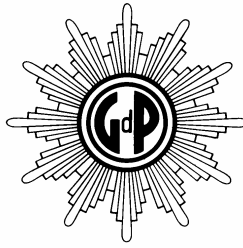


INFORMATIONEN

Presse, Rundfunk,
Fernsehen

<http://www.gdp.de>
gdp-pressestelle@gdp-online.de



Gewerkschaft
der Polizei

Bundesvorstand

Potsdam, 28. April 2009

2. Verkehrs-Politisches Forum der Gewerkschaft der Polizei

Eröffnungsrede des GdP-Bundesvorsitzenden Konrad Freiberg

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, wertige Gäste, meine Damen und Herren,

ich stehe heute, bei diesem 2. Verkehrsforum der GdP, quasi in Doppelfunktion vor euch.

Zum einen als Vorsitzender der Gewerkschaft der Polizei, in meiner Rolle als Gastgeber.

Zum anderen aber auch in einer Funktion, die ich mit jeder und jedem hier Anwesenden im Saal - so hoffe ich zumindest - teile. Nämlich als Autofahrer.

Die GdP ist zwar mächtig, aber im Vergleich zur IG Metall oder zu ver.di eine kleine Gewerkschaft. Daher habe ich auch keinen Fahrer. Ich bin selbst in Personalunion Fahrer und Fahrgast.

Und das fast täglich und pro Jahr für ungefähr 150.000 Kilometer.

Bei der Durchschnittsgeschwindigkeit, die ein anständiger Polizist fährt, nämlich 120 Kilometer pro Stunde - wohlbemerkt Fernverkehr - ergibt das eine Stundenleistung von 1250 Stunden.

Umgerechnet auf einen 12-stündigen Arbeitstag wäre ich demnach 104 Tage pro Jahr unterwegs.

Ich habe hier absichtlich das Wort „wäre“ gebraucht, denn in Wirklichkeit bin ich deutlich länger auf der Straße. Diese Tage, die ich nicht gezählt habe, fahre ich aber nicht, sondern ich stehe - nämlich im Stau.

Herausgeber:

Gewerkschaft der Polizei, Bundesvorstand, Pressestelle, Stromstraße 4, 10555 Berlin
Telefon: (030) 39 99 21 - 117 - Telefax: (030) 39 99 21 - 190
Pressesprecher: Rüdiger Holecek, Funktelefon: 0172/7121599

Ich muss aber nunmehr gestehen, dass ich mein Verhalten seit einigen Monaten geändert habe. Ich nutze nun häufiger das Flugzeug oder die Bahn.

Das hängt auch damit zusammen, dass ich einige gefährliche Situationen erlebt habe, die mich sehr nachdenklich gemacht haben.

Und es ist auch kein Geheimnis, dass der PKW für mich, wie auch für viel andere, schlichtweg ein Arbeitsplatz ist.

Und damit sind wir bereits bei dem Thema, das uns heute hier zusammengeführt hat.

Nämlich dem Verkehrskollaps in unseren Städten und auf den Fernstraßen. Ich kann mich noch erinnern, als wir vor ungefähr 10 Jahren vom "drohenden" Verkehrskollaps gesprochen haben.

Die schöne alte Zeit! Sie ist vorüber und der Kollaps ist bei uns. Ja, wenn ich diese Entwicklung bildlich weiterführen wollte, müsste ich sagen, dass er gerade den Blinker gesetzt hat um uns zu überholen.

Aber Gott sei Dank haben wir noch etwas Zeit.

Er kommt bestimmt ebenso wenig auf die linke Fahrspur wie wir. Denn dort fährt bestimmt irgendein anderer, der das Ausscheren unmöglich macht.

Doch lasst mich zunächst einen kurzen Rückblick auf unser letztes Verkehrsforum halten, das ich am 3. Dezember 2003 an dieser Stelle eröffnet habe.

Damals ging es um die so genannten Fahrerassistenzsysteme, also technische Hilfsmittel in Kraftfahrzeugen, die dem Fahrer das Leben leichter oder die Verkehrssicherheit erhöhen sollten.

Wir haben seinerzeit viel über Dinge gehört, die möglich wären, aber noch nicht zur Verfügung stünden, weil die Forschungsarbeiten noch andauerten.

Andere technische Einrichtungen dagegen, wie die Traktionskontrolle oder die Anti-schlupfregelung - um nur einige zu nennen - waren schon eingeführt.

Eine unserer Forderungen, die wir damals an die Automobilindustrie richteten, war die, Einrichtungen, die insbesondere der Verkehrssicherheit dienen, nicht zur Luxusausstattung zu machen, die nur den Besserverdienenden in ihren Luxuskarossen zur Verfügung steht.

Blicke ich heute auf den Markt der Fahrerassistenzsysteme, muss ich feststellen, dass sich die Industrie im Wesentlichen unseren diesbezüglichen Forderungen angeschlossen hat. Denn viele dieser Systeme, die seinerzeit nur in den Top-Modellen oder in der Mittelklasse gegen Aufpreis eingebaut waren, sind heute Serienausstattung, teilweise sogar im Kleinwagensegment.

Betrachte ich mir die Fülle der Technik, die heute tatsächlich verfügbar ist, muss ich den Hut ziehen vor der Innovationskraft, welche die Unternehmen hier an den Tag legen.

