

# Investitionen in die Zukunft der Verkehrsinfrastruktur

Liebe Leserinnen und Leser,

wie geht es Ihnen, wenn Sie die aktuelle politische Diskussion zur Finanzierung unserer Verkehrsinfrastruktur verfolgen? Einige von Ihnen werden der Meinung sein, dass es so etwas noch nicht gegeben hat, dass Investitionen in Straßen, Schienen und Wasserstraßen gleichgesetzt werden mit dem Impuls für die deutsche Wirtschaft insgesamt, um Deutschland zu stärken. Andere von Ihnen sind vielleicht noch zurückhaltend, welche Veränderungen oder Auswirkungen der mit der Grundgesetzänderung eingeschlagene Weg des Sondervermögens Infrastruktur auf die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur bei Bund, Ländern und Kommunen tatsächlich zeigen wird und was das für uns alle als Steuerzahler und Bürger bedeutet. Klar ist aber, wir erleben gerade eine besondere Epoche, in der Staat und Gesellschaft zum Handeln verpflichtet werden und die Bedeutung einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur einen hohen Stellenwert erhält. 500 Mrd. Euro für die Infrastruktur insgesamt, verteilt auf zwölf Jahre sind eine riesige Chance, um – aus meiner Perspektive für die Straße – die Aufgaben der Gegenwart und der Zukunft entsprechend zu justieren. Dabei muss man im Blick behalten, dass trotz oder wegen eines höheren Finanzbudgets das Preis-Leistungs-Verhältnis im Lot bleibt. Die richtigen Maßnahmen am richtigen Ort in ausreichender Anzahl sind wichtig, um die Verkehrsinfrastruktur zukunftsfähig zu machen.

Jeder kennt die Bilder von maroden Brücken, die mit dazu beigetragen haben, das Sondervermögen Infrastruktur zu initiieren. Neugebaute oder gut erhaltene Brücken allein sorgen aber noch nicht dafür, dass das System Straße störungsfrei funktioniert. Hierzu gehören insbesondere auch die Fahrbahnen und andere wichtige Anlagenteile, die erst in ihrem Zusammenspiel die Mobilität möglich machen. Natürlich spielt die sichere Nutzung von Brücken im Vergleich zu den Fahrbahnen eine größere Rolle. Trotzdem ist es erforderlich, nicht singulär mehr in die Brückenerhaltung zu investieren, sondern auch einen realistischen Blick auf die zukünftige Entwicklung des Fahrbahnzustands zu richten, um den Bestand nicht auf Verschleiß zu fahren. Für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen haben wir hierfür Zustandsziele festgelegt und darauf basierend bis zum Jahr 2032 die dafür notwendigen Erhaltungsinvestitionen prognostiziert. In der neuen Erhaltungsbedarfsprognose (EBP) des BMDV haben wir als Ziel-Szenario daher eine signifikante Zustandsverbesserung betrachtet, auf dessen Grundlage die Höhe der dafür erforderlichen Erhaltungsinvestitionen ermittelt wurde. Eine wichtige Basis auch für die weiteren Schritte zum Umgang mit dem Sondervermögen Infrastruktur. Geld spielt in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle, aber eben auch die Umsetzbarkeit der richtigen und prioritären Maßnahmen in einer ausreichenden Anzahl im Straßennetz. Genau hier wartet die nächste Herausforderung, nämlich mit den knappen personellen Ressourcen bei allen Beteiligten die Ziele zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur möglichst effizient zu erreichen.

Wie kann das gelingen und was benötigen wir dafür, wenn die Aufgabe, die vor uns liegt, so groß ist? Ein Aspekt ist sicherlich, dass wir verlässliche Grundlagen benötigen, um zu entscheiden,



MR Dipl.-Ing.  
Stefan Kübler

Leiter des Referats  
Straßenbautechnik und Straßenerhaltung  
des Bundesministeriums für Digitales und  
Verkehr (BMDV)

Mitglied des Fachbeirats dieser Zeitschrift

was zu tun ist. Ein zielgerichtetes Erhaltungsmanagement kann nur so gut sein, wie die Daten, die dafür zur Verfügung stehen und auch genutzt werden. Wir benötigen also verlässliche und qualitätsgesicherte digitale Eingangsinformationen als belastbare Entscheidungsgrundlagen und moderne Werkzeuge für die Ingenieurinnen und Ingenieure. Ziel muss es also sein, prioritäre und nicht ganz so prioritäre Bereiche des Straßennetzes zu identifizieren, die aus technischer oder betrieblicher Sicht erhalten werden müssen – aber auch, um die knappen Ressourcen für Planung, Bauvorbereitung und Realisierung effizient einsetzen zu können. Ein neues Werkzeug – der Erhaltungsrahmenplan (ERaP) – soll dabei helfen, dafür die notwendigen aufbereiteten Informationen zur Verfügung zu stellen und den Lückenschluss zwischen EBP und der Ableitung von mittelfristigen Erhaltungsprogrammen zu schließen. Die Aufgabe, die vor uns liegt, ist viel zu groß, um solche Entscheidungen unsystematisch oder nur auf Basis von Erfahrungen aus der Vergangenheit oder einzelner Personen mit dem entsprechenden Erfahrungshintergrund zu treffen. Schließlich befinden wir uns in der Situation, dass trotz vieler Anstrengungen der Zustand der Verkehrsinfrastruktur ein Problem darstellt und die Vorgehensweisen der Vergangenheit heute einfach nicht mehr zu den Randbedingungen passen und zudem viel Personal, das die Streckenhistorie noch kennt, zukünftig altersbedingt ausscheiden wird. Um auch das bautechnische Wissen zu konservieren und verlässlich für das Erhaltungsmanagement nutzbar zu machen, werden wir im nächsten Jahr die Abwicklung von Kontrollprüfungen mit dem digitalen Werkzeug EQUBAR (Erfassung, Qualitätsbeurteilung, Bewertung und Archivierung von Prüfdaten im Straßenbau) starten. Hiermit soll der Prozess zur Vorbereitung und Dokumentation von Kontrollprüfungen sowie die langfristige Archivierung mit Bezug zum Straßennetz digital unterstützt werden. Wichtige – und heute leider häufig fehlende – Angaben für das Erhaltungsmanagement der Fahrbahnen (z. B. zu Baustoffen oder Schichtalter) sollen damit als Entscheidungsgrundlage für alle Beteiligten nutzbar gemacht werden.

Wir haben uns einiges vorgenommen, aber ich bin davon überzeugt, dass wir es durch veränderte Prozesse und verlässliche Grundlagen schaffen, die vor uns liegenden technischen und personellen Herausforderungen gemeinsam zu meistern, aber vor allem auch die Chance zu nutzen, die Straßeninfrastruktur nachhaltig zu verbessern.

*Machen wir das Beste daraus!*

*Ihr Stefan Kübler*