

Straßenverkehrs- und Sicherheitspolitik des Bundes – Stand und Perspektiven

**Grußwort anlässlich der Konferenz „Verkehrsinfrastruktur und
Verkehrssicherheit“ am 12. und 13. November 2009**

- Es gilt das gesprochene Wort-

Sehr geehrter Herr Gressler, meine sehr geehrten Damen und Herren!

Ich freue mich, heute anlässlich der Konferenz zur Verkehrsinfrastruktur und Verkehrssicherheit Ihnen zu Ihrem Jubiläum „70 Jahren Reflexfolien“ gratulieren zu können und überbringe Ihnen herzliche Grüße von Herrn Bundesminister Ramsauer.

Ich bin gerne Ihrer Einladung gefolgt, denn Sie stellen ein zentrales Thema in den Mittelpunkt Ihrer Vortragsveranstaltung, dass nicht nur dem Verkehrsministerium sondern auch mir persönlich am Herzen liegt, die Verkehrssicherheit.

Hierüber und insbesondere über die Bedeutung von Verkehrszeichen und Markierungen werden wir in den nächsten zwei Tagen hochkarätige Vorträge hören. Zudem verspricht das Festprogramm Exkursionen in das Reich der Innovationen und einen Blick in die Zukunft.

Auch ich möchte in meinem Grußwort einen kurzen Blick in die Zukunft werfen. Erlauben Sie mir aber zunächst einen kurzen Verweis in die Geschichte der Straßenbaupraxis vor 70 Jahren um darauf hinzuweisen, wie wichtig Innovationen im Bereich der Straßenausstattung waren und aus Sicht der Straßenbauverwaltung auch immer noch sind.

Der „vorläufigen Anweisung für die Durchführung der Bauarbeiten an Reichsautobahnen“ vom April 1938 können wir in Bezug auf Straßenmarkierungen die Forderung entnehmen, dass der „Farbanstrich alljährlich im Frühjahr nach dem Verschleiß durch den Winterdienst und im Herbst vor dem Eintritt des nebligen Wetters instand zu setzen“ ist. Ohne Innovationen im Bereich der Straßenausstattung würden diese halbjährlichen Markierungsarbeiten heute zu andauernden, massiven Verkehrsstörungen führen und viel Kritik beim Bürger erzeugen.

Wir wissen alle wie wichtig eine funktionierende und leistungsfähige Infrastruktur für ein Wachstum der Wirtschaft ist. Daher gilt es insbesondere in Zeiten der Krise hier Maßnahmen zu ergreifen. Darüber hinaus zeigen unsere aktuellen Verkehrsprognosen weiterhin deutliche Zunahmen im Personen- und nicht zuletzt im Wirtschaftsverkehr, die im Wesentlichen auf den Verkehrsträger „Straße“ entfallen.

Zwischen 2004 und 2025 wird die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 19,4% bzw. jährlich um ca. 0,8% anwachsen. Im Güterfernverkehr rechnen wir mit einem Anstieg der Transportleistung um 74% und im Güternahverkehr von 11%. Hier müssen wir die Voraussetzungen schaffen, dass auch in Zukunft das Verkehrssystem seine Leistungsfähigkeit und die wirtschaftliche Bedeutung behält.

Die Straße ist hierbei nicht nur Verkehrsträger, sie ist auch als Investitionsgut zu sehen.

Für mittelfristige Investitionen sind im aktuellen Bedarfsplan, der voraussichtlich im nächsten Jahr hinsichtlich seiner Ziele überprüft sein wird, Mittel in Höhe von 51,5 Mrd. € vorgesehen. 1.900 km Bundesautobahnen sind neu zu errichten, 2.200 km BAB zu erweitern und 5.500 km Bundesstraße neu bzw. auszubauen. Rd. 40 % dieses Ziels haben wir erreicht und sind damit alles in allem im Zeitplan.

