

Per Email an den Wirtschaftsausschuss

Stellungnahme des Unternehmensverbandes Logistik Schleswig-Holstein e. V. (UVL) für den Verband für Güterkraftverkehr und Logistik SH (VGL), der Firma Nord-Spedition aus Großenwiehe und der Firma H.P. Therkelsen A/S aus Padborg, welche die dänischen Speditionsunternehmen im Rahmen des dänischen Transportverbandes (ITD) vertritt

zu dem Antrag der Abgeordneten des SSW Überholverbot für LKW auf der A7 Drucksache 19/12 (neu) und dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD Stauvermeidung auf Schleswig-Holsteins Autobahnen Drucksache 19/36

Für den Unternehmensverband Logistik e.V. (UVL), der Firma Nord-Spedition und dem dänischen Speditionsverband (ITD) aus Padborg steht außer Frage, dass der Sicherheit im Straßenverkehr eine herausragende Stellung zukommt. Vor diesem Hintergrund unterstützt der UVL in begründeten Ausnahmefällen strecken- und/oder zeitabhängige Lkw- Überholverbote, auch wie im Änderungsantrag der SPD Fraktion in elektronischer Form gefordert, die der Verkehrssicherheit oder einer "Verflüssigung des Verkehrs" dienen. Als gutes Beispiel ist aus statischer Sicht das Überholverbot für LKW auf der Rader Hochbrücke.

Die Forderungen nach generellen Überholverboten, wie von den SSW Abgeordneten und der SPD Fraktion übergangsweise vorgeschlagen, die auch in verkehrsschwachen Zeiten Geltung haben, sind aus Sicht des UVL dagegen kontraproduktiv, schaffen vermeidbare Sicherheitsrisiken und sind letztendlich rechtlich bedenklich beziehungsweise anfechtbar.

Für die Situation auf den Autobahnen und Straßen im Land, darf nicht nur der "Wirtschaftsverkehr" alleine verantwortlich gemacht werden. Deshalb ist es erforderlich im Sinne einer Gesamtkonzeption alle Verkehrsträger beziehungsweise Nutzer gleichermaßen miteinzubeziehen.

Die A7 ist einer der wichtigsten Transportkorridore für deutsche und skandinavische Waren; das gilt sowohl für Export-, als auch für Importwaren. Die A7 ist das Nadelöhr nicht nur zu den europäischen Märkten, sondern auch zu den Märkten der ganzen Welt über die Häfen in Hamburg, Bremen und Bremerhaven.

Schon heute müssen wir täglich feststellen, nicht nur wegen des Ausbaus der Autobahn bei Hamburg, sondern vor allem wegen der großen Belastung auf der A7, dass der Wirtschaftsverkehr oftmals Verzögerungen bei Anlieferungen hinnehmen muss und dass die Waren nicht rechtzeitig bei den Kunden in Deutschland, Skandinavien und im übrigen Europa angeliefert werden können.

Auch das Disponieren der Transporte wird täglich von Wartezeiten gestört, was die Fahr- und Ruhepausen der Fahrer beeinträchtigt, so dass wir schon heute teilweise auf Doppelbesatzung (in Zeiten des Fahrermangels) bei den Touren zurückgreifen müssen, die sonst mit einem Fahrer bewältigt werden könnten. Die zusätzlichen Kosten werden an die Auftraggeber und damit in der Regel an den Endverbraucher weitergegeben.

Ein generelles Überholverbot für LKW würde diese problematische Situation erheblich verschärfen und den Wirtschaftsverkehr einseitig benachteiligen.

Der UVL weist darauf hin, dass ein generelles Überholverbot für Lkw auf zweispurigen Autobahnen dazu führt, dass das langsamste Fahrzeug das Tempo der rechten Fahrspur bestimmt und Pkw zu „frühzeitigem" Linksfahren veranlasst werden. In der Konsequenz fällt die Fahrgeschwindigkeit auf der linken Spur stark ab und es bilden sich am Ende, bedingt durch die jeweils langsamsten Fahrzeuge, lange Kolonnen auf beiden Fahrspuren mit durchgängigen Staus. Dies hat bedenkliche Folgen für die Verkehrssicherheit: Der Pkw-Verkehr wird bei zweispurigen Autobahnen grundsätzlich auf die linke Fahrspur verlagert, wodurch eine Entzerrung von langsamerem und schnellerem

Personenverkehr verhindert wird. Am Ende der „Lkw-Schlange“ kommt es oft zu völligem Verkehrsstillstand mit gefährlichen Fahrmanövern durch Ausweichen auf die linke Fahrspur. Verstöße gegen Verkehrsvorschriften, wie Mindestabstand oder plötzliches Einscheren in die rechte Fahrbahn erst kurz vor der Autobahnausfahrt, werden zunehmen. Ebenso führt das Auffahren auf die Autobahn bei langen Lkw-Kolonnen, die von Pkw-Fahrern wie eine Wand empfunden werden, zu kritischen Verkehrssituationen. Eine künstliche Häufung derartiger Verkehrssituationen kann nicht im Interesse der Verkehrssicherheit liegen.

