

Staubilanz 2024

Staus auf Autobahnen im Jahr 2024

Für das Jahr 2024 registrierte der ADAC rund 516.000 Stauereignisse („Stau“ und „stockender Verkehr“), die gemeldeten Staulängen ergaben eine Gesamtlänge von etwa 859.000 km.

Die Dauer der Verkehrsstörungen summierte sich dabei auf rund 448.000 Stunden.

Im Vorjahr registrierte der ADAC rund 427.000 Stau-Stunden und 877.000 km Staulänge auf deutschen Autobahnen.

Somit hat sich 2024 die Zahl der registrierten Staustunden gegenüber dem Vorjahr moderat erhöht (+5%), die Gesamt-Staulänge (-2%) lag geringfügig darunter.

Im Vergleich zum Jahr 2019 (521.000 Stau-Stunden) lag das Stauniveau im Jahr 2024 unter dem Vor-Corona-Niveau.

Zu beachten ist dabei, dass aufgrund einer Überarbeitung der Methodik der ADAC Datenanalyse (ab Juni 2022) ein direkter Vergleich der Staukennwerte (Anzahl, Dauer und Staulänge) der Jahre 2023 und 2024 mit den Zahlen vergangener Jahre nur mehr bedingt möglich ist.¹

Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen

Die Kfz-Verkehrsmenge auf den Autobahnen lag in den einzelnen Monaten im Zeitraum Januar bis November 2024 bis zu rund 9 Prozent (Juli) über den Vorjahreswerten, im Mittel um rund 4 Prozent über dem Vorjahresniveau.

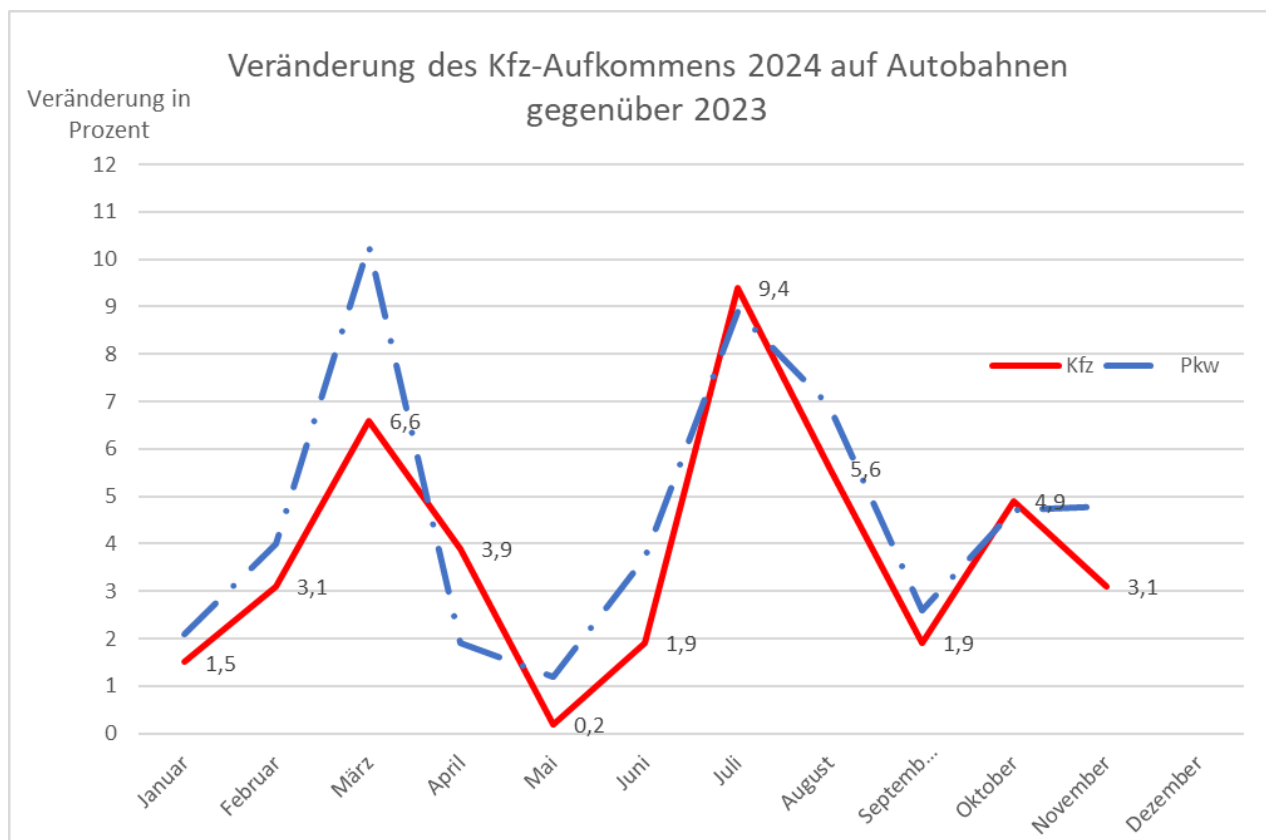
Dabei lag der Pkw-Verkehr (Teilmenge des Kfz-Verkehrs) im Mittel um knapp 5 Prozent über dem Vorjahresniveau.

Das Lkw-Verkehrsaufkommen über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (Teilmenge des Kfz-Verkehrs) lag im selben Zeitraum im Mittel auf Vorjahresniveau, bei Betrachtung der einzelnen Monate um mehr als zehn Prozent darüber (April, Juli), aber auch bis zu acht Prozent (März) darunter.

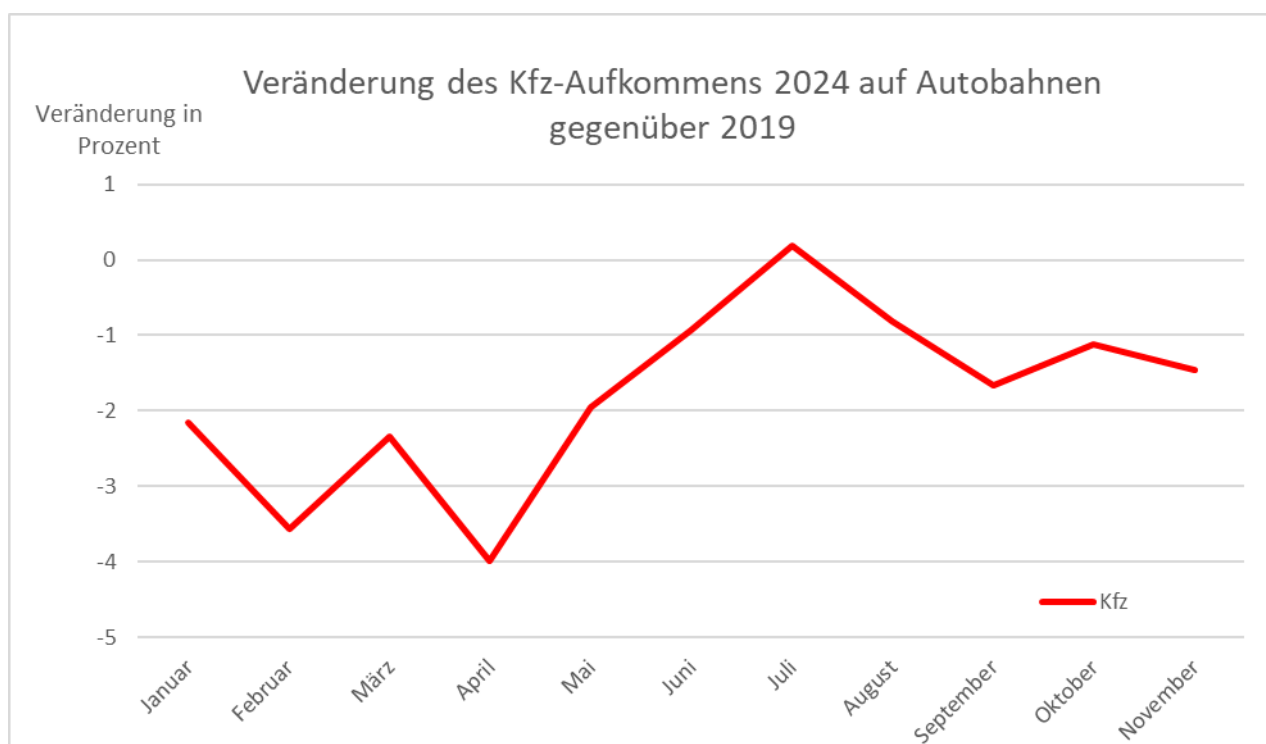
Im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 waren auf den Autobahnen im Jahr 2024 im gesamten Jahresverlauf mit Ausnahme des Monats Juli immer noch weniger Kraftfahrzeuge unterwegs als seinerzeit. Im Zeitraum Januar bis November waren es im Mittel rund zwei Prozent weniger.

