

## **Bundesweit einheitliches Warnsystem für Autobahnauffahrten**

Zum Antrag der Fraktion der FDP – Drucksache 5/5828

Danke, Frau Präsidentin. Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Problematik, die hier die FDP zum Gegenstand des jetzigen Tagesordnungspunkts gemacht hat, war bereits auch ein Thema der Aktuellen Stunde und auch im Ausschuss für Bau, Landesentwicklung und Verkehr wurde über dieses Thema diskutiert. So positiv das Anliegen der FDP ist, weil dahinter eine Reihe von Einzelschicksalen steht, so unkonkret und verbesserungswürdig ist aber der Antrag selbst.

Erstens kann es nach unserer Überzeugung kein einheitliches Warnsystem geben, weil dafür die Vielfalt der Ursachen für das Falschfahren viel zu breit aufgestellt ist und zum anderen gibt es zu diesem Phänomen Geisterfahrten auf Autobahnen noch viel zu wenig wissenschaftlich begründete Erkenntnisse. Jetzt liegt eine aktuelle Forschungsstudie zu diesem Thema „Falschfahrten auf Autobahnen“ vor. Das wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt und ich darf daraus kurz den Inhalt zitieren: Sowohl in Deutschland, aber auch in Österreich, der Schweiz und der Niederlande wurde festgestellt, dass die Unfälle infolge von Falschfahrten verhältnismäßig selten sind. Seit den letzten Jahren auch konstant, aber sie sind natürlich in der Öffentlichkeit sehr präsent, sicherlich auch zu Recht. Gemessen an allen Autobahnunfällen haben sie einen Anteil von 0,005 Prozent und wenn man es separiert auf Personenschäden, dann liegt der Anteil bei 0,2 Prozent. Allerdings, auch das ist klar insbesondere in Bezug auf die Personenschäden, sind diese Unfälle als unverhältnismäßig schwer zu bezeichnen, die Personenschäden sind dann immer sehr erheblich. Weiterhin wurde festgestellt, dass Motive und Ursachen für das Falschfahren sehr komplex sind. Es ist meist an Fehlverhalten von Fahrerinnen und Fahrern begründet, entweder Orientierungsverlust, oftmals ist Alkohol im Spiel oder Zeitmangel und Stress, aber auch Suizidgedanken und Mutproben spielen durchaus eine Rolle.

Es gibt allerdings auch einen zweiten Ursachenkomplex. Das sind missverständliche Verkehrsführungen bei Autobahnauffahrten, insbesondere dort, wo es sich um Baustellen handelt und bei komplexen Verkehrsknoten. Allerdings waren laut einer ADAC-Studie, welche schon vom Jahr 2005 ist, die Hälfte aller Fahrer mit vollem Wissen auf der Gegenrichtung der Autobahn. Das sollte durchaus zu denken geben. Als Gründe waren einerseits das Verpassen einer Abfahrt oder Tankstelle oder der Verlust von Fahrzeugteilen als Grund angegeben worden.

Will man also besondere Risikogruppen herausstellen, dann sind es hauptsächlich junge und unerfahrene Fahrer unter Alkoholeinwirkung und ältere Fahrerinnen und Fahrer, bei denen visuelle Wahrnehmungsbeeinträchtigungen vorliegen. Zu den räumlichen und zeitlichen Dimensionen des Falschfahrens: 40 Prozent der Fahrten in die Gegenrichtung beginnen an den Auffahrten und Anschlussstellen, dicht gefolgt von den Tank- und Raststätten. Zeitlich finden diese Geisterfahrten meist nach 19.00 Uhr und in den Nachtstunden statt, wobei eine deutliche Auffälligkeit auf die Wochenenden entfällt. Aufgrund dieser Dinge, die ich Ihnen kurz aufgezählt habe, sehen Sie wie vielfältig die Ursachen sind. Wenn man jetzt mit einer einzelnen Maßnahme, nämlich einem einheitlichen Warnsystem dort agieren will, wie will man diese Vielfalt der Ursachen damit

erfassen? Das ist das eigentliche Problem und auch die Schwäche der Forderung der FDP. Bereits in Angriff genommen wurden eine Reihe von Gegenmaßnahmen. Seit 2010 läuft in Bayern ein Pilotversuch an der A 3 und der A 8 und Teilen der A 94. Dort sind Geisterfahrerwarntafeln, die man auch aus Österreich kennt, und Markierungen an den Auffahrten aufgestellt. Dort werden also Versuche unternommen. Der gesamte Pilotversuch wird wissenschaftlich begleitet.

