

Kapazitäten nutzen, Sicherheit erhöhen

Liebe Leserinnen und Leser,

vieles geht in unserem Land leider nicht voran und auch die Anpassung des Regelrahmens für den Straßenverkehr hält mit der Entwicklung nicht Schritt. Gemeint ist die Straßenverkehrs-Ordnung StVO. Wir beklagen die häufigen Staus und Verzögerungen, sind aber nicht in der Lage, die Kapazitäten unserer Infrastruktur richtig zu nutzen.

In Deutschland macht der motorisierte Individualverkehr etwa 80 % der Verkehrsleistung im Personenverkehr aus. Etwa 70 % der Güterverkehrsleistung werden auf Straßen erbracht. Trotz der Bemühungen für eine Verkehrsverlagerung verharren diese Anteile über die vergangenen Jahrzehnte auf diesem hohen Niveau und trotz politischer Bekenntnisse erscheint eine signifikante Veränderung weder kurz- noch mittelfristig wahrscheinlich. Die Infrastruktur der Straßennetze ist und bleibt damit eine der wichtigsten Ressourcen für gesellschaftliche Teilhabe und wirtschaftliche Entwicklung.

Vermutlich sind wir uns darin einig, dass diese Ressource gut gepflegt und bestmöglich genutzt werden soll. Während für die Pflege, also für die Instandsetzung und Engpassbeseitigung, ein gewisser politischer Wille zu erkennen ist, werden die Möglichkeiten zur bestmöglichen Nutzung der Kapazitäten und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aus opportunistischen Gründen seit Jahren ignoriert. Bereits 2008 hat Prof. Brilon im Editorial dieser Zeitschrift auf den Modernisierungsbedarf der StVO und die damit verbundenen Potenziale zur besseren Nutzung vorhandener Infrastruktur hingewiesen. 17 Jahre sowie eine Neufassung der StVO und mehrere Novellierungen derselben später ist trotz der zunehmenden Probleme nichts davon übernommen.

Dabei wären insbesondere die Aufhebung des Rechtsfahrgebots bei einem Tempolimit und das Lkw-Überholverbot auf Autobahnen einfach umzusetzen und hätten ein großes Wirksamkeitspotenzial für Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und Umwelt. Zudem könnten diese Regelungen kostengünstig und schnell eingeführt werden.

Bereits Brilon hat ausgeführt, dass das Rechtsfahrgebot bei hohen Verkehrsstärken und einem Tempolimit zweifelhaft sei, führe es doch dazu, dass vorschriftsmäßig fahrende Verkehrsteilnehmer von zu schnell fahrenden Dränglern zu Fahrstreifenwechseln gezwungen würden. Jeder Fahrstreifenwechsel birgt gerade bei dichtem Verkehr ein gewisses Sicherheitsrisiko und bringt Unruhe in den Verkehrsfluss, die leicht zu größeren Störungen führen kann. Die Harmonisierung des Verkehrsflusses, die wir mit aufwendigen Maßnahmen verfolgen, wird dadurch konterkariert und teure Infrastruktur nicht vernünftig genutzt. Gerade in Verbindung mit einer generellen Höchstgeschwindig-



Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Bernhard Friedrich

Leiter des Instituts für
Verkehr und Stadtbauwesen an der
Technischen Universität Braunschweig

Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats
dieser Zeitschrift

keit auf Autobahnen könnten durch die auf allen Fahrstreifen regelkonform fahrenden Fahrzeuge Rasen verhindert, die Verkehrssicherheit verbessert sowie Energieverbrauch und Emissionen reduziert werden.

In dieselbe Richtung wirkt ein Überholverbot für Lkw und auch alle sonstigen auf 80 km/h beschränkten Fahrzeuge auf Autobahnen. Flankiert werden müsste diese Maßnahme durch die Anhebung der bauartbedingt mindestens erreichbaren Geschwindigkeit von derzeit 60 auf 80 km/h auf Autobahnen. Denn warum sollten Lkw sich gegenseitig überholen, wenn sie doch technisch durchgehend in der Lage sind, die Höchstgeschwindigkeit zu erreichen? Der Grund ist hinlänglich bekannt, ohne dass dagegen Maßnahmen für Sicherheit, Verkehrsfluss und Umwelt ergriffen werden: Etwa 90 % der Lkw überschreiten das zulässige Tempolimit und überholen langsamer fahrende Fahrzeuge mit geringer Relativgeschwindigkeit. Das Resultat sind häufige Fahrstreifenwechsel, die zu Störungen und Sicherheitsrisiken im Pkw-Verkehr führen. Rational ist nicht nachvollziehbar, warum Sicherheitsrisiken durch Fahrstreifenwechsel und überhöhte Geschwindigkeit – bei der mittleren Lkw-Geschwindigkeit von fast 90 km/h ist die Aufprallenergie 25 % höher als bei 80 km/h – akzeptiert werden, zumal Abgas- und Lärmemissionen signifikant reduziert werden könnten. Mit einem Lkw-Überholverbot würde sich automatisch die latente Geschwindigkeitsüberschreitung erledigen, da hierfür bereits wenige regelkonform fahrende Fahrzeuge ausreichen.

Selbstverständlich sind die angesprochenen Themen politisch aufgeladen. Gerade deshalb sollten wir aber im Sinne der besseren und sichereren Nutzung der Straßeninfrastruktur einen sachlich geprägten öffentlichen Diskurs dazu führen, benötigen wir doch die Kapazitäten gerade der Autobahnen auf absehbare Zeit. Denn weder können wir diese einfach erweitern, noch will dies unsere Gesellschaft aus ökologischen Gründen.

Ihr

Bernhard Friedrich