

## 25 Jahre im Beruf – eine positive Bilanz?

Vor 25 Jahren habe ich mein Studium des Bauingenieurwesens abgeschlossen und den beruflichen Alltag in einem Ingenieurbüro für Verkehrsplanung mit dem Schwerpunkt der kommunalen Beratung begonnen. Seitdem hat sich einiges verändert, manches ist so geblieben wie es war.

Gelingt eine positive Bilanz?

**Pro:** Planungswerkzeuge sind besser und schneller geworden. Verkehrsumlegungen für die Abschätzung der Wirkungen einer Ortsumgehung wurden damals abends gestartet, um morgens die Meldung „Error 405“ lesen zu können. Heute stehen nach wenigen Tagen Arbeit einzelne Fahrzeuge auf dem Bildschirm im virtuellen Stau vor komplexen Knotenpunktfolgen und die Politik kann auf der Grundlage mehr und mehr verlässlicher, aber in jedem Fall schöner Abbildungen der Realität über die Anlage adaptiver Steuerungen oder die Umwandlung eines Fahrstreifens zum Radfahrstreifen entscheiden. Der technische Fortschritt hat unbestritten Einzug gehalten.

**Contra:** Förderrichtlinien blieben nahezu unverändert. Noch immer wird die Zahl der Bushalteplätze und nicht die optimale Auslastung eines Busbahnhofs oder der besondere Bahnkörper im Straßenraum und nicht die optimale Aufteilung des Straßenraumes bei Pulkführung durch die Bahn gefördert. Keine Rede von den technischen Möglichkeiten zur flexiblen Nutzung der Infrastruktur.

**Pro:** Durch den Neu- und Ausbau von Straßen- und Schienenverbindungen sind die Reisezeiten im IV und ÖV geringer geworden. Hochgeschwindigkeitszüge führen zu Rekordzeiten auf Metropolverbindungen und viele neue Ortsumgehungen konnten Ortsdurchfahrten und Betroffene wirksam entlasten.

**Contra:** Stauerscheinungen sind dennoch an der Tagesordnung und haben nicht etwa ab-, sondern zugenommen. Die gewonnene Zeit durch Neu- und Ausbaumaßnahmen wurde von den Verkehrsteilnehmern in längere Wege investiert und Schienennetze insbesondere in Ballungsräumen platzen aus allen Nähten. Hauptproblem ist nunmehr die Verlässlichkeit der Verkehrsangebote.

**Pro:** Was bei dem Föderalismus in Deutschland vielleicht nur schwer gelungen wäre, hat sich durch die behäbige, aber unaufhaltsam rollende Dampfwalze der EU-Vorschriften in unsere Planungsprozesse eingepreßt. Die Umweltgesetzgebung schützt naturräumliche Bereiche und Anwohner konsequenter vor verkehrsbezogenen Immissionen. Die Verkehrssicherheit hat auch durch neue Bestandteile eines Qualitäts- und Sicherheitsmanagements hohes Gewicht bekommen.

**Contra:** Die planerischen Belange durchzusetzen ist immer schwieriger geworden. Immer mehr und schärfere Immissionsgrenzwerte sind verbindlich, das immer umfangreichere Regelwerk zur Verkehrsgestaltung und -regelung ist es nicht. Die Planung wird dadurch immer komplexer, die Ansprüche an den Kenntnisstand und die Kommunikationsfähigkeit der Planerinnen und Planer höher. Die konkrete Umsetzung wird immer mehr in das enge Korsett der gestiegenen Anforderungen bei abnehmenden finanziellen Ressourcen gepreßt.

**Pro:** Die Umfeld- und Lebensqualität in vielen deutschen Städten und Gemeinden hat zugenommen. Engagierten Verwaltungsmitarbeitern, Kümmerern und Planern gelang mit hoher Überzeugungskraft die Entscheidungsvorbereitung von vielen Maßnahmen, die die Attraktivität der städtebaulichen Qualitäten erhöhten und



Univ.-Prof. Dr.-Ing.  
Jürgen Gerlach

Bergische Universität Wuppertal  
Fachbereich Bauingenieurwesen  
Lehr- und Forschungsgebiet  
Straßenverkehrsplanung und  
Straßenverkehrstechnik

Mitglied des Wissenschaftlichen  
Beirats dieser Zeitschrift

dem städtischen ÖV sowie dem Fußgänger- und Radverkehr mehr Raum und manchmal sogar Priorität einräumte. Die soziale Integration und die Mobilitätschancen von Menschen mit Behinderungen haben zugenommen.

**Contra:** Die fachliche Stärke der Verkehrsverwaltungen hat abgenommen. Stellen von Verkehrsplanern und leitende Positionen wurden nicht wiederbesetzt, sondern „outsourcet“ oder durch Fachfremde ersetzt. Immer öfter gewinnt das Prinzip der persönlichen Absicherung die Planungshoheit und so manche sinnvolle Maßnahme wird aus Angst, etwas falsch zu machen oder aufgrund von Personalknappheit und Überlastung gemieden oder zumindest verzögert. Die Selbstverwaltung hat dabei eher zugenommen, der Bürokratieabbau ist leider nicht gelungen.

**Pro:** Die Bürger sind informierter und partizipieren an den Planungsprozessen. Die Fachöffentlichkeit hat hohes Gewicht und beeinflusst Entscheidungen manchmal allein durch ihr Dasein in der Form positiv, dass Konflikte durch kommunizierende Planung und Umsetzung und einem hohen Grad an Detailtiefe und Transparenz zunehmend vermieden werden.

**Contra:** Wer laut schreit, der wird gehört. Die Politik reagiert schnell auf den vermeintlichen Verlust von Wählerstimmen, denkt oft in kurzen Zeitintervallen bis zur nächsten Wahl und nimmt so die zunehmend knapper werdenden Verwaltungsressourcen durch insbesondere kurz vor den Wahlen überbordenden Anfragen mehr und mehr in Anspruch. Einmal gefällte Entscheidungen werden infrage gestellt, Einzelinteressen werden verfolgt. Für strategische, langfristige und integrierende Planungen fehlt die Zeit, öfter als früher aber auch der Wille und das Geld.

**Pro:** Es gibt dennoch aktuelle positive Beispiele für langfristige Strategien. Der Bundesverkehrswegeplan ist wieder mal in der wie immer kontrovers diskutierten Aufstellungsphase. Einige zukunftsweisende Stadtentwicklungspläne, Verkehrssicherheitsprogramme und Lärmaktionspläne bereichern zudem die Ideenvielfalt.

Wie sieht nun das Fazit aus?

Beim „stupiden“ Durchzählen der Pros und Contras ergibt sich ein gewolltes Übergewicht. Wesentliches Fazit aber ist eine Botschaft für den Verkehrsnachwuchs: **Es gibt immer noch genug zu tun.**

An weitere positive Veränderungen in den nächsten Jahren glaubt Ihr

Jürgen Gerlach