Die Zahlen für Dezember 2024 werden voraussichtlich erst Ende Februar 2025 veröffentlicht werden.

¹ Mittlerweile steht eine deutlich höhere Zahl an Floating-Car-Daten zur Verfügung, dies ermöglicht eine genauere Analyse der Verkehrslage. Darüber hinaus war es notwendig, die Algorithmen zur Meldungsgenerierung weiterzuentwickeln und anzupassen. Staus und Störungseignisse werden nun erst generiert, wenn eine deutlich höhere Zahl an Fahrzeugen diese detektiert. Zudem fassen die neuen Algorithmen kleinere Störungen zusammen und vermeiden die Generierung von Stauereignissen, die sich in kurzer Zeitfolge an- und abmelden. Dadurch geht die Anzahl der Meldungen und auch der Staulänge zurück. Auf die Gesamtdauer der Staus hat diese Anpassung hingegen nur geringe Auswirkung, da der größte Anteil hier von Staus längerer Dauer stammt und Staus nun teilweise zusammengefasst werden.



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen; Eigene Darstellung

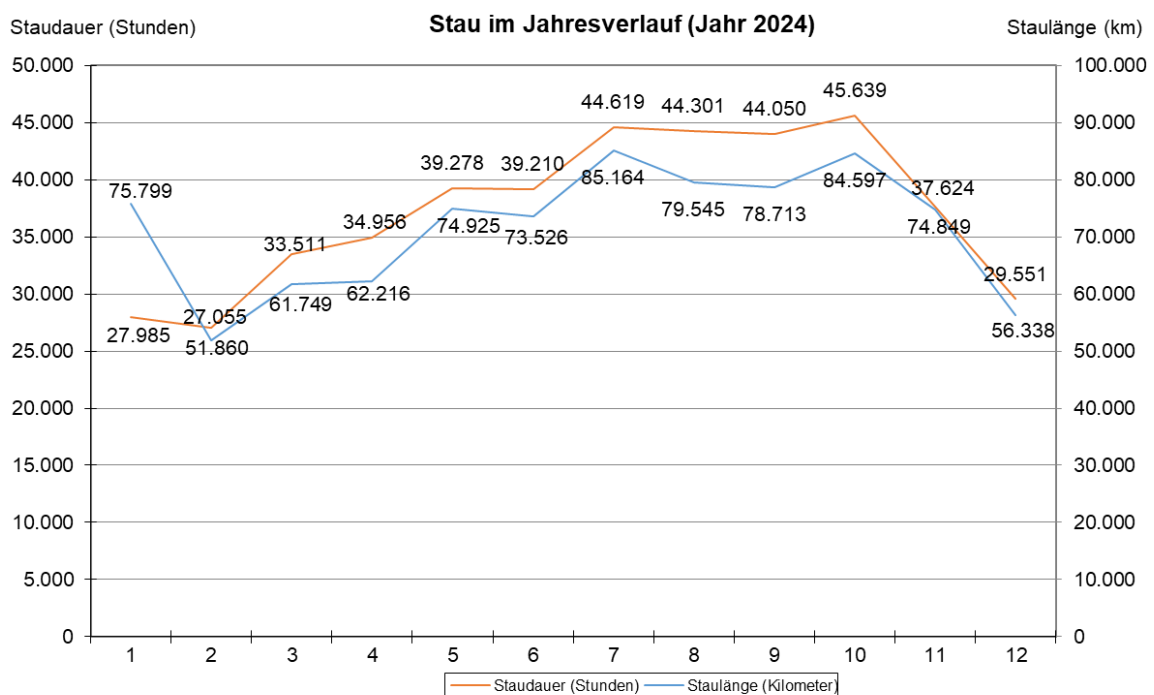


Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen; Eigene Berechnung und Darstellung

Stausituation im Jahresverlauf 2024

Im Jahresverlauf nahmen die registrierten Staustunden von rund 28.000 Staustunden im Januar bis Juli deutlich zu. Mit jeweils rund 44.000 Staustunden lag das Stauniveau in den Sommermonaten Juli, August und September auf gleichem Niveau. Im Oktober 2024 stieg die Zahl der Staustunden auf insgesamt knapp 46.000 an, anschließend ging sie zum Jahresende wieder deutlich zurück. Im Dezember waren es nur mehr rund 30.000 Staustunden.

Bezüglich der Staukilometer entwickelte sich der Jahresverlauf insgesamt ähnlich, wenngleich im Januar überproportional viele Staukilometer (rund 76.000) registriert wurden. Mitte Januar gab es einen Wintereinbruch in weiten Teilen Deutschlands, in dessen Folge es zu vermehrten Verkehrszusammenbrüchen auf den Autobahnen kam.

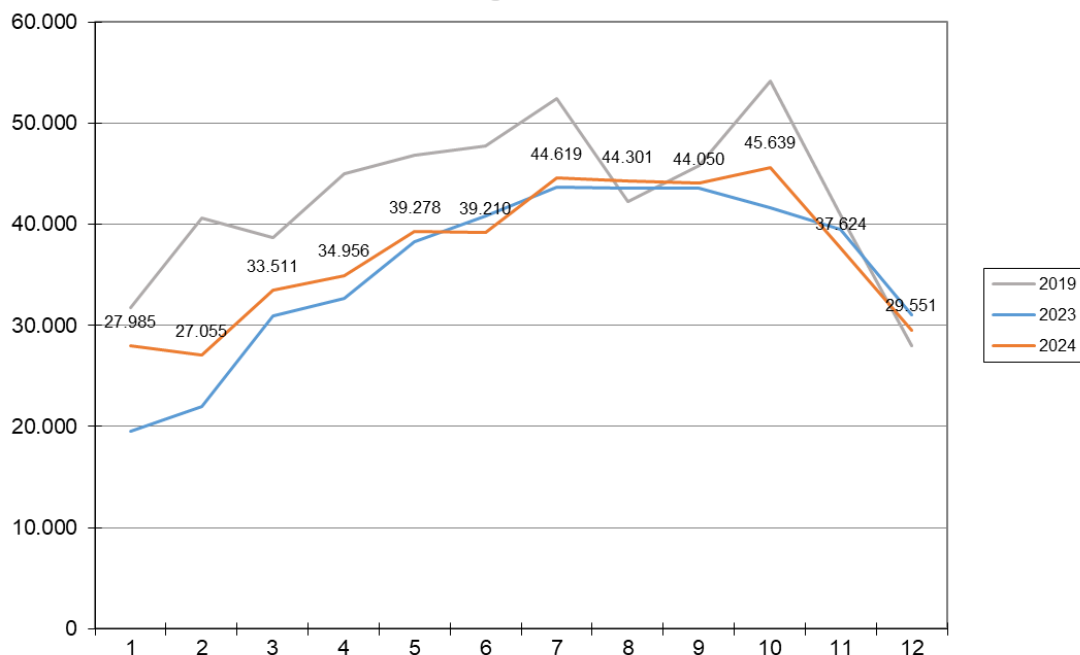


Vergleich mit den Jahren 2023 und 2019

Beim monatsweisen Vergleich des Stauverlaufs 2024 mit dem Vorjahr lässt sich erkennen, dass mit Ausnahme der Monate Juni, November und Dezember etwas mehr Staustunden als im Vorjahr zu verzeichnen waren. Im Januar waren es deutlich mehr als im Vorjahr.

