

Meilensteine in 2008 erfordern Weichenstellungen in 2009



Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Jürgen Gerlach

Leiter des Fachgebietes Straßenverkehrsplanung, Straßenverkehrstechnik an der Bergischen Universität Wuppertal

Leiter des FGSV-Arbeitsausschusses „Netzgestaltung“ (AA 1.3)

Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats dieser Zeitschrift

Für aufmerksame Beobachter und Akteure im Verkehrswesen war 2008 ein bemerkenswertes und ungewöhnliches Jahr. Der Autor dieser Zeilen erinnert sich mal mehr und mal weniger gern an folgende Ereignisse:

- Olav Hohmeyer macht im Rahmen der Eröffnungsveranstaltung des Deutschen Straßen- und Verkehrskongresses der FGSV unmissverständlich deutlich, dass die Kohlendioxidemissionen zwingend auf ein Fünftel gesenkt werden müssen - am besten bis zum Jahr 2030, spätestens bis 2050. Gelingt es nicht, von 10 Tonnen CO₂-Ausstoß pro Person und Tag (Durchschnitt in Deutschland) auf 2 Tonnen zu reduzieren, sind immense Folgen des Klimawandels unausweichlich. Sogar ein Anstieg des Meeresspiegels um 7 Meter wäre möglich. Die nachfolgende Podiumsdiskussion ist ernüchternd und zeigt, wie dringlich und ernst die Problematik eingeschätzt und wie gut man im gleichen Atemzug vom Kirchturm herab die Notwendigkeiten auf spätere Generationen oder auf andere Disziplinen und Kontinente verlagern kann.
- Die Finanzkrise macht auch vor dem Verkehrssektor nicht halt. Die Bahn geht nicht an die Börse und kündigt Umsatzrückgänge im Schienengüterverkehr an. Die Automobilindustrie vermeldet Absatzprobleme und drosselt die Produktion neuer Lkw und Pkw. Staatliche Hilfen werden diskutiert und beschlossen - darunter die Stundung der Kfz-Steuer und der zuvor in der EU für das Jahr 2012 festgelegten Grenzwerte für den CO₂-Ausstoß von Neuwagen.
- Michael Wegener skizziert im Rahmen der 100. Jahrestagung der DVWG wahrscheinliche Folgen der Energieknappheit. Der Ölpreis hatte zu der Zeit sein Jahreshoch von nahezu 150 Dollar pro Barrel und damit seine Verfünffachung in nur fünf Jahren erreicht. Trotz der danach folgenden Preisberuhigung wird klar, dass Verkehr über längere Entfernungen nur schwer finanzierbar sein wird. Erreichbarkeit wird plötzlich zu einem hohen Gut, soziale Kontakte und kulturelle Aktivitäten schwinden auf ein erreichbares und leistbares Maß, der Öffentliche Verkehr ist kaum noch zu finanzieren und die Nahmobilität, allen voran der Rad- und insbesondere Fußgängerverkehr erfährt eine Renaissance.
- Das erste deutsche Shared Space Projekt geht in Bohmte unter Verkehr. Mit einer Fahrbahnbreite von nur 5,80 m und einer niveaugleichen Gestaltung mit weicher Separation gilt der ca. 350 m lange Abschnitt bei einer Verkehrsbelastung von über 12.000 Kfz/24 h und ca. 1.000 Lkw/24 h als das konsequenteste Beispiel von Shared Space in der EU. Auch der markante und Rechts-vor-links geregelte Kreisverkehr, der aufgrund der fehlenden Beschilderung teilweise entgegen der üblichen Fahrtrichtung genutzt wird, entfacht heftige Diskussionen in der Fachwelt. Besucher aus allen Kontinenten geben sich in Bohmte die Hand. Während einige den Kopf schütteln sind andere erstaunt über das rücksichtsvolle Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Auch ohne belastbare Evaluationen befinden sich mehr als 100 neue Shared Space Projekte in der konkreteren Planung.
- Franz Linder entwickelt das SimplyCity Konzept, lässt sich den Begriff schützen und stellt die Eckpfeiler einer „einfachen Stadt“ einem Auditorium mit 380 Teilnehmern in Düsseldorf vor. Das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, das zuvor das Netzwerk „Verkehrssicheres Nordrhein-

Westfalen“ gegründet hat, startet daraufhin ein Modellvorhaben, bei dem zwei Kommunen gefördert werden, die ihre Straßen, Plätze und Verkehrssysteme grundlegend vereinfachen wollen.

- Das Europäische Parlament und der Europäische Rat stimmen dem Vorschlag der Kommission für eine EU-Richtlinie für das Sicherheitsmanagement der Straßeninfrastruktur zu. Nachdem die Richtlinie im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurde, haben nun die Mitgliedsstaaten bis Dezember 2010 Zeit, die getroffenen Festlegungen umzusetzen und die Instrumente des Sicherheitsmanagements verbindlich einzuführen. Somit werden das Sicherheitsaudit, die Folgenabschätzung des Sicherheits-effektes von Infrastrukturprojekten, das Sicherheitsmanagement des Straßennetzes sowie die Sicherheitsüberprüfungen von Straßen schon sehr bald obligatorisch.
- Das BMBF finanziert ein umfangreiches Programm „Forschung für die zivile Sicherheit“ mit insgesamt neun Projekten zum Schutz von Verkehrsinfrastrukturen. Gesucht werden geeignete Prozesse und Lösungen, um Bedrohungen wie Naturgewalten infolge des Klimawandels oder auch terroristische Anschläge mit reduzierten Folgen bewältigen zu können. So werden beispielsweise im Projekt VeRSiert Maßnahmen zur Gefahrenprävention durch optimierte Verkehrsabläufe bei Großveranstaltungen entwickelt.

Die nur scheinbar lockere Aufzählung von Ereignissen im Jahr 2008 markiert einen beispiellosen Wandel der Sichtweise auf die Zukunftsaufgaben im Verkehr. Waren Diskussionen der Vergangenheit noch vom Verkehrswachstum geprägt, bewegen sich die bestimmenden Themen der Bedarfsplanung und der strategischen Verteilung von Investitions- und Unterhaltungsaufwendungen nunmehr um Aspekte der CO₂-Reduzierung, der Energieeffizienz, der sozialen Gerechtigkeit sowie der objektiven und subjektiven Sicherheit - dieses noch dazu vor dem Hintergrund einer schrumpfenden und alternden Bevölkerung.

So, wie das Jahr 2008 dazu dienen konnte, zu begreifen, welchen Herausforderungen sich die Verkehrsfachwelt in Zukunft stellen muss, so bietet das Jahr 2009 die Chance zu konsequentem Handeln durch Bund, Länder und Kommunen. Was tun in 2009? Ganz einfach:

- Bei allen Planungen den Nachweis der CO₂-Reduzierung und Energieeinsparung führen,
- Gewichte in Bewertungsverfahren zugunsten der oben aufgeführten Aspekte (CO₂-Ausstoß, Energieeffizienz, soziale Gerechtigkeit, objektive und subjektive Sicherheit) verschieben,
- Kosten-Nutzen-Analysen nach altem Duktus boykottieren,
- Verfahren zur Bewertung der sozialen Gerechtigkeit und der subjektiven Sicherheit entwickeln und anwenden,
- neue Konzepte erproben und evaluieren sowie
- die Instrumente des Sicherheitsmanagements flächendeckend in allen Ländern und in allen Kommunen verbindlich einführen.

Wer jetzt beginnt, wird später die Nase vorn haben. Das wünscht Ihnen

Ihr Jürgen Gerlach