

2030 bringt ein optimiertes, kein optimales Straßennetz

Straßen sind so etwas wie Lebenslinien, sie bringen die Menschen zusammen. Sie dienen der Fortbewegung, dem Transport oder einfach dem Spaß am Fahren. Manche Straßen haben sogar Berühmtheit erlangt - nicht immer im positiven Sinne. Es lohnt, das Objekt Straße gestern, heute und morgen genauer zu betrachten. Die Referenten des sechsten Symposiums vom Deutschen Instituts für Qualitätsförderung e. V. (DIQ) taten dies interdisziplinär. Am Ende stand die Erkenntnis, dass sich auch 2030 noch das autonome Fahrzeug der Zukunft nach der Straße und nicht die Straße nach dem Auto richten wird.

In den vergangenen Jahren hatten die DIQ-Symposien vor allem die zukünftigen Möglichkeiten des Fahrens und die damit verbundenen Vor- und Nachteile im Blick. In diesem Jahr lautete das Thema des Symposiums am Freitag, 23. September 2016, in der Stadthalle von Weimar „Verkehrswege 2030“. Die Leitung des Symposiums hatte wieder Professor Dr.-Ing. Peter König von der Hochschule Trier, der mit einem Referat zum Thema hinführte. Er wies auf die besondere Bedeutung von Straßen und anderen Verkehrswegen für die Menschen hin. Thema seiner Einführung waren auch die rasante Veränderung der Straßen in unserem Land, aber auch die Nutzung neuer Technologien in den Fahrzeugen.

Via est vita – Straße ist Leben. So begann der Automobil- und Verkehrsjournalist Detlef Krehl aus Essingen seinen Vortrag. Ihm fiel die Aufgabe zu, das Plenum mit einem Blick auf die Historie der Straße auf das Thema einzustimmen. Er begann dann auch seinen Vortrag mit dem Transporten von Nahrungsmitteln auf den Trampelpfaden der Steinzeit. Bereits die Sumerer kannten 2600 vor Christus bereits Straßen, und die Römer hatten ein Straßennetz unter dem Namen „cursus publicus“ hatten, dass sie mit Steuereinnahmen und Maut finanzierten. Die erste mautpflichtige Straße in Deutschland war die Avus in Berlin. Sie war auch die erste Autobahn der Welt.

Dr. Christoph Hecht vom ADAC in München informierte über die Verkehrssicherheit im deutschen Straßennetz. Er nahm eine Einordnung der Verkehrsunfälle in das allgemeine

Unfallgeschehen in Deutschland vor. Sie machen zwischen 10 bis 15 Prozent aller tödlichen Unfälle aus, dominiert von den Straßenverkehrsunfällen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat die Kosten von Verkehrsunfällen etwa für das Jahr 2014 auf rund 33 Milliarden Euro berechnet. 70 Prozent der Unfälle mit Personenschäden ereignen sich innerorts. Dagegen gibt es 60 Prozent der Verkehrstoten auf der Landstraße. Auf der Autobahn sind es sechs Prozent der Verletzten und zwölf Prozent der Toten.

Menschliches Versagen ist laut Hecht bei nahezu jedem Unfall beteiligt. Die Gründe reichen von Alkoholeinfluss bis zur Fehlbedienung des Fahrzeuges. Der Fahrer muss sich auf die Straße, die er befährt, einstellen. Doch entsprechen die nicht immer dem geforderten Standard. Zur Vermeidung von Unfällen sieht Hecht neben einer intensiven Verkehrsschulung sowie einer angepassten – und überwachten Geschwindigkeit – die Übersichtlichkeit der Straße und sichere Führung der Verkehrsteilnehmer. Die Nutzung von Fahrer-Assistenzsysteme könne hier Verbesserung bringen. Wichtig seien auch straßenbegleitende Fuß- und Radwege.

Detlef Schumann vom Beratungsunternehmen BridgingIT aus Mannheim sprach zur Vision des automatisierten Fahrens. Automatisiertes Fahren, so Schumann, bedeute die Abkehr vom Ziel, den Menschen zu einem besseren Autofahrer zu machen. Die Grenzen des menschlichen Denkens werden stattdessen mit Technik überschritten. Für die Straße bedeutet die neue Technik einen drastisch dichteren Verkehr, etwa durch Platooning (automatische Kolonnenfahrt mehrerer Fahrzeuge dicht hintereinander). Ungenutzte Infrastruktur könne rückgebaut werden, da es kaum ruhenden Verkehr geben werde. Im aktuellen Bundeswegeplan 2013, so Detlef Schumann, komme die Informations- und Kommunikationstechnik allerdings nicht vor.

Dass der ruhende Verkehr auch später noch zum Thema Straßen und Verkehrswege gehören wird, zeigte Dr.-Ing. Ilja Irmischer von der Gesellschaft für Innovative Verkehrs-Technologien mbH (GIVT) aus Berlin. Seit fast 25 Jahren werden ganzheitliche Konzepte für Parkräume und Parkieranlagen aller Art entwickelt. Die Vorteile des automatischen Parksystems reichen von der Ersparnis an umbauten Raum und bebauter Grundfläche über die weitgehende Substitution des sogenannten Parkplatzsuchverkehrs. Die Technologie des automatischen Parkens, so Irmischer, erfordere einen spezifischen Umgang von der Planung bis zum Betrieb, um alle Potenziale auszuschöpfen.

Ute Hammer, Geschäftsführerin des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V. (DVR) aus Bonn, erläuterte das Konzept Vision Zero, der Vision vom unfallfreien Straßenverkehr. Ziel der Vision sei die schrittweise Schaffung einer Verkehrsumwelt ohne Getötete und Schwerverletzte. Nie auszuschließende menschliche Fehler müssten keine fatalen

Konsequenzen haben, meinte Hammer. Deutschland verfüge über große Erfahrung im Bau von sicheren Straßen.

Hammer sieht große Potenziale zur Verbesserung der Sicherheit bei Landstraßen und Innerortsstraßen. Heute entsprächen die häufig nicht mehr den aktuellen Standards. Ziel sind selbsterklärende Straßen, die den Fahrer nicht verwirren. Gefahrenstellen sollen von ihm mühelos erkannt werden. Hervorragend zusammengefasst – so Hammer – sind die entsprechenden Kriterien in der Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAL), die seit 2013 für alle Baumaßnahmen von Landstraßen maßgebend ist.

Der DVR hat 2012 aus dem Unfallgeschehen eigene Kriterien und Prioritäten entwickelt. Hervorgehoben werden dort die Themen Landstraße, Baumunfälle, Motorradunfälle und Sicherheit an Kreuzungen. Auf dem Weg zur Vision Zero sieht Hammer drei Voraussetzungen: die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel, die Anwendung des Stands des Wissens und den politischen Willen zur Umsetzung der Erkenntnisse.

Dipl.-Ing. Ingo Mlejnek vom Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr beschäftigte sich in seinem Vortrag mit dem Spannungsfeld zwischen Planung und Umsetzung von Straßenbauprojekten. Der Bundeswegeplan 2030, so Mlejnek, bildet die Grundlage für die zukünftigen Planungen im Straßenbau. Es gilt dabei der Grundsatz Erhaltung vor Neubau. Die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans erfordere bei Finanzierung, Planung und Bau ab sofort höchste Anstrengungen, mahnt Mlejnek. Das Ergebnis werde ein optimiertes, kein optimales Netz sein. Für automatisiertes Fahren müsse sich das Fahrzeug auch in Zukunft nach der Straße richten und nicht die Straße nach dem Fahrzeug. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Baustelle auf der Autobahn.