In Thüringen hat man an den Tunneleingängen Induktionsschleifen programmiert. Dort werden Falschfahrer erfasst und analysiert. Auch auf den Autobahnauffahrten gibt es entsprechende Kennzeichnungen. Allerdings ist jetzt bereits klar, dass es keine einfache Lösung für dieses Phänomen und Problem gibt. Die Automobilclubs, insbesondere ADAC, aber auch ACE, stehen zusätzlichen Schildern kritisch gegenüber, weil sie eher die Informationsflut für Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer weiter verstärken. Bereits jetzt ist der Schilderwald sehr groß. Österreich ist dafür ein Beleg. Dort gibt es entsprechende Schilder und trotzdem gibt es dort jährlich etwa 400 sogenannte Geisterfahrer. Deshalb ist der sicherste Schutz immer noch der Verkehrsfunk im Radio für die anderen Verkehrsteilnehmer, auch wenn dort nicht jede Falschfahrermeldung letztlich gesendet werden kann.

Notwendig sind unbestritten aus unserer Sicht die Mängelbeseitigungen, die ich im zweiten Komplex genannt hatte, also eine bessere Kennzeichnung bei den Auffahrten, insbesondere in Baustellenbereichen. Bei 92 untersuchten Anschlussstellen hat man beispielsweise bei einer Überprüfung 237 Mängel festgestellt und nur sechs der 92 Auffahrten waren tatsächlich absolut mängelfrei. Das heißt also, die Streckenkontrollen müssen insbesondere in Baustellenbereichen verstetigt und verbessert werden, Markierungen gilt es zu optimieren.

Notwendig ist darüber hinaus aber eine weitere Prävention im Bereich Alkoholaufklärung, allerdings müssen wir auch eine Diskussion zum grundsätzlichen Alkoholverbot am Steuer führen.

*(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)*

Sie wissen, da sind wir immer noch Entwicklungsland im Vergleich zu anderen europäischen oder Industriestaaten.

Eindeutige Navigationshinweise würden auch hilfreich sein. Eine Vielzahl von gegenwärtig am Markt befindlichen Navigationsgeräten ist eher irreführend, insbesondere dort, wo temporäre Baustellen oder andere Verkehrsführungen, auch was Auffahrten betrifft, real vorhanden sind.

Man muss sich natürlich auch mit der Problematik dieser sogenannten komplexen Verkehrsknoten beschäftigen, insbesondere wenn es darum geht, neben den allgemeinen Verkehrszeichen weitere Hinweiszeichen auf regionale Besonderheiten, Baudenkmäler und Vergnügungsparks anzubringen. Inzwischen ist ja an den Autobahnen eine Vielzahl von Hinweisschildern vorhanden, man wird überall begrüßt und verabschiedet. Die Verkehrsexperten meinen, dass das auch eine Ursache für Falschfahrten wäre.

Das Problem ist, dass bei dieser sehr öffentlichkeitswirksamen Thematik oftmals die Hauptursachen für Unfälle in Vergessenheit geraten, also unangepasste Geschwindigkeit, Alkohol am Steuer, falsches Abbiegen und auch die Fehleinschätzung des eigenen Fahrvermögens. Deshalb gilt Verkehrssicherheit als gesamtgesellschaftliches Anliegen,

also auch in Kindergarten, Schulen, Lehre und als ständige Weiterbildung. Ich darf erinnern: Es gab auch schon Verkehrsweiterbildungen als Pflicht. Auch über eine solche Problematik, eine periodische Weiterbildung nachzudenken, wäre wichtig. Hier können alle ein Mal im Leben den Führerschein machen und dann ein Leben lang fahren.

Die Verringerung der Verkehrsdichte wäre natürlich auch eine Möglichkeit, Geisterfahrten und insbesondere deren Folgen zu minimieren. Da wissen wir natürlich, das sind komplexe Dinge, die kurzzeitig keine Wirkung erreichen. Insofern darf man es nicht aus dem Blick verlieren, aber als Sofortmaßnahme ist es sicherlich nicht geeignet.

Eine abschließende Anmerkung zur FDP: Die wenigsten Falschfahrer gibt es in den südlichen Ländern, z.B. Italien, die Mautsysteme an den Autobahnauffahrten haben, weil offenbar diese Mautsysteme natürlich ein eindeutiger Hinweis dafür sind, in welche Richtung es geht, und damit auch die bewussten Falschfahrten im Grunde genommen unmöglich werden. Insofern muss gerade auch die FDP noch einmal ihre Position überdenken, ob nicht gegebenenfalls auch derartige Mautsysteme aus mehrerlei Hinsicht, aber auch mit Blick auf die Geisterfahrten ein wirksames technisches Mittel wären. Danke.

*(Beifall DIE LINKE)*