

Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Liebe Leserinnen und Leser,

von der Einheit von Entwurf und Betrieb ist häufig die Rede. So wichtig diese Forderung ist, so überraschend ist es, dass kaum von einer Einheit von Planung und Betrieb gesprochen wird. Diese Einheit, mit einer Reflexion der Wechselwirkungen zwischen normativen planerischen Setzungen und den korrespondierenden Möglichkeiten der operativen Verkehrsbeeinflussung in Netzen, ist erforderlich, um langfristige verkehrsplanerische Ziele zu erreichen.

Stellen Sie sich vor, dass aufgrund lokaler Erwägungen die Kapazität an einem Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage im Zuge einer Hauptverkehrsstraße geändert wurde. Die Auswirkungen dieser Änderung werden sich sicherlich nicht nur auf die Verkehrssituation an diesem Knotenpunkt, sondern auf die Verkehrsströme im umgebenden Netz erstrecken. Insofern darf bei jeder verkehrstechnischen Maßnahme nicht nur lokal, sondern muss auch netzbezogen gedacht werden. Ein Anspruch, der für den Verkehrsingenieur nicht immer einfach zu erfüllen ist, da häufig die Beauftragung und die daraus resultierende Aufgabe eine netzbezogene Betrachtung nicht einschließt.

Vor diesem Hintergrund liefert das Instrument der Verkehrsmanagementpläne einen wichtigen Rahmen, der sicherstellt, dass bei lokal erforderlichen Änderungen der größere planerische Zusammenhang nicht verloren geht. Tatsächlich kenne ich jedoch aus meiner Praxis bisher kaum Verkehrsentwicklungspläne, die das Verkehrsmanagement mitbehandeln und damit das Scharnier zwischen der Planung und der Verkehrstechnik herstellen. Das ist bedauerlich und mag darin begründet sein, dass die institutionelle Aufgabenteilung zwischen den Planern und den Technikern nach wie vor eine Barriere für eine integrierte Vorgehensweise darstellt.

Auch die Welten der Berechnungsverfahren und der korrespondierenden Softwaretools sind bisher eher verschieden. So hat ein Verkehrsplaner, der sich mit der Verkehrsnachfragemodellierung beschäftigt, bislang kaum Berührung mit einem der Verkehrsingenieur-arbeitsplätze und umgekehrt. Gerade aber in diesem Bereich ist die durchgängige Abbildung von Maßnahmenwirkungen besonders wünschenswert. Um bei dem



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

einfachen Beispiel von lokalen Änderungen an der Lichtsignalsteuerung eines Knotenpunkts zu bleiben: Die Auswirkung auf die Verkehrsqualität am Knotenpunkt kann im Verkehrsingenieurarbeitsplatz nachvollzogen werden, jedoch nicht die damit einhergehenden Änderungen in der Routenwahl und die möglichen Disparitäten an anderer Stelle im Straßennetz.

Auch aus Sicht der Netzplanung und der hier eingesetzten Planungsmodelle wäre die Durchgängigkeit der Information wünschenswert. Anstatt die Widerstände einzelner Kanten für die Versorgung des Planungsmodells manuell erfassen zu müssen, würde die Konsistenz der Datenlage für Aktualität und Widerspruchsfreiheit sorgen.

An den Hochschulen, an denen einige Lehrstühle die Bezeichnung „Verkehrsplanung und Verkehrstechnik“ tragen, ist diese Sicht auf die Einheit von Planung, Entwurf und Betrieb in der Ausbildung des Nachwuchses weitgehend verankert, im Selbstverständnis vieler Verkehrsingenieure dürfte der Anspruch ebenfalls einen hohen Stellenwert einnehmen.

Um einer in diesem Sinne integrierten Planung auch in der täglichen Praxis noch näher zu kommen, bedarf es weiterer Schritte. Ein Schritt wäre der Abbau mancher Barriere in der institutionellen Aufgabenteilung sowie die regelmäßige Berücksichtigung von Verkehrsmanagementplänen in der Verkehrsentwicklungsplanung. Ein weiterer Schritt könnte mit der Verfügbarkeit von Softwaretools für eine durchgängige Bearbeitung von netzweiten planerischen wie lokalen verkehrstechnischen Aufgaben erfolgen.

Ihr
Bernhard Friedrich