

Rede
185/2020
Kiel, 24.09.2020

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Tempolimit bis die High-Tech-Version für mehr Verkehrssicherheit kommt

Wenn wir es mit „Vision Zero – Null Verkehrstote“ ernst meinen, dann dürfen wir nicht länger warten. Hier sage ich ganz klar, es gibt Lösungen, die binnen einer Woche für mehr Verkehrssicherheit auf der gesamten Strecke der A7 sorgen können: Stellen sie Schilder auf und reduzieren sie die Geschwindigkeit!. Das kann man, wenn man will.

Christian Dirschauer zu TOP 21 - Mehr Sicherheit auf der A7 Drs. 19/2397

Anhörungen sind für die parlamentarische Arbeit von immenser Bedeutung, das wissen wir. Sie schaffen Klarheit bei fachlich schwierigen Fragen, erweitern den Blick auf politische Themen und manchmal sind sie inspirierend für politische Initiativen. So ist der Antrag der SPD das Ergebnis aus der schriftlichen Stellungnahme der GdP zu unserem Antrag „Klimaschutz im Straßenverkehr – jetzt“.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit teilen wir durchaus das Ansinnen der GdP und der SPD, auf dem dreispurigen Teil der A7, zwischen der Landesgrenze zu Hamburg und dem Bordscholmer Dreieck, Verkehrsbeeinflussungsanlagen zu errichten. Bis zur Inbetriebnahme einer solchen Anlage soll es demnach auf der Strecke eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit geben.

Die Idee, eine Verkehrsbeeinflussungsanlage zu errichten, ist nicht neu. Die



Forderung kam auf, weil die Unfallzahl mit Schwerverletzten und Toten auf dem Abschnitt der A7 zugenommen hat, seitdem das Tempolimit dort aufgehoben wurde. Für mich ein Indiz dafür, dass es einen Zusammenhang gibt zwischen Unfallhäufig- und Heftigkeit und der Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit.

Das hat dann auch Verkehrsminister Buchholz auf den Plan gerufen, der sich Ende letzten Jahres für eine Verkehrslenkung auf der Strecke ausgesprochen hat, um das Teilstück sicherer zu machen. Eine Verkehrslenkung vom Bund solle her und auch bauliche Veränderungen wären denkbar, um die Sicherheit zu erhöhen. So war es noch im Dezember der Presse zu entnehmen. Anfang September konnten wir nun von der Rolle rückwärts lesen. Demnach sehen die Fachleute zum gegenwärtigen Zeitpunkt keinen Anlass für die Rechtfertigung einer kostspieligen Verkehrsbeeinflussungsanlage. Auf dem gesamten Abschnitt müsse eine solche Anlage errichtet werden und das sei aufgrund der Kosten nicht darstellbar, so der Minister. Das ist mehr als bedauerlich.

Wenn das die Einschätzung der Fachleute ist, dann ist nicht davon auszugehen, dass Minister Buchholz mit den Forderungen beim Bundesverkehrsminister offene Türen einrennt. Daher gehen wir davon aus, dass Berlin auch in den nächsten Jahren so ein Leitsystem ablehnen wird. Wir stellen doch immer wieder fest, dass die Entfernung von Berlin nach Kiel größer ist, als umgekehrt. Bayern will ich gar nicht erst erwähnen. Das bedeutet, es ist nicht absehbar, ob und wann die High-Tech-Version für mehr Verkehrssicherheit kommt. Da hilft die Forderung von Jamaika auch nicht weiter, wenn die Verkehrsunfallkommission potenziell gefährliche Straßenabschnitte identifizieren soll. Wenn wir es mit „Vision Zero – Null Verkehrstote“ ernst meinen, dann dürfen wir nicht länger warten. Hier sage ich ganz klar, es gibt Lösungen, die binnen einer Woche für mehr Verkehrssicherheit auf der gesamten Strecke der A7 sorgen können: Stellen sie Schilder auf und reduzieren sie die Geschwindigkeit!. Das kann man, wenn man will.

Nun wieder zurück zum Antrag. Wir werden uns dort enthalten. Wir teilen zwar die Intention, aber für uns hört die A7 nicht beim Bordesholmer Dreieck auf. Der gesamte nördliche Abschnitt findet keine Erwähnung, weder in Bezug auf eine Geschwindigkeitsbegrenzung, noch auf ein Überholverbot für LKW auf zweispurigen Autobahnen und Kraftfahrtstraßen. Das sind nach unserer Auffassung Maßnahmen, die schnell umgesetzt werden können, die zu mehr Sicherheit führen.

Damit möchte ich einen Punkt aus der Anhörung aufgreifen, wo auf eine Stellungnahme des Instituts für Weltwirtschaft in Kiel hingewiesen wurde. Demnach würde eine Geschwindigkeitsbegrenzung zu mehr Zeitverlust und folglich zu höheren Kosten für die Fahrenden führen. Die durch ein Tempolimit entstehenden längeren Fahrzeiten würden demnach volkswirtschaftliche Verluste in Milliardenhöhe verursachen. Das sind kalte Zahlen und Rechenbeispiele, die meines Erachtens nicht Stand halten. Die



Zahlen sind kalt, weil sich Schwerverletzte oder Tote gegen nichts auf der Welt aufrechnen lassen. Und die Berechnung des finanziellen Schadens ist ein theoretisches Rechenexempel, das der Wirklichkeit widerspricht. Wir glauben doch nicht im Ernst, dass ein Arbeitnehmer, der zu spät auf der Arbeit erscheint, nur weil er nicht 200 km/h auf der Autobahn fahren konnte, deshalb weniger arbeitet? Es gibt vereinbarte Wochenarbeitszeiten, die eingehalten werden müssen und das ist unabhängig von einem Tempolimit oder Stau vor dem Elbtunnel. Solche Rechenbeispiele sind lediglich Nebelkerzen, die von politischen Gegnern eines Tempolimits aufgesammelt und geworfen werden.

