

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

am 24. September ist Bundestagswahl. Damit endet eine Legislaturperiode, die der Straßenbauerfamilie – unerwartet für viele – einschneidende Veränderung gebracht hat. Klar ist schon heute, dass diese 17-fache Verwaltungsreform nicht nur die Kolleginnen und Kollegen von Bund und Ländern massiv betreffen wird. In einigen Ländern gilt es nun, funktionierende Verwaltungen aufzuspalten, den Landesrest zu stabilisieren und den künftigen Bundesteil so zu transformieren, dass es zu keinem Einbruch bei Planung und Bau der für unser Land so wichtigen Infrastrukturen kommt. In anderen Ländern wiederum ist womöglich die Startmannschaft für die künftige Bundesautobahnverwaltung zu klein und muss mächtig aufgestockt werden. Da es nun gilt, viele Prozesse und Schnittstellen im Inneren neu zu etablieren und auszutarieren, muss auch insgesamt das bewährte Mit- und Nebeneinander von Bauindustrie und mittelständischen Bauunternehmen, von Ingenieur-Consultings und kleinen bzw. mittleren Ingenieurbüros, von Auftraggebern und Auftragnehmern neu ‚erfunden‘ werden – ebenso wie die Beziehungen und Entscheidungswege zwischen Bundesministerium, Bundesamt, Infrastrukturgesellschaft und den weiterhin bestehenden Auftragsverwaltungen der Länder. Da die Autobahn die Premiummarke im Straßenbau ist, an der viele Bauschaffende mitwirken und unternehmerisch tätig sind, werden viele die Veränderungen zu spüren bekommen.

Das Planen wird angesichts des Natur- und Umweltrechts immer komplexer – kaum ein Planfeststellungsbeschluss, der nicht beklagt wird. Beteiligungs- und Dialogverfahren für die Planungsphasen und die Bauzeit sind richtig und wichtig. Sie binden aber zusätzlich die eh schon knappen Personalressourcen und fordern andere und neue Kompetenzen, zum Beispiel in der Projektkommunikation. Schon heute ist der Markt an Bauingenieurinnen und -ingenieuren abgegrast. Wie kann da auch noch der Investitionshochlauf gestemmt werden? Grundlegende Reformen und neue Strukturen bringen uns per se nicht weiter. Ich wünsche uns allen, dass es unter den gegebenen gesellschaftlichen und neuen rechtlichen bzw. organisatorischen Randbedingungen gelingt, die Transformationsdelle möglichst klein zu halten und mit den neuen Strukturen recht bald wieder ins erfolgreiche Planen und Bauen zu kommen.

In allen Großstädten wird zurzeit heftig diskutiert, mit welchen Mitteln und Methoden es gelingen kann, die Luftverschmutzung – insbesondere mit Stickoxiden – wirkungsvoll zurückzudrängen. Rein technische Maßnahmen an den Verbrennungsmotoren und die Elektromobilität außen vor gelassen, haben alle anderen Lösungsvorschläge eine mal kleinere, mal größere verkehrsplanerische Komponente. Zufahrtsdossierungen, Fahrverbote, City-Maut, Umsteigeanlagen zwischen IV



Ltd. BDir. Dipl.-Ing.
Rainer Popp

Präsident der BSVI

Bundesvereinigung der Straßenbau-
und Verkehrsingenieure e. V.

Mitglied des Fachbeirats
dieser Zeitschrift

und ÖV, bessere und neue Rad(schnell)wege – all das fordert an zahlreichen Stellen und Strecken teils massive bauliche und betriebliche Veränderungen. Die Verkehrs- und Straßenplanung wird also gerade im innerstädtischen Umfeld einiges zu tun bekommen. Auch deshalb hat sich die BSVI entschlossen, mit einer interdisziplinär besetzten Arbeitsgruppe aus Verkehrsplanern, Freiraumplanern, Stadtplanern und Kommunikationsfachleuten den Planungsprozess von Stadtstraßen zu überdenken. Herausgekommen sind ein Plakat und ein Leitfaden, die den Prozessablauf einer modernen Stadtstraßenplanung beschreiben und die grundlegenden Aspekte eines gelungenen Straßenentwurfs beschreiben. Wir werden beides noch in diesem Jahr auf unserer neuen Homepage unter www.bsvi.de veröffentlichen und auch hier in Straße und Autobahn ausführlich berichten. Seien Sie gespannt.

Kurz nach Erscheinen dieses Heftes verleiht die BSVI in der Bauhausstadt Dessau den Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2017. Den Ingenieurpreis vergeben wir seit der Neuauflage 2013 alle zwei Jahre, um die gesellschaftliche Bedeutung des Straßen- und Verkehrswesens hervorzuheben sowie die Rolle und das Erscheinungsbild der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in der Öffentlichkeit zu stärken. Mit den ausgezeichneten Arbeiten wollen wir nicht nur der Fachöffentlichkeit wertvolle Anregungen geben und die Vernetzung in der Kollegenschaft fördern. Für die drei Kategorien »Baukultur«, »Innovation« und »Verkehr im Dialog« wurden 50 Beiträge eingereicht. Aus den neun Projekten und Vorhaben, die für den Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2017 nominiert wurden, hat die BSVI-Jury je Kategorie einen Preisträger ausgewählt. Alles zu den Gewinnern und zur Preisverleihung sowie die neun Einreichungen werden wir in den nächsten Ausgaben von Straße und Autobahn Ihnen gerne vorstellen.

Mit kollegialem Gruß

Rainer Popp