

Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2021

Liebe Leserinnen und Leser,

Was bedeutet das viel genutzte Schlagwort „Neue Mobilität“ für die Straßenbau- und Verkehrsingenieure? Was ist eigentlich „Neu“ an der Mobilität, dem Willen und der Fähigkeit, sich fortzubewegen?

Unsere Mobilität wandelt sich mit den ambitionierten Klimazielen der Gesellschaft, mit sich rasant entwickelnden neuen Fahrzeugtechnologien und mit den differenzierten gesellschaftlichen Wertevorstellungen. Die Geschwindigkeit, früher das bestimmende Element der Mobilität, wird abgelöst von einer Dynamik der Veränderung.

Die Gesellschaft durchlebt insbesondere angesichts der spürbaren Folgen des Klimawandels einen Diskurs, der die bisherigen „Gesetze der Mobilität“ zunehmend in Frage stellt. Wir stehen vor einem Paradigmenwechsel der Mobilität, wobei das Auto als Verkehrsmittel zunehmend seine Bedeutung als Statusobjekt verliert und künftig nur noch als ein integrierter Bestandteil unter vielen anderen gesehen wird – künftig vernetzt, mit neuer Antriebstechnik und mit anderen Nutzern geteilt.

„Neue Mobilität“ wird als vielfältiger, individueller und nachhaltiger propagiert. Daher setzt die „Neue Mobilität“ auf das Zusammenspiel verschiedener Verkehrsmittel und Verkehrsträger. Wurde einst mit dem Kauf eines Autos die langfristige Entscheidung für ein Verkehrsmittel getroffen, stehen heute Flexibilität und Spontaneität im Vordergrund. Ob Fahrrad, Auto, Bahn, ob Carsharing oder ÖPNV – war früher die Entscheidung zumeist alternativlos, wechseln heute die Mobilitätspräferenzen mit den Angeboten des lokalen Marktes und mit dem jeweiligen Wetter. Noch sind die Metropolen die Experimentierfelder. Ein Beispiel und seine Folgen:

Als im Sommer 2019 die E-Scooter auf deutschen Straßen Einzug hielten, kannte die Euphorie der „Young Urbans“ keine Grenzen. Dem Verzicht des geschmähten ÖPNV bot sich eine Option. Der Nachhaltigkeit der innerstädtischen Fortbewegung vermeintlich auch – schließlich ging es um den Ersatz des Autos, zumindest für die Kurzstrecke. Aber bringt jeder neue Weg eine Wende?

Zwei Jahre später prägen E-Scooter zwar weiterhin das Stadtbild. Ob sie aber die gesetzten Erwartungen erfüllen, wird zunehmend bezweifelt. Nur ein Bruchteil der Nutzerinnen und Nutzer gibt in Befragungen der Branche an, aufgrund der Verfügbarkeit von E-Scootern auf eine Fahrt mit dem privaten Pkw zu verzichten. Ungeachtet aller Regeln prägen mittlerweile defekte und wahllos abgestellte Scooter das Straßenbild der Städte und behindern den ungehinderten Fluss der urbanen Mobilität. Man stelle sich einmal vor, die kleinen Flitzer wären nicht gleichberechtigte Partner auf Radwegen geworden, sondern hätten den Anspruch eigener Verkehrswege erhoben und gewährt bekommen.

E-Bikes werden zunehmend zum Statussymbol nicht nur bei jungen Menschen und sind schon lange nicht mehr nur Fortbewegungsmittel für die tägliche Fahrt zur Arbeit, zur Schule oder in der Freizeit. Sie übernehmen Aufgaben als „Lastenesele“ und „Familientransporter“.



Dipl.-Ing. Matthias Paraknewitz

BSVI – Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e. V., München

Mitglied des Fachbeirats
dieser Zeitschrift

Damit wächst auch ihr Anspruch an den Verkehrsraum bei der Trassierung, an den Knotenpunkten und auch beim Ruhenden Verkehr. Wie sollen Städte- und Verkehrsplaner auf derartige Trends reagieren und wie stabil sind diese?

Die dauerhafte Verkehrsinfrastruktur, die beträchtliche Planungszeiträume benötigt, und die langen Nutzungszyklen bestimmter Verkehrsmittel wie Bahnen, Flugzeuge und Schiffe legen heute für viele Dekaden das Verkehrsgeschehen fest. Doch auch die „Neue Mobilität“ benötigt Infrastruktur. Neben der bekannten „analogen“ Form wird zunehmend die digitale Form der Infrastruktur für die Vernetzung und Kommunikation der Verkehrsmittel und deren Nutzer wichtiger.

Um die Mobilität nachhaltig und umweltschonend zu gestalten, ist es unabdingbar, langfristig zu denken und vorausschauend zu planen. Besonders die Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen hat unverkennbare Folgen für die Verkehrsplanung und ihre Umsetzung. Und es gibt absehbar nicht mehr, sondern weniger Flächen zu verteilen. Nach welchen Maßstäben soll die knappe Ressource Verkehrsraum verteilt werden und wie kann etwaiger Nutzungskonkurrenz begegnet werden?

Aktuelle Trends und neue Entwicklungen im Straßenbau- und Verkehrswesen dokumentiert auch der Deutsche Ingenieurpreis Straße und Verkehr der BSVI. Dabei werden besonders zukunftsfähige und richtungsweisende Ingenieurleistungen in den Bereichen Verkehrstechnik, Straßenplanung und Straßenbau ausgezeichnet. In der Kategorie „Baukultur“ sind planerische Qualitäten wie Gestaltung, räumliche Einbindung oder Nachhaltigkeit an inner- wie außerörtlichen Straßen sowie in deren Umfeld gefragt. Die Kategorie „Innovation|Digitalisierung“ stellt Neuerungen, die die Gesichtspunkte der Wirtschaftlichkeit, Technik und Funktionalität berücksichtigen, und neue Ideen und Verfahren mit erkennbarem Zukunftspotenzial vor.

Die neue Kategorie „Neue Mobilität“ umfasst die gesamte Palette der Änderung für die Verkehrsteilnehmer, vom autonomen Fahren und einfallsreichen Umgang mit dem Straßenraum, bis hin zu unorthodoxen und kreativen Ideen und Dialogprozessen.

Seien Sie gespannt auf die Preisverleihung am 17. September 2021 in Koblenz und diskutieren Sie mit den Nominierten und den Preisträgern deren Arbeiten, die in den kommenden Ausgaben dieser Zeitschrift veröffentlicht werden.

Ihr Matthias Paraknewitz