Als besonderes Phänomen von Überholverböten ist die Monotonie des Kolonnenfahrens zu beachten, welche die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer negativ beeinflusst und die Unfallgefahr erhöht.

Eine zunehmende Rolle bei der Anordnung von Verkehrsverböten spielt zudem die Frage der Akzeptanz. Die Fülle der Ge- und Verböte überlastet die dafür zuständigen Kontrollbeamten. Das spürbare Defizit effizienter Kontrollen veranlasst vor allem nicht von einem Eintrag in die Flensburger Verkehrssünderkartei bedrohte gebietsfremde Fahrer, Verböte zu missachten.

Hinsichtlich der in der Öffentlichkeit viel diskutierten Problematik sogenannter Elefantenrennen, also Überholvorgänge mit Differenzgeschwindigkeiten von weniger als 10 km/h, weist der UVL darauf hin, dass diese bereits nach der jetzigen Rechtslage verboten und entsprechend zu ahnden sind. Der UVL appelliert an die Mitgliedsunternehmen und an die Fahrer im Rahmen von Fahrsicherheitstrainings, Überholvorgänge dadurch zu verkürzen, dass Fahrer der überholten Fahrzeuge kurz vom Gas gehen, statt an ihrer Geschwindigkeit festzuhalten. „Profis lassen sich überholen und fahren keine nervigen Autobahnrennen“!

Positiv und als Ergebnis intensiver Verkehrssicherheitsarbeit sieht der UVL die Verkehrssicherheitsbilanz der letzten Jahre. Der deutliche Rückgang der bei Lkw-Unfällen über 12 t in Deutschland Getöteten und Schwerverletzten (ca. -30% geg. 1995) trotz stark anwachsender Transportleistung (ca.+ 60% geg. 1995) ist ermutigend weiter zu machen und noch besser zu werden. Jedes Verkehrsoffer ist eines zu viel. Von daher dürften Maßnahmen nicht dazu führen, dass dieser positive Trend im Unfallgeschehen belastet wird. Verkehrssicherheit beginnt im Kopf und der Einsicht, dass positive Verhaltensänderungen gewürdigt und nicht bestraft werden.

Verkehrslenkende Maßnahmen sind im Gegensatz zu generellen Überholverböten nach Überzeugung des UVL nicht zu beanstanden, wenn sie sinnvoll sind und der Verkehrssicherheit dienen. Verkehrssicherheit auf dem Autobahnnetz sollte ein gemeinsames Anliegen sein. Dieses gilt insbesondere für den Gefahrenbereich Bordesholmer Dreieck aus Richtung Süden kommend. Unmittelbar nach der Auffahrt Neumünster Süd wird die Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h aufgehoben. Diese Aufhebung birgt ein nicht unerhebliches Gefährdungspotential, da die PKW bis zum Bordesholmer Dreieck wieder eine wesentlich höhere Geschwindigkeit erreichen. Oftmals wird dann zusätzlich wegen teilweiser mangelnder Ortskenntnisse oder Aufmerksamkeit die Spur von Kiel in Richtung Flensburg und umgekehrt kurz vor dem Abzweig gewechselt. Hier könnte eine Geschwindigkeitsbegrenzung (z.B. 120 km/h) bis hinter das Dreieck Bordesholm und ein durchgehender Spurenstreifen, bei dem ein Wechsel der Spur verboten ist, hilfreich sein.

Der Verkehrsfluss wird aus unserer Sicht gerade in der Urlaubszeit durch die hohe Anzahl von Urlaubern belastet, die mit den höheren Geschwindigkeiten auf diesem Teilabschnitt Anpassungsschwierigkeiten haben. Hier würden wir eine Richtgeschwindigkeit für PKW von 130 km/h in der Urlaubszeit von 6:00 – 18:00 Uhr empfehlen.

Mit freundlichen Grüßen aus dem Haus der Logistik SH

Dr. Thomas Rackow

Der UVL vertritt an die 500 Unternehmen mit 10.000 Mitarbeitern aus dem Logistikbereich in Schleswig-Holstein

Amtsgericht Kiel

VR 2160 KI

Vorstand: Peter Boyens,

Michael Gröning,

Geschäftsführer: Dr. Thomas Rackow

Ilsahl 1

Neumünster

Mail: T.rackow@uvl-sh.de <<mailto:Rackow@svg-sh.de>>

Tel.: 04321 30 09 36

Fax: 04321 30 09 15