

Staubilanz 2020

Staus auf deutschen Autobahnen in Zeiten von Corona

Auch die Stausituation auf den Autobahnen stand im Jahr 2020 ganz im Zeichen der Corona-Pandemie.

Im Jahr 2020 registrierte der ADAC rund **513.500** (2019: 708.500) **Staus** („Stau“ und „stauender Verkehr“) auf deutschen Autobahnen. Die Dauer der Verkehrsstörungen summierte sich bundesweit auf insgesamt rund **256.000** (2019: 521.000) **Stunden**.

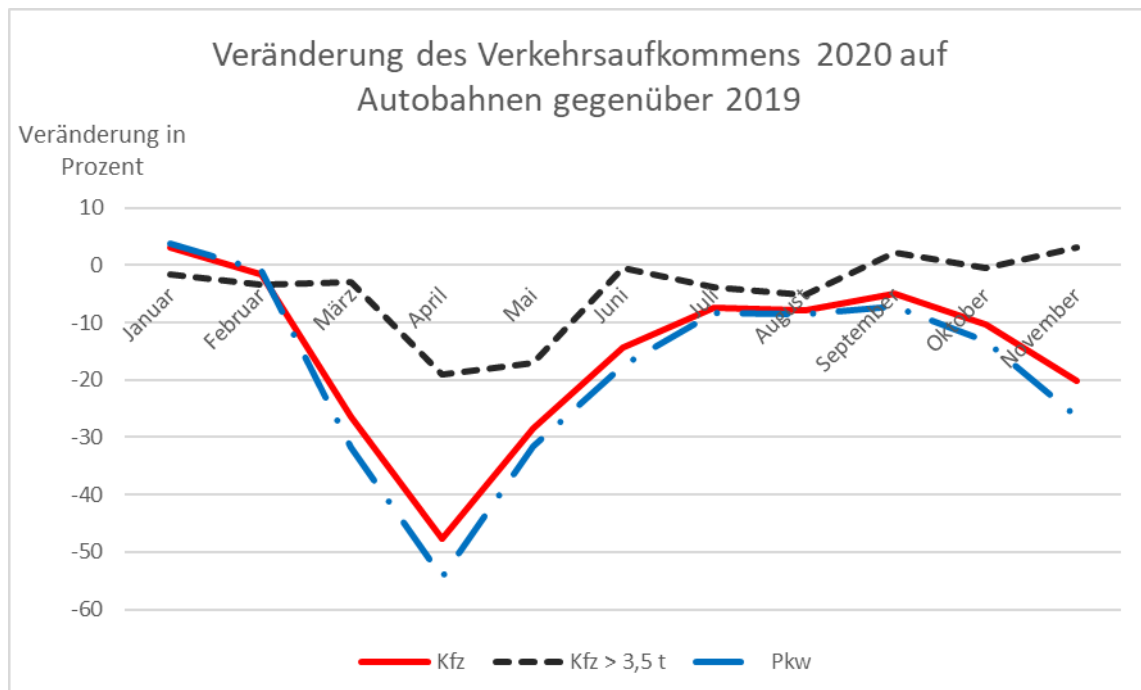
Die gemeldeten Staulängen ergaben eine Gesamtlänge von etwa **679.000** (2019: 1.423.000) **Kilometern**.

Im Vergleich zu 2019 nahm die Anzahl der Staumeldungen bundesweit um insgesamt rund 28 Prozent ab. Die Gesamtdauer der Störungen (-51 Prozent) und die Staukilometer (-52 Prozent) halbierten sich sogar in etwa.

Somit gab es 2020 zum einen deutlich weniger Staus als im Vorjahr, zum anderen waren diese im Schnitt auch kürzer (Länge und Dauer).

Fahrleistung und Verkehrsaufkommen

Die Kfz-Fahrleistung auf den Autobahnen hat im Jahr 2020 infolge der Corona-Pandemie gegenüber dem Vorjahr deutlich abgenommen, insgesamt voraussichtlich um etwa 12,4 Prozent¹.



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen; Eigene Darstellung

¹ Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Voraussichtliche Entwicklung von Unfallzahlen und Jahresfahrleistungen in Deutschland – Ergebnisse 2020, Dezember 2020

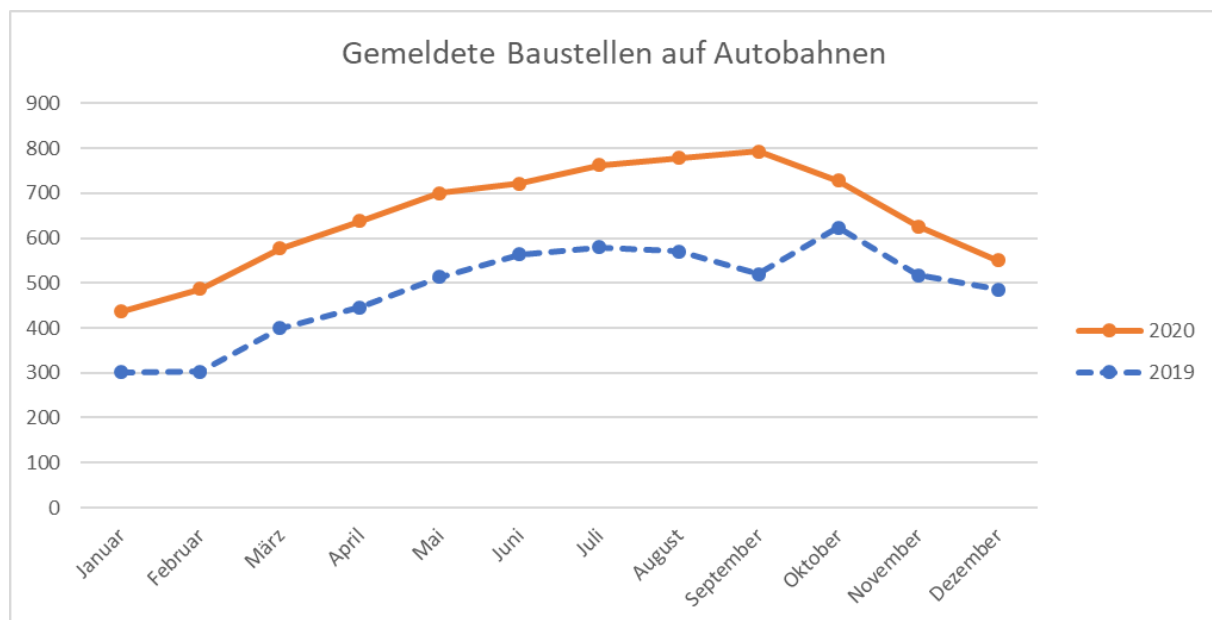
Während die Kfz-Verkehrsmenge auf den Autobahnen zu Jahresanfang noch auf Vorjahresniveau lag, brach sie mit dem Lock-Down Mitte März 2020 deutlich ein. Insgesamt lag das Kfz-Aufkommen im März 2020 um etwas mehr als ein Viertel unter dem Vorjahreswert. Im April sank das Kfz-Aufkommen sogar um fast 50 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat. Ab Mai 2020 (-28 Prozent gegenüber Mai 2019) stieg das Verkehrsaufkommen wieder und lag im Juli und August um 7 bis 8 Prozent unter dem Vorjahresniveau, im September waren es nur mehr 5 Prozent. Im Oktober 2020 lag das Kfz-Aufkommen auf den Autobahnen insgesamt um etwa 10 Prozent niedriger als im Vorjahresmonat und ist mit den verschärften Corona-Regeln im November 2020 weiter gesunken (-20 Prozent gegenüber November 2019). Die Zahlen für Dezember 2020 werden voraussichtlich erst Ende Februar 2021 veröffentlicht werden.

Im Jahresverlauf brach infolge der Corona-Pandemie bzw. der Regelungen zu deren Eindämmung in erster Linie das Pkw-Aufkommen (sowie Bus und Motorräder) deutlich ein, während der Kfz-Verkehr über 3,5 Tonnen (Lkw und Sattelzüge) deutlich weniger sank. Das Lkw-Verkehrsaufkommen lag in den Monaten September bis November 2020 in etwa auf Vorjahresniveau.

Der Einbruch des Pkw-Verkehrs auf den Autobahnen lag vor allem darin begründet, dass insbesondere die Anzahl der Fahrten zur Arbeit sowie Dienstreisen deutlich abgenommen haben, obwohl viele Nutzer von Bus und Bahn zu Pandemie-Zeiten aufs Auto umgestiegen sind. Auch die Reise- und Ausflugstätigkeit brach im Frühjahr deutlich ein und machte sich insbesondere im Oster- und Pfingstreiseverkehr bemerkbar. Auch der Reiseverkehr zu den Herbstferien und zur Weihnachtszeit war deutlich geringer als im Vorjahr.

Baustellen

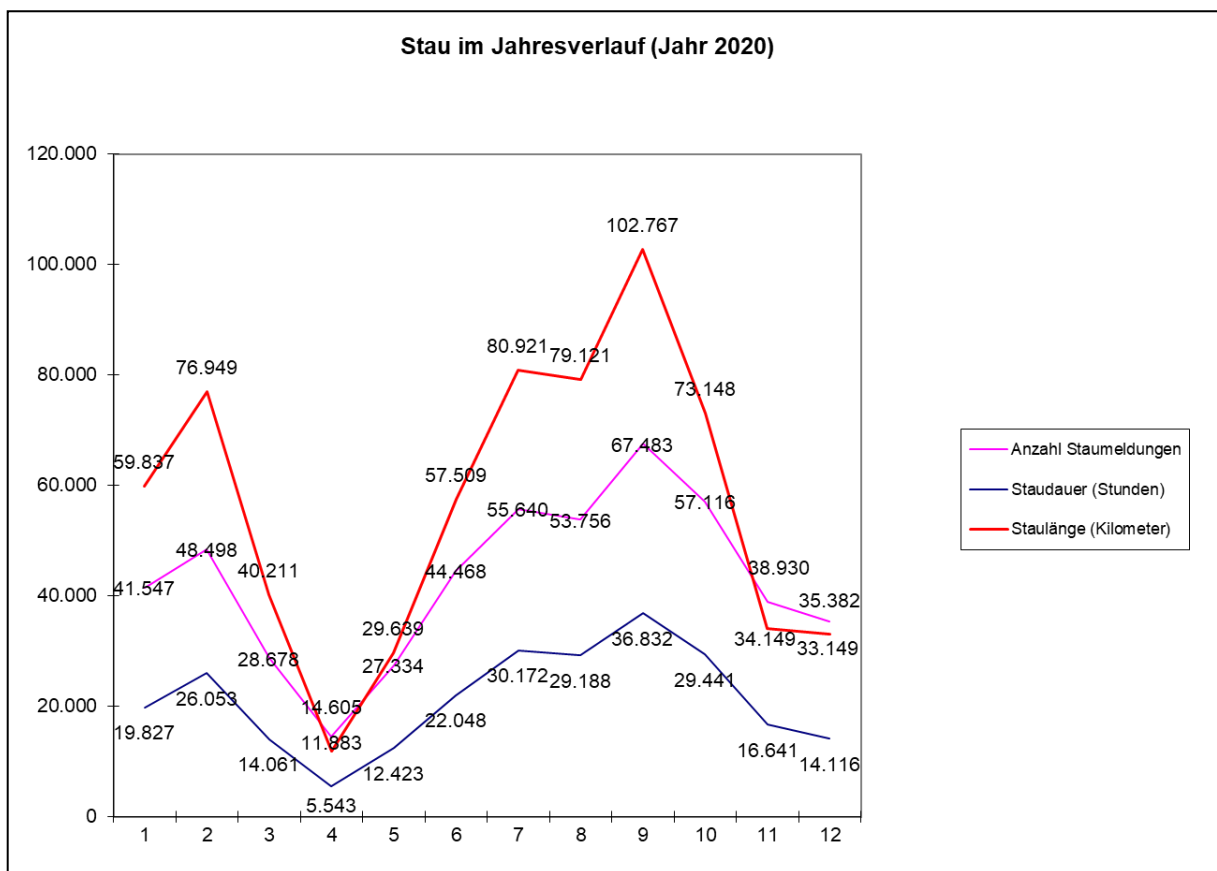
Die Zahl der gemeldeten Autobahn-Baustellen, die 2020 zeitgleich bestanden, lag bundesweit deutlich über dem Vorjahresniveau, im Mittel in der Größenordnung von rund 30%. Im August und September gab es laut Baustellen-Meldungen bis zu etwa 800 zeitgleich eingerichtete Baustellen auf den Autobahnen.



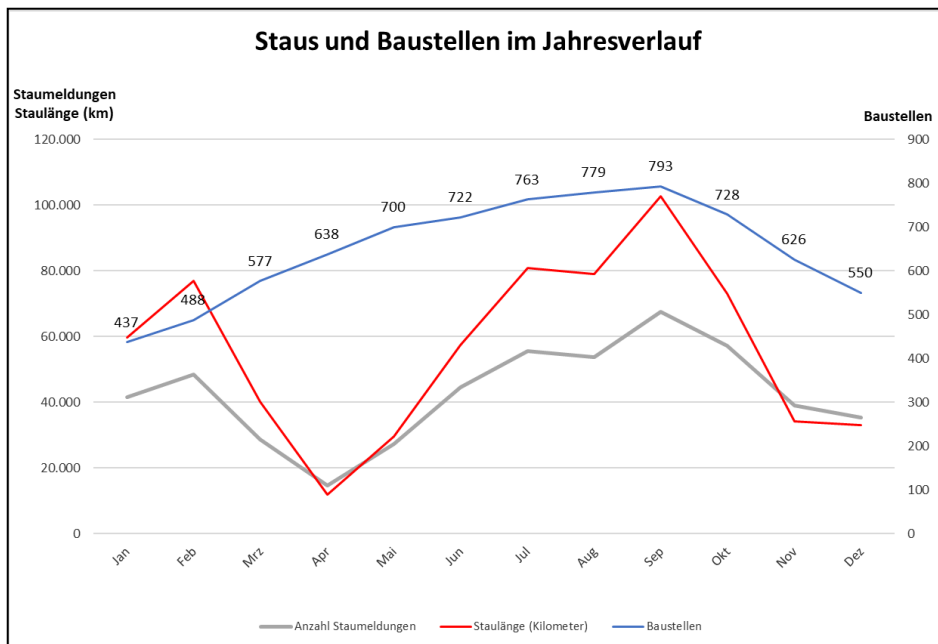
Stausituation und Baustellen im Jahresverlauf

Im Verlauf des Jahres 2020 gab es mit dem Lock-Down Mitte März deutliche Stau-Rückgänge zu verzeichnen. So hatte sich im März 2020 das Stauaufkommen gegenüber Februar 2020 nahezu halbiert. Im April lagen die registrierten Staukilometer nochmals um etwa 70 Prozent unter dem Wert des Vormonats. Insgesamt war im April 2020 das geringste Stauaufkommen des Jahres zu verzeichnen. Bundesweit waren es nur mehr rund 15.000 Staumeldungen, die Staulänge lag bei insgesamt rund 12.000 km.

Mit den Corona-Lockerungen nahm das Verkehrsaufkommen und in der Folge auch das Staugeschehen wieder zu. Der staureichste Monat war 2020 der September mit rund 67.500 Staumeldungen und in Summe rund 103.000 Staukilometern. Im Oktober sank mit sinkendem Verkehrsaufkommen auch das Stauaufkommen (rund 73.000 Staukilometer) wieder. Mit den verschärften Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie ab November 2020 reduzierten sich auch die Staus auf den Autobahnen wieder deutlich. Im November und Dezember gab es nur mehr rund 34.000 bzw. 33.000 Staukilometer.



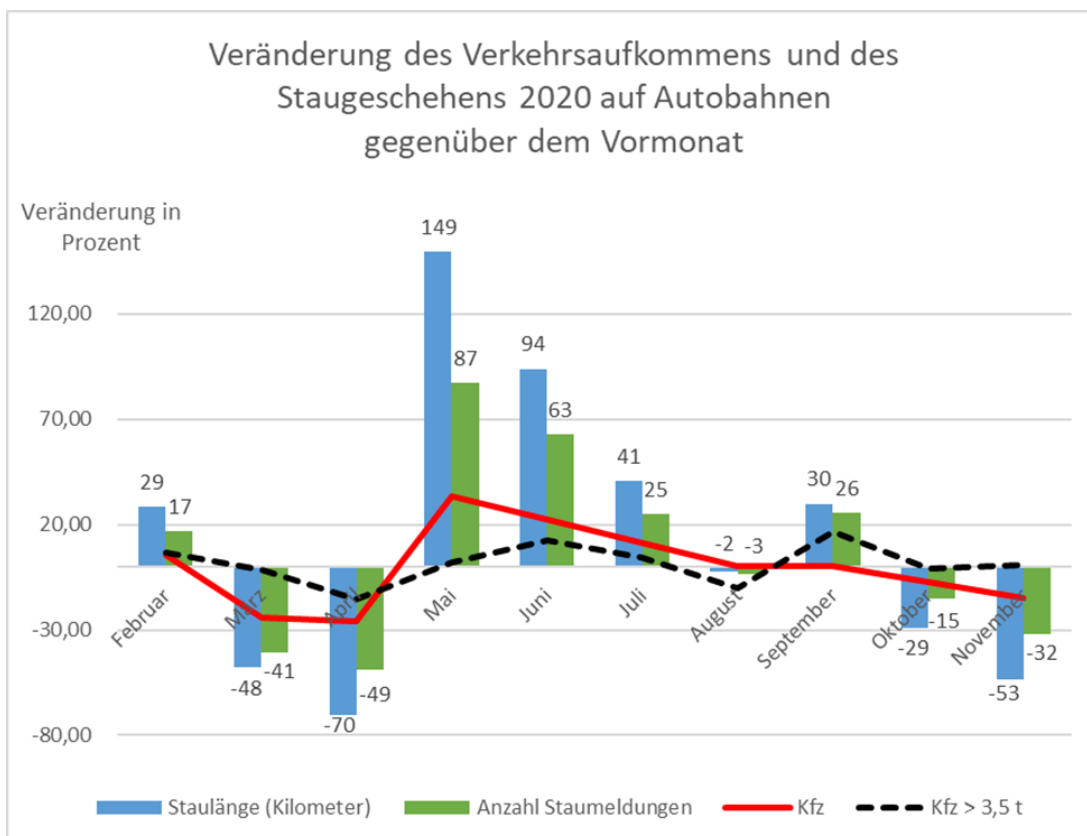
Während es 2019 bundesweit einen deutlich erkennbaren Zusammenhang zwischen dem Staugeschehen und dem Baustellenaufkommen gab, war dieser im Jahr 2020 so nicht zu erkennen. Das Verkehrs- und Staugeschehen auf den Autobahnen stand vielmehr ganz im Zeichen der Corona-Pandemie.



Verkehrs- und Staugeschehen im Jahresverlauf

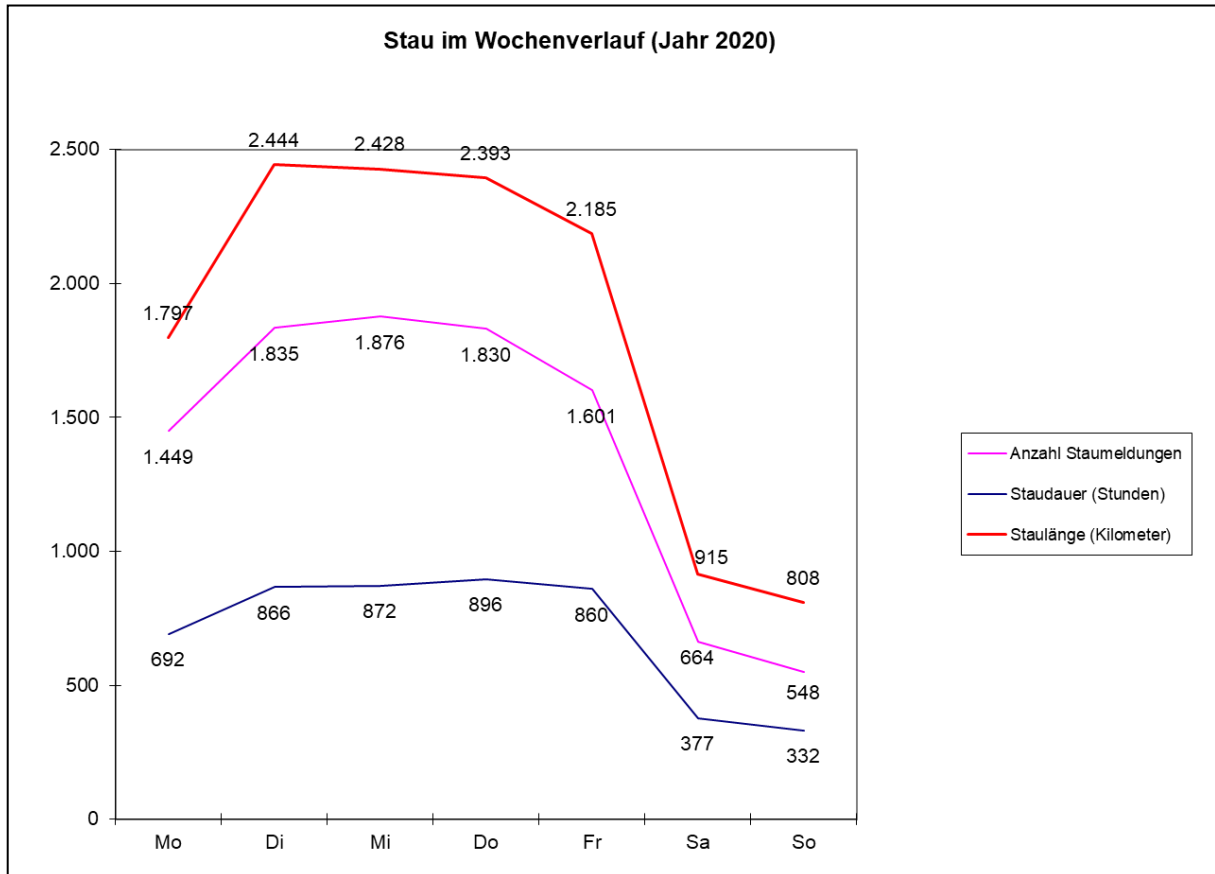
Legt man die Entwicklung des Verkehrs- und Staugeschehens übereinander erkennt man gut, wie das Staugeschehen mit gesunkenem Kfz-Verkehr überproportional zurückgegangen ist, insbesondere die Staukilometer. Des Weiteren ist erkennbar, wie das Staugeschehen bei wieder gestiegenem Verkehrsaufkommen überproportional zugenommen hat.

Dargestellt ist in der Grafik, wie sich im Jahresverlauf 2020 im jeweiligen Monat das Verkehrs- und Staugeschehen gegenüber dem Vormonat (in Prozent) verändert hat.



Stausituation im Wochenverlauf

Im Jahr 2020 lag das Staugeschehen an den Wochentagen Dienstag bis Donnerstag im Durchschnitt auf einem sehr ähnlichen Niveau. Für den Dienstag wurden dabei im Durchschnitt die meisten Staukilometer, nämlich rund 2.440 km, ermittelt. 2019 waren es dienstags im Schnitt rund 4.630 km.



Zum Vergleich: Staureichster Wochentag war im Jahr 2019 der Mittwoch mit einer durchschnittlichen Staulänge von rund 5.130 km. Im Jahr 2020 gab es mittwochs im Schnitt nur rund 2.430 km Stau.

Deutlich weniger Staus gab es montags mit im Durchschnitt rund 1.800 km Stau (2019: rd. 4.070 km).

An den Wochenenden gab es auch 2020 deutlich weniger Staus als unter der Woche, und im Vergleich zu 2019 auf deutlich niedrigerem Niveau. Sonntags wurden 2020 im Schnitt nur rund 810 (2019: rd. 1.910) km Stau registriert, an den Samstagen waren es im Durchschnitt rund 920 km (2019: rd. 1.820 km).

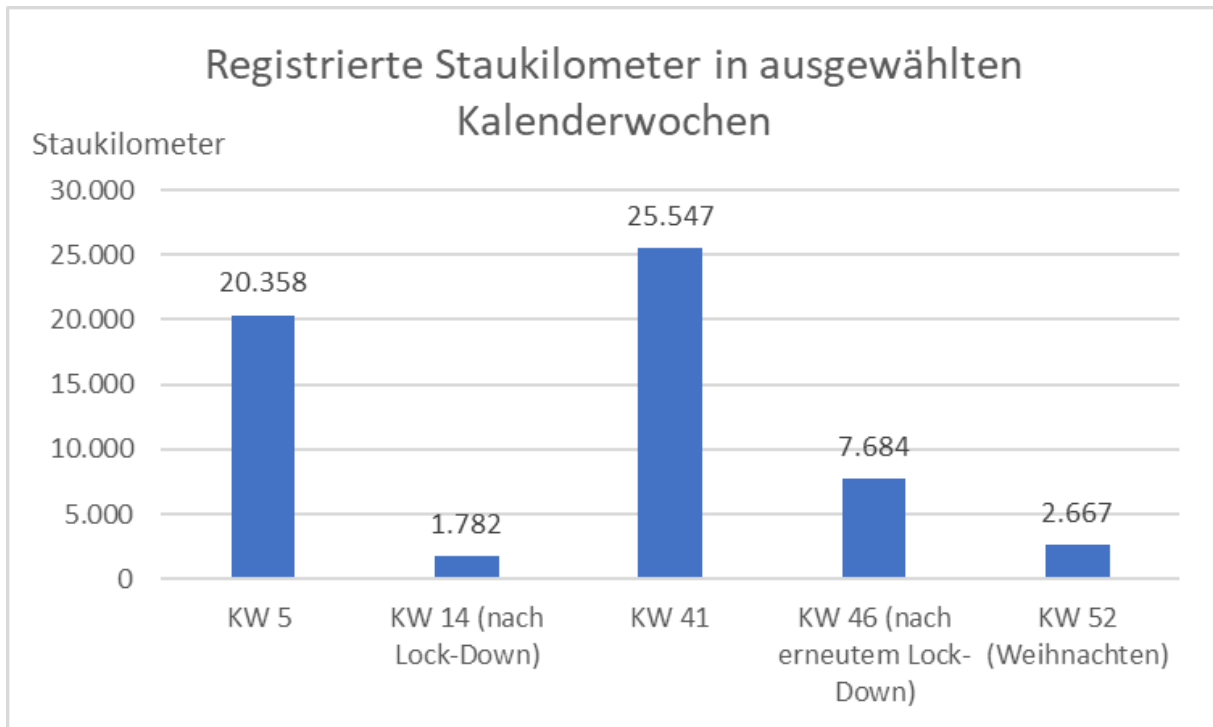
Durchschnittlich wurden in einer Kalenderwoche knapp 13.000 (2019: rd. 27.000) km Stau registriert.

Deutliche Schwankung der Staubelastung infolge der Corona-Pandemie

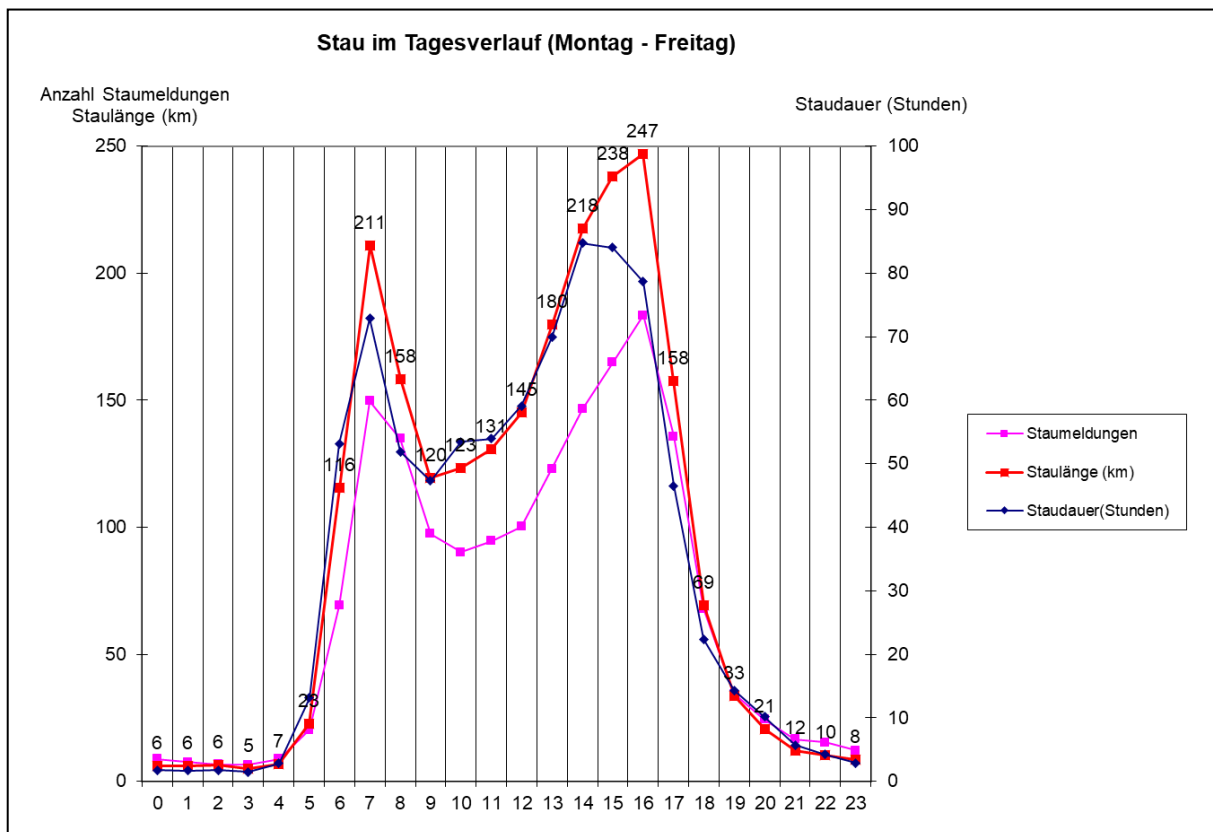
Im Jahresverlauf gab es infolge der Corona-Pandemie deutliche Schwankungen im Hinblick auf das Stauaufkommen in den einzelnen Kalenderwochen (KW).

So lag das Stauaufkommen vor der Corona-Krise Ende Januar/ Anfang Februar in der KW 5 (Mo, 27.1. – So, 2.2.20) bei insgesamt rund 20.000 Staukilometern. Nach dem Lock-Down sank es Ende März/ Anfang April in der KW 14 (Mo, 30.3. – So, 5.4.20) auf ein Jahresminimum mit nur rund 1.800 Staukilometern ab.

Anfang Oktober in der KW 41 (Mo, 5.10. – So, 11.10.20) wurden ein Jahreshoch mit etwa 25.500 Staukilometern registriert, bevor das Stauaufkommen danach wieder deutlich sank. Anfang/Mitte November wurden in der KW 46 (Mo, 9.11.- So, 15.11.20) nur mehr rund 7.700 Staukilometer registriert. In der Weihnachtswoche (KW 52) waren es sogar nur rund 2.700 km.



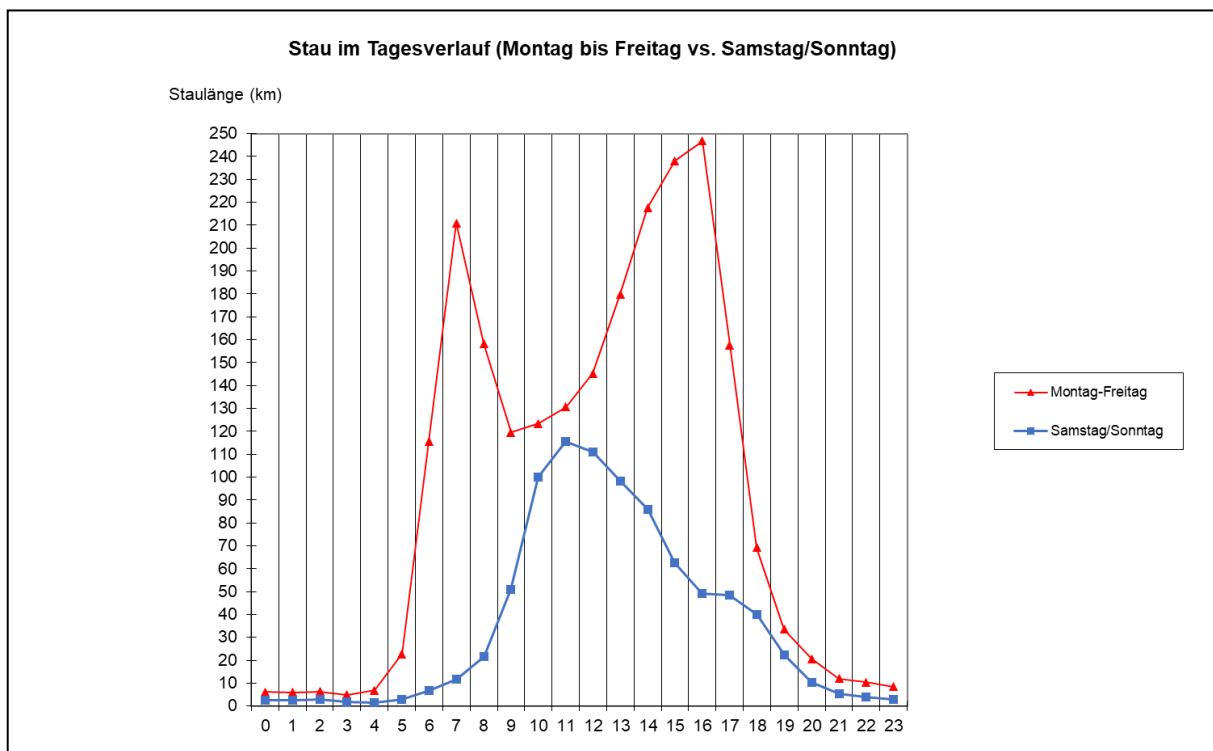
Stausituation im Tagesverlauf



Wie bereits in den Vorjahren, zeigte sich auch 2020 an den Werktagen Montag bis Freitag ein sehr ähnliches Muster im Tagesverlauf des Staugeschehens mit zwei deutlichen Stauspitzen: Eine Morgenspitze zwischen 6 und 9 Uhr, sowie eine ausgeprägtere und breitere Nachmittagspitze zwischen 13 und 18 Uhr.

Allerdings lagen die absoluten Werte im Jahr 2020 durchschnittlich deutlich niedriger als im Vorjahr. So wurden 2020 an einen durchschnittlichen Werktag in der Morgenspitze zwischen 7 und 8 Uhr rund 150 Staus mit 210 Staukilometer gemeldet. 2019 waren es noch rund 270 Staumeldungen mit in Summe 490 Staukilometern. In der Nachmittagspitze wurden 2020 zwischen 16 und 17 Uhr nur mehr rund 180 Staus gemeldet mit in Summe rund 250 (2019: 520) Staukilometern. Somit sind 2020 zu den Spitzenzeiten die Staukilometer um rund die Hälfte zurückgegangen.

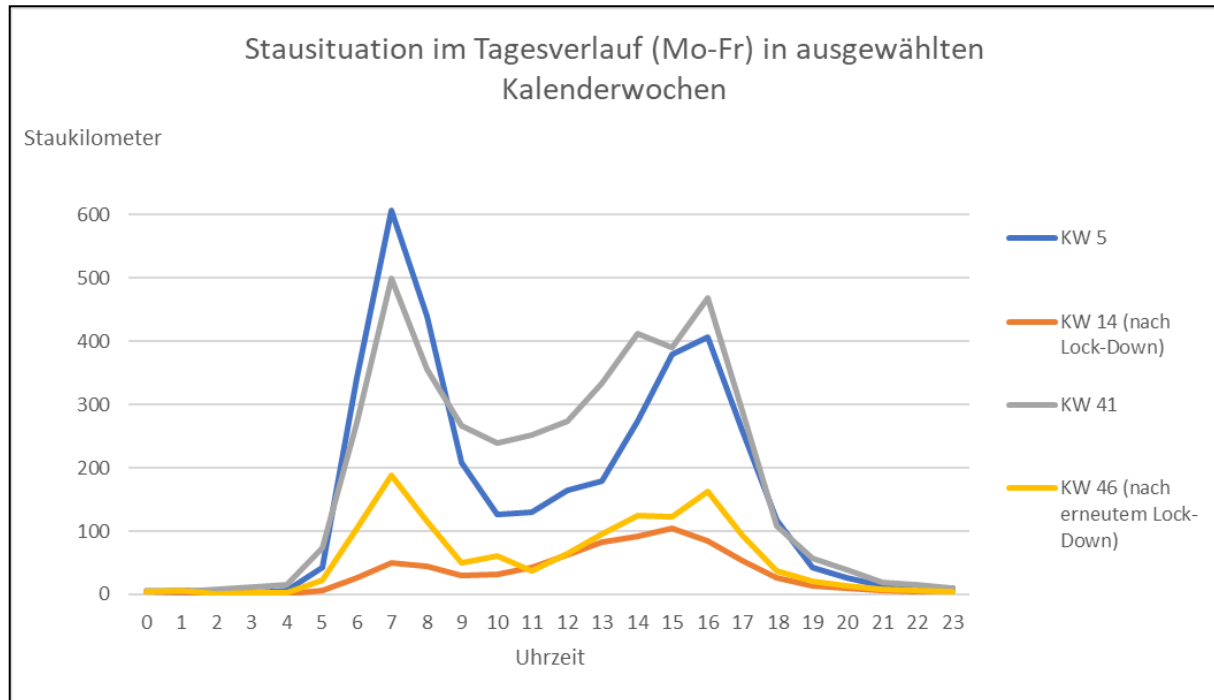
An den Wochenendtagen trat die Stauspitze am späten Vormittag auf und lag im Schnitt auf einem deutlich niedrigeren Niveau als unter der Woche.



Schwankungen der Tagesverläufe infolge der Corona-Pandemie

Aufgrund der Corona-Pandemie haben auch die Tagesverläufe im Jahr 2020 stärkeren Schwankungen unterlegen als in den Vorjahren.

Für die bereits oben näher untersuchten Kalenderwochen KW 5, KW 14, KW 41 und KW 46 sind im folgenden Diagramm die jeweils durchschnittlichen Tagesverläufe der Staukilometer dargestellt.



Vor der Corona-Krise zeigte die Kalenderwoche (KW) 5 werktags (Mo, 27.1. – Fr, 31.1.20) einen Tagesverlauf mit einer sehr ausgeprägten Morgenspitze. Nach dem Lock-Down sank das Stauniveau in der KW 14 (Mo, 30.3. – Fr, 3.4.20) insgesamt sehr deutlich ab, Tagesspitzen waren kaum mehr vorhanden.

Anfang Oktober zeigte sich in der KW 41 (Mo, 5.10. – Fr, 9.10.20) wieder ein typischer Tagesverlauf mit zwei Tagesspitzen, wobei die Morgenspitze geringer ausgeprägt war als Ende Januar, dafür war das Stauniveau zwischen den Spitzenzeiten sowie in der Nachmittagspitze höher als Ende Januar.

Mit dem erneuten Lock-Down sank zum einen wieder das Stauniveau deutlich ab, zudem nahmen die Stauspitzen überproportional ab. So gab es Anfang/Mitte November in der KW 46 (Mo, 9.11.- Fr, 13.11.20) nur mehr vergleichsweise gering ausgeprägte Morgen- und Nachmittagspitzen.

Stau-Spitzentage

Die deutschlandweit staureichsten Tage des Jahres 2020 waren:

- Donnerstag, 27. Februar (Donnerstag nach Aschermittwoch) mit rund 5.600 km Stau,
- Dienstag, 1. Dezember mit rund 5.100 km Stau,
- Dienstag, 28. Januar mit rund 5.000 km Stau,
- Dienstag, 6. Oktober bis Donnerstag, 8. Oktober mit je rund 4.800 bzw. 4.700 km Stau, sowie
- Freitag, der 19. September (erster Freitag, an dem in allen Bundesländern keine Sommerferien mehr waren) mit rund 4.700 km Stau.

Im Jahr 2019 war an den Spitzentagen rund 8.000 km Stau zu verzeichnen, unter anderem am Tag vor Christi Himmelfahrt sowie am Gründonnerstag.

Im Jahr 2020 wurde infolge der Corona-Pandemie an diesen beiden Tagen deutlich weniger Stau registriert.

- Gründonnerstag, 9. April 2020: nur rd. 500 km Stau
- Mittwoch, 10. Juni 2020 (Tag vor Christi Himmelfahrt): nur rd. 2.700 km Stau

TOP5-Stauereignisse

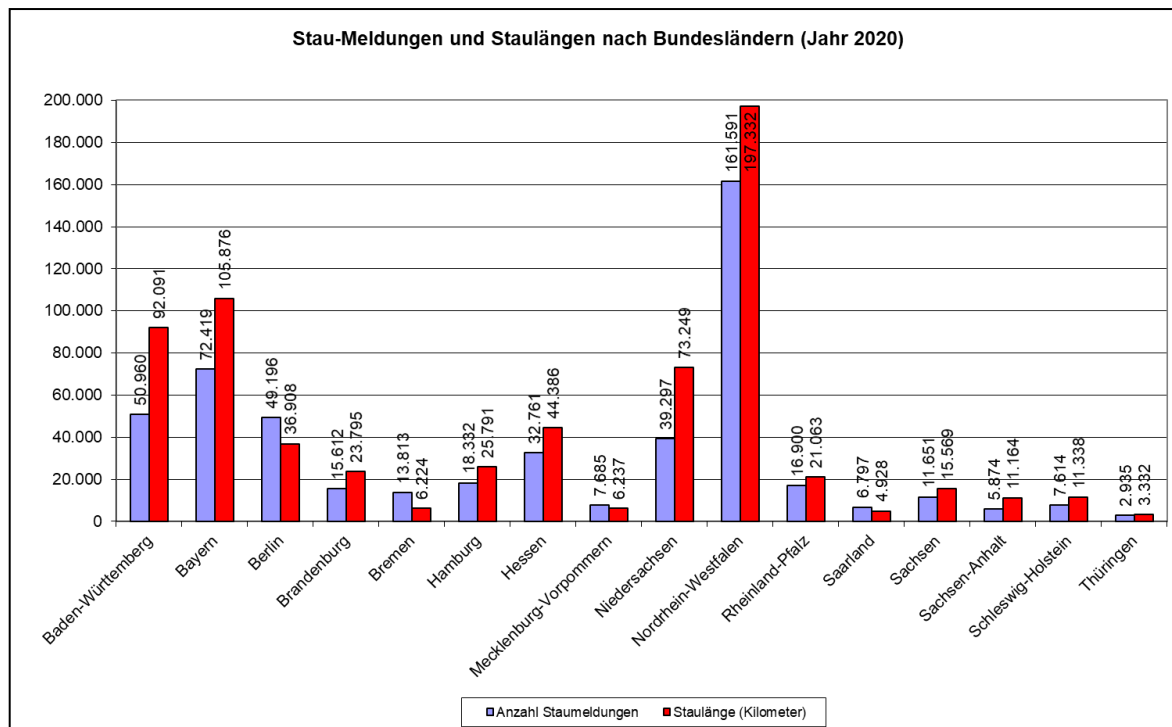
Im Jahr 2020 registrierte der ADAC rund 50 Staus mit einer Länge von 20 km und mehr. Die fünf ausgeprägtesten Einzel-Staus waren folgende:

- A81 Stuttgart -> Heilbronn zwischen Stuttgart-Feuerbach und Heilbronn/Untergruppenbach am Donnerstag, 6.02.2020, Länge: 27 km
- A9 Nürnberg -> München zwischen Langenbruck und Allershausen am Samstag, den 8.02.2020, Länge: 26 km
- A1 zwischen Ahrensburg und Hamburg-Stillhorn am Sonntag, 20.09.2020, Länge: 22 km
- A5 Kassel -> Frankfurt zwischen Hattenbacher Dreieck und Homberg (Ohm) am Dienstag, den 1.12.2020, Länge: 22 km
- A1 Hamburg -> Fehmarn zwischen Bargteheide und Ratekau am Samstag, den 1.08.2020, Länge: 22 km

Staus in den einzelnen Bundesländern

Staumeldungen

Die TOP 3 bei der Anzahl der Staumeldungen waren wie auch schon in den Vorjahren die Bundesländer Nordrhein-Westfalen (32%), Bayern (14%) und Baden-Württemberg (10%). Auf diese drei Bundesländer entfielen somit insgesamt 56% (2019: 65%) aller Staumeldungen. Die Staumeldungen nahmen in diesen drei Bundesländern im Vergleich zu 2019 deutlich ab, zwischen 30% und 43%.



Gemeldete Staus und Staulängen je Bundesland

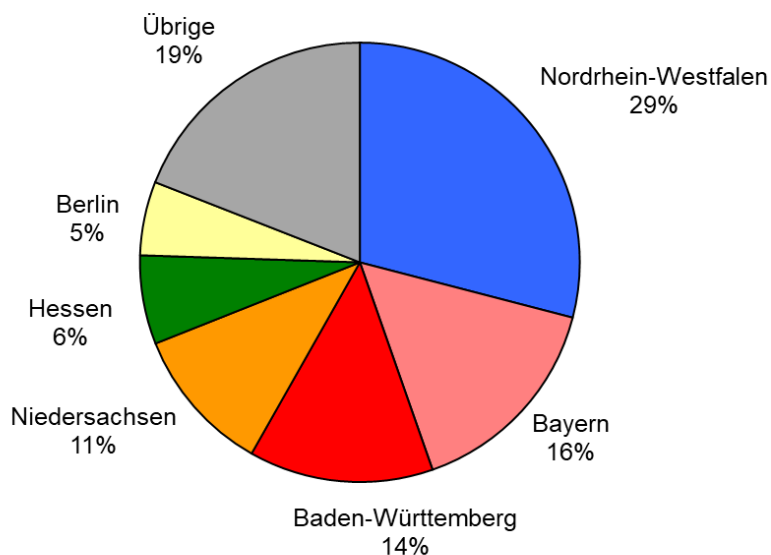
Stau-Kilometer

Bei den Stau-Kilometern entfielen 29% auf Nordrhein-Westfalen (2019: 32%), 16% auf Bayern (2019: 19%) und 14% auf Baden-Württemberg (2019: 13%). Auf den Plätzen folgen Niedersachsen und Hessen mit einem Anteil von rund 11% bzw. 6%.

Gut 5% der bundesweiten Stau-Kilometer entfielen auf Berlin, knapp 4% auf Hamburg sowie rund 3% auf Rheinland-Pfalz.

Auf die fünf Bundesländer Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen entfielen zusammen knapp 9% der Staukilometer (2019: 8%). Allein auf Brandenburg entfiel dabei wie im Vorjahr 3,5%, auf Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern jeweils weniger als 1,0%.

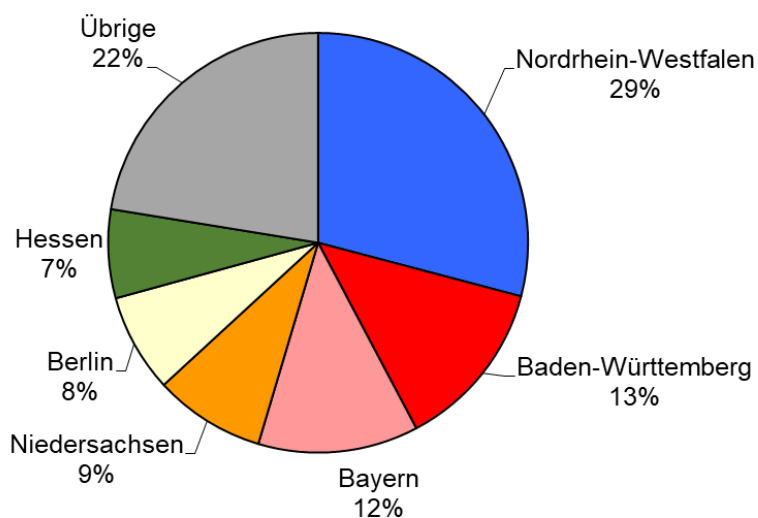
Verteilung der gemeldeten Staukilometer nach Bundesländern (2020)



Stau-Stunden

Bei der Verteilung der Staustunden sind die TOP 3 ebenfalls die Länder Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg. Auf diese drei Bundesländer entfielen rund 54% aller Staustunden (2019: 62%). Auf Niedersachsen entfiel ein Anteil von knapp 9%, auf Berlin knapp 8%. Der Anteil Hessens lag bei rund 7%.

Verteilung der Staustunden nach Bundesländern (2020)



Stau-Kennzahl der Bundesländer

In der folgenden Tabelle wurden die in den einzelnen Bundesländern ermittelten Stau-Kilometer ins Verhältnis zu den jeweils vorhandenen Autobahnkilometern gesetzt.

Das Ergebnis sind Kennzahlen, die das Stauausmaß in den einzelnen Bundesländern beschreiben.

| Bundesland | Autobahn-km | Staulänge (Kilometer) | Kennzahl Stau-Kilometer |
|---------------------------|---------------|-----------------------|-------------------------|
| Baden-Württemberg | 1.054 | 92.091 | 87 |
| Bayern | 2.548 | 105.876 | 42 |
| Berlin | 77 | 36.908 | 479 |
| Brandenburg | 806 | 23.795 | 30 |
| Bremen | 80 | 6.224 | 78 |
| Hamburg | 76 | 25.791 | 339 |
| Hessen | 996 | 44.386 | 45 |
| Mecklenburg-Vorpommern | 578 | 6.237 | 11 |
| Niedersachsen | 1.452 | 73.249 | 50 |
| Nordrhein-Westfalen | 2.267 | 197.332 | 87 |
| Rheinland-Pfalz | 877 | 21.063 | 24 |
| Saarland | 240 | 4.928 | 21 |
| Sachsen | 567 | 15.569 | 27 |
| Sachsen-Anhalt | 499 | 11.164 | 22 |
| Schleswig-Holstein | 545 | 11.338 | 21 |
| Thüringen | 521 | 3.332 | 6 |
| Deutschland gesamt | 13.183 | 687.446 | 52 |

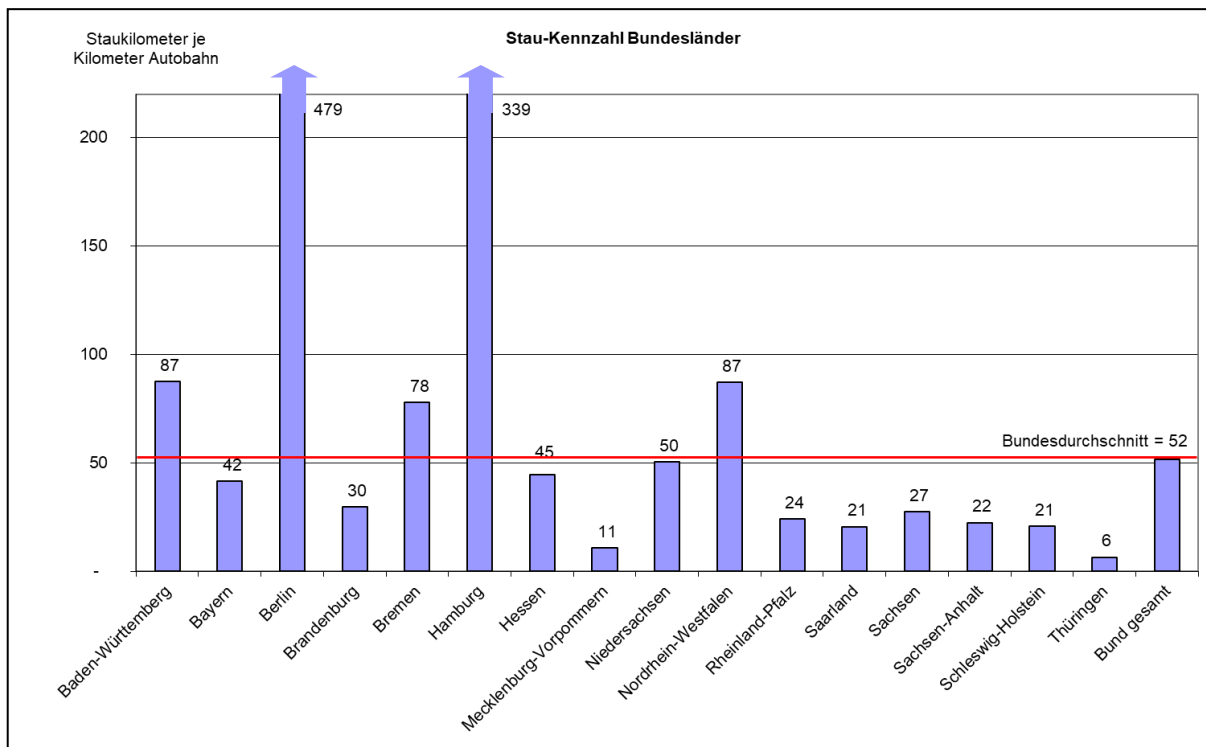
Erwartungsgemäß waren auch im Jahr 2020 die meisten Staukilometer im Verhältnis zu den vorhandenen Autobahnkilometern in den Stadtstaaten Berlin und Hamburg zu verzeichnen, in etwa auf Vorjahresniveau.

Bei den Flächenländern stehen 2020 erneut Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen an der Spitze (beide 87), allerdings auf deutlich niedrigerem Niveau als 2019 (182 bzw. 201).

Niedersachsen liegt in etwa im Bundesdurchschnitt, der 2020 mit 52 Staukilometer je Autobahn-Kilometer insgesamt deutlich niedriger war als 2019 (108 Staukilometer je Autobahn-Kilometer). Dahinter folgen Hessen und Bayern.

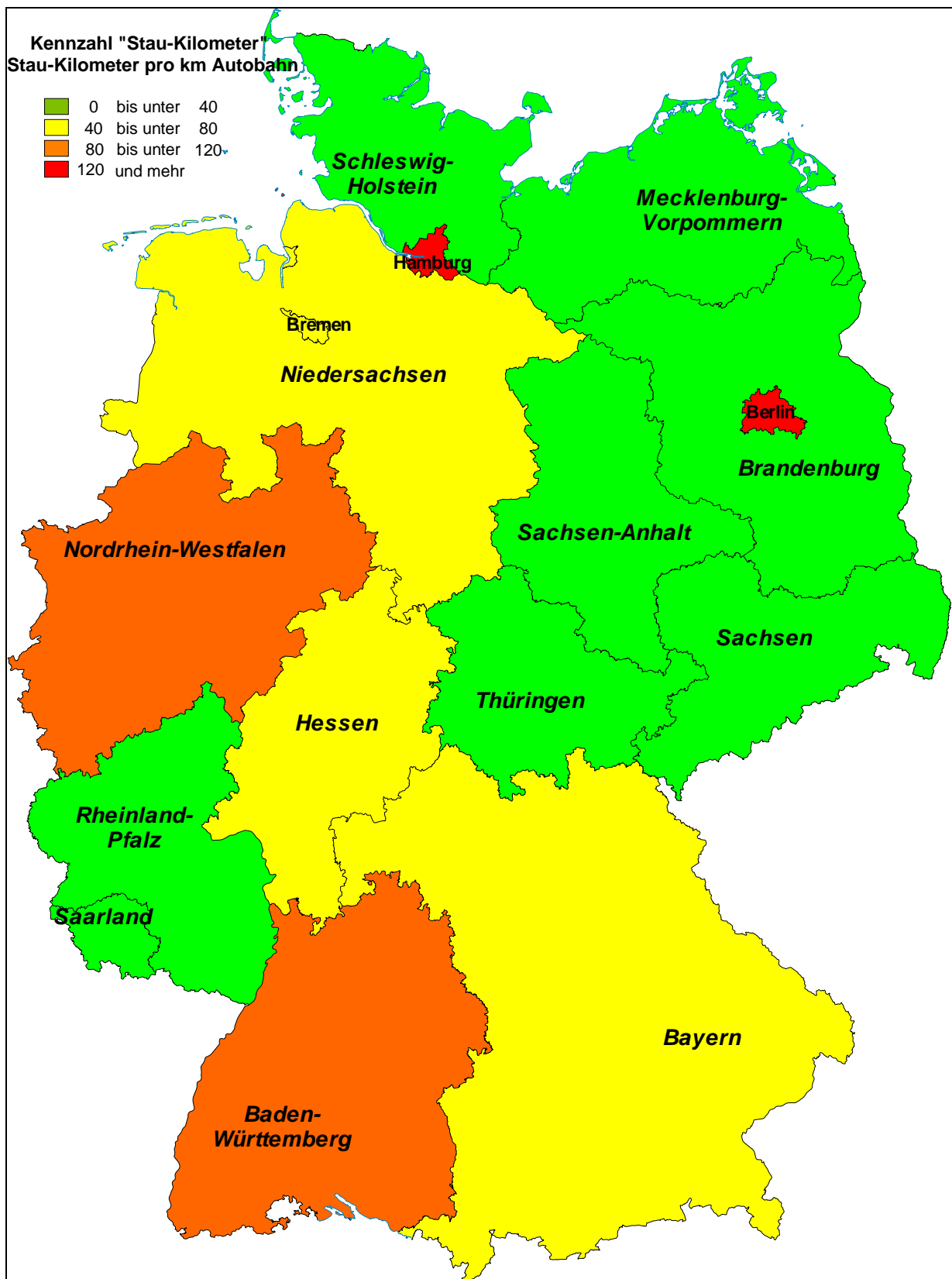
Das geringste Stauausmaß war erneut in Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern zu verzeichnen.

Im folgenden Diagramm sind die ermittelten Stau-Kennzahlen grafisch dargestellt.



Stau-Kennzahl **Stau-Kilometer je Kilometer Autobahn**

Karte - Kennzahl „Stau-Kilometer“



Stausituation auf den Fernautobahnen (A 1- A 20 und A 24)

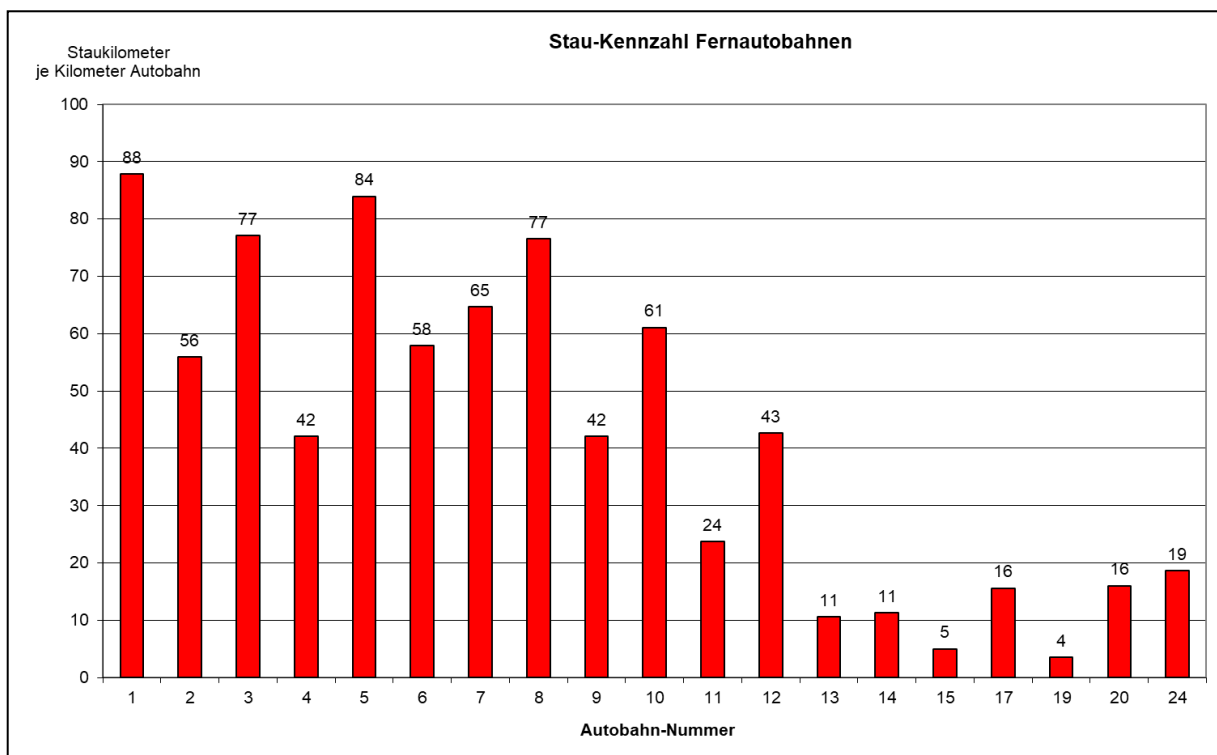
Auf den Fernautobahnen (Autobahnen A 1 - A 20 und A 24) wurde in Summe eine Staulänge von rund 398.000 (2019: 839.000) km ermittelt, somit also weniger als die Hälfte des Vorjahreswertes.

Wie auch schon im Vorjahr entfielen 2020 knapp 60% aller Staukilometer auf die Fernautobahnen.

Betrachtet man die Staukilometer der einzelnen Fernautobahnen bezogen auf die jeweilige Länge der Autobahn so waren auch im Jahr 2020 die Autobahnen A1, A 3, A 5 und A 8 die Stau-Spitzenreiter, allerdings auf einem deutlich geringeren Niveau als 2019.

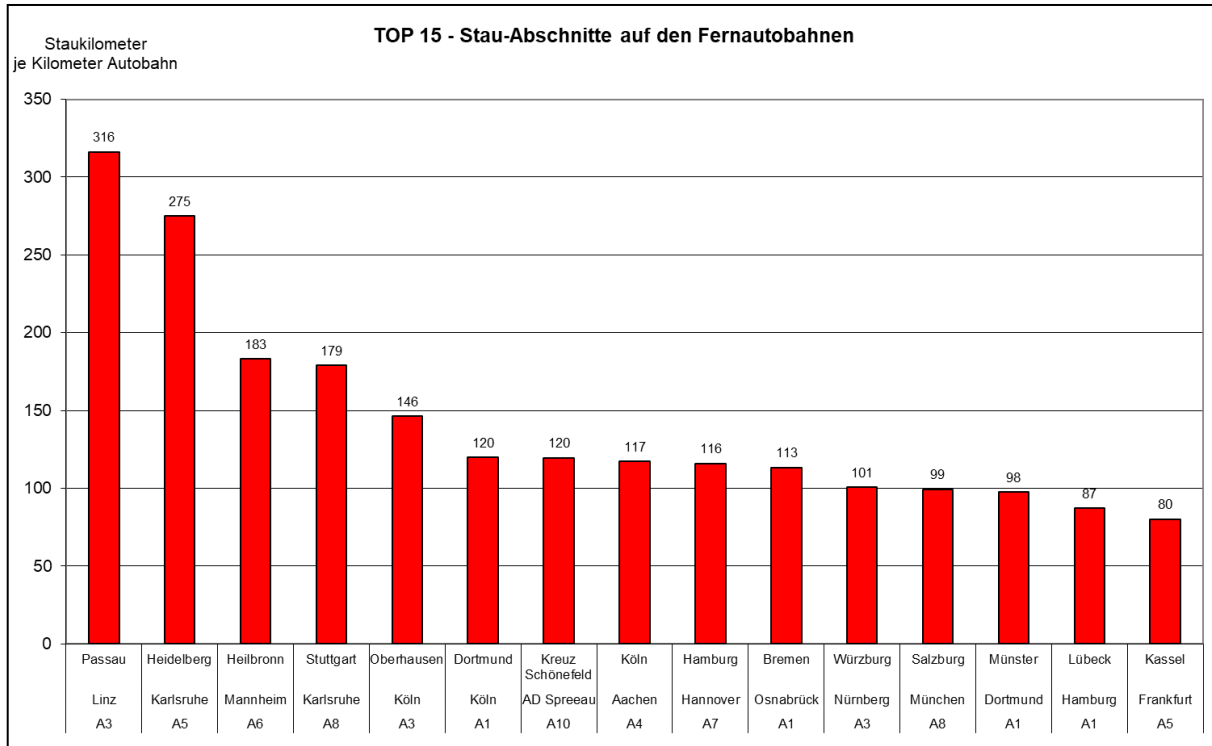
2020 war die A 1 insgesamt am stauauffälligsten mit 88 Stau-Kilometern je Kilometer Autobahn. 2019 waren es noch 175 Stau-Kilometer pro km Autobahn.

Auf den Plätzen folgen die Autobahnen A 5 mit 84 (2019: 164) Stau-Kilometern pro km Autobahn sowie die A 3 (2019: 206) und A 8 (2019: 187) mit je 77 Stau-Kilometern pro km Autobahn.



TOP 15 Stau-Abschnitte auf den Fernautobahnen

Die TOP 15-Stau-Abschnitte auf den Fernautobahnen sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt.



Auf Platz 1 landete wieder der Abschnitt der A 3 zwischen der Bundesgrenze und Passau wegen der weiter andauernden Grenzkontrollen. Im Sommer 2020 wurde hier zudem eine Corona-Teststation für Reiserückkehrer in Betrieb genommen. Das Stauniveau auf diesem Abschnitt lag 2020 (316 Staukilometer je Kilometer Autobahn) allerdings deutlich unter dem Vorjahresniveau (598).

Erneut lagen auch folgende drei Abschnitte in Baden-Württemberg in den TOP15 vorn dabei:

A 8 Stuttgart – Karlsruhe,

A 5 Heidelberg – Karlsruhe,

A 6 Heilbronn – Mannheim.

Erneut waren auch wieder mehrere Abschnitte im **Großraum Köln** (A 1 Köln – Dortmund, A 3 Oberhausen – Köln, A 4 Köln – Aachen) in den TOP 15.

Des Weiteren mehrere **Abschnitte der A 1** (Lübeck – Hamburg, Bremen – Osnabrück und Dortmund – Münster) sowie

folgende Abschnitte im Fernautobahnnetz:

A 3 Würzburg – Nürnberg

A 5 Kassel – Frankfurt

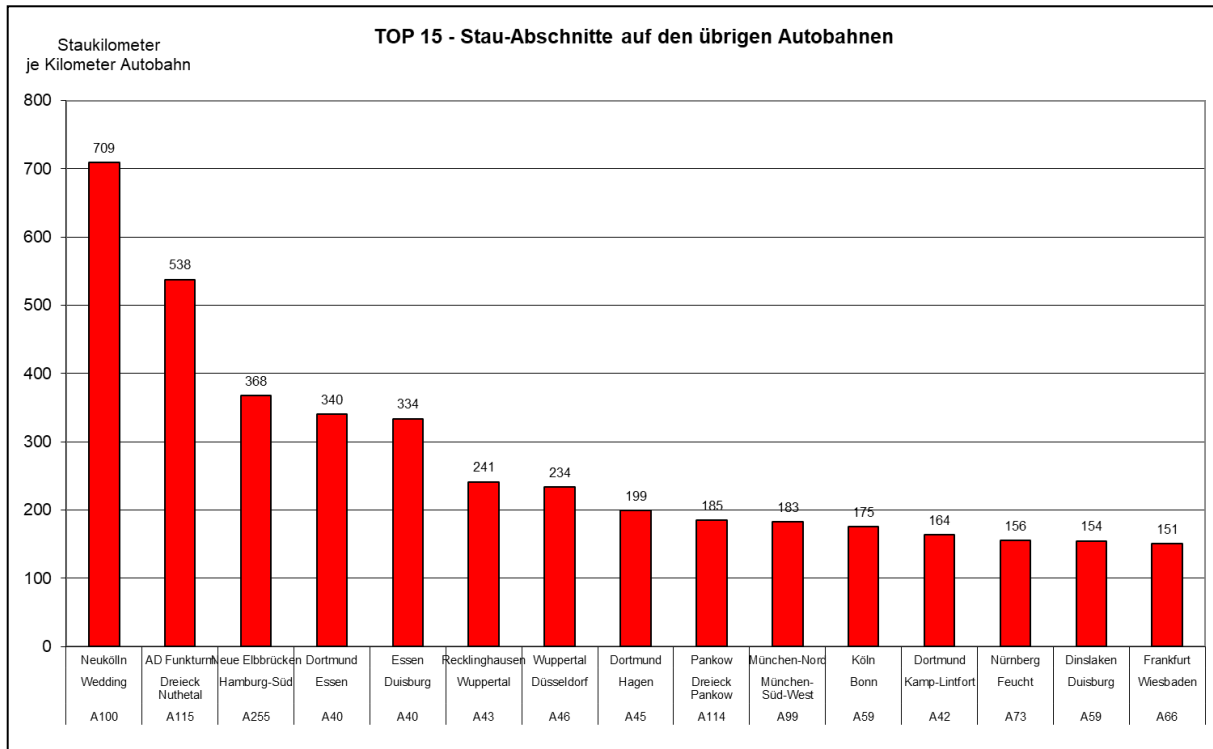
A 7 Hamburg – Hannover

A 8 München – Salzburg

A 10 Kreuz Schönefeld – AD Spreeau

Weitere stauauffällige Autobahnabschnitte

Neben den stauauffälligen Abschnitten auf den Fernautobahnen gab es weitere stauauffällige Autobahnabschnitte auf den übrigen Autobahnen. In der folgenden Grafik sind die TOP 15 Stau-Abschnitte auf den übrigen Autobahnen dargestellt. Diese befinden sich zumeist in Ballungsräumen. Betroffen war insbesondere der Großraum Berlin und das Rhein-Ruhr-Gebiet.



Lokale Stauschwerpunkte

Besonders ausgeprägte **Stauschwerpunkte** traten in Fahrtrichtung zwischen folgenden Anschlussstellen auf:

| Land | BAB | Von | Nach | Von AS | Nach AS |
|------|------|------------------|------------------|---------------------------------|-----------------------|
| NI | A1 | Bremen | Osnabrück | Anschlussstelle Osnabrück-Hafen | Kreuz Lotte/Osnabrück |
| NW | A1 | Münster | Dortmund | Kreuz Dortmund/Unna | Schwerte |
| NW | A1 | Dortmund | Köln | Anschlussstelle Burscheid | Kreuz Leverkusen |
| BE | A100 | Wilmerdorf | Wedding | Spandauer Damm | Siemensdamm |
| BB | A115 | Dreieck Nuthetal | Dreieck Funkturm | Hüttenweg | Dreieck Funkturm |
| BE | A115 | Dreieck Funkturm | Dreieck Nuthetal | Hüttenweg | Spanische Allee |
| MV | A20 | Stettin | Rostock | Tribsees | Bad Sülze |
| BY | A3 | Linz | Passau | Pocking | Passau-Süd |
| BY | A3 | Würzburg | Nürnberg | Erlangen- | Kreuz Fürth/Erlangen |

| | | | | | |
|----|-----|------------|------------|--------------------------|-------------------------|
| | | | | Frauenaurach | |
| NW | A40 | Venlo | Duisburg | Duisburg-Rheinhausen | Duisburg-Homberg |
| NW | A45 | Hagen | Dortmund | Kreuz Hagen | Schwerte-Ergste |
| NW | A45 | Hagen | Dortmund | Kreuz Castrop-Rauxel-Ost | Kreuz Dortmund-Nordwest |
| BW | A5 | Karlsruhe | Heidelberg | Bruchsal | Kreuz Walldorf |
| BW | A5 | Heidelberg | Karlsruhe | Kreuz Walldorf | Kronau |
| HE | A5 | Kassel | Frankfurt | Hattenbacher Dreieck | Alsfeld-Ost |
| BW | A6 | Mannheim | Heilbronn | Dreieck Hockenheim | Kreuz Walldorf |
| BW | A6 | Mannheim | Heilbronn | Wiesloch/Rauenberg | Sinsheim |
| BW | A6 | Nürnberg | Heilbronn | Kreuz Weinsberg | Heilbronn/Neckarsulm |
| HH | A7 | Hannover | Hamburg | Hamburg-Waltershof | Hamburg-Othmarschen |
| NI | A7 | Hannover | Hamburg | Mellendorf | Westenholz |

Fazit und Ausblick

Im Jahr 2020 nahm im Vergleich zu 2019 die Anzahl der Staumeldungen bundesweit um insgesamt rund 28 Prozent ab. Die Gesamtdauer der Störungen (-51 Prozent) und die Staukilometer (-52 Prozent) halbierten sich sogar in etwa.

Somit gab es 2020 zum einen deutlich weniger Staus als im Vorjahr, zum anderen waren diese im Schnitt auch kürzer (Länge und Dauer).

Wesentliche Ursache für den deutlichen Staurückgang war das geringere Kfz-Aufkommen auf den Autobahnen infolge der Corona-Pandemie. Laut einer Abschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen liegt dies 2020 voraussichtlich um etwa 12 Prozent unter dem Vorjahresniveau.

Seit Jahren sind an den Werktagen Montag bis Freitag sehr ähnliche Staumuster mit zwei ausgeprägte Stauspitzen morgens und nachmittags zu erkennen. Der Berufsverkehr dürfte daran einem maßgeblichen Anteil haben.

Auch 2020 war dieses Muster vor Ausbrechen der Corona-Pandemie als auch Ende September/ Anfang Oktober, wo sich das Kfz-Aufkommen wieder dem Vorjahreswert angenähert hatte, erkennbar. Mit den Corona-Beschränkungen sank das Kfz-Aufkommen deutlich und in der Folge überproportional das Staugeschehen insbesondere zu den Spitzenzeiten.

2021 rechnet der ADAC wieder mit einer allmählichen Normalisierung der Corona-Situation und in der Folge wieder mit deutlich mehr Kfz-Verkehr sowie Staus und Behinderungen auf den Autobahnen.

Damit es auch nach der Corona-Pandemie weniger Staus gibt, sind mehrere Maßnahmen erforderlich. Zum einen hat die Pandemie gezeigt, dass sich die Zahl der Arbeitswege sowie dienstliche Reisen durch Homeoffice sowie Videokonferenzen reduzieren lassen.

Zum anderen muss der ÖPNV wieder verstärkt genutzt werden. Aus Angst vor einer Ansteckung sind zu Pandemie-Zeiten zahlreiche Nutzer von Bus und Bahn auf Auto umgestiegen.

Diese Kunden müssen zunächst wiedergewonnen werden. Deshalb muss die Modernisierung der Schienensysteme im Nah- aber auch Fernverkehr konsequent vorangetrieben werden, um ein zuverlässiges, leistungsfähiges und attraktives Angebot zu gewährleisten. Wichtig ist dabei auch, dass nicht nur Pendlern, die jeden Tag zur Arbeit fahren, günstige Zeitkarten bzw. Abos angeboten werden, sondern auch solchen Pendlern, die nicht jeden Tag unterwegs sind, flexible und attraktive Mehrfahrten-Tickets bzw. Abos angeboten werden.

Und nicht zuletzt ist für einen möglichst reibungslosen Verkehr auf der Straße das Verkehrs- und Baustellenmanagement weiter zu verbessern. Hier setzt der ADAC große Hoffnungen in die neue Autobahn GmbH des Bundes.

ANHANG

Kenngröße: Stau-Belastung

Die Kenngröße „Stau-Belastung“ beschreibt die räumlich-zeitliche Ausdehnung eines Staus. Die Stau-Belastung ermittelt sich, indem man die Länge (Kilometer) und die Dauer (Minuten bzw. Stunden) eines Staus miteinander multipliziert.

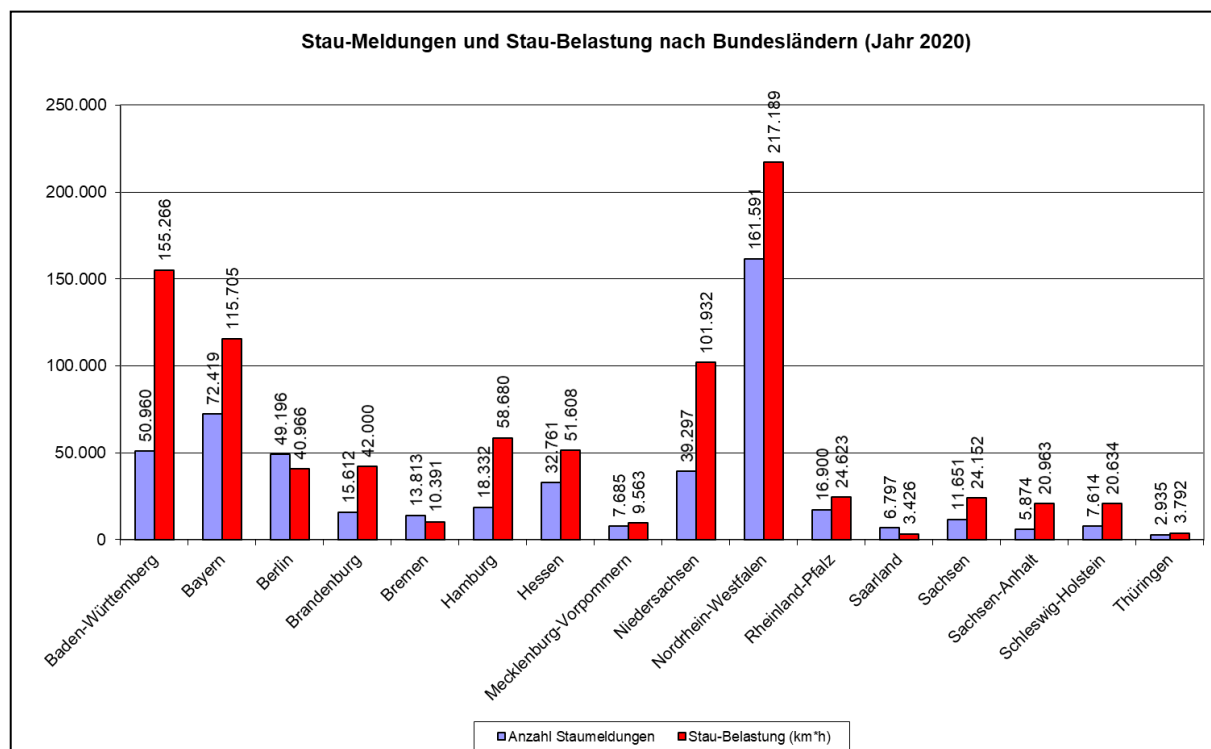
Beispiel: Ein Stau, der sich über 5 km erstreckt und 45 Minuten dauert, hat eine Stau-Belastung von 3,75 Kilometer mal Stunden (5 Kilometer mal 0,75 Stunden).

