

Innovationen im Straßenwesen

Liebe Leserinnen und Leser,

derzeit finden in der deutschen Straßenverwaltung mächtige Umwälzungen statt. Bislang wurden die Bundesfernstraßen, also die Autobahnen und Bundesstraßen, nach Art. 90 GG im Auftrag und mit Finanzmitteln des Bundes durch die Länder im Rahmen der sog. Auftragsverwaltung geplant, gebaut und betrieben. Ab dem 1. Januar 2021 wird die Autobahn GmbH des Bundes sämtliche Aufgaben in Bezug auf die ca. 13.000 km Autobahnen in Deutschland übernehmen. Die mit dieser Umorganisation verbundenen Transformationsprozesse in einen Betrieb mit ca. 15.000 Mitarbeitern/-innen sind äußerst komplex. Sie bedeuten vielfältige Änderungen bisheriger Strukturen und Abläufe und die Notwendigkeit, das Zusammenwirken aller beteiligten Institutionen an neue Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten anzupassen.

Diese Entwicklung einer auf einen einerseits robusten und andererseits fortschrittlichen Straßenbau ausgerichteten Autobahngesellschaft beinhaltet aber auch die Chance, künftig im Straßenwesen Potenziale des technologischen Fortschritts zu erschließen. Der Transfer von Forschungsergebnissen in innovative Produkte und damit in die Praxis ist ein zentrales Ziel der Forschungspolitik der Bundesregierung. Im Forschungs- und Innovationssystem in Deutschland sollen in dieser Legislaturperiode substantielle Steigerungen erreicht werden. Diesen Weg hin zu einer größeren Innovationsdynamik unterstützt das BMVI z. B. mit dem „Innovationsprogramm Logistik 2030“ und dem Forschungsrahmenprogramm „Straße im 21. Jahrhundert“. Somit sind wir Fachleute im Straßenwesen also aufgerufen, Innovationen zu fördern und die Umsetzung von Innovationen im konstruktiven Miteinander zu beschleunigen. Hierzu ist der Verbund von Wissenschaft, Industrie, Verwaltung und Politik nötig. Diesen Weg, Innovation im Straßenwesen durch geeignete Rahmenbedingungen zu ermöglichen, müssen wir auch in der FGSV zusammen mit der neuen Autobahn GmbH gehen. Wir sollten in enger Zusammenarbeit mit deren Vertretern die Möglichkeiten ausschöpfen, um Potenziale zu heben und die deutschen Autobahnen zum Vorreiter moderner Technologien zu machen.

Das Spektrum der möglichen Themen ist breit: In der Bautechnik werden Erwartungen in die durchgehend bewehrte Betonbauweise für höchstbelastete Autobahnen gesetzt, und moderne Methoden des Grinding zur systematischen Steuerung der Oberflächenbeschaffenheit von Betonfahrbahnen dienen ebenso wie Asphaltbauweisen mit verringerten CO₂-Emissionen oder der umfassendere Einsatz von Kompaktasphalt der Erhöhung der Nachhaltigkeit. Bei den Brücken wird großes Potenzial in der



DirProf. Dipl.-Ing.
Michael Rohloff

Leiter der Abteilung Straßenverkehrstechnik
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Mitglied des Wissenschaftlichen
Beirats dieser Zeitschrift

künstlichen Intelligenz gesehen, die mittels Sensoren ein prädiktives Erhaltungsmanagement unterstützen soll.

Im Bereich der Verkehrstechnik stellen die Automatisierung der Fahrzeuge und künftige Antriebsformen, wie Oberleitungs-Lkw, neue Herausforderungen dar. Der belastungsabhängige Richtungswechselbetrieb in Baustellen mittels QMB verspricht ressourcenschonendere und zugleich sicherere Verkehrsführungen in Arbeitsstellen, und intelligentes Baustellenmanagement scheint noch viel Potenzial für die Aufrechterhaltung der Verfügbarkeit der Autobahnen zu bergen. Die teilautomatisierte Erfassung und Bewertung sicherheitsrelevanter Straßenparameter zur Sicherheitsbewertung gemäß EU-Direktive könnte einen weiteren Schritt zu mehr Verkehrssicherheit bedeuten, und Diffraktoren aus Beton am Fahrbahnrand können vielleicht auf verblüffend einfache Weise zur Minderung des Reifen-Fahrbahngeräuschs beitragen.

Diese Aufzählung ließe sich noch weiterführen, aber sie soll vor allem eins verdeutlichen: Alle Bereiche des Straßen- und Verkehrswesens sind aufgerufen, diesen Prozess der Umsetzung von Innovationen aktiv mitzugestalten! Die BASt hat bereits ein „Innovationsprogramm Straße“ als Forschungsförderungsinstrument aufgelegt und ein Demonstrations-, Untersuchungs- und Referenz-Areal (duraBASt) errichtet. Darüber hinaus wollte sie in diesem Sommer das Innovationsjahr Straße einläuten, um Projekte und Veranstaltungen zu bündeln, die in besonderer Weise geeignet sind, den Innovationsgedanken im Straßenwesen zu befördern. Dies wird nun hoffentlich nach der Corona-Epidemie zeitnah nachgeholt werden können.

Ich wünsche uns bei der Bewältigung der neuen Herausforderungen viel Erfolg. Vor allem aber wünsche ich Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, dass Sie in der schwierigen Zeit gesund bleiben.

Herzlichst

Ihr Michael Rohloff