

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 18.02.2016 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen entsprochen worden ist.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Schutz vor Falschfahrern geplante elektronische Überwachung an allen Autobahn-Anschlussstellen, abzulehnen.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 120 Mitzeichnungen und 11 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Gesichtspunkte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, das Bundesverkehrsministerium plane die Erprobung moderner und zukunftsweisender Systeme und Technologien. Dazu gehöre vor allem die Installierung „telematischer Falschfahrerwarnungen“, also „moderne Erfassungssysteme“, die an jeder Autobahn-Anschlussstelle aufgebaut werden sollen, um sogenannte Geisterfahrten zu verhindern. Laut einer Studie der Universität Wuppertal für die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) würden jährlich 75 bis 80 Unfälle durch Geisterfahrer verursacht, bei jedem sechsten kämen Menschen ums Leben. Dabei seien besonders oft ältere Kraftfahrende über 65 Jahre und jüngere zwischen 18 und 35 Jahre die Unfallverursachenden. Laut amtlicher Statistik starben 2012 insgesamt 3.600 Menschen im Straßenverkehr, davon 387 auf Autobahnen, wovon jedoch nur 12 Tote auf die sogenannten Geisterfahrten zurückzuführen seien, daher sei die seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geplante Maßnahme als unverhältnismäßig abzulehnen. Die zu erwartenden Kosten für Installation, Wartung und Reparatur der Geräte, müssten durch Steuergelder finanziert werden. Diese Gelder fehlten dann für wichtige Projekte, wie

der Straßen- und Brückensanierung. Außerdem seien die Geräte „demokratiefeindlich“, da sie zu einer „Totalüberwachung“ genutzt werden könnten.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen und zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Einführend weist der Petitionsausschuss darauf hin, dass es ein wichtiges verkehrspolitisches Anliegen ist, die Anzahl von Falschfahrten zu reduzieren. Die BAST arbeitet im Auftrag des BMVI daher mit Nachdruck an der Falschfahrer-Thematik und führt entsprechende Pilotprojekte und Untersuchungen durch. Das BMVI hält die bestehenden Regelungen für die Ausgestaltung von Anschlussstellen an Bundesautobahnen (BAB) grundsätzlich für geeignet, um eine eindeutige und unmissverständliche Verkehrsführung sicherzustellen; dies schließt neben Fragen der baulichen Gestaltung des Autobahnknotens auch die Beschilderung und Markierung mit ein. Gleichwohl wird weiteres Optimierungspotenzial gesehen, dass es durch geeignete Maßnahmen zu realisieren gilt.

Daher sollten vor allem Lösungen verfolgt werden, die Falschfahrten grundsätzlich erst gar nicht entstehen lassen, indem den Verkehrsteilnehmenden eine Situation angeboten wird, der sie intuitiv richtig folgen können. Dazu werden derzeit die "Richtlinien für die Markierung von Straßen" fortgeschrieben, mit dem Ziel, eine bessere optische Führung in die Autobahnzufahrten zu ermöglichen. Gegenwärtig werden – unter Berücksichtigung aktueller Forschungsergebnisse und praktischer Erfahrungen – Überlegungen angestellt, wie die Behörden bei der Erkennung möglicher Schwachpunkte unterstützt werden können.

Ob im Einzelfall weitergehende telematische Maßnahmen zur Falschfahrerwarnung erforderlich sein könnten, wird derzeit unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Länder geprüft. Elektronische Warnsysteme können hierbei einen Beitrag leisten die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Da Falschfahrerereignisse dennoch vergleichsweise selten am gleichen Ort auftreten, sind sehr hohe Anforderungen an die Erfassung von Falschfahrten, die Informationsweitergabe sowie an die Betriebssicherheit solcher Systeme zu stellen. Hierzu gibt es bislang noch wenige Erfahrungen hinsichtlich notwendiger Qualitätsmerkmale und Prüfkriterien.

Zur Erprobung intelligenter Systeme und Technologien zur Falschfahrerwarnung im realen Umfeld hat das BMVI ein digitales Testfeld auf der BAB A 9 ins Leben gerufen. Das Testfeld soll dabei auch der Industrie als Angebot dienen, dem Bund eigene Entwicklungen vorzustellen und zu erproben. Im Rahmen des Testfelds werden schnellstmöglich Pilotanlagen errichtet, die mit Hilfe moderner Erfassungssysteme Falschfahrten im Bereich der Anschlussstellen erkennen sollen und entsprechende Warnungen an die Verkehrsteilnehmenden geben können. Dabei wurden markterprobte Systeme ausgewählt, die kurzfristig im Realbetrieb eingesetzt werden können.

Zunächst ist geplant, die Detektion von Falschfahrenden mit unverzüglicher Warnung der falschfahrenden Person noch vor Auffahrt auf die Autobahn mit einem dynamischen Wechselverkehrszeichen zu testen. Hauptziel ist dabei, die Beurteilung der Zuverlässigkeit der Falschfahrerererkennung und Fehlalarme weitestgehend auszuschließen. Erst wenn diese Testphase erfolgreich abgeschlossen ist, soll eine geeignete Informationsverbreitung zur Warnung der richtig fahrenden Verkehrsteilnehmer getestet werden. Das Testfeld soll der Ermittlung der Wirksamkeit und Zuverlässigkeit der Systeme dienen und wird von der BASt betreut.

Allen Systemen gemein ist, dass von einer verkehrstechnischen Lösung keine Gefährdung von Verkehrsteilnehmenden ausgehen darf. Eine solche Gefährdung läge z. B. durch die in der Petition angesprochene automatisch ausgelöste Blockade einer Ausfahrtrampe durch Krallen vor und beträfe nicht nur die falschfahrende Person, sondern auch Unbeteiligte. Das auf einer BAB-Rampe stehende manövrierunfähige Fahrzeug würde eine erhebliche Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende darstellen, die anhalten oder ausweichen müssen. Mit dem Aussteigen der Insassen wäre in dieser Situation zudem zu rechnen. Hiermit wären aus Sicht des Ausschusses zusätzliche nicht mehr abschätzbare Gefahren für den sicheren Ablauf des Straßenverkehrs verbunden.

Darüber hinaus unterliegen die Mechanik und der Antrieb der Blockadevorrichtung hohen Belastungen durch Lastwechsel unterschiedlicher Fahrzeugmassen bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten, durch Tausalz und Verschmutzung sowie unterschiedliche Witterungsbedingungen, welche die Zuverlässigkeit und die Dauerhaftigkeit negativ beeinflussen könnten und einen hohen Wartungs- und Kontrollaufwand erfordern würden.

Abschließend stellt der Ausschuss klar, dass das BMVI entgegen der in der Petition

geäußerten Annahme keine flächendeckende Ausrüstung aller Autobahnanschlussstellen mit elektronischen Systemen zur Vermeidung von Falschfahrten plant, es handelt sich lediglich um ein Pilotprojekt.

Der Petitionsausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen entsprochen worden ist.