Aber es gilt nicht nur das Netz zu erweitern, sondern verstärkt müssen Substanz und Nutzungsfähigkeit der Bundesfernstraßen nachhaltig bewahrt werden. Gleichzeitig sollen auch Investitionen in den Bereich Straße zur Bewältigung der Finanzkrise beitragen. Der Haushalt des Bereichs Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist dabei der größte

Investitionshaushalt des Bundes. Fast 55% aller investiven Ausgaben des Bundes entfallen auf diesen Bereich.

Aus den Konjunkturpaketen I+II wurden für den Straßenbau-Haushalt der Jahre 2009 und 2010 zusätzlich insgesamt 1,8 Mrd. € bereitgestellt. Für das Jahr 2009 liegen damit unter Einbeziehung der Mautmehreinnahmen Ausgabemittel in einer Rekordhöhe von 7,25 Mrd. € bereit. Mit rd. 6,8 Mrd. € werden wir auch im nächsten Jahr durch die Konjunkturpakete immer noch voraussichtlich um rd. 1 Mrd. € mehr Haushaltsmittel als 2008 verfügen. Damit stärken wir nicht nur die Verkehrsinfrastruktur sondern sichern gleichzeitig auch Arbeitsplätze im Bereich der Bauwirtschaft.

Zu dem Ausblick in die Zukunft gehört aber nicht nur der Blick auf den Verkehrshaushalt, sondern auch der Blick auf weitere Themen, z.B. die Verkehrssicherheit.

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist dabei bereits seit Jahren eine herausragende gesamtgesellschaftliche Aufgabe in Deutschland, die sich neben der öffentlichen Hand auch auf Initiativen der Wirtschaft und Verbände und ehrenamtliche Tätigkeiten stützt.

Und wir haben beachtliche Fortschritte zu verzeichnen. So ist die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr im Jahr 2008 mit 4.477 Getöteten gegenüber 2007 mit 4.949 erneut zurückgegangen. Dieser positive Trend wird sich auch weiterhin fortsetzen. Im ersten Halbjahr 2009 wurden mit 1.955 Verkehrsteilnehmern rund 250 Personen (11%) weniger getötet als im Vergleichszeitraum 2008.

Dennoch besteht kein Grund sich auszuruhen, denn neben den Getöteten sind 2008 rund 410.000 Menschen im Straßenverkehr verunglückt und 75.000 davon schwer verletzt worden. Zusammengefasst heißt das, dass immer noch täglich 12 Menschen auf Deutschlands Straßen sterben und mehr als 1000 Menschen täglich teils schwer verletzt werden.

Und das heißt auch, dass wir das europäische Ziel, die Zahl der Toten bis 2010 zu halbieren nicht komplett erreichen werden. Auch sollten wir nicht vergessen, dass hinter diesen Zahlen persönliche Schicksale stehen, die direkt oder indirekt Opfer unserer alltäglichen und selbstverständlichen Mobilität sind. Vor diesem Hintergrund dieser nach wie vor zu hohen Unfallzahlen muss die Verkehrssicherheitsarbeit auch künftig ihre herausragende Position behalten.

Wie schon erwähnt verfolgen wir seit 2001 auch in Europa das gemeinsame Ziel, Menschenleben im Straßenverkehr zu schützen. Hierzu haben der Europarat und das europäische Parlament im November 2008 eine Richtlinie für ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur erlassen. Diese Richtlinie legt europaweit verbindliche Regelungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für das Transeuropäischen Straßennetz (TERN) fest.

Zu den Instrumenten gehören neben einer Bewertung der Verkehrssicherheitswirkungen einer Baumaßnahme, Sicherheitsaudits von Entwurfsunterlagen, Sicherheitsinspektionen bestehender Straßen sowie die Identifizierung und Beseitigung von Unfallschwerpunkten sowohl in der Form der bisherigen Unfallkommissionsarbeit als auch im Zuge von netzweiten Sicherheitsanalysen (ESN).

Zur Stärkung ihrer Arbeit haben wir gerade die Unfallkommissionen in der neuen Verwaltungsvorschrift zur StVO explizit erwähnt.

