



Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Bernhard Friedrich

Leiter des Instituts für
Verkehr und Stadtbauwesen an der
Technischen Universität Braunschweig
Leiter des FGSV-Arbeitsausschusses
„Verkehrsbeeinflussung innerorts“ (AA 3.3)
Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats
dieser Zeitschrift

Neue Technologien für ein systematisches Qualitätsmanagement

Liebe Leserinnen und Leser,

unter Fachleuten sind wir uns einig, dass die Qualität der Verkehrswege und des Verkehrsangebots eine der entscheidenden Voraussetzungen für die Entwicklung des Wohlstands und für die Sicherung der sozialen Teilhabe ist. Die Qualität der Verkehrsinfrastrukturen beeinflusst darüber hinaus maßgebend die Umweltverträglichkeit des Verkehrs.

Unser Ziel ist es deshalb, für die Mobilitäts- und Logistikanforderungen eine leistungsfähige und hochwertige Verkehrsinfrastruktur vorzuhalten. Dafür bedarf es neben der ausreichenden Finanzierung insbesondere einer Strategie für den zielgerichteten Einsatz der Mittel. Dass ein großer Nutzen durch die gezielte und priorisierte Entschärfung von Schwachstellen erreicht werden kann, liegt dabei auf der Hand. Da jedoch eine quantitative Schwachstellenanalyse im Straßennetz erst durch eine netzweite Betrachtung der Zuverlässigkeit über den Zeitraum mindestens eines gesamten Jahres möglich wird, waren einer systematischen Beurteilung in der Vergangenheit messtechnische Grenzen gesetzt. In der Folge kamen in den maßgebenden Planungsverfahren bislang auch keine charakteristischen Kenngrößen für die Beurteilung der Zuverlässigkeit im bestehenden Straßennetz zum Einsatz.

Mit der zunehmenden Verfügbarkeit von neuen Erfassungstechnologien wie z. B. Floating Car Data ist für das Fernstraßennetz inzwischen eine zeitlich und räumlich ausreichende Datendichte vorhanden, um repräsentative Aussagen zu den Verteilungen der Fahrzeiten auf Streckenabschnitten treffen zu können. Darüber hinaus können Schwachstellen lokalisiert und die auftretenden Stauhäufigkeiten über den Betrachtungszeitraum eines gesamten Jahres quantifiziert werden.

Auf der Grundlage dieser Daten können nun Kenngrößen ermittelt werden, mit denen die Zuverlässigkeit bzw. die Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur beurteilt werden kann. Ein Beispiel hierfür sind Fahrzeitindizes, die eine Aussage über die Verteilung der gesammelten Fahrzeiten erlauben.

Werden solche Kenngrößen der Verkehrsqualität kontinuierlich ermittelt und ausgewertet, lässt sich damit ein systematisches Qualitätsmanagement für die Verkehrsinfrastruktur aufbauen. Insbesondere können über Vorher-Nachher-Vergleiche die Wirksamkeit und der tatsächliche Nutzen von Maßnahmen beurteilt und den Kosten gegenübergestellt werden.

Die Technologien für die Datenerfassung und die Auswertemethoden für ein systematisches Qualitätsmanagement der Infrastruktur für den Straßenverkehr stehen zur Verfügung. Im Sinne des optimalen Einsatzes der Mittel für die Verkehrsinfrastruktur ist es wichtig, diese Möglichkeiten nun zu nutzen.

Ihr

Bernhard Friedrich