

Kommunale Straßen

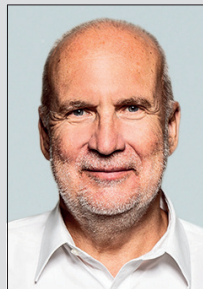
Liebe Leserinnen und Leser,

kommunale Straßen, oder besser Verkehrsflächen erfüllen eine Reihe unterschiedlicher Funktionen und stellen das Rückgrat unseres Gemeinwesens dar. Sie sichern unser Mobilitätsbedürfnis im täglichen Leben, sei es für den Rad- und Fußverkehr als auch für den motorisierten Personen- und Güterverkehr. Eine weitere Funktion ist die Aufnahme der Infrastruktur zur Ver- und Entsorgung, sei es Wasser und Abwasser, Energie und Telekommunikation. Damit muss eine Reihe von Ansprüchen bestmöglich unter den allseits bekannten einen Hut gebracht werden. Grund genug, sich mit den kommunalen Verkehrsflächen einmal näher zu beschäftigen.

Die Themen rund um die kommunalen Straßen nehmen auch bei der FGSV in verschiedenen Gremien einen hohen Stellenwert ein. Dies ist auch notwendig, da sich im Themenbereich der kommunalen Straßen immer mehr Herausforderungen ergeben. Bekannte Stichworte sind die Transformation im Rahmen der Verkehrswende, Strategien zur kommunalen Klimafolgenanpassung wie auch das bekannte Thema der Werterhaltung. Dies war auch Grund für das Deutsche Institut für Urbanistik, dazu eine Studie „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem: Schwerpunkt kommunale Netze“ vorzulegen. Kernaussagen sind u. a. eine große Netzüberalterung gepaart mit einem sehr hohen Investitionsbedarf. Auch wenn man solche Studien differenziert betrachten muss, sie zeigen doch Kernprobleme im bisherigen Umgang mit diesen Infrastrukturen auf. So kann festgehalten werden, dass bei kommunalen Verkehrsflächen ein erheblicher Nachholbedarf in der baulichen Erhaltung besteht und gleichzeitig auch enorme Aufgaben der Umgestaltung im Rahmen der Verkehrswende und der Klimafolgenanpassung anstehen. Doch wer solche Dinge beklagt, tut auch gut daran strategische Lösungskonzepte zu entwickeln. Dazu liefern eben auch unsere Arbeitsgremien ihren Beitrag.

Das Thema der kommunalen Straßenerhaltung wird derzeit gezielt fortgeschrieben. Eine Neufassung der „Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen“ (E EMI) ist in Sicht, die in verschiedenen Bänden ein dann geschlossenes System der kommunalen Straßenerhaltung beschreibt. Flankiert wird dies durch eine Reihe von Forschungsprojekten zur Zustandserfassung und -bewertung von Radwegen, zur Fortschreibung der Zustandserfassung und -bewertung kommunaler Straßen und zur Finanzbedarfsprognose. Dies alles ist ein Verdienst unserer spezifischen Arbeitsgremien.

Ein weiteres Feld sind Vorgehensweisen für die Klimafolgenanpassung kommunaler Verkehrsflächen. Dabei geht es zunächst darum, möglichst klimaneutrale Bauweisen anzuwenden, aber auch Anstrengungen gegen die Überhitzung von Städten als auch zur Minimierung von Risiken durch extreme Wetterereignisse, wie sie durch den Klimawandel verursacht werden, zu unternehmen. All diese Anforderungen machen es notwendig, traditionelle Bauweisen zu überdenken und gegebenenfalls unkonventionelle Ansätze zu testen und auf ihre Praxistauglichkeit zu untersuchen. Vorgehensweisen für Nachhaltigkeitsbewertun-



Prof. Dr.-Ing.
Markus Stöckner

Hochschule Karlsruhe – Technik und Wirtschaft
Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige
Mobilität, Karlsruhe

Mitglied des Fachbeirats dieser Zeitschrift

gen oder auch eine Art „Urban Mining“ für eine Kreislaufwirtschaft sind bekannt. Zur Klimafolgenanpassung können sogenannte BlueGreenStreets-Maßnahmen (BGS) auf strategischer Ebene geplant und auf Objektebene eingesetzt werden. Für beide Themenfelder lassen sich ebenfalls genügend Projekte finden, in denen Lösungsansätze gezeigt werden. Viele Aspekte, auch da kommt die FGSV wieder ins Spiel, werden auf wissenschaftlichen Veranstaltungen gezeigt, so auch beim Kolloquium „Kommunales Verkehrswesen 2025 – Klimabewusste Lösungen für die Infrastruktur von morgen“ in diesem Monat in Kassel. Lösungsansätze sind also auch hier vorhanden.

Möchte man allerdings ein Mengengerüst zum Umfang der kommunalen Verkehrsflächen haben, wird man einen Mangel an entsprechend ausreichenden Daten zu kommunalen Verkehrsflächen vorfinden. Bereits die Länge des kommunalen Netzes wird je nach Quelle unterschiedlich angegeben. Gesichert ist jedoch, dass das kommunale Netz das des Außerortsbereichs bei weitem übersteigt. Zur Transformation gehört eben auch die Digitalisierung. Digitale Modelle sind für die verschiedenen Anwendungsfälle in kommunalen Netzen unabdingbar. Hier ist viel Bewegung, aber die bereits vorhandenen Datensätze sind bei weitem noch nicht erschlossen.

So kommt man zu dem Schluss: Wir haben zum Umgang mit kommunalen Verkehrsflächen ein großes Wissen und viele Methoden, wir sehen sie aber nicht auf der sprichwörtlichen Straße. Wir haben also kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem. Hier müssen wir Ideen und Vorgehensweisen entwickeln, wie eine Verbreitung des vorhandenen Wissens auch für Entscheidungstragende gelingen kann. Für die Forschung und Entwicklung ist die konkrete Aufgabe mit der Abgabe eines Berichts meist erledigt, beim Transfer in die Praxis ist jedoch noch Spielraum. Das erfordert Mut auf vielen Seiten. Mut auch etwas auszuprobieren, auch auf Seite der Entscheidungstragenden. Ja, es bedingt ein Restrisiko, wenn sich etwas dann nicht wie geplant entwickelt. Restrisiken wird es immer geben, aber ohne Restrisiken gibt es auch keinen Fortschritt bei den aktuell drängenden Themen.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen viel Spaß beim Lesen der Beiträge und den Mut zum Umsetzen innovativer Lösungsansätze.

Ihr Markus Stöckner