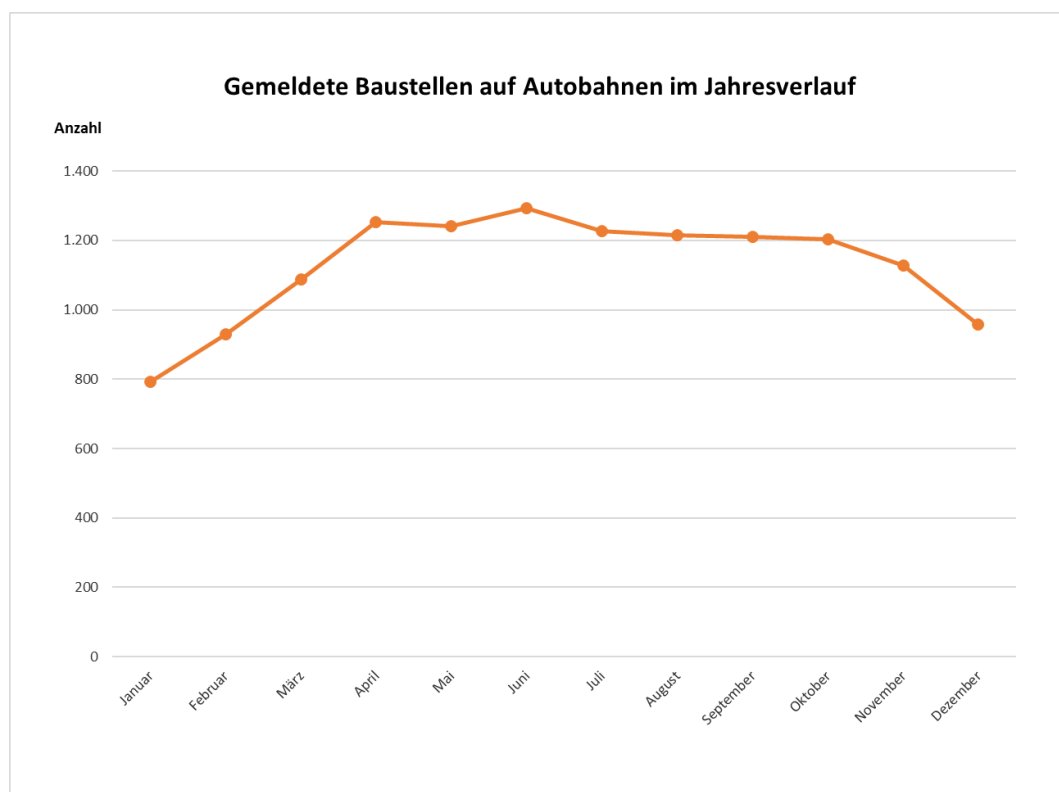
Im Vergleich zum Jahr 2019 lag das Stauniveau im Jahr 2024 zumeist noch deutlich darunter, allerdings wurden im August und Dezember 2024 sogar etwas mehr Staustunden als 2019 registriert.

Staudauer im Jahresverlauf im Jahr 2024 im Vergleich zu 2023 und 2019



Baustellen

Die Zahl der gemeldeten Autobahn-Baustellen, die 2024 bundesweit zeitgleich bestanden, lag zwischen 800 und 1300. Dabei wurde etwa die Hälfte der Baustellen aus Nordrhein-Westfalen gemeldet.



In der Folge gab es auch 2024 wieder zahlreiche baustellenbedingte Staus auf den Autobahnen.

Stausituation im Wochenverlauf

Das Staugeschehen im Jahr 2024 an den einzelnen Wochentagen weist Charakteristika auf, die sich in den letzten Jahren verfestigt haben.

Für Mittwoch und Donnerstag wurden dabei die meisten Staustunden (rund 1.550 Stunden) und Staukilometer (rund 3.100 km) ermittelt.

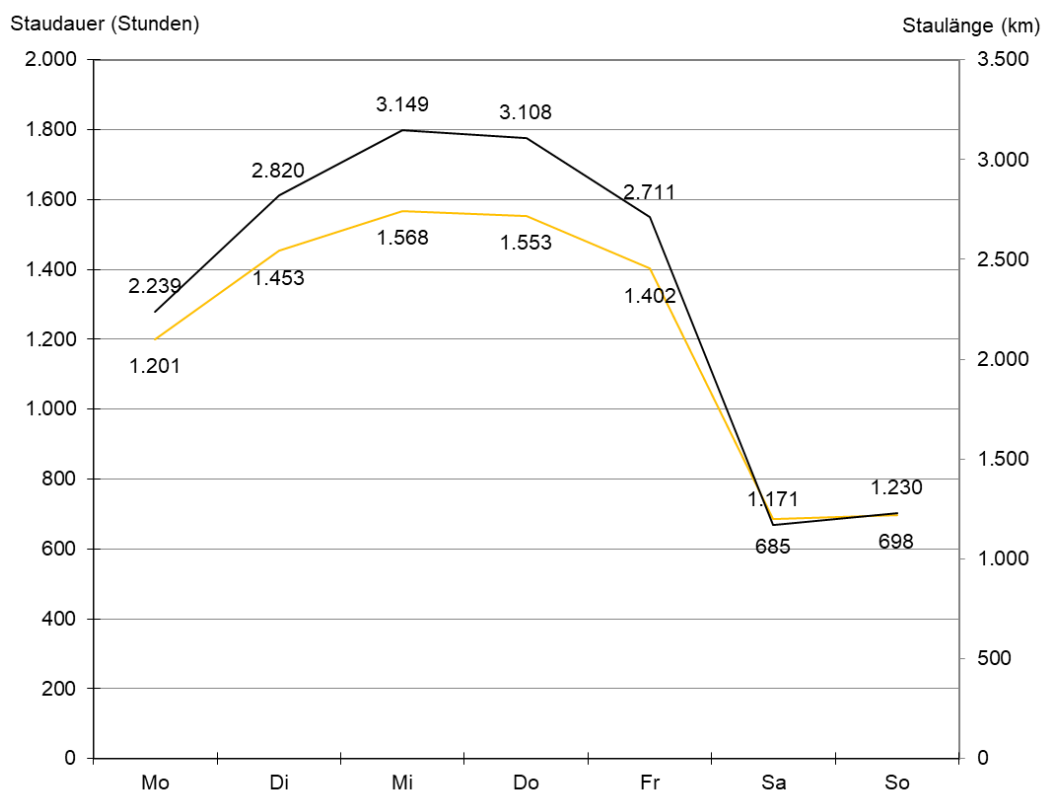
Zum Vergleich: Im Jahr 2023 waren ebenfalls Mittwoch und Donnerstag mit durchschnittlich rund 1.500 Staustunden die staureichsten Wochentage gewesen, im Jahr 2019 war es der Mittwoch mit durchschnittlich rund 1.850 Staustunden gewesen.

Auch 2024 gab es montags deutlich weniger Stau, im Schnitt rund 1.200 (2023: rd. 1.100) Staustunden, somit gut 20 Prozent weniger als an einem durchschnittlichen Mittwoch oder Donnerstag.

Auch dienstags und freitags waren im Schnitt weniger Stau als an den beiden stärksten Wochentagen zu verzeichnen.

An den Wochenenden war das Stauniveau deutlich niedriger mit im Schnitt rd. 700 Staustunden.

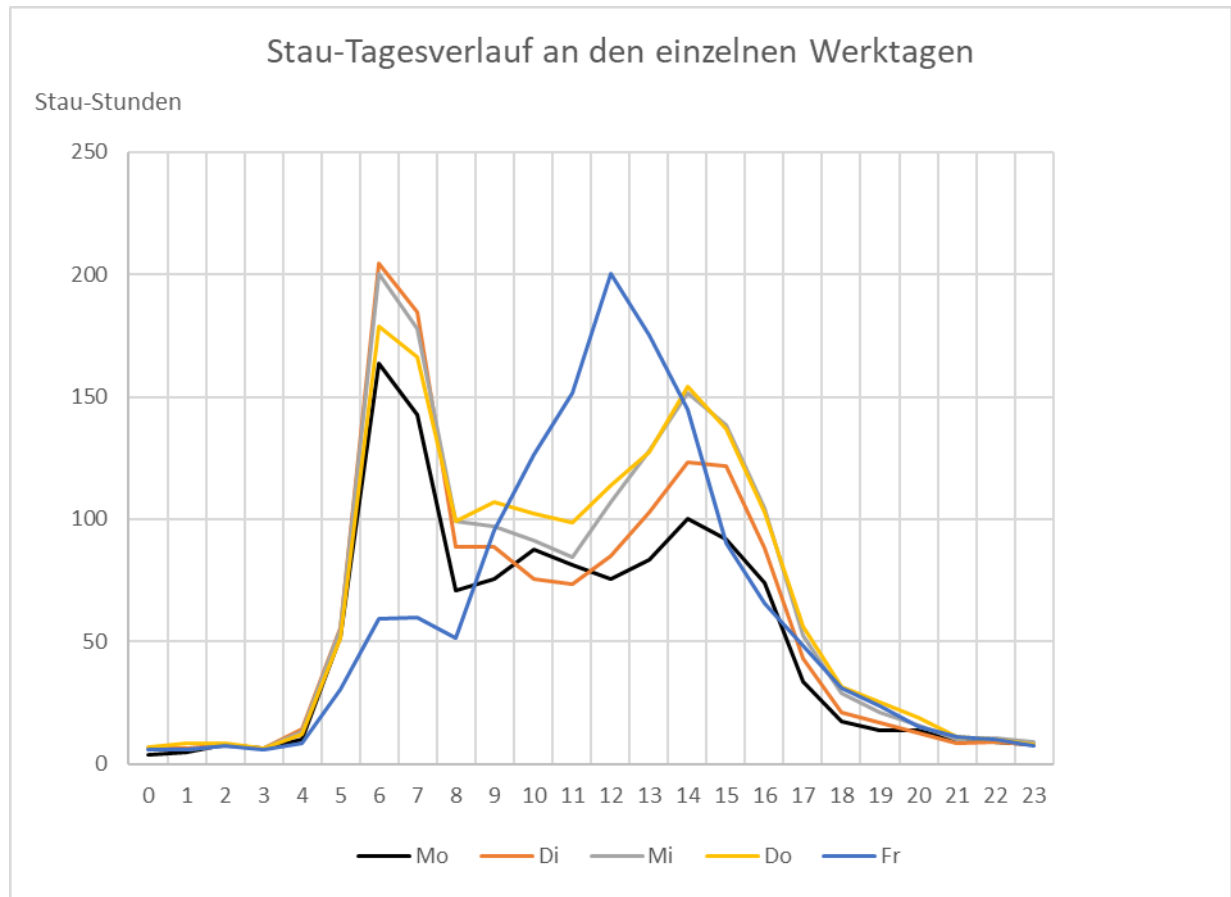
Stau im Wochenverlauf (2024)



