

**Rede Gerd Will**

**Plenum 22.06.2012**

### **Verbesserung der Verkehrsleitsysteme - Sicherheit hat Vorfahrt**

Herr Präsident! Meine Damen und Herren!

Ich will beim Thema Verkehrssicherheit beginnen. Die einseitige Ausrichtung des CDU/FDP-Antrages auf den straßengebundenen Verkehr wurde bei der Einbringung von uns schon hinreichend beleuchtet. Sie setzen eben auf ein „Weiter so!“ in der Verkehrspolitik, wollen jedoch die telematischen Entwicklungsmöglichkeiten eher noch ausbremsen. Auch das ist Bestandteil Ihres Antrages. Ihr Antrag, der heute hier unverändert verabschiedet werden soll, macht Ihren politischen Autismus, den Sie bei den Beratungen im Fachausschuss an den Tag gelegt haben, noch einmal deutlich. Wir haben das mit Ihnen inhaltlich diskutieren wollen. Sie aber haben nur durchgestimmt. Ihnen ging es gar nicht darum, die inhaltliche Auseinandersetzung auch im Fachausschuss zu führen. Ihr Handeln ist und bleibt in erster Linie Lobbyarbeit für den ADAC. Das muss man hier festhalten. Dafür sollten Sie sich zu schade sein. Am Ende dieser Legislaturperiode muss man feststellen: Sie sind in Ihren Konzepten einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik wirklich bescheiden und anspruchslos geworden. Ihnen reicht schon der Applaus der klassischen Verkehrslobby.

Aber was viel entscheidender ist: Ihre Forderungen bringen uns beim Umsteuern zu einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik kein bisschen weiter. Sie beschreiben nur den klassischen Straßenverkehr, und dabei in erster Linie den überregionalen Straßenverkehr auf Autobahnen und Bundesstraßen. Dabei vernachlässigen Sie die Sicherheit beim Ortsverkehr, die notwendige verstärkte sinnvolle Förderung des nicht motorisierten Verkehrs sowie die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am gesamten Verkehrsaufkommen. So ließe sich eine wirksame Steigerung auch der Verkehrssicherheit erreichen, Herr Hoppenbrock. Es muss doch eine gemeinsame Vision sein, die Vision Zero, auf die wir bei der Verkehrssicherheit hinarbeiten. Im Jahr 2011 ist die Zahl der Verkehrstoten erstmals seit 20 Jahren gestiegen. 3 991 Menschen starben, 343 mehr als im Jahr zuvor. Das zeigt, dass politisches Handeln gefordert ist, sowohl in der Präventionsarbeit als auch bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen, um die Unfallursachen zu verringern.

Nun zu dem Thema Tempo 30: Die Arbeitsgruppe für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der SPD-Bundestagsfraktion fordert die Bundesregierung folgerichtig auf, zu prüfen, ob Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgen könnte. Wer nicht einmal prüfen will und das stattdessen sofort reflexartig ablehnt, stellt sich gegen alle fachlichen Stellungnahmen der Verkehrssicherheitsverbände. Die SPD-Bundestagsfraktion verweist darauf, dass das Unfallrisiko durch den verkürzten Bremsweg deutlich sinken wird und es bei Zusammenstößen zu weniger Verletzungen kommt. Gleichzeitig könnten Verkehrslärm und CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduziert werden.

Meine Damen und Herren, der Projektplan für Straßenverkehrstelematik 2015 ist ein wichtiger Bestandteil einer Verkehrspolitik der nächsten Jahre. Automatisch gesteuerte Verkehrsbeeinflussungsanlagen erhöhen auf den besonders hoch belasteten bzw. unfallträchtigen Streckenabschnitten nachweislich die Verkehrssicherheit. Sie verbessern den Verkehrsfluss und steigern die Leistungsfähigkeit. Die verkehrs- und witterungsabhängige Steuerung des Straßenverkehrs trägt auch zur Verringerung der Umweltbelastung sowie von Zeit- und Energieverlusten bei.

Meine Damen und Herren, positive Wirkungen finden wir in der Streckenbeeinflussung zur Verbesserung des Verkehrsflusses, in der Netzbeeinflussung zur ausgewogeneren Auslastung verdichteter Autobahnnetze, bei der temporären Freigabe der Seitenstreifen zur begrenzten Kapazitätserhöhung und durch sinnvolle Zuflussregelungen, um den Verkehrsfluss auf Hauptfahrbahnen zu sichern. Das alles findet heute im Übrigen schon

Anwendung, in Niedersachsen natürlich *nicht* in dem notwendigen Maße. Hier sind andere Bundesländer häufig viel weiter. Von ihnen könnten wir viel für eine gute fachliche Praxis übernehmen und Niedersachsen an die inzwischen innovativen Standards anderer Bundesländer heranführen. Ihr Antrag wird dem nicht gerecht. Er entspricht nicht unserem Ansatz einer integrierten Verkehrspolitik, sondern betrachtet nur einzelne Verkehrsträger. Sie haben sich auch in dieser Frage als beratungsresistent erwiesen. Deshalb lehnen wir Ihren Antrag ab. Ab Januar 2013 werden wir Ihnen zeigen, wie das richtig geht.