Der Verkehr ruhe sanft!

So nützlich, ja geradezu unverzichtbar uns das Auto für die individuelle Fortbewegung von A nach B erscheint, so lästig wird es uns nach Erreichen des Zielortes, denn leider kann es sich nicht in Luft auflösen (oder einfach „weggebeamt“ werden). Die heroisch herausgeholte Fahrzeit erfährt einen derben Dämpfer aufgrund des Suchens nach einem geeigneten „Abstellplatz“ für das eigentlich ach so liebgewonnene Gefährt. Aber jetzt muss es eben einmal für eine gewisse Zeit zurückstecken und verschwinden.

Parken ist nicht immer einfach! (Foto: Pressepark-platz von Werder Bremen)

Dies ist, neben der Gefährdung durch Unfälle und die allgegenwärtige Umweltverschmutzung, das Hauptproblem des Straßenverkehrs der Jetztzeit. Immerhin haben wir knapp 43 Millionen Pkw (Stand 1.1.2012) irgendwo unterzubringen. Die Vorstellung, dass wir die gesamte Bevölkerung von Deutschland alleine auf den Vordersitzen locker unterbringen können, hat schon etwas Apokalyptisches: „Alle rein in die Autos und weg“ würde durchaus funktionieren (bei 517 Pkw auf 1.000 Einwohner). Gäbe es im gesamten Straßennetz nur Spur und Gegenspur, könnten wir diese mit den vorhandenen Pkw ohne Probleme mehr als zustellen.

Allerdings behandeln wir unsere Autos schlechter als unsere Hunde: Im Schnitt bekommt so ein armes Vehikel nur eine Stunde pro Tag Ausgang. Da geht es unserem Bennyboy („Entlebucher Sennenhund“) deutlich besser. Die Autos dösen also die meiste Zeit nur vor sich hin, und das noch nicht einmal im eigenen Stall. Von Berlin wird berichtet, dass dort über 90 Prozent der vierrädrigen Freunde auf (oder besser: an) der Straße nicht nur nächtigen müssen. Die dafür benötigte Stellfläche ist natürlich erheblich. Und dazu auch noch öffentlich.

Sollten wir also wirklich in das elektromobile Zeitalter einschwenken, so wird dies eine der Hauptherausforderungen sein: Wo sollen so viele E-Autos im „öffentlichen Raum“ nachladen? Auf oder an der Straße sind diese Größenordnungen mit Kabeln und Ladestationen nicht bewältigbar. Es werden daher händeringend Konzepte gesucht, die die Wünsche aller Beteiligten befriedigen. Das wird aber außerordentlich schwierig werden, wenn nicht gar unmöglich sein.

Sind sie allerdings unterwegs, so kümmern sich durchschnittlich 1,43 Insassen um das Wohl ihres Freundes. Allerdings nicht um ihr eigenes, denn nur 98 Prozent von ihnen sind angeschnallt. Das klingt nach einen Menge, ja ganz nah an 100 Prozent. Allerdings ist Vorsicht geboten, denn immerhin hatten 20 Prozent der tödlich Verunglückten keinen Gurt an! So einfach können Statistiken irreführen.

Die Verteilung der Fahrzeuge in der Bevölkerung ist durchaus unterschiedlich: Etwas mehr als 80 Prozent der Haushalte haben mindestens ein Auto, knapp 30 Prozent sogar mindestens zwei. Die große Bedeutung für die Einwohner in Deutschland lässt sich auch daraus ablesen, dass jeder von uns circa zwei Jahre seine Lebens in Autositzen verbringt. Ich habe mal errechnet, dass ein 75-Jähriger rund ein halbes Jahr seiner Existenz nicht nur im Auto, sondern zudem noch im Stau gestanden hat, also 58 Stunden pro Jahr.

Nach der Traffic Scorecard des Verkehrsinformationsunternehmens INRIX kann man die Staustunden für Länder und sogar Städte ganz aktuell herunterbrechen. So hat INRIX insbesondere festgestellt, dass es fast überall auf der Welt (bis auf die ganz schlimmen Metropolen) in Bezug auf Staus teilweise erheblich besser geworden ist. So steht Deutschland mit 36,2 Staustunden jährlich (allerdings beschränkt auf Metropolen und sich darin bewegende Pendler) europaweit nur auf Platz acht, Spitzenreiter ist Belgien mit 52,6 Stunden. Schaut man genauer hin, so erfährt man, dass in Deutschland Stuttgart staumäßig mit 58,1 Stunden absolute Spitze ist, direkt gefolgt von Köln (56,7) und Hamburg (52,1). Allerdings bleibt die Herkunft der Zahlen ziemlich im Dunkeln, wie dies meistens bei solchen Kalkulationen ist. Zu denken gibt mir allerdings, dass dem INRIX-Index zufolge Mailand die zugestauteste Metropole der Welt ist (die in dem

Falle allerdings nur aus Europa und Nordamerika besteht), alldieweil ich auf dem Weg in den Urlaub genau dort vorbeikomme ...

