

Mühen und Lohn der Richtlinienarbeit



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

Vielleicht kennen Sie die Anekdote: Für den deutschen Kaiser wurde an einer eingleisigen Eisenbahnstrecke ein repräsentatives Bahnhofsgebäude gebaut, damit er standesgemäß an seinem Ziel aussteigen und empfangen werden konnte. Dem kaiserlichen Wunsch, die neue Haltestelle als Bahnhof zu führen, verweigerten sich die preußischen Beamten jedoch. Dies wäre nämlich nicht richtlinienkonform gewesen, denn nach den Richtlinien wurde ein Bahnhof erst dann zum Bahnhof, wenn dort zumindest einen Weiche und zwei Gleise lagen. Da die Richtlinie den von Ordnungssinn geprägten Beamten wichtiger war als der kaiserliche Wunsch, blieb nur ein Ausweg. Man baute eine nicht erforderliche Weiche und erhielt ein zweites Gleis und fortan hatte alles seine Ordnung.

In der Tradition der preußischen Tugenden wird auch heute noch der Ordnungssinn in Deutschland groß geschrieben. So gibt es für unser Fach ein umfangreiches Regelwerk, das den Stand von Wissenschaft und Technik dokumentiert und Vorgaben für die Planung, Entwurf, Bau und Betrieb der Straßenverkehrsinfrastruktur macht. Da stellt sich die Frage, ob diese Detaillierung im Sinne der Anekdote zu unangemessenen und gegebenenfalls sogar unsachgemäßen Ergebnissen führt, nur um richtlinienkonform zu sein?

Die Gefahr ist sicherlich gegeben und deshalb ist es wichtig, dass die Nutzer einer Richtlinie durchaus deren erste Seite mit den Grundsätzen beachten, die darauf hinweisen, dass bei der Vielfalt der Herausforderungen und Lösungsmöglichkeiten eine Richtlinie lediglich den Rahmen für eigenständiges ingenieurmäßiges Handeln absteckt.

In diesem Bewusstsein ist das Regelwerk des Verkehrswesens jedoch geradezu ein Schatz, um den uns andere Länder beneiden. Das durch die Fachleute im gesamten Land abgestimmte Werk führt zu einem hohen einheitlichen Standard und im Ergebnis zu einer Infrastruktur, die sich hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität ständig verbessert. Deshalb erhalte ich auch regelmäßig Anfragen ausländischer Kollegen nach englischsprachigen Ausgaben unseres Regelwerks und nicht umsonst gibt es neben der englischen auch eine chinesische und eine vietnamesische Übersetzung der RiLSA.

Richtlinien können aber auch zurück schlagen, wenn man den dort abgesteckten Rahmen in seiner Arbeit nicht beachtet. Denn in gerichtlichen Auseinandersetzungen oder bei Planfeststellungsverfahren ist jenseits der Straßenverkehrsordnung und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift der im

Regelwerk gesetzte technische Standard maßgebend für die Urteilsfindung. Insofern kommt den Autoren und den Gremien der Forschungsgesellschaft eine hohe Verantwortung bei der Weiterentwicklung des Regelwerks zu.

Dieser Verantwortung sind sich die Gremien bewusst, manche sogar so sehr, dass das eigentliche Ziel der Richtlinien, nämlich den Stand der Technik und der guten Praxis zu dokumentieren und zu verbreiten aus dem Auge verloren wird. Neue Impulse und Innovationen haben dann insbesondere vor den Verwaltungsjuristen einen schweren Stand und aus der Weiterentwicklung des Regelwerks wird am Ende nicht mehr als ein Minimalkonsens.

In diesem Spannungsfeld wird derzeit auch das neue Kapitel „Qualitätsmanagement“ in der Neufassung der RiLSA mit den Vertretern des Bund-Länder-Fachausschusses StVO/OWi diskutiert. Nach sorgfältiger Abwägung in den Fachgremien, sich endlich dieser in der öffentlichen Verwaltung vernachlässigten Thematik zu widmen, kommen nun die Bedenken einzelner Ländervertreter und deren Wunsch, am besten alles beim Alten zu lassen. Es drängt sich hierbei durchaus auch der Verdacht auf, dass einige Beteiligte Angst vor der mit einem Qualitätsmanagement verbundenen Transparenz haben. Welchen Beweggrund mag es sonst dafür geben, dass die unbestrittenen volkswirtschaftlichen Vorteile eines Qualitätsmanagements ignoriert werden sollen?

Sie erraten es schon. Ich hoffe, dass sich in dieser bereits zwei (!) Jahre hinziehenden Auseinandersetzung die Ingenieure im Sinne der Innovation durchsetzen werden. Denn nur so bleibt das Regelwerk in Verbindung mit dem oben angesprochenen eigenständigen Ingenieurhandeln die Erfolgsgeschichte, um die uns viele beneiden.

Wenn dies nicht gelingt, haben wir am Ende im Regelwerk zwar nichts falsch gemacht, aber die Motivation der Gremienmitglieder zur freiwilligen, ehrenamtlichen Mitarbeit aufs Spiel gesetzt und im Ergebnis wie die preußischen Beamten nichts außer unnötigen Kosten erreicht.

Ihr