Darüber hinaus wurde das Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Straßenbauplan 2010 unter den Titeln „Um- und Ausbau von Autobahnen“ und „-Bundesstraßen“ aufgenommen. Hiermit stehen nun Mittel zur baulichen Beseitigung von Unfallschwerpunkten bereit.

Unser Ziel ist es, die Unfallschwerpunkte nicht nur durch verkehrsrechtliche Anordnungen zu entschärfen, sondern bauliche Mängel durch Umbau dauerhaft zu beseitigen. Das Argument „dafür ist kein Geld da“ gilt dann nicht mehr.

Die bereits erwähnte europäische Richtlinie enthält auch die Forderung nach einer Sicherheitsüberprüfung von bestehenden Straßen und Arbeitsstellen. Diese Sicherheitsüberprüfung von Arbeitsstellen ist bereits in den Richtlinien für die Sicherung von

Arbeitsstellen (RSA 1995) und den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen (ZTV SA) enthalten.

Wie wichtig die Betrachtung von Arbeitsstellen ist, möchte ich mit ein paar Zahlen belegen.

Für das Jahr 2009 wurden knapp 800 Baustellen mit einer Dauer von mehr als 8 Tagen gemeldet. Hinzu kommen noch ca. 200-280 Tagesbaustellen täglich für die 185 Autobahnmeistereien. Die Maßnahmen der Konjunkturpakete schlagen sich zwar nicht in der Anzahl der Baustellen über 8 Tagen Dauer nieder. Die mittlere Dauer liegt aber 2009 mit 124 Tagen um fast 30% über dem Wert der Vorjahre.

Hier unterstützen wir seit Jahren die Anstrengungen der Länder die tägliche Arbeitszeit an Arbeitsstellen von einem reinen Tagschichtbetrieb hin zum Mehrschichtbetrieb auszuweiten. Während 2006 noch über die Hälfte der Baustellen längerer Dauer im Tagschichtbetrieb ausgeführt wurde, liegt der Anteil 2009 unter 3%.

Auch bei Arbeitsstellen kürzerer Dauer wollen wir an hoch belasteten Autobahnen unzumutbare Behinderungen des Verkehrs vermeiden und die Bautätigkeit weitgehend in die Schwachlastzeiten der Nacht verlagern.

Insgesamt kommt sowohl durch den Mehrschichtbetrieb als auch durch die Verlagerung in die Nachtstunden der Sicherung und Kennzeichnung von Arbeitsstellen eine noch größere Bedeutung zu. Die Beschilderung, die temporäre Markierung und auch die Schutzkleidung der Arbeiter müssen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit deutlich erkennbar sein. Hier leisten Reflexfolien sehr gute Dienste.

Wir fordern deshalb in unseren Regelwerken ein hohes Qualitätsniveau der Ausstattungselemente. Aber auch Gutes kann man noch verbessern.

Derzeit werden probeweise Ansätze verfolgt, Arbeitsstellen durch gelb fluoreszierende Trägertafeln auffälliger zu kennzeichnen. Sollten sich die positiven Wirkungen einer solchen Kennzeichnung in Probebetrieben bestätigen, wäre dies eine weitere Möglichkeit das Sicherheitsniveau in Arbeitsstellen zu verbessern.

Mit den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme RPS 2009 wurde ein neuer Standard zur Erhöhung der passiven Sicherheit geschaffen. Durch systemneutrale Anforderungen wird gleichzeitig ein Anreiz für die Industrie geschaffen, bei der Entwicklung von neuen Rückhaltesystemen innovativ tätig zu werden.