Nun muss man bei der Begriffsbildung des „ruhenden Verkehrs" sehr vorsichtig bei der Anwendung sein, auch wenn die menschliche Intuition etwas anderes sagt. Wenn sich nichts bewegt, ist das noch lange kein eindeutiges Indiz für ruhenden Verkehr. Denn, man höre und staune: Der Stau gehört zum fließenden Verkehr. Das wird dann gerne auch als „ungewolltes Warten" bezeichnet, wie beispielsweise auch an Ampeln oder Zebrastreifen. Auf die Dauer kommt es nicht an. Selbst wenn man aussteigt, ist das immer noch Warten.

So richtig ruhig wird der Verkehr erst, wenn man hält oder parkt. Da ist der Wille des Fahrers zu Geschwindigkeit Null entscheidend, ohne dass irgendetwas oder -jemand ihn dazu zwingt. Wenn das Halten dann länger als drei Minuten dauert oder er aussteigt und sich entfernt, dann wird daraus Parken. Bleibt ein Fahrzeug übrigens aufgrund eines technischen Defektes liegen, ist dies weder Halten noch Parken noch Warten. Da nichts hiervon zutrifft, muss es so schnell wie möglich entfernt werden. (Der leere Tank ist kein technischer Defekt ...)

Nun haben wir es in neuerer Zeit ja mit einem Phänomen zu tun, dass viele Fahrzeuge am Wegesrand (meist auf Bürgersteigen) stehen, in denen freihändig telefoniert wird. Damit nicht auch dies 40 Euro kostet, muss der Motor abgestellt sein. Ich glaube, die wenigsten denken in diesen Augenblicken an Halt- oder Parkverbote (eventuell Versperren einer Feuerwehrzufahrt?). Dauert das Gespräch länger als drei Minuten, ist das Ganze dann auch hier tatsächlich als Parken einzustufen.

Bei Elektroautos muss sich der Gesetzgeber da noch etwas Neues einfallen lassen, da der Motor ja immer aus ist, wenn sie stehen. Das gilt in gleicher Weise für die Start-Stop-Automatiken, die eigentlich der Spritverbrauchsreduzierung dienen, aber damit vielleicht auch anderen Nutzen haben. So ist beim Warten vor Bahnübergängen und im Stau tatsächlich mobil telefonieren erlaubt, bei abgestelltem Motor versteht sich. Der ist dann aber eigentlich an jeder roten Ampel abgestellt ...

Bei Mobiltelefonen ist die Straßenverkehrsordnung (und insbesondere deren Auslegung durch Gerichte) rigoros. Selbst das „Wegdrücken" von Anrufen ist „während der Fahrt" verboten und wird geahndet, obwohl dies eigentlich der Unterdrückung eines Gespräches dient. Ein einschlägiges Urteil ließ dies nicht gelten. Wie sehr die Behörden aber in dieser Frage „herumrudern", zeigt sich in der Konzentration auf Mobil- und Autotelefone. Die Vorschriften sind der technischen Entwicklung einfach nicht gewachsen. Diktiergeräte und Laptops sind überhaupt nicht betroffen, Letztere auf dem Armaturenbrett platziert lassen alle Möglichkeiten offen. Die Gerichte retten sich jetzt in die „Kommunikationsfähigkeit", allerdings ist damit Sprachkommunikation gemeint, die, so die Auffassung, eine sofortige Erwiderung erfordert. Und das lenkt ab. Bei Laptops, Tablets oder iPads zählt daher hauptsächlich die Kommunikationstauglichkeit.

Die Krone der Verwirrung ist damit aber noch nicht erreicht. Bei Handys ist die Benutzung der Navigationsfunktion „während der Fahrt" nicht erlaubt. Mit diesem neuen „Fahrtzustand" ist aber eigentlich der fließende Verkehr gemeint, warum also schon wieder ein neuer Begriff: Weil man selbst im Stau zum fließenden Verkehr gehört, dann aber doch das Handy benutzen darf (Motor aus!). Das bedeutet aber nicht, dass man nicht sein wie auch immer geartetes „reines" Navigationssystem nutzen darf, das geht ohne Probleme. Ja sogar Fernsehen und DVDs kann man unterwegs gucken.

