

Rede Gerd Will

Plenum 22.03.2012

Verbesserung der Verkehrsleitsysteme - Sicherheit hat Vorfahrt

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wenn ich auf der Bundesautobahn 2 von Hannover Richtung Berlin fahre, dann stelle ich wiederholt fest, dass die Verkehrsbeeinflussungsanlagen, von denen mein Kollege gerade gesprochen hat, häufig nicht geschaltet sind und dass die Verkehrsteilnehmer vergebens auf Hinweise zur Verkehrsdichte, auf Gefahren- und Verkehrssicherheitswarnungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und weitere Hinweise zur Verbesserung des Verkehrsflusses warten.

Das Einzige, was anscheinend relativ stabil und stetig funktioniert, sind die stationären Geschwindigkeitsüberprüfungsanlagen entlang der Autobahn. Sie optimieren allerdings weniger den Verkehrsfluss der Fahrzeuge und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer als vielmehr die Einnahmesituation der örtlich beteiligten Kommunen. Und das, meine Damen und Herren, reicht nun wirklich nicht aus!

In diesem Zusammenhang möchte ich ausdrücklich meinen Kollegen Bachmann zitieren, der neulich gesagt hat, bezüglich der schweren Unfälle dürfe sich der Verkehrsminister nicht darauf konzentrieren, Tempolimits zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten zu torpedieren, wie zuletzt auf der A 2 zwischen Helmstedt und Hannover passiert. Meine Damen und Herren, in Ihrem Antrag sprechen Sie eingangs von der steigenden Verkehrsdichte beim Pkw. Darauf ist anscheinend in erster Linie Ihre Vorstellung von Verkehrspolitik ausgerichtet. Ein bisschen erinnert das auch an die Wunschliste des ADAC. Vergessen Sie dabei nicht die stark ansteigenden Fahrzeugzahlen im Güterverkehr! Weiter konzentrieren Sie sich in Ihrem Antrag viel zu sehr auf die Bewältigung ausschließlich von Stausituationen. Dem Bereich des Güterverkehrs, der auch nicht in erster Linie fehlgeleitet über autobahnnahen Nebenstrecken fährt, sondern sich genau geplant über Mautumgehungsstrecken dem eigentlichen Fahrziel möglichst preisgünstig nähert, sollten Sie sich einmal stellen. Hier ist es dann zweitrangig, ob der TMC, also der Traffic Message Channel, eine Umgehung empfiehlt. Sie wird schon unabhängig davon zur Mautvermeidung gewählt. Den Schaden und die Belastung haben die Menschen in den autobahnnahen Wohngebieten und an den stark befahrenen Nebenstrecken auf Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen. Hier lohnt es sich, über eine wirksame Verhinderung der Mautumgehung nachzudenken.

Meine Damen und Herren, wenn Sie wirklich etwas für den flüssigen und sicheren Verkehrsfluss sowie für eine Entlastung der Natur und Umwelt tun wollen und den volkswirtschaftlichen Schaden durch verlorene Arbeitszeit in Staus vermindern wollen, dann müssen Sie die bestehenden Verkehrssysteme überprüfen und verändern. Dann muss es heißen, mehr Güter auf die Bahn zu bringen und Menschen durch den Ausbau eines attraktiven öffentlichen Nah- und Fernverkehrssystems zum Umstieg vom Pkw auf Bus und Bahn zu bewegen. Auch dafür sollten die telematischen Dienstleistungen ausgebaut und mehr Echtzeitinformationen z. B. an die Verkehrsteilnehmer gegeben werden. Der Ausbau dieser Dienstleistungen kann Informationen über Fahrpläne, Preisgestaltung, Ticketing, Umstiegsstationen, Netzauskünfte oder Verspätungen und Staus verbessern bzw. zum Qualitätsbestandteil von Mobilität machen.

Meine Damen und Herren, Verkehrsleitsysteme in Verbindung mit Geschwindigkeitsbeschränkungen können nach Untersuchungen von Verkehrsforschern helfen, dass Straßen und Autobahnen weniger verstopfen und Staus stärker vermieden werden. Bei einer Tempobeschränkung würde der Verkehrsfluss weniger durch abrupte Bremsmanöver, z. B. beim Spurwechsel, gestört. Dann können auch die Leitsysteme dazu

beitragen, Pkws, Lkws und Busse gleichmäßiger auf das Straßennetz zu verteilen. Die Systeme müssen allerdings schnell auf aktuelle Verkehrslagen reagieren und über Veränderungen zeitnah informieren. Heutzutage sind Verkehrsdurchsagen allerdings häufig aktueller als die telematischen Dienste. Wenn wir davon ausgehen, dass sich die Technik der telematischen Dienste schneller weiterentwickelt, dann macht es mehr Sinn, gegenüber den Geräteherstellern gezielte Anforderungen aus Sicht von Verkehrslenkung, -steuerung und -sicherheit zu definieren, statt eine sogenannte freiwillige Selbstbeschränkung bei Navis zu fordern. Das ist doch wirklichkeitsfremd! Erweitern Sie Ihren Antrag um sinnvolle Steuerungsmaßnahmen, aber vor allem um neue Mobilitätsangebote, um den von Ihnen beschriebenen Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik wirklich gerecht zu werden! Sonst bleiben Sie bei Ihrem „Weiter so!“ und bei den Staus.