Stausituation im Tagesverlauf

2024 zeigte sich an den Werktagen Montag bis Freitag (ohne Feiertage) im Tagesverlauf des Staugeschehens im Durchschnitt ein Muster mit zwei Stauspitzen: Eine ausgeprägte Morgenspitze zwischen 6 und 9 Uhr, sowie eine breitere und flachere Nachmittagspitze zwischen 14 und 18 Uhr.

Der Stau im Tagesverlauf verlief an den Werktagen Dienstag bis Mittwoch insgesamt recht ähnlich, wobei dienstags die Nachmittagspitze weniger ausgeprägt war. An den Montagen war sowohl die Morgen- als auch vor allem die Nachmittagspitze deutlich weniger stark ausgeprägt. Der Freitag wies keine Morgenspitze auf, dafür eine breite Mittags-/Nachmittagspitze, die zudem deutlich ausgeprägter war als an den übrigen Werktagen.



Stau-Tagesverlauf an den einzelnen Werktagen (ohne Feiertage) nach Staubeginn

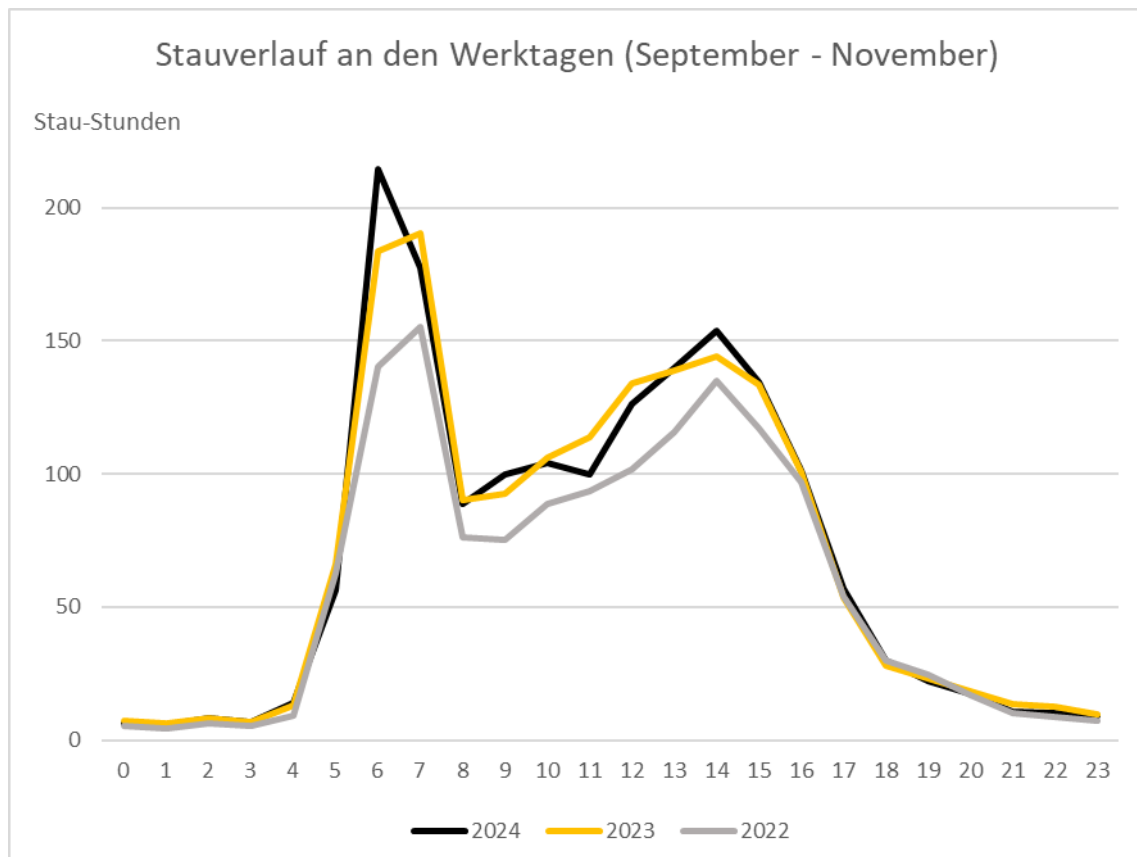
An den Wochenenden war der Tagesverlauf insgesamt deutlich anders als an den Werktagen Montag-Freitag. Die meisten Staus traten gegen späten Vormittag bis Mittag ein.

Staus im Tagesverlauf an Werktagen (September - November)

Mit der Einführung des Deutschland-Tickets zum Mai 2023 war seinerzeit auch die Hoffnung verbunden, dass insbesondere Pendler im verstärkten Maße auf den ÖPNV umsteigen und dies in der Folge zu einer Dämpfung der morgendlichen und nachmittäglichen Stau-Spitzen führt.

Da im Jahr 2022 in den Monaten Juni, Juli, August das 9 Euro -Ticket angeboten wurde, wurden im Folgenden im Sinne der Vergleichbarkeit der Stausituation mit und ohne Deutschland-Ticket die

Stauverläufe der Werktage Montag-Freitag (ohne Feiertage) der Monate September, Oktober und November der Jahre 2024, 2023 und 2022 miteinander verglichen.



Durchschnittlicher Stauverlauf an den Werktagen Montag bis Freitag (ohne Feiertag) im 3-Monatszeitraum September - November der Jahre 2022-2024

Für 2023 musste festgestellt werden, dass – bei insgesamt höherem Verkehrsaufkommen – es im Vergleichszeitraum September bis einschließlich November im Durchschnitt stärker ausgeprägte Stauspitzen zur Morgen- und Nachmittagszeit als 2022 gab. Im Hinblick auf die Stausituation überlagerten somit andere Entwicklungen (z.B. verstärkte Rückkehr an den Arbeitsplatz) die Wirkung des Deutschland-Tickets.

Zu erkennen ist aber auch, dass im Jahr 2024 die werktäglichen Stauspitzen zur Morgen- und Nachmittagszeit im Durchschnitt sehr ähnlich ausgeprägt waren wie 2023. Im Hinblick auf die Stausituation hat sich somit in der bundesweiten Betrachtung keine weitere wesentliche Verschärfung ergeben. Andererseits gab es aber auch keine Entlastungen im Vergleich zum Vorjahr, was auch im moderat höheren Verkehrsaufkommen begründet liegt.

Stau-Spitzentage

Die deutschlandweit staureichsten Tage des Jahres **2024** waren:

- Montag, 15. bis Donnerstag, 18. Januar (Wintereinbruch in weiten Teilen Deutschlands) mit insgesamt rund 5.700 Stau-Stunden und knapp 29.000 km Gesamtstaulänge
- Mittwoch, 8. Mai (Tag vor Christi Himmelfahrt) mit rund 2.300 Stunden Stau und knapp 5.000 km Gesamtstaulänge

In den beiden Jahren davor zählte der Tag vor Christi Himmelfahrt (17.05.23 und 25.05.22) mit rund 2.250 bzw. 2.100 Stau-Stunden ebenfalls zu den Stau-Spitzentagen.

- Freitag, 17. Mai (Freitag vor dem Pfingstwochenende) mit rund 2.500 Stunden Stau und rund 5.200 km Gesamtstaulänge

Auch in den beiden Vorjahren war der Freitag vor dem Pfingstwochenende (26.05.23 und 03.06.22) mit rund 2.300 bzw. 2.050 Stau-Stunden jeweils ein Stau-Spitzentag.

- Mittwoch, 29. Mai (Tag vor Fronleichnam) mit rund 2.100 Stunden Stau und rund 4.300 km Gesamtstaulänge
- Freitag, 12. Juli (Freitag vor dem Beginn der Sommerferien in Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland, Freitag vor 2. Ferienwochenende in NRW) mit knapp 2.000 Stunden Stau und rund 4.350 km Gesamtstaulänge
- Mittwoch, 2. Oktober (Mittwoch vor dem Tag der Dt. Einheit) mit insgesamt rund 2.300 Stau-stunden und rund 4.700 km Gesamtstaulänge

In den beiden Vorjahren war der Freitag vor dem langen Wochenende mit dem Tag der Dt. Einheit (29.09.23 und 30.09.22) mit rund 2.400 bzw. 2.250 Staustunden jeweils der Stau-Spitzentag des Jahres.

- Mittwoch, 19. November (Wetterlage mit winterlichen Straßenverhältnissen in Teilen Deutschlands) mit rund 2.050 Stau-Stunden und rund 4.500 km Gesamtstaulänge.

TOP 5-Stauereignisse

Im Laufe des Jahres 2024 registrierte der ADAC 817 (2023: 691) Verkehrsstörungen mit einer Länge von bis zu 20 km und mehr. Unter anderem folgende Einzel-Stauereignisse waren sehr ausgeprägt:

- A 61 Ludwigshafen -> Mönchengladbach zwischen Dreieck Nahetal und Dreieck Erfttal sowie in der Gegenrichtung Koblenz -> Ludwigshafen zwischen Kreuz Bliesheim und AS Bingen-Mitte am Donnerstag, 18.01.24 (Wintereinbruch), Länge: bis 77 bzw. 70 km
- A 7 Hamburg -> Flensburg zwischen AS Bordesholm und Ellund (Grenzübergang) am Samstag, 19.10.24 (Samstag zu Beginn der Herbstferien), Länge: bis zu 45 km
- A 81 Stuttgart -> Singen zwischen AS Oberndorf am Neckar und AS Gottmadingen am Donnerstag, 21.11.24 (Wintereinbruch), Länge: bis zu 44 km
- A 24 Schwerin -> Berliner Ring zwischen AS Meyenburg und AS Kremmen am Sonntag, 6.10.24 (Sonntag nach dem Tag der Dt. Einheit), Länge: bis zu 42 km
- A 4 Chemnitz -> Görlitz zwischen AS Hainichen und AS Burkau am Donnerstag, 28.03.24 (Gründonnerstag vor Ostern), Länge: bis zu 40 km

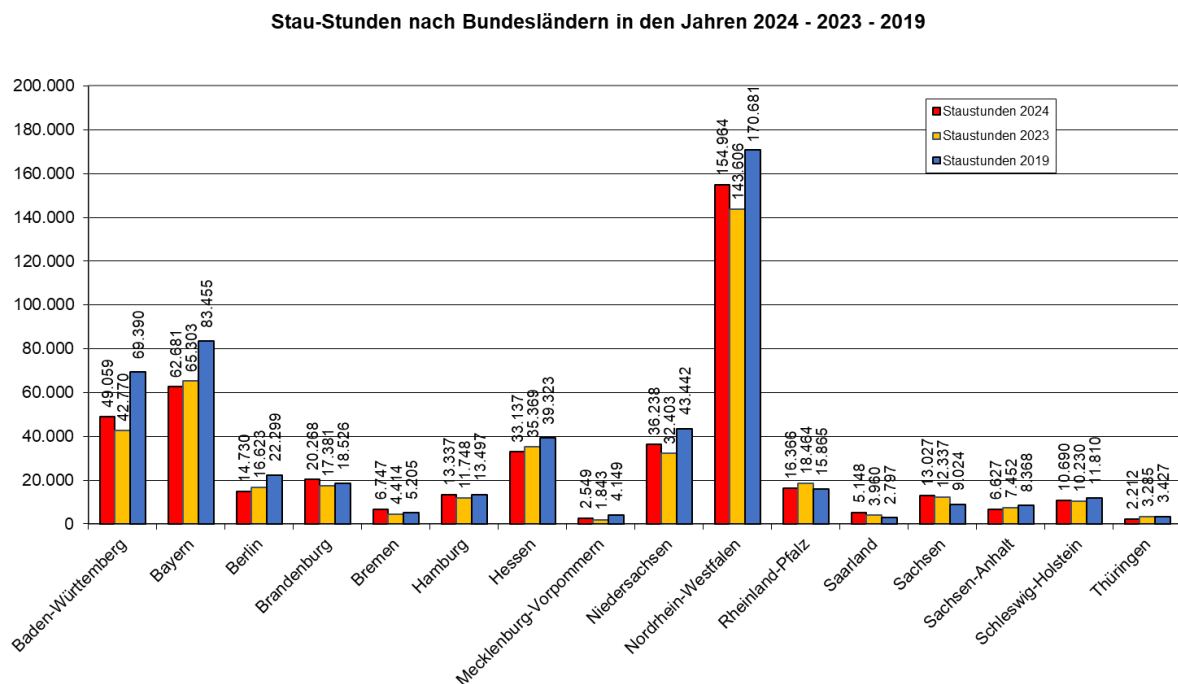
Staus in den einzelnen Bundesländern

Stau-Stunden

Im Jahr 2024 wurden bundesweit rund 448.000 Stau-Stunden (2023: 427.000) registriert und somit rund fünf Prozent mehr als im Vorjahr.

Dabei waren in zehn Bundesländern mehr Stau-Stunden als im Vorjahr zu verzeichnen, in sechs Bundesländern nahmen die Staustunden ab.

Im Vergleich zu 2019 lag das Stauniveau im Jahr 2024 in mehreren Bundesländern über dem Vor-Corona-Niveau, so in Brandenburg, Bremen, Rheinland-Pfalz, im Saarland sowie in Sachsen.



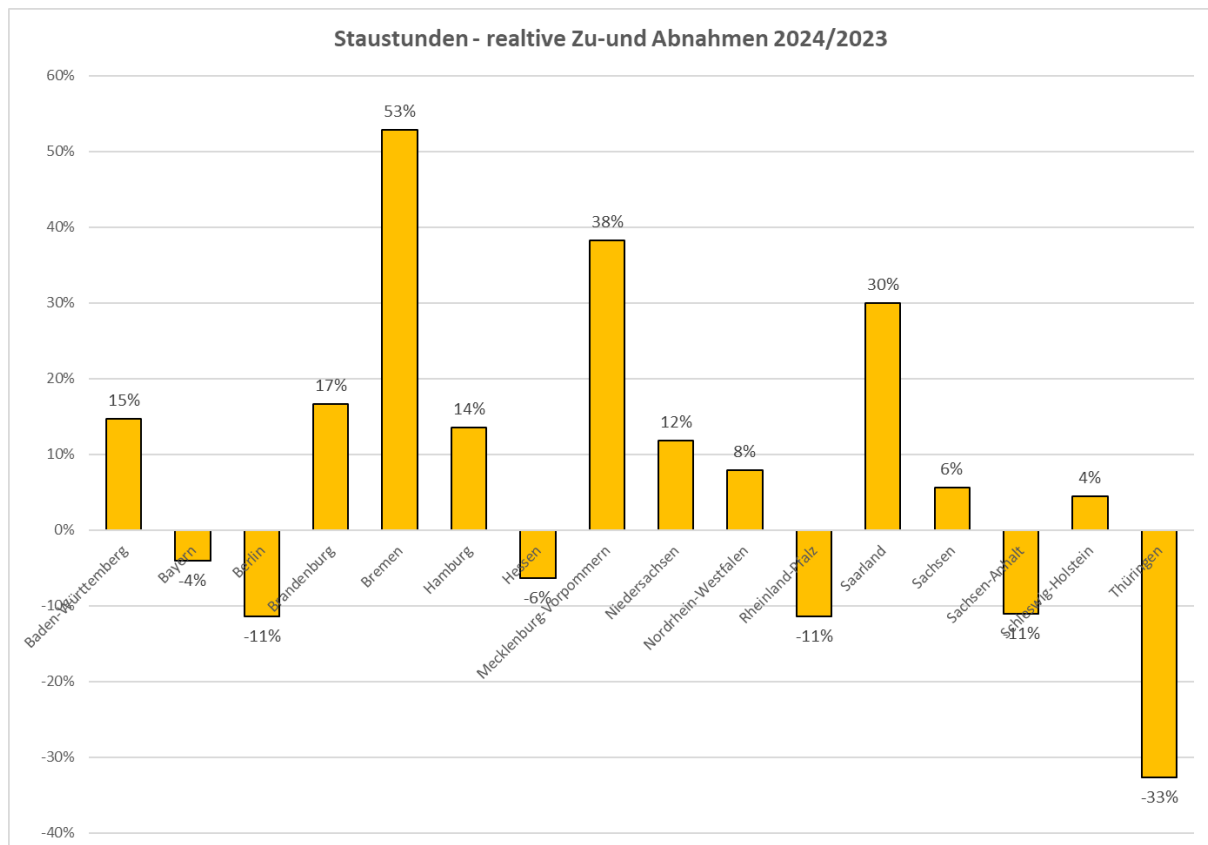
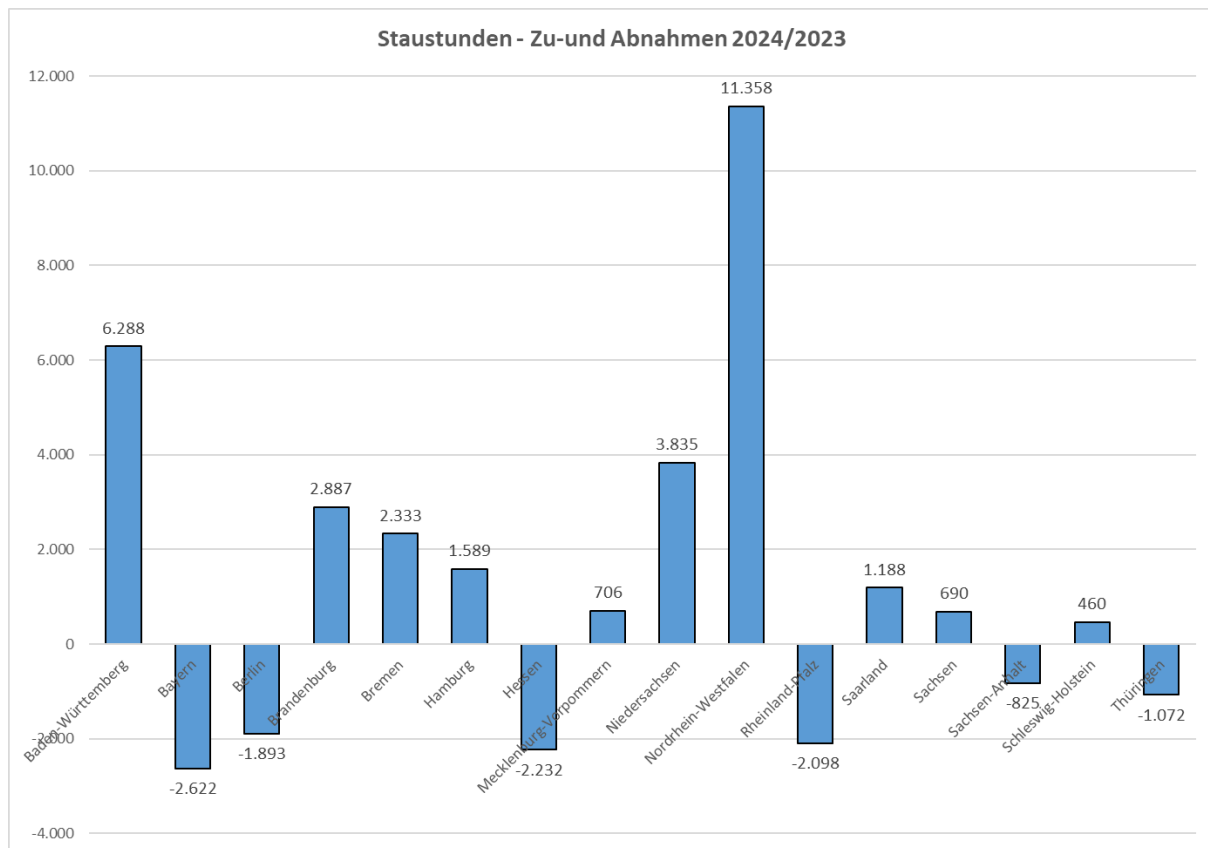
Gemeldete Stau-Stunden je Bundesland

Die größten Zuwächse an Staustunden gab es in NRW (rd. 11.400), Baden-Württemberg (rd. 6.300) und Niedersachsen (rd. 3.800).

Die größten Abnahmen an Stau-Stunden waren in Bayern (rd. 2.600) und Hessen (rd. 2.200) und Rheinland-Pfalz (rd. 2.100) zu verzeichnen.

Die prozentual größten Zunahmen gab es in Bremen, Mecklenburg-Vorpommern und im Saarland. Die größte prozentuale Abnahme war in Thüringen zu verzeichnen.

Stau-Stunden – Zu- und Abnahmen in den einzelnen Bundesländern

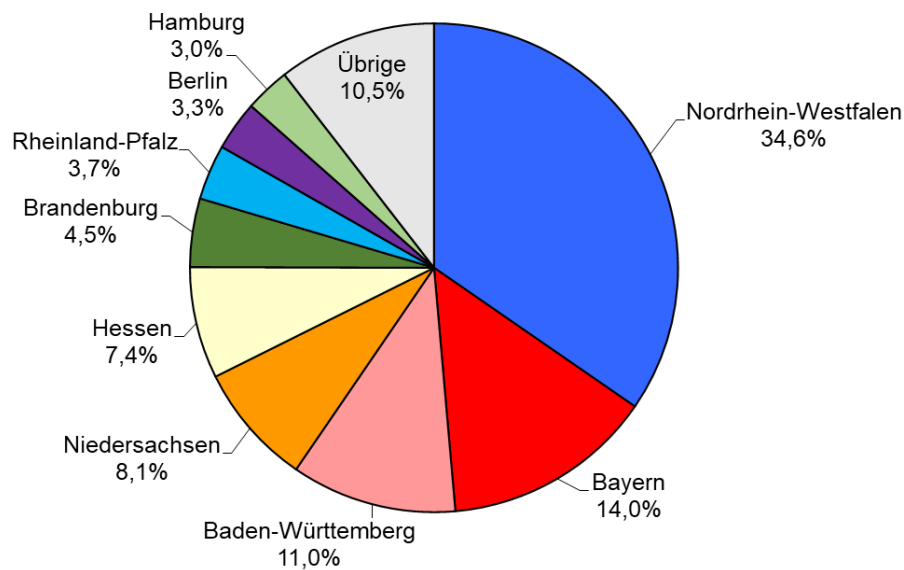


Verteilung der Stau-Stunden

Von den insgesamt im Jahr 2024 erfassten Stau-Stunden entfielen knapp 35% auf Nordrhein-Westfalen (2023: 34%; 2019: 33%), 14% auf Bayern (2023: 15%; 2019: 16%) und 11% auf Baden-Württemberg (2023: 10%; 2019: 13%).

Niedersachsen und Hessen erreichten einen Anteil von 8% bzw. rund 7% (2023: jeweils 8%). Der Anteil von Rheinland-Pfalz und Brandenburg lagen in ähnlicher Größenordnung wie im Vorjahr.

Verteilung der Staustunden nach Bundesländern (2024)



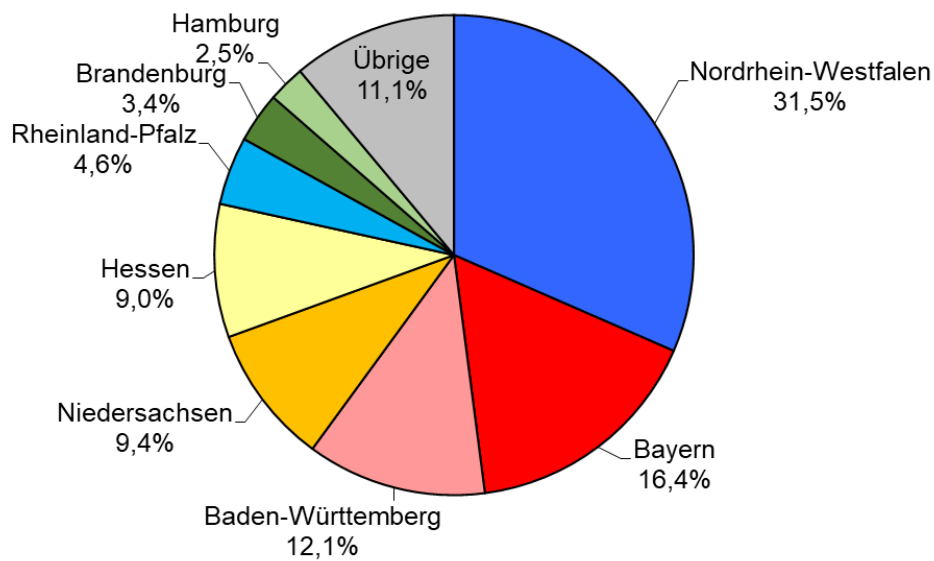
Verteilung der Stau-Kilometer

Bei den Stau-Kilometern entfielen knapp 32% auf Nordrhein-Westfalen (2023: 29%; 2019: 32%), rund 16% auf Bayern (2023: 19%; 2019: 19%) und 12% auf Baden-Württemberg (2023: 11%; 2019: 13%).

Auf den Plätzen folgen Niedersachsen (2023: 9,6%) und Hessen (2023: 8,2%) mit einem Anteil von jeweils rund 9%.

Dahinter rangieren wie bereits im Vorjahr Rheinland-Pfalz und Brandenburg.

Verteilung der Stau-Kilometer nach Bundesländern (2024)

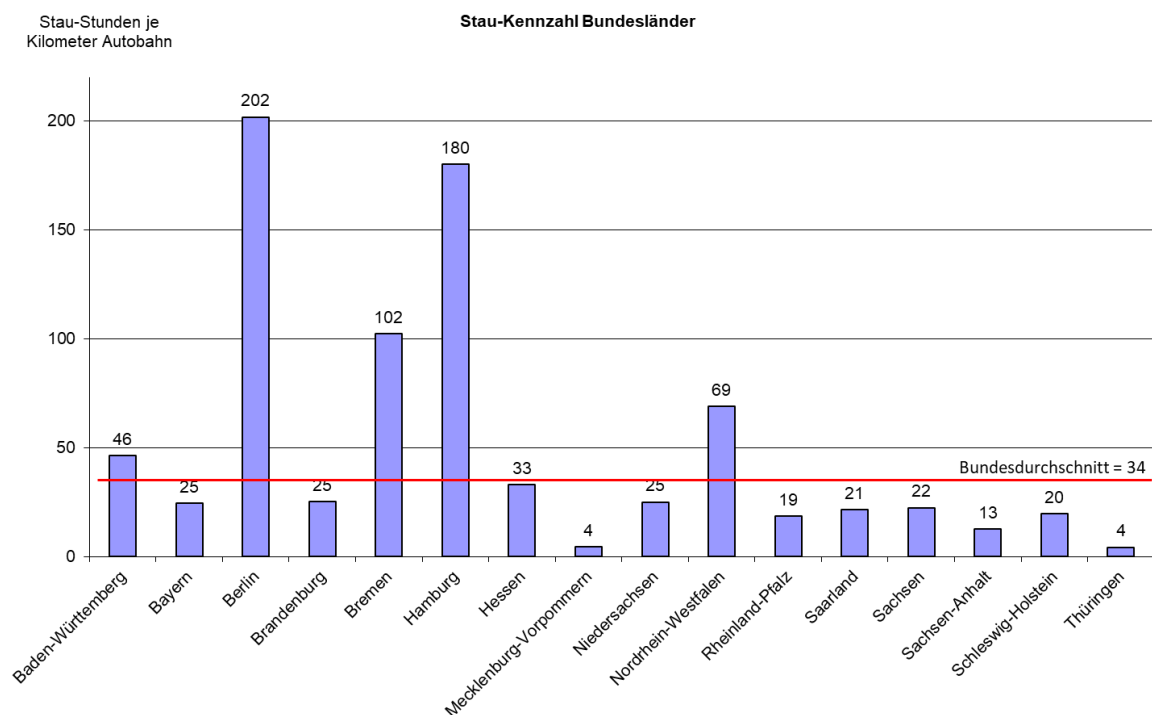


Stau-Kennzahl „Stau-Stunden“ der Bundesländer

Zur Ermittlung der Stau-Kennzahl wurden die in den einzelnen Bundesländern registrierten Stau-Stunden ins Verhältnis zu den jeweils vorhandenen Autobahn-Kilometern gesetzt. Das Ergebnis ist eine Kennzahl, die das Stauausmaß in den jeweiligen Bundesländern beschreibt.

Der Wert lag im Bundesdurchschnitt bei 34 Stau-Stunden je Autobahn-Kilometer (2023: 32) und somit höher als im Vorjahr.

Erwartungsgemäß waren auch im Jahr 2024 die meisten Stau-Stunden im Verhältnis zu den vorhandenen Autobahnkilometern in den Stadtstaaten Berlin (202; 2023: 228) und Hamburg (180; 2022: 159) zu verzeichnen. Mit Abstand folgt Bremen (102), allerdings auf einem deutlich höheren Niveau als noch im Vorjahr (67).



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

Bei den Flächenländern stand 2024 Nordrhein-Westfalen (69; 2023: 64) unangefochten an der Spitze, gefolgt von Baden-Württemberg (46; 2023: 41).

Hessen lag mit 33 (2023: 35) Staustunden je Autobahnkilometer in etwa im Bundesdurchschnitt.

Dahinter folgen mit einem Indexwert von jeweils 25 die Bundesländer Bayern (2023: 26), Brandenburg (2023: 22) und Niedersachsen (2023: 22).

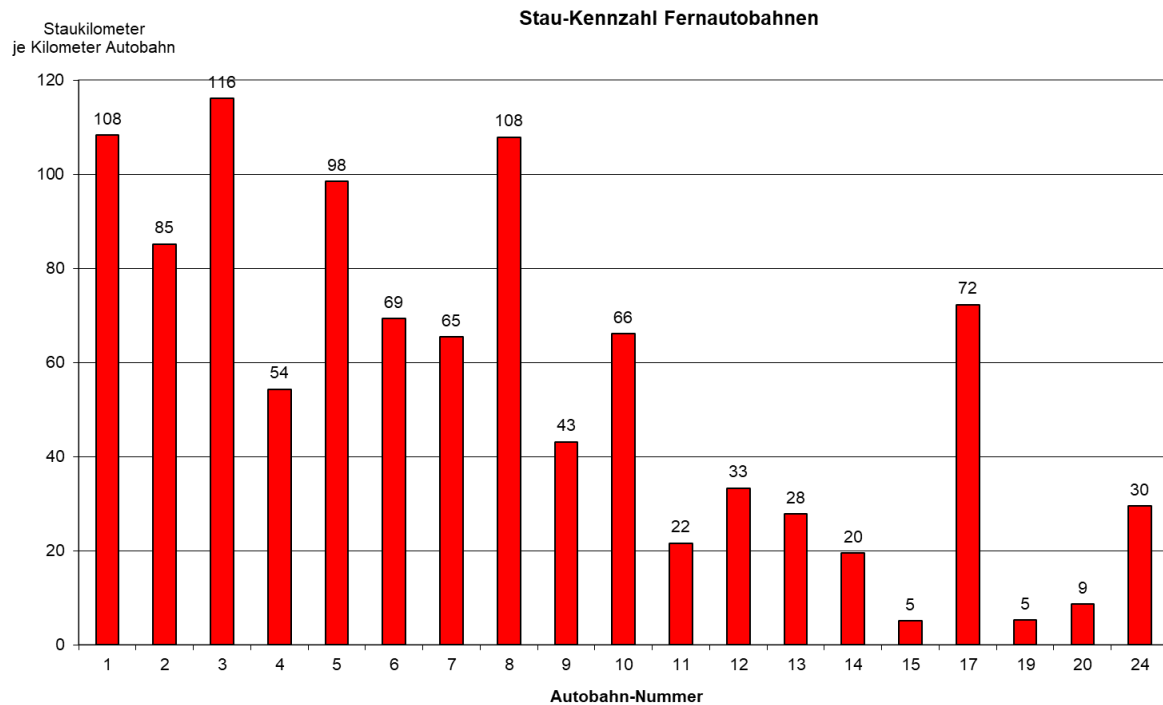
Auf den weiteren Plätzen folgen Sachsen (22; 2023: 21), das Saarland (21; 2023: 16) und Schleswig-Holstein (20; 2023: 19) sowie Rheinland-Pfalz (19; 2023: 21).