Der letzte Schritt auf dieser Leiter ist gerade von der Kölner Regierungspräsidentin Gisela Walsken erklommen worden. Sie möchte vor Baustellen auf der A1 und A3 auf dem Kölner Ring neue Schilder aufstellen lassen mit der Aufschrift: Navi aus! Das muss man erst mal auf sich wirken lassen. Begründung: Die Navigationsgeräte würden der schnellen Veränderung im (Baustellen-) Verkehrsnetz nicht nachkommen und damit die Autofahrer verwirren. Die sollen sich schließlich auf die Straße konzentrieren. Verwirren werden zweifellos die Schilder. So etwas hat noch keiner gesehen. Die Fahrer werden wie gebannt auf die „verbotenen" Naviseiten schauen, was es da wohl Schlimmes zu sehen gibt. In der Jugendsprache heißen solche Vorhaben nicht zu Unrecht gerne, ja in diesem Fall auch inhaltlich angemessen: „verpeilt".

Schnelle Veränderungen bei Baustellen verwirren aber tatsächlich, denn keiner weiß, in welche Richtung die Veränderung im Einzelfall geht. Und wird dann am Ende der Baustelle ein entsprechendes Schild „Navi an!" aufgestellt? Ein direkter Kontakt zu den Herstellern der Geräte wäre um Vieles effektiver als dieser Vorschlag aus dem vorgezogenen Sommerloch, worein er auch ganz schnell wieder verschwinden sollte.

Ich möchte hier nicht darüber philosophieren, welche Verbote man für Fahrer sinnigerweise noch erlassen sollte. Man kann, ja man sollte nur solche erlassen, die man später auch kontrollieren kann. Geht man beim Handy davon aus, dass die Benutzung den Fahrer von seinem eigentlichen Geschäft abhält, so kenne ich viele weitere Tätigkeiten, die unbedingt unterbunden werden sollten: Essen, Trinken, Rauchen, mit der Frau oder dem Mann reden (streiten?), Radio hören, ...

Kommen wir zurück zum eigentlichen Thema des Haltens und Parkens. Schon eine Studie aus dem Jahr 1978 förderte die erstaunliche Tatsache zu Tage, dass Halt- und Parkvorschriften den geringsten Befolgungsgrad im Verkehr überhaupt haben. Wer hätte das gedacht? Interessant ist auch die Feststellung, dass man normalerweise bei Frauen eine größere Regeltreue vorfindet als bei Männern, dass dies aber gerade nicht auf die Parkregelbefolgung zutrifft. Dem kann ich nur voll zustimmen, wenn ich an die ständig bei uns herumliegenden Überweisungsvordrucke meiner Frau an irgendwelche Stadtverwaltungen denke. Man könnte geradezu an eine Umkehrung der Verhältnisse denken ...

Ich möchte nicht unerwähnt lassen, dass die erste Parkuhr Deutschlands am 4. Januar 1954 just in Duisburg vor dem Rathaus aufgestellt wurde. Den Wohlstand der Stadt hat dies aber nicht nachhaltig vorangebracht, wenn man sich die aktuelle Haushaltslage anschaut. Mittlerweile sind die Parkuhren (fast) schon wieder alle verschwunden. Doch mit allen möglichen Maßnahmen versuchen die Städte, aus dem abgestellten Blech Kapital zu schlagen.

Auf dem Weg in den Urlaub in fremde Länder können wir uns derweil schon mal an die Maut gewöhnen. Deutschland möchte ja immer so gerne technischer Vorreiter sein. Der Staat nimmt eigentlich keine Parkgebühren ein. Aber wie wäre es mit „Wartegebühren" im Stau auf der Autobahn? Der Vorschlag ist nicht neu, aber hochaktuell. Und wer ohne Stau durchkommt, zahlt eben eine „Beschleunigungsgebühr". Und am Zielort angekommen, möchte man den armen vierrädrigen Freund so schnell wie möglich loswerden ...

Autor

Professor Michael Schreckenberg, *geboren 1956 in Düsseldorf, studierte Theoretische Physik an der Universität zu Köln, an der er 1985 in Statistischer Physik promovierte. 1994 wechselte er zur Universität Duisburg-Essen, wo er 1997 die erste deutsche Professur für Physik von Transport und Verkehr erhielt. Seit mehr als 15 Jahren arbeitet er an der Modellierung, Simulation und Optimierung von Transportsystemen in großen Netzwerken, besonders im Straßenverkehr, und dem Einfluss von menschlichem Verhalten darauf.*

Seine aktuellen Aktivitäten umfassen Online-Verkehrsprognosen für das Autobahnnetzwerk von Nordrhein-Westfalen, die Reaktion von Autofahrern auf Verkehrsinformationen und die Analyse von Menschenmengen bei Evakuierungen.