Kriterien für die Zertifizierungen gemäß den Anforderungen der EN 1317 unter Beibehaltung der bisher in den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen, Technischen Liefer- und Prüfbedingungen festgelegten Standards wurden bereits durch die BASt entwickelt und diesen Monat veröffentlicht. Wie auch schon in der Vergangenheit wird die Bundesanstalt für Straßenwesen eine Freigabeliste positiv geprüfter Systeme und ihrer Einsatzgebiete erstellen und ebenfalls veröffentlichen. Ab 2011 werden dann nur noch zertifizierte und positiv getestete Systeme beim Neu- um und Ausbau von Straßen eingesetzt werden dürfen. Im Juli habe ich den Ländern hierzu bereits Einsatzempfehlungen für Fahrzeugrückhaltesysteme zur Verfügung gestellt und die RPS 2009 zur Anwendung empfohlen. Eine offizielle Einführung der RPS erfolgt dann nach Veröffentlichung der Freigabeliste.

Innovationen erhoffen wir uns auch im Bereich der Fahrbahnmarkierungen. Markierungen sind für die Erkennbarkeit des Straßenverlaufes zwingend erforderlich. Dies wurde bereits früh erkannt und wurde daher auch in der eingangs zitierten Anweisung aus dem Jahr 1938 festgelegt. Was damals insbesondere nachts und bei Nässe technisch noch nicht möglich war müssen heutige Markierungssysteme leisten, eine gute Erkennbarkeit auch bei widrigen Sichtbedingungen.

Es bleibt unser gemeinsames Ziel, die Qualität und Dauerhaftigkeit der Markierungssysteme ständig zu verbessern. Für die mit Markierungen befassten Stellen bedeutet das auch zukünftig eine große Herausforderung.

Bei der geplanten CE- Kennzeichnung von Markierungen bleibt eine neutrale Zulassungsprüfung, wie sie schon seit 1956 durch das damalige Bundesamt für Straßenbau, der heutigen BASt, durchgeführt wird unabdingbar. Die Rundlaufprüfanlage der BASt stellt

dabei ein anerkanntes Prüfverfahren dar, unter gleich bleibenden Laborbedingungen die Haltbarkeit von Markierungssystemen in Zeitrafferversuchen zu beurteilen. Durch das Prüfverfahren wurde ein beachtenswertes Qualitätssicherungssystem geschaffen, an dessen Realisierung die Industrie insgesamt einen maßgeblichen Anteil hat.

Wir wollen auch weiterhin gut mit der Industrie erfolgreich zusammenarbeiten und Innovationen fördern.

Mit Funktionsbauverträgen für Bauleistungen erhoffen wir uns ebenfalls eine Entwicklung neuer effizienter Verfahren und Bauweisen. Derzeit wird ein Funktionsbauvertrag für Markierungen erarbeitet. Mit der Entwicklung von Verfahren zur dynamischen Kontrolle der Reflexionseigenschaften sowie der Griffigkeit schaffen wir noch Voraussetzungen für die Funktionsbauverträge. Darüber hinaus werden wir in Zusammenarbeit mit den Ländern und der Industrie Pilotversuche durchführen. Ich bin sicher, dass diese Kooperation in naher Zukunft für Verkehrsteilnehmer, Straßenbaulastträger und Industrie Vorteile bringen wird.

Zu viele Schilder überfordern die Nutzer und senken die Akzeptanz von Verkehrsregeln. Im Rahmen der Novellierung der StVO wurde auch dem Ziel Rechnung getragen, mit weniger Verkehrszeichen eine bessere Beschilderung zu erreichen. Schilder sollen zur Entlastung der Straßennutzer nur noch dort stehen, wo sie unbedingt gebraucht werden. Dank retroreflektierender Materialien wird zusätzlich die Erkennbarkeit der Beschilderung verbessert und somit auch eine Steigerung der Aufmerksamkeit der Fahrer erreicht.

Die Reflexfolie liefert auch hier im hohen Alter von 70 Jahren einen hervorragenden Beitrag.

Ihnen allen danke ich für Ihre Aufmerksamkeit und wünsche Ihnen zwei interessante und erfolgreiche Tage sowie weitere Innovationen, damit wir gemeinsam eines unserer wichtigsten verkehrspolitischen Ziele erreichen: die Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Glückwunsch zum Jubiläum!