

Auf dem Weg zur (straßengebundenen) Mobilität von morgen

Liebe Leserinnen und Leser,

eine kleine Befragung meiner Studierenden nach den Wünschen an die straßengebundene Mobilität von morgen hat folgende Liste ergeben:

Aktiv, automatisiert, barrierefrei, bedarfsgerecht, bezahlbar, digitalisiert, effizient, flexibel, individuell, klimafreundlich, komfortabel, leise, motorisiert, nachhaltig, öffentlich, resilient, sauber, schnell, sicher, umweltverträglich, verfügbar, vernetzt, zuverlässig.

Ganz sicher fallen Ihnen weitere Wünsche ein ...

All das „unter einen Hut zu bringen“, ist eine Kunst, die derzeit allerdings noch niemand so recht beherrscht. Wie auch? Wie passen beispielsweise die Wünsche des überzeugten ÖPNV-Nutzenden zu denen des passionierten Autofahrenden?

Streng genommen sind es nicht einmal nur Wünsche, sondern oftmals Bedürfnisse. Menschen wollen nicht nur mobil sein, sie müssen es auch!

Aktive Mobilitätsformen wie der Fahrradverkehr oder der Fußverkehr sowie der Verkehr mit leicht motorisierten Fahrzeugen liegen in Deutschland und vielen anderen Ländern der Welt mehr denn je im Trend. Für die Weiterentwicklung und Verbesserung dieser Verkehre und deren Sicherheit in allen Bereichen liefert die BAST zentrale Beiträge. Die BAST steht beispielsweise seit langer Zeit im Zentrum der Radverkehrsforschung und der Forschung zur Mikromobilität.

Die BAST befördert durch ihre Arbeiten die Einführung des automatisierten und vernetzten Fahrens. Dazu wollen wir diese neue Technologie hinsichtlich Verkehrssicherheit, Verkehrseffizienz, Interaktion der Verkehre und nachhaltiger Ressourcennutzung beurteilen und Anforderungen ableiten, die in die weitere Entwicklung und Gestaltung, Standardisierung und Regulierung einfließen. Auch die Identifizierung von Einführungshemmnissen und Maßnahmen zu deren Beseitigung sehen wir als unsere Aufgabe.

Die BAST will die Verkehrssicherheitsarbeit entlang des Artikels 5 der EU-Richtlinie 2019/136 stärker in Richtung eines risikobasierten und vor allem pro-aktiven Sicherheitsmanagements weiterentwickeln. Gemeinsam mit den anderen Maßnahmen des aktiven Verkehrssicherheitsprogramms der Bundesregierung tragen wir auf diese Weise zur „Vision Zero“ bei.

Ein wichtiges Werkzeug zur Erreichung unserer Ziele ist die systematische Digitalisierung des Straßen- und Verkehrswesens. Die BAST ist seit vielen Jahren ein zentraler Ort der Datenspeicherung und -analyse. Wir wollen aus Daten echtes Wissen erzeugen, das für die Politikberatung, Wissenschaft und Praxis anwendungsorientiert zur Verfügung steht. Dieses Wissen soll in ein umfassendes digitales Asset-, Traffic- und Safety-Management einfließen.

Die Straße trägt den höchsten Anteil der Verkehrsleistung in Deutschland. Der Straßenverkehr basiert jedoch zum größten Teil auf fossilen Energien und muss in naher Zukunft auf regenerative Energien umgestellt werden. Das kann nur gelingen, wenn Verkehr, Infrastruktur und Energie sektorübergreifend gedacht werden. Hierzu wollen wir die energetische Funktionalisierung der Straßen und des Straßenumfelds unter verkehrlichen, ökologischen, ökonomischen, energetischen und bautechnischen Erfordernissen untersuchen.



Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil.
Markus Oeser

Präsident der Bundesanstalt für
Straßenwesen (BAST)

Der hohe Anteil der Verkehrsleistung hat zu einem erhöhten Verzehr der Lebensdauer vieler unserer Verkehrsbauwerke geführt. Ein wichtiges Ziel ist deshalb die Entwicklung von Monitoringssystemen zur Anwendung für das prädiktive Lebenszyklusmanagement. Wir wollen zum Kompetenzzentrum für anwendungsorientierte Bauwerksdiagnostik für Brücken- und Ingenieurbauwerke werden. Die Bauwerksdiagnose soll im gesamten Lebenszyklus der Bauwerke von der Planung bis zum Rückbau eingebunden werden. Wir wollen den Einsatz umweltschonender Vorgehensweisen beim Bau, Betrieb und bei der Erhaltung der Straßenverkehrsinfrastruktur befördern. Unter dem Motto: Langfristig denken, nachhaltig bauen wollen wir im Verbund mit den entscheidenden Stakeholdern eine objektive Nachhaltigkeitsbewertung erarbeiten und der Politik sowie dem Baulastträger der Bundesfernstraßen zur Verfügung stellen. Grundlagen sind die Sustainable Development Goals (SDG) der Vereinten Nationen (UN) und das Prinzip der Kreislaufwirtschaft.

Die SDG sind ebenso in den Bereichen Lärm-, Gewässer- und Immissionsschutz zentrale Leitlinien für einen vorausschauenden Umweltschutz für ein gesundes Leben. Zur Förderung der Biodiversität werden wir grundsätzliche Monitoringkonzepte von Verkehrsnebenflächen im Austausch mit dem Nationalen Monitoringzentrum zur Biodiversität (NMZB) entwickeln. Damit die Lebensgrundlagen und die auf sie gestützten Ökosystemleistungen auch kommenden Generationen zur Verfügung stehen, unterstützen wir durch unsere Forschung eine gezielten Wiedervernetzung von Lebensräumen sowie eine ökonomischen Grünpflege unter prioritär ökologischen Gesichtspunkten.

Trotz vielfältigen Initiativen zur Nachwuchsgewinnung streben wir im Straßenwesen – wie in allen Ingenieurdisziplinen – auf einen eklatanten Fachkräftemangel zu, der durch den demografischen Wandel und das Hochfahren der Bauaktivitäten verstärkt wird und außer Kontrolle zu geraten droht. Deshalb wollen wir gemeinsam mit wichtigen Bildungsträgern eine Initiative zur Nachwuchsgewinnung im Straßen- und Verkehrswesen starten. Durch eine zuverlässige und qualitativ hochwertige Beratung der Politik in all den vorgenannten Themenfeldern und den weiteren Bereichen, die wir traditionell in unserem Haus bearbeiten, wollen wir die vielfältigen Wünsche an die straßengebundene Mobilität von morgen durch Technik, Wissenschaft und den Forschungstransfer adressieren. Ich bin dankbar für die Unterstützung des BMDV auf diesem Weg und für die unermüdliche Arbeit des Teams der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Ihr Markus Oeser