Wenn ich jetzt weitere 5 Jahre in die Zukunft blicke, weiß ich nun nicht, ob ich mich freuen soll, oder nicht.

Ich sehe mich schon in einem Auto sitzen, zu dessen Bedienung ich erst mal in München oder Stuttgart oder anderswo auf der Welt einen 14-tägigen Lehrgang machen muss, damit ich die vielen edlen Teilchen verstehe, die man mir - hoffentlich serienmäßig - denn das ist für einen Pensionär wichtig! in mein Auto eingebaut hat.

Zuvor werde ich allerdings noch einen Sprachaufenthalt in den USA absolvieren müssen, damit ich die Fremdworte verstehe, mit denen diese Systeme bezeichnet werden.

Vielleicht genügt aber auch ein einfaches Englischbuch, das ich in herkömmlicher Weise mittels Lesens abarbeiten kann. Damit komme ich wieder zu unserem heutigen Thema zurück, der Verkehrsüberlastung. Im dann fortschreitenden Dauerstau - zumindest auf manchen Autobahnen und zu manchen Tageszeiten - habe ich nicht erst in 5 Jahren genügend Gelegenheit, mein Englischbuch, auch im Auto, im Stau zu lesen.

Zum Thema!

Es wird prognostiziert, dass die Güterverkehrsleistung zwischen 2004 und 2025 um 71 Prozent steigt.

Im Straßengüterverkehr fällt der Zuwachs mit 79 Prozent und im Straßengüterfernverkehr mit 84 Prozent noch deutlicher aus.

Der Personenverkehr legt um 19 Prozent zu.

Hinsichtlich des Überholverhaltens der Lkw-Fahrer muss ich an dieser Stelle wohl keine näheren Ausführungen machen.

Welches sind die Ursachen dieser Verkehrsüberlastung?
Insbesondere stellt sich die Frage, woher kommen denn plötzlich die vielen Lkw und warum finden gerade in diesem Segment die massiven Steigerungen statt?

Nun, wir wissen, dass die Globalisierung nicht nur die Märkte verändert hat, sondern damit auch bestimmte betriebliche Abläufe. Wir wissen auch, dass sich die Europäische Union in den letzten Jahren stark geöffnet hat - von der EU 15 hin zur EU 27.

Der zuletzt genannte Faktor bringt mehr Verkehr auf die Straße. Es liegt hier ein quantitatives Problem vor. Bei den Abläufen in der Logistik sieht es anders aus. Hier gelten die Prämissen "Zero Stock" und "Just in Time". Das eine bedeutet: keine Lagerhaltung, das andere, es wird geliefert, wenn der Kunde bestellt.

Addiert man beides und überträgt die Summe auf unsere Straßen, so resultiert daraus als Ergebnis der Stau.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

es kann nicht angehen, dass sich die verladende und transportierende Wirtschaft einig sind, sich die Kosten für eine ordentliche Lagerhaltung von der Backe zu putzen und dem Individualverkehr dafür den Stau bescheren.

Es ist schon ziemlich unverfroren, gleichzeitig den Bau neuer Autohöfe bzw. Rastanlagen zu fordern - natürlich aus Steuermitteln - weil ansonsten die Ruhezeiten der Fahrer nicht eingehalten werden können.

Wir haben hier ein klassisches Beispiel von Privatisierung der Gewinne einerseits bei einer Sozialisierung der Kosten andererseits.
So geht es nicht!

Die Bundesregierung hat im vergangenen Jahr ihren Masterplan Güterverkehr vorgestellt. Wenngleich sie den Menschen darin in den Mittelpunkt ihrer Überlegungen stellt, bleiben die Lösungsansätze hinter dem selbst gesteckten Ziel deutlich zurück. Man hat den Eindruck, dass die Industrie geschont werden soll.

Insgesamt sind die im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen nicht geeignet, den Pfropfen aus unseren verstopften Straßen zu entfernen.

Hier muss die Bundesregierung noch ein gewaltiges Stück weit ehrlicher werden. Sie muss auch bereit sein, der Industrie klare Vorgaben zu machen, um zu verhindern, dass deren Gewinnoptimierung weiterhin zu Lasten aller Verkehrsteilnehmer geht.

Vielleicht sollte die Wirtschaft auch zur Kenntnis nehmen, dass sie sich mit der heute praktizierten Logistik selbst schädigt. Denn sie stehen immerhin auch im Stau. Somit bricht ihr eigenes Kartenhaus schnell zusammen.

Im Masterplan hat die Bundesregierung viele gesellschaftliche Gruppen aufgerufen, an der Problemlösung mitzuwirken. Gefordert sind die Unternehmen als die eigentlichen Träger wirtschaftlichen Handelns, die Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften sowie zivilgesellschaftliche Gruppen.

Die GdP ist diesem Ruf gefolgt und veranstaltet dieses Forum mit dem Ziel, aus den Vorträgen, Diskussionen und Arbeitsgruppen Lösungsansätze zu erarbeiten, die uns allen - sprich der gesamten Gesellschaft - in der Sache weiterhelfen.

In diesem Sinne eröffne ich das zweite GdP-Verkehrsforum, wünsche uns allen fruchtbare Gespräche und bedanke mich bei Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.