

# Qualität im Verkehrswesen



**Univ.-Prof. Dr.-Ing.  
Fritz Busch**

Ordinarius des Lehrstuhls für  
Verkehrstechnik an der Technischen  
Universität München

Leiter des FGSV-Arbeitsausschusses  
„Telematik im Straßenverkehr“ (AA 3.1)

Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats  
dieser Zeitschrift

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

seit Jahren informiert uns die „SVT“ regelmäßig über neue Erkenntnisse aus dem weiten Themenfeld der Straßenverkehrstechnik. Die große Bandbreite macht die Lektüre ein ums andere Mal spannend, zeigt aber zugleich, wie herausfordernd es ist, das Spektrum moderner Verkehrssysteme in Gänze zu überblicken oder gar im Detail zu durchdringen. Und es wird nicht einfacher: Das Tempo, mit dem technologische Innovationen aus den verschiedensten Fachdisziplinen in den Markt der Verkehrstechnik vordringen, ist hoch und scheint beständig zuzunehmen (wer hätte zum Beispiel erwartet, dass die Verkehrstelematik einmal ein eigener, stark nachgefragter Sektor der „Computer-, Medien- und Informatikmesse“ Cebit werden könnte). Auch strukturell verändert sich die Szene: die zuständigen Verkehrsverwaltungen versuchen, durch organisatorische Veränderungen dem Wandel Rechnung zu tragen, private oder öffentlich-private Unternehmen übernehmen (alte und neue) Aufgaben bei Erstellung und Betrieb von Verkehrsanlagen, nationale und europäische Standards, Regelwerke und Verordnungen greifen zunehmend in die Gestaltung der Verkehrssysteme ein.

Bei alledem gerät der Verkehr immer mehr in das kritische Bewusstsein der Öffentlichkeit – als Sündenbock für zahlreiche vor allem umweltbezogene Probleme unserer modernen Gesellschaft, aber zugleich auch als unverzichtbare Grundlage einer funktionierenden Wirtschaft und einer komfortablen, individuellen Mobilität. Nicht zuletzt stellt der Verkehrssektor einen zunehmend bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar mit beträchtlichen Investitionen im privaten wie öffentlichen Bereich.

Es lohnt also, in diesem vielschichtigen Themenfeld einmal den Blick auf die Qualität dessen zu richten, was und wie im Verkehrswesen geplant, investiert, installiert, betrieben und erhalten wird. Ich formuliere bewusst so allgemein, da es meines Erachtens bei Weitem nicht ausreicht, sich im Hinblick auf Feststellung und Sicherung von Qualität allein auf die klassischen Aspekte des ordnungsgemäßen „Funktionierens“ installierter Technik zu beschränken. Vielmehr ist es erforderlich, einen ganzheitlichen, „systemischen“ Ansatz zu verfolgen, der Qualität über die verschiedenen Lebenszyklusphasen der Verkehrsanlagen betrachtet und der dabei grundsätzlich nach technischer, funktionaler und organisatorischer Perspektive unterscheidet. Dies bedeutet, dass

es zum Beispiel für die Erreichung und dauerhafte Erhaltung eines qualitativ hochwertigen städtischen Verkehrssystems nicht ausreichen kann, nur den Zustand von Fahrbahnoberflächen, Detektoren, Lichtsignalanlagen oder Informationsanzeigen, also die Technik, zu überwachen. Natürlich ist dies wichtig und ein erstes, großes Handlungsfeld. Es ist aber ebenso dringend erforderlich, kontinuierlich zu überprüfen, ob die Verkehrsanlagen den ihnen jeweils zugedachten Funktionen in der geplanten, angestrebten Qualität gerecht werden, ob Hauptverkehrsstraßen also tatsächlich die von der Stadtplanung vorgesehenen Leistungsadern im städtischen Netz bilden, ob Signalanlagen auch nach einem Jahr Betrieb noch die den Verkehrsverhältnissen angemessenen Signalzeiten schalten, oder ob Kapazitäten und Linienführungen des ÖPNV-Systems der vorhandenen Verkehrsnachfrage noch angemessen sind. Der schwierigste Bereich eines durchgängigen Qualitätsmanagements ist ohne Zweifel der organisatorische. Aber gerade hier kann durch optimiert definierte Prozesse (der Planung und des Betriebes der Verkehrssysteme) sehr viel zur Qualitätssteigerung beigetragen werden. Häufig noch halten unsere gewachsenen Verwaltungsstrukturen und teils unübersichtlichen Zuständigkeiten mit der Entwicklung von Funktion und Technik nicht Schritt und erschweren dadurch unnötig die Genehmigung und Einrichtung sinnvoller Verkehrsmaßnahmen. Intermodalität und Interoperabilität sind von Fachleuten ständig herausgestellte Eigenschaften eines besseren Verkehrssystems – solange die Organisationsformen dafür nicht vorhanden sind, werden sich diese nur sehr schwer „aus einem Guss“ realisieren lassen.

In den angesprochenen Systemperspektiven sind zwar erste Schritte unternommen und teils seit längerem erfolgreich in der praktischen Anwendung. Es fehlen jedoch der übergeordnete Gