

## Stau – eine nötige Erscheinung

Am 27.3.2019 in den Landeszeitungen als Forumsbeitrag veröffentlicht

Gebaute Verkehrs-Infrastruktur (z.B. Strasse) hat zwar eine fixe Kapazität, muss aber stark schwankenden Mobilitäts-Bedürfnissen gerecht werden. Würde man die Verkehrs-Infrastruktur für die Spitzenbelastungen auslegen, wäre sie in den Nebenverkehrszeiten viel zu schwach ausgelastet und damit eine volkswirtschaftliche Verschwendung. Eine Auslegung nur für die Nebenverkehrszeiten würde jedoch den Spitzen-Nachfragen in keiner Weise gerecht. Aus volkswirtschaftlichen Überlegungen und wegen des grossen Flächenbedarfs von Verkehrs-Infrastrukturen ist es also sinnvoll, eine mittlere Kapazität zu bauen. Zu viel für die Nebenverkehrszeiten und zu wenig für die Hauptverkehrszeiten.

Stauerscheinungen im Verkehrswesen sind also volkswirtschaftlich sinnvoll. Wenn die Zahl der Verkehrsteilnehmenden die Kapazität der gebauten Verkehrs-Infrastruktur übersteigt, gibt es Stau. Nicht nur Autos stauen sich auf der Strasse, sondern auch FussgängerInnen und Radfahrende auf "ihren" Infrastrukturen. Bekannt sind z.B. die Bilder vom Fahrrad-Stau in Kopenhagen. Beim Ausbau von Verkehrs-Infrastrukturen sollen diejenigen Verkehrsmittel bevorzugt werden, welche die geringsten externen Kosten für die Gesellschaft verursachen und am meisten Personen von A nach B befördern können mit dem kleinsten Flächenverbrauch. Priorität soll also der Fussverkehr haben vor dem Radverkehr, vor dem öffentlichen Verkehr und vor dem Autoverkehr.

Will man speziell den Auto-Stau auf den Hauptstrassen verkleinern, so ist eine Kapazitätserhöhung für den Autoverkehr ganz offensichtlich der falsche Weg. Denn weniger Autostau reduziert die individuellen "Staukosten" und macht das Verkehrsmittel Auto attraktiver; induziert also noch mehr Autoverkehr. Für die Wirtschaft ist nicht der Autotransport, sondern der Personentransport wichtig. Deshalb empfehlen Fachleute, die Kapazitäten für den Autoverkehr zu reduzieren und gleichzeitig die Kapazitäten für die alternativen Verkehrsträger zu vergrössern. Also zu Fuss gehen, Rad fahren und den öffentlichen Verkehr stärken und fördern.

Für Liechtenstein bedeutet das: Statt teuren Umfahrungsstrassen brauchen wir mehr Fuss- und Velowege und wir müssen den öffentlichen Verkehr per Bus und Bahn schneller und attraktiver machen. Quartierstrassen sollen für den Fuss- und Radverkehr optimiert werden und eine hohe Aufenthaltsqualität besitzen.

### Literatur:

Lewis Mumford, 1955, The Roaring Traffic's Boom.

»Mehr Straßen zu bauen, um mit Staus fertig zu werden, ist wie den Gürtel zu lockern, um die Gewichtszunahme zu bekämpfen.« [www.factory-magazin.de](http://www.factory-magazin.de) Thema MOBILITÄT

Congestion from a Multimodal Perspective, <https://pp.bme.hu/tr/article/view/12048>

Die Fahrradhauptstadt versinkt im Fahrradstau,

<https://www.sueddeutsche.de/auto/radverkehr-in-kopenhagen-die-fahrradhauptstadt-versinkt-im-fahrradstau-1.3537093>

StiftungZukunft.li, Broschüre "Road Pricing": Es wird gut begründet, dass ein Strassenausbau nur punktuell und für eine gewisse Zeit zu einer Staureduktion führt. "Denn ein leistungsfähigeres Strassensystem steigert seine Attraktivität und führt deshalb zu einer Zunahme des Verkehrs – insbesondere in Spitzenzeiten. In den restlichen Tageszeiten hingegen liegen die Strassenkapazitäten teilweise brach."

[https://www.stiftungzukunft.li/application/files/8415/7924/7131/high\\_zukunft.li\\_fokus\\_road\\_pricing.pdf](https://www.stiftungzukunft.li/application/files/8415/7924/7131/high_zukunft.li_fokus_road_pricing.pdf)

<http://t4america.org/wp-content/uploads/2020/03/Congestion-Report-2020-FINAL.pdf>

Auch in den USA: Wie mehr Fahrbahnen und mehr Geld mehr Verkehr bewirken.