

TruckSymposium von ADAC Mittelrhein e.V. und TÜV Rheinland, 18. Juli 2014

Überfüllte Verkehrswege, zunehmende Warenströme – helfen intelligente Lösungen?

### **Empfehlungen von ADAC Mittelrhein e.V. und TÜV Rheinland**

**Erhaltung der Verkehrskapazität:** 80 % des BIP in Deutschland beruhen auf Warenverkehr, damit ist die Verkehrsinfrastruktur der Ast, auf dem die deutsche Volkswirtschaft sitzt. Wohlstand und Mobilität in unserem Land sind durch einen fortschreitenden Substanzverzehr der Verkehrsinfrastruktur ernsthaft gefährdet: Ein fehlender Euro im Erhalt vernichtet zwei Euro an Vermögenswert der Verkehrswege, hinzukommen Staukosten und Umwegkosten bei zunehmenden Gewichtsbeschränkungen. Der Erhaltungsbedarf liegt für alle Verkehrsträger in Deutschland bei etwa 7 Mrd. € zusätzlich pro Jahr (Daehre-Kommission). Zur Finanzierung dieses zusätzlichen Bedarfs ist eine verstärkte Nutzerfinanzierung in der Diskussion, im Wege einer Infrastrukturabgabe oder Infrastrukturlage. Deren Einführung muss jedoch in jedem Fall streng zweckgebunden sein in einem geschlossenen Finanzierungskreislauf pro Verkehrsträger (z.B. Fonds-Lösung pro Verkehrsträger mit überjährig zur Verfügung stehenden Geldern), unwiderruflich außerhalb des allgemeinen Staatshaushalts. Da der heute tatsächlich zur Verfügung stehende Etat nicht weit über dem Niveau vor Einführung der LKW-Maut liegt, ist gleichzeitig der steuerfinanzierte Anteil auf dem heutigen Niveau zu garantieren, um politisch glaubwürdig zu sein. Das österreichische Modell der ASFINAG kann hier wichtige Hinweise geben.

**Gesellschaftliche Diskussion:** Das Thema Verkehrsinfrastruktur steht heute in der öffentlichen Wahrnehmung erheblich stärker im Fokus als noch vor 5 Jahren. Regelmäßige offizielle Infrastrukturzustands- und -leistungsberichte sind ein wichtiges Instrument, um einerseits die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur fachlich übergreifend steuern zu können und andererseits auch die in der öffentlichen Diskussion erforderliche Transparenz und das notwendige Bewusstsein zu schaffen. Die Politik ist gefordert, dieses in anderen Ressorts bereits etablierte Instrument künftig regelmäßig auch für das Straßennetz vorzulegen.

**Baustellenoptimierung:** Erhaltungsmaßnahmen bedeuten Baustellen und damit weitere Hindernisse für den Verkehrsfluss. Das Baustellenmanagement an Hauptverkehrswegen, insbesondere Autobahnen, muss in einem ganzheitlichen Ansatz konsequent unter den Fokus geringstmöglicher Verkehrsbehinderungen gestellt werden. Mehrschichtbetrieb, Verlagerung der Absicherungsarbeiten in verkehrsarme Zeiten, vertragliche Beschleunigungsvergütung, Ausnutzung der Tageslichtzeiten, optimierte Spurführungen um höhere Durchfahrtgeschwindigkeiten zu realisieren sind geeignete Instrumente, die konsequent eingesetzt werden sollten. Aber auch Nachtarbeit und die Lockerung emissionsrechtlicher Anforderungen für den Baustellenverkehr dürfen kein Tabu sein, wo damit eine Verkürzung der Bauzeiten erreicht werden kann.

**Nutzerinformation im Gesamtnetz:** Ein Beitrag zur Optimierung des Verkehrsflusses kann im Fernverkehr auch von den Nutzern selbst kommen, wenn sie ausreichend über Verkehrsbehinderungen informiert sind und rechtzeitig ihre Routenplanung ändern können. Zur notwendigen Baustellenoptimierung gehört daher eine umfassende Nutzerinformation über rechtzeitige Vorabinformation (Anzeigetafeln), dynamische Wegweisung und weiträumige Einbindung vorhandener dynamischer Geschwindigkeitsregelungen. Die Entwicklung eines netzübergreifenden, web-basierten Verkehrsanalyzesystems, in dem Baustellen erfasst und ihre verkehrliche Bedeutung bewertet werden, ist dazu Voraussetzung. Hier ist länderübergreifende Zusammenarbeit erforderlich und es müssen auch Arbeitsstellen kürzerer Dauer rechtzeitig vor Beginn berücksichtigt werden.

**Nutzerinformation vor Ort:** Auch konsequente Verkehrslenkung am Zielort ist ein wichtiger Beitrag, um Zeitverluste und Umweltbelastungen durch (Rück)Stau zu vermeiden, wenn die Verkehrssituation am Zielort komplex ist. Beispielsweise bei der Anfahrt zu Messe- und Veranstaltungsgeländen müssen ausgereifte Verkehrskonzepte erarbeitet werden, die in der Lage sind, auf variable Verkehrslagen (Hin- und Rückverkehr, Belastungsspitzen) zu reagieren und ggf. auch parallele Veranstaltungen abbilden können. Neben der besseren Ausnutzung der vorhandenen Flächen durch Telematik ist dabei die Reduktion des Suchverkehrs durch frühzeitige Information mittels variabler Beschilderungen entscheidend. Diese muss weit vor dem eigentlichen Gelände beginnen, alle Nutzergruppen ansprechen und für alle – ggf. fremdsprachige – verständlich sein. Gleichzeitig muss diese Verkehrslenkung vor Ort mit der Verkehrslenkung des übergeordneten Netzes abgestimmt sein, um den Fernverkehr nicht zu stören.

**Weniger Leerfahrten durch Flottentelematik:** Nach Berichten der EU erfolgen etwa 25 % aller zurückgelegten Fahrkilometer mit schweren LKW als Leerfahrten. Der Einsatz von Telematiksystemen trägt durch mehr Transparenz und Planbarkeit im Unternehmensprozess dazu bei, Flotten effizienter einzusetzen und die Anzahl von Leerfahrten zu verringern, wenn diese komplett in den unternehmerischen Planungs- und Dispositionsprozess integriert sind. Das entlastet auch überfüllte Verkehrswege. Kaufanreize wie Subventionierungen oder Erleichterungen bei Steuern oder Maut können dabei helfen, den Einsatz dieser Systeme zu forcieren, um einen höheren Effekt für das Gesamtnetz zu erzielen.

**Elektronische Fahrerassistenzsysteme:** Bei Gewerbe und Politik herrscht Konsens, dass Fahrerassistenzsysteme bedeutende Potenziale zur Unfallvermeidung bieten und damit auch hier Verkehrsbehinderungen vermieden werden können. Problematisch ist, dass diese bisher einerseits nicht flächendeckend genug vorhanden sind, andererseits im Alltag nicht immer genutzt werden. Die flächendeckende Einführung sicherheitsrelevanter Fahrerassistenzsysteme muss weiter vorangetrieben werden, ggf. ist ihre Nutzung verpflichtend zu regeln.

---

Ihre Ansprechpartner für redaktionelle Fragen:

**Presse ADAC Mittelrhein e.V.**

Reinhard Moll, Tel.: 0261/1303-120, Reinhard.Moll@mrh.adac.de

**Presse TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH**

Wolfgang Partz, Tel.: 0221/806-2290, Wolfgang.Partz@de.tuv.com