

Hintergrundinformationen zu Staubilanzen 2023

Hintergrund zur ADAC Staubilanz

Der ADAC nutzt zur Stauermittlung Fahrzeugflotten mit ihren Geschwindigkeitsdaten. Nutzer von Online-Navigationsgeräten, Smartphone-Apps sowie Onboard units der Fuhrparks großer Speditionen liefern ständig anonymisiert und automatisiert ihre Positions- und Geschwindigkeitsinformationen („Floating Car Data“, im Durchschnitt mehr als 1 Mrd. Positions- und Geschwindigkeitsinformationen täglich) von deutschen Straßen. Diese Live-Daten werden zur Berechnung von Verkehrsstörungen verwendet.

Wie werden die Staus gezählt?

Jede Meldung, die das Ereignis „Stau“ oder „stockender Verkehr“ enthält, wird gezählt. Sie bleibt im System von Eingang bis Löschung bzw. Ablauf. Änderungen der Meldung im Verlauf (Versionen) werden nicht gesondert berücksichtigt. D.h. ist ein Stau einmal als solcher erfasst, bleibt unberücksichtigt, ob sich an der Meldung selbst irgendetwas verändert. Er wird nicht noch einmal gezählt.

Was zählt als Stau?

Der ADAC erfasst eine Verkehrsstörung, wenn in einem Straßenabschnitt auf einer Mindestlänge von 300 m im Beobachtungszeitraum von 10 Minuten die Durchschnittsgeschwindigkeit von mehreren Fahrzeugen (mind. 30 Geschwindigkeitswerte von unterschiedlichen Fahrzeugen) unter 30% der erlaubten Geschwindigkeit (z.B. auf Autobahnen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung unter 40km/h) fällt und dabei die Verzögerungszeit gegenüber "freier Fahrt" mind. 1 Minute beträgt.

Liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen 40 und 20 km/h, spricht der ADAC von dem Ereignis „stockender Verkehr“, bei Geschwindigkeiten unter 20 km/h von „Stau“. Beide Ereignisse werden als Verkehrsstörung gezählt. Wichtig: Jede Verkehrsstörung wird nur einmal gezählt. Die längste räumliche Ausdehnung, die die Verkehrsstörung im zeitlichen Verlauf aufweist, fließt in die ADAC Statistik ein.

Wie werden die Staukilometer gemessen?

In die Längenbilanz (Gesamt-Kilometer) fließen nur Verkehrsstörungen ab einem Kilometer Länge ein. Die längste Ausdehnung, die das Stauereignis im Verlauf aufweist, wird gezählt.

Die Staulänge auf Basis von FCD wird anhand der überstauten Straßensegment ermittelt. Dabei wird erst ab mindestens 1km eine Staulänge an die Meldung angehängt und immer zum vollen Kilometer abgerundet.

Was sagt die „Staubelastung“ aus?

Die sogenannte Staubelastung ist das Produkt aus der Dauer eines Staus und seiner Länge (km*h). Mit dieser Größe wird die Ausprägung eines Staus ausgedrückt. Verkehrsstörungen mit einer großen Länge und/oder langen Dauer werden dadurch in der Summe stärker gewichtet.

Wichtig: Das Produkt aus Dauer und Länge muss für jeden einzelnen Stau gebildet werden und nicht aus Summenwerten!

Wie sind Stautunden definiert?

Jede Meldung enthält eine Eingangs- und eine Ablauf- bzw. Löschzeit. Daraus ergibt sich die Dauer eines Staus. Durch die Summierung der einzelnen Stauzeiten errechnet sich die Gesamtzahl der Stautunden.

Stauspitzen (nach Anschlussstellen): In welchem Segment wird der Stau gezählt (Anfang, Ende)?

Es wird nur der Autobahnabschnitt gezählt, an dem der Stau zuerst aufgetreten ist – sozusagen dort, wo er entstanden ist. Ein Rückstau über mehrere Abschnitte/Segmente wird somit nicht mehrfach gezählt.

Woher kommen Gefahrenmeldungen und Baustellenmeldungen?

Gefahrenmeldungen (Gegenstände, Tiere, Personen auf der Fahrbahn, Falschfahrer) werden von den Landesmeldestellen der Polizei übermittelt.

Baustellenmeldungen für Autobahnen erhält die ADAC Verkehrszentrale in erster Linie von den digitalen Plattformen der Behörden. Baustellenbedingte Sperrungen auf Bundesstraßen werden von den ADAC Verkehrsredakteuren recherchiert und eingepflegt. Ansprechpartner bei der Recherche sind die Straßenbauverwaltungen der Bundesländer. Baustellenbedingte Sperrungen in den 15 größten deutschen Städten werden ebenfalls manuell recherchiert.