realistische Potential liegt aber knapp oberhalb der Nachweisgrenze, mit der Betonung auf "knapp".
- Mehr Radwege? Eine spürbare Entlastung des Straßenverkehrs ist dadurch nicht zu erwarten, schon gar nicht im Winterhalbjahr.

- Privatisierung von Straßenzügen und Netzen? Dieser Schuss geht ganz bestimmt nach hinten los, wie die Erfahrung aus England mit der dortigen Eisenbahn lehrt.
- Schließung von Straßen und Umwandlung in verkehrsberuhigte Zonen? Also das Gegenteil dessen, was üblicherweise als Allheilmittel herhalten muss. Eine höchst unpopuläre Maßnahme. Sie mag vielleicht am Anfang wehtun, und es braucht sicherlich geraume Zeit, bis der gewünschte Effekt eintritt.

Fazit:

Betrachtet man die Zustände in Los Angeles, London, Mexico-City und anderswo, können wir in Deutschland mit dem Straßenverkehr ganz zufrieden sein. **auto motor und sport** ist das ganz und gar nicht. Sie sind der Meinung, durch bessere Planung das Stauprobblem in den Griff zu kriegen. Davor kann man nur warnen. Es gilt:

**"Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten."**

Und noch eine Bemerkung zu der Aussage, dass allein durch Autobahnstaus ein volkswirtschaftlicher Schaden von 28 Milliarden Euro entstünde. Das ist blanker Unsinn. Da könnte man den Autoverkehr gleich ganz verbieten, denn dadurch entsteht insgesamt ein noch viel größerer Schaden. Oder das Spaziergehen, das Biertrinken und andere Freizeitaktivitäten. Solange es jeder selbst in der Hand hat, wie lange er im Auto sitzt, entsteht überhaupt kein Schaden. Im Gegenteil. Auch im Stau wird Kraftstoff abgefackelt, und gar nicht so wenig. Man kann verbal Dampf ablassen, was der seelischen Gesundheit gut tut. Oder man kann seinen Gedanken nachhängen, gefahrlos ein Hörbuch anhören und Entspannungsübungen durchführen.

Hätte man von **ams**, dem Sprachrohr von Autoindustrie und Autolobby eine differenziertere Betrachtung der Stauproblematik erwarten können? Nein, denn sogar die SZ berichtet im gleichen Jargon über die Staus in der Landeshauptstadt Bayerns. So schnell wird sich also der Common Sense über den Stau nicht ändern. Der Common Sense, der da lautet: Der Stau, das sind immer die Anderen.

**23.10.2016 Jacob Jacobson**