Die räumlich-zeitliche Ausdehnung beschreibt die Auswirkung eines Staus für die Verkehrsteilnehmer umfassender als lediglich dessen Länge oder Dauer.

Denn im Hinblick auf die Belastung der Kraftfahrer ist es ein Unterschied, ob ein Stau von 2 km Länge nur 20 Minuten dauert oder 2 Stunden, oder ob ein 5 km langer Stau nur von kurzer Dauer ist oder beispielsweise wegen einer Vollsperrung 4 Stunden bestand.

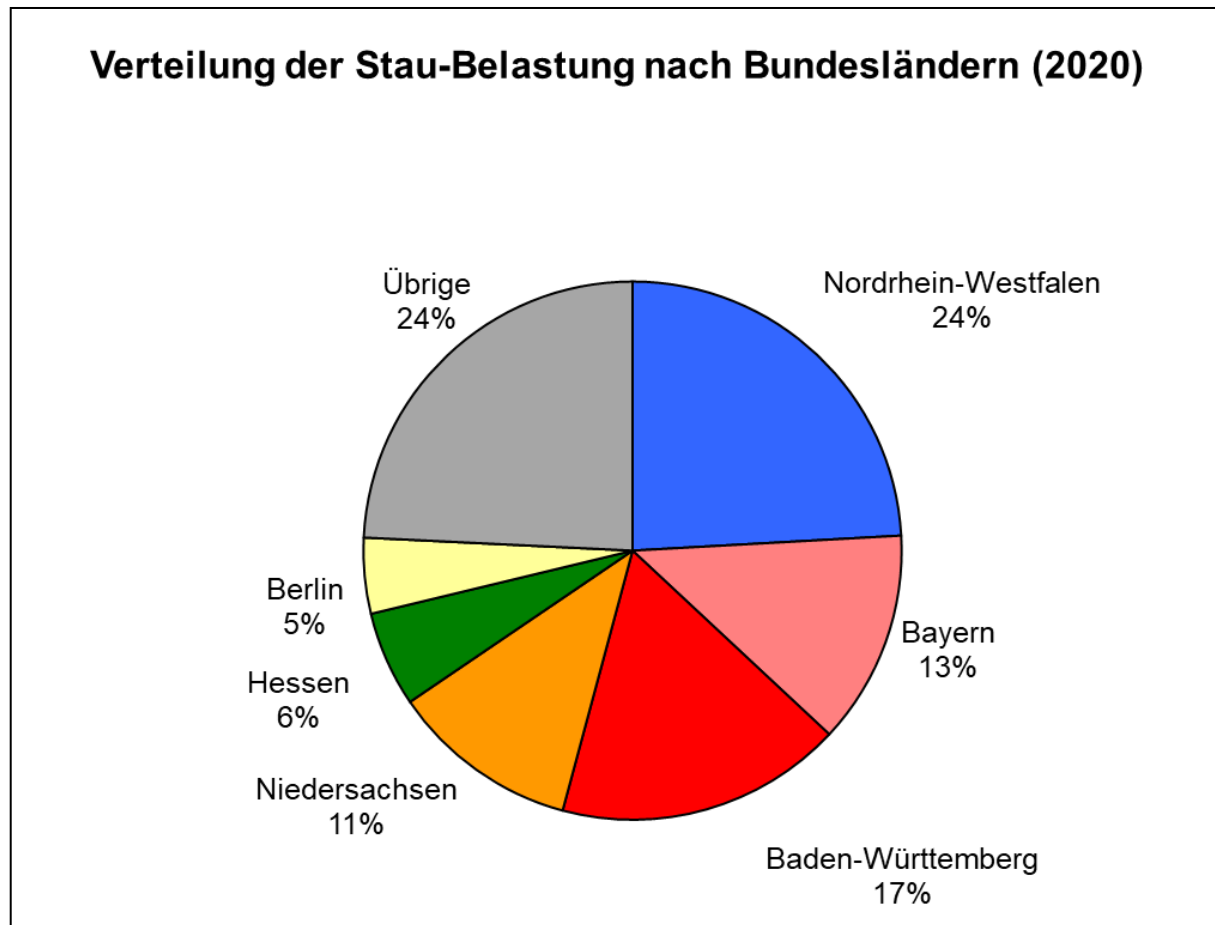
Die Stau-Belastung aller gemeldeten Stauereignisse summierte sich 2020 bundesweit auf insgesamt etwa **901.000 Kilometer mal Stunden** (2019: 1,64 Millionen). Dies entspricht einer Abnahme um rund 45 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Stau-Meldungen und Stau-Belastung je Bundesland



Stau-Belastung

Bei der Stau-Belastung lag Nordrhein-Westfalen ebenfalls vorn mit einem Anteil von 24% (2019: 28%), allerdings lag das absolute Niveau deutlich unter dem Vorjahresniveau.



Der Anteil Baden-Württembergs lag bei 17% (2019: 18%), der von Bayern bei 13% (2019: 15%). Auf den Plätzen folgten Niedersachsen mit 11% (2019: 12%) und Hessen mit 6% (2019: 7%). Knapp 5% entfielen auf die Autobahnen in Berlin.

Auf die fünf Bundesländer Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen entfielen zusammen rund 11% (2019: 8%) der Stau-Belastung, dabei allein auf Brandenburg ein Anteil von knapp 5%.

Stau-Kennzahl „Stau-Belastung“ der Bundesländer

In der folgenden Tabelle wurde die in den einzelnen Bundesländern ermittelte Stau-Belastung ins Verhältnis zu den jeweils vorhandenen Autobahnkilometern gesetzt.

Das Ergebnis sind Kennzahlen, die das Stauausmaß in den einzelnen Bundesländern beschreiben.

| Bundesland | Autobahn-km | Stau-Belastung (km*Stunden) | Kennzahl Stau-Belastung |
|---------------------------|---------------|-----------------------------|-------------------------|
| Baden-Württemberg | 1.054 | 155.266 | 147 |
| Bayern | 2.548 | 115.705 | 45 |
| Berlin | 77 | 40.966 | 532 |
| Brandenburg | 806 | 42.000 | 52 |
| Bremen | 80 | 10.391 | 130 |
| Hamburg | 76 | 58.680 | 772 |
| Hessen | 996 | 51.608 | 52 |
| Mecklenburg-Vorpommern | 578 | 9.563 | 17 |
| Niedersachsen | 1.452 | 101.932 | 70 |
| Nordrhein-Westfalen | 2.267 | 217.189 | 96 |
| Rheinland-Pfalz | 877 | 24.623 | 28 |
| Saarland | 240 | 3.426 | 14 |
| Sachsen | 567 | 24.152 | 43 |
| Sachsen-Anhalt | 499 | 20.963 | 42 |
| Schleswig-Holstein | 545 | 20.634 | 38 |
| Thüringen | 521 | 3.792 | 7 |
| Deutschland gesamt | 13.183 | 900.889 | 68 |

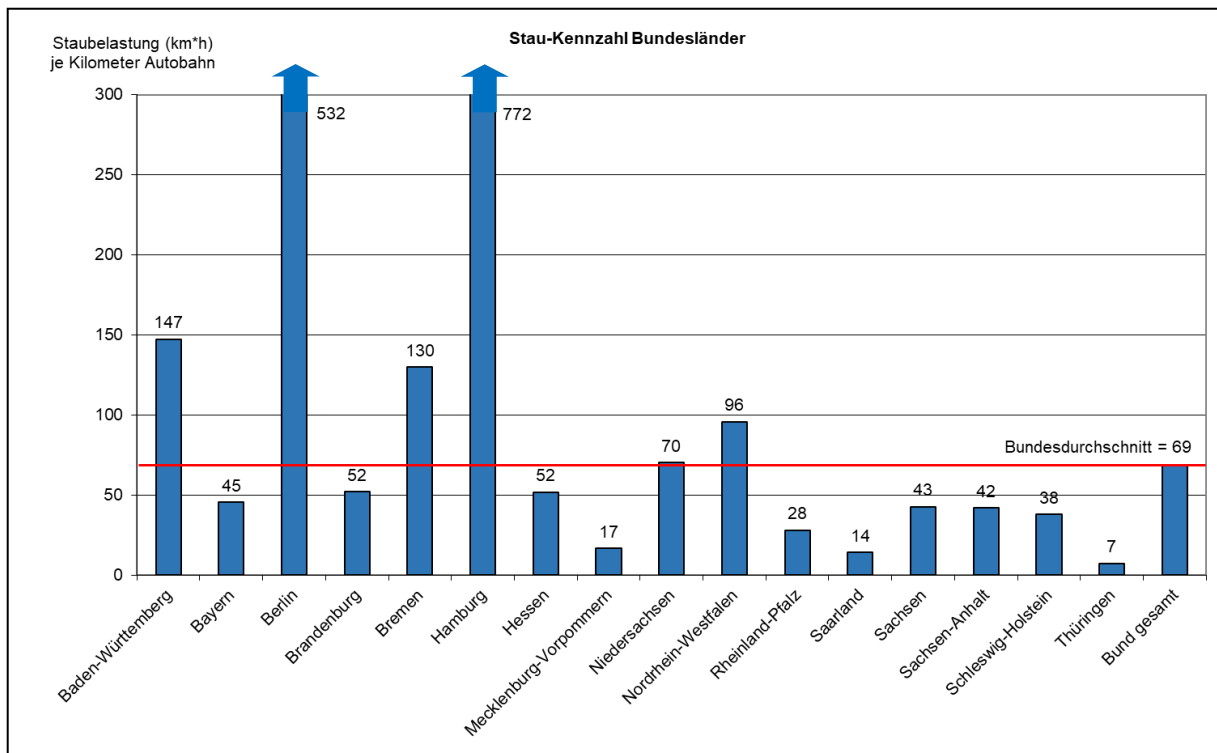
So wie auch bei der Kennzahl „Staukilometer“ war bei der Kennzahl „Stau-Belastung“ die höchste Stau-Belastung im Verhältnis zu den vorhandenen Autobahnkilometern in Berlin und Hamburg zu verzeichnen.

Bei den Flächenländern steht Baden-Württemberg vor Nordrhein-Westfalen an der Spitze.

Niedersachsen liegt im Bundesdurchschnitt.

Die geringste Staubelastung war in Thüringen, Mecklenburg-Vorpommern und im Saarland zu verzeichnen.

Im folgenden Diagramm sind die ermittelten Stau-Kennzahlen je Bundesland grafisch dargestellt.



Stau-Kennzahl **Stau-Belastung (km*Stunden)** je Kilometer Autobahn