Das geringste Stauausmaß mit 4 Staustunden je Autobahnkilometer war auch 2024 in Mecklenburg-Vorpommern (2023: 3) und Thüringen (2023: 6) zu verzeichnen.

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

Auf den Fernautobahnen (Autobahnen A 1 - A 20 und A 24) wurden in Summe rund 233.000 Stau-Stunden (2023: 219.000) und 501.000 Staukilometer (2023: 515.000) ermittelt.

Betrachtet man die Stau-Stunden sowie die Stau-Kilometer der einzelnen Fernautobahnen bezogen auf die jeweilige Länge der Autobahn so waren im Jahr 2024 die Autobahnen A 1, A 3 und A 8 die Stau-Spitzenreiter.



Besonders staubetroffen auf den Fernautobahnen waren folgende Abschnitte:

- A 1 Münster - Dortmund – Köln,
- A 3 zwischen Köln und Oberhausen,
- A 5 Heidelberg – Karlsruhe,
- A 8 Stuttgart – Karlsruhe,
- A 10 zwischen Schönefelder Kreuz und dem Dreieck Spreeau.

TOP 25-Stauschwerpunkte

Besonders ausgeprägte lokale **Stauschwerpunkte** traten 2024 in Fahrtrichtung auf folgenden Streckenabschnitten auf. Auf 22 der 25 aufgelisteten Abschnitte bestand 2024 zumindest zeitweise eine Baustelle.

Bundesland	Autobahn	Abschnitt-Von	Abschnitt-Nach	Segment-Von	Segment-Nach
HB	A1	Bremen	Osnabrück	AS Bremen-Hemelingen	AS Bremen-Arsten
NW	A1	Dortmund	Münster	AS Kamen-Zentrum	Kamener Kreuz
NW	A1	Münster	Dortmund	AS Kamen-Zentrum	AS Unna
NW	A1	Köln	Dortmund	AS Volmarstein	AS Hagen-West
BB	A10	Dreieck Werder	Dreieck Havel-land	AS Phöben	AS Leest
NI	A2	Braunschweig	Magdeburg	AS Alleringersleben	AS Eilsleben
ST	A2	Magdeburg	Braunschweig	AS Marienborn/Helmstedt	AS Marienborn/Helmstedt-Ost
HB	A270	Blumenthal	Ihlpohl	AS Bremen-Ihletal	AS Bremen-Ihlpohl
BY	A3	Linz	Passau	AS Pocking	AS Passau-Süd
NW	A3	Köln	Oberhausen	Kreuz Kaiserberg	AS Oberhausen-Lirich
NW	A3	Oberhausen	Arnheim	AS Oberhausen-Holtien	Kreuz Oberhausen
NW	A3	Köln	Oberhausen	AS Leverkusen-Zentrum	Kreuz Leverkusen
NW	A3	Oberhausen	Köln	Kreuz Kaiserberg	AS Duisburg-Wedau
BY	A3	Würzburg	Nürnberg	AS Erlangen-Frauenaurach	Kreuz Fürth/Erlangen
HE	A3	Frankfurt	Würzburg	AS Obertshausen	AS Hanau
NW	A42	Kamp-Lintfort	Dortmund	AS Oberhausen Neue Mitte	AS Bottrop-Süd
NW	A42	Kamp-Lintfort	Dortmund	AS Herne-Crange	Kreuz Herne
NW	A43	Wuppertal	Recklinghausen	AS Herne-Eickel	Kreuz Herne
BW	A5	Heidelberg	Karlsruhe	AS Kronau	AS Bruchsal
NW	A59	Dinslaken	Duisburg	AS Duisburg-Meiderich	Kreuz Duisburg
HH	A7	Hannover	Hamburg	AS HH-Waltershof	AS HH-Othmarschen
BW	A8	Stuttgart	Karlsruhe	AS Pforzheim-Ost	AS Pforzheim-Nord
BW	A8	Karlsruhe	Stuttgart	AS Pforzheim-Ost	AS Pforzheim-Süd
BW	A8	Stuttgart	München	AS Mühlhausen	Ausfahrt Hohenstadt
BW	A81	Heilbronn	Stuttgart	AS Stuttgart-Feuerbach	Dreieck Leonberg

Fazit und Ausblick

Im Jahr 2024 lagen sowohl das Verkehrsaufkommen als auch die Zahl der registrierten Stautunden auf den Autobahnen in etwa fünf Prozent über Vorjahresniveau. Die Zahl der registrierten Staukilometer lag geringfügig darunter.

Im Vergleich zu 2019 verbleibt das Verkehrs- und Stauaufkommen noch unter dem Vor-Corona-Niveau.

Bei Betrachtung des Wochenverlaufs gab es an den Werktagen Mittwoch und Donnerstag im Schnitt deutlich mehr Stau als an den übrigen Tagen mit ausgeprägten Morgen- und Nachmittagsstauspitzen. Montags lag das Stauniveau im Durchschnitt insgesamt deutlich niedriger. Am Freitag gab es zwar keine nennenswerte Morgenspitze, dafür eine sehr ausgeprägte Nachmittagspitze, die bereits am Mittag eintrat und mit im Schnitt deutlich mehr Stau als an den übrigen Werktagen. Dabei dürfte die Überlagerung von (Fern-)pendler- sowie Freizeit- und Urlaubsverkehr eine entscheidende Rolle spielen.

Im Hinblick auf die Stausituation im Berufsverkehr kann für 2024 festgestellt werden, dass es im Vergleichszeitraum September bis einschließlich November im bundesweiten Durchschnitt keine wesentliche Verschärfung gegenüber 2023 gab.

Sollte das Deutschlandticket mit seinen inzwischen 13 Millionen Nutzern als planbares Angebot in den Folgejahren entfallen oder in der preislichen Gestaltung an Attraktivität verlieren, dürfte das auch angesichts der derzeit unzureichenden Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Schienenverkehr die Stausituation auf den Straßen zusätzlich verschärfen. Auch deswegen spricht sich der ADAC für den Fortbestand des Tickets auch über das laufende Jahr hinaus aus.

Für 2025 rechnet der ADAC mit einer weiteren moderaten Zunahme der Verkehrsleistung auf den Autobahnen, was sich auch in den Stauzahlen niederschlagen dürfte. Vor allem aber spielen die Vielzahl der Baustellen eine Rolle. Diese sind jedoch dringend erforderlich, um das in erheblichen Teilen marode Autobahnnetz zu modernisieren und eine Zuspitzung der Stausituation durch Sperrungen zu vermeiden.

Prioritär müssen mehr als 4.000 Autobahn-Brücken in den nächsten Jahren durch neue Bauwerke ersetzt werden. Wenn dies nicht rechtzeitig gelingt, sind weitere Brücken-Sperrungen und Staus die Folge. Hierzu zeigt das Beispiel der Talbrücke Rahmede (A 45) bei Lüdenscheid, die sich mittlerweile im Wiederaufbau befindet, eindrücklich, wie negativ sich der Ausfall einer einzelnen Autobahnbrücke auf Verkehr, Anwohner und die Wirtschaft in der Region auswirkt.

Des Weiteren sind nach wie vor zahlreiche Ausbaumaßnahmen notwendig, um Engpässe im Autobahnnetz zielgerichtet zu beseitigen.

Die für die Modernisierung und den zielgerichteten Ausbau der Fernstraßeninfrastruktur erforderlichen finanziellen Mittel sind dauerhaft zuverlässig bereitzustellen. Im Sinne der Planbarkeit und der Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten u.a. seitens der Bauindustrie hält der ADAC verkehrsträgerspezifische Finanzierungskreisläufe für sachgerecht.

Datenbasis und Herkunft

Der ADAC nutzt zur Stauermittlung Floating Car Data in Echtzeit. Täglich werden im Durchschnitt mehr als 1,2 Milliarden Positions- und Geschwindigkeitsinformationen von LKW-Flotten sowie Nutzern von Smartphone-Apps verarbeitet. Ergänzt um die Baustelleninformationen werden diese Daten in der ADAC Service GmbH zur aktuellen Verkehrslage verarbeitet und wurden für die ADAC-Staubilanz herangezogen und analysiert.

Bei Interesse und Fragen zur Datengrundlage können Sie sich an folgenden Kontakt wenden: mobile-verkehrsinfo@adac.de.