

# Warum Straßenbau kein Mittel gegen Staus ist

Nur mit einem massiven Ausbau des Straßennetzes lasse sich der Verkehrsinfarkt beheben, deshalb fordert der ADAC ein „gezieltes Anti-Stau-Programm“. Zwei kanadischen Verkehrsökonomien kommt zu einem anderen Ergebnis: Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.



Olaf Storbeck

12.10.2009 - 23:55 Uhr • [8 Kommentare](#) • [61 x geteilt](#)



Baustelle der A4 bei Eisenach. Verdoppelung der Straßen verdoppelt den Verkehr.

(Foto: dpa)

DÜSSELDORF. Rund 234 Millionen Stunden stehen Deutschlands Autofahrer pro Jahr kollektiv im Stau. Die gesamtwirtschaftlichen Kosten dieses Stillstands auf dem Asphalt schätzt die Bundesanstalt für Straßenwesen auf mehr als 3,5 Milliarden Euro pro Jahr. Für den **ADAC** liegt die Lösung des Problems auf der Hand: Nur mit einem massiven Ausbau des Straßennetzes lasse sich der Verkehrsinfarkt beheben. Um 40 Prozent müssten die Ausgaben des Bundes für Ausbau und Erhalt der Autobahnen steigen - von fünf auf sieben Milliarden Euro. "Nur so

können Engpässe auf den Hauptverkehrsadern beseitigt und Staus vermieden werden", behaupten die Auto-Lobbyisten.

Tatsächlich aber dürfte das vom **ADAC** geforderte "gezielte Anti-Stau-Programm" keine nachhaltige Wirkung haben. Das zumindest legt eine jüngst veröffentlichte Studie von zwei kanadischen Verkehrsökonomien nahe. Die Forscher Gilles Durantou und Matthew Turner - beide sind Professoren für Wirtschaftswissenschaften an der University of Toronto - haben den Zusammenhang zwischen Straßenbau und Verkehrsaufkommen am Beispiel der Vereinigten Staaten empirisch untersucht.

Basis ihrer Studie ist umfangreiches, regional aufgeschlüsseltes Zahlenmaterial zu den Investitionen in den Straßenbau und der Entwicklung des Verkehrsaufkommens für die Jahre 1983 bis 2003. Diese Daten haben Durantou und Turner aus verschiedenen Perspektiven ausgewertet. So analysierten sie einerseits, wie sich im Zeitablauf Straßennetz und Verkehr in jeder Region entwickelt haben. Andererseits verglichen sie, wie sich Infrastruktur und Verkehrsaufkommen zwischen den einzelnen Regionen in einem gegebenen Jahr veränderten.

Beide Ansätze liefern sehr ähnliche Ergebnisse: Ein Ausbau des Straßennetzes um ein Prozent in einer Region führt dazu, dass der Autoverkehr dort um ein Prozent zunimmt - und zwar in weniger als zehn Jahren. "Eine Verdoppelung der Straßen", bringt Turner das Ergebnis auf den Punkt, "verdoppelt den Verkehr." Mehr Autobahnen seien daher kein probates Mittel zur Bekämpfung des Staus.

Dieses Ergebnis ist unabhängig vom Bevölkerungswachstum in der Region, von der wirtschaftlichen Entwicklung und von anderen sozioökonomischen Faktoren. Auch die Frage, wie gut und dicht das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist, spielt für die Entwicklung des Autoverkehrs so gut wie keine Rolle, stellen die Forscher fest.

Für sich genommen, sagt der beobachtete Zusammenhang nicht zwingend etwas über Ursache und Wirkung aus. Schließlich wäre es auch denkbar, dass vor allem in den Regionen die Straßen ausgebaut werden, wo das Verkehrsaufkommen aus anderen Gründen steigt. Um dieses Problem zu lösen, wenden die Forscher zusätzlich eine in der Ökonometrie gängige Methode an: Sie arbeiten mit sogenannten Instrument-Variablen. In komplexen Berechnungen berücksichtigen sie Faktoren, die zwar Einfluss darauf haben, wie die Verkehrsinfrastruktur in einer Region aussieht, die aber unabhängig vom aktuellen Verkehrsaufkommen sind. Sämtliche Schätzungen mit verschiedenen Instrument-Variablen führen zu ganz ähnlichen Ergebnissen: Der Verkehr nimmt zu, sobald es mehr Straßen gibt.

Aber woher kommt der zusätzliche Verkehr? Auch dieser Frage sind Duranton und Turner nachgegangen. Der wichtigste Faktor, so stellen sie fest, ist: Das Fahrverhalten der Menschen ändert sich. Sie fahren häufiger Auto, wenn das Straßennetz ausgebaut wird. Weniger Bedeutung hat, dass eine Region mit besserem Straßennetz mehr Menschen aus anderen Regionen anzieht oder dass sich der Verkehr verlagert.

Unter dem Strich stützt die kanadische Studie eindrucksvoll eine These, die der amerikanische Ökonom Anthony Downs vor mehr als vier Jahrzehnten formuliert hat: Neue Straßen sind kein Mittel gegen Stau, weil sie zusätzlichen Verkehr hervorrufen. Der SPD-Politiker Hans-Jochen Vogel brachte dieses eherne Gesetz des Staus ("fundamental law of highway congestion") schon 1972 auf eine griffige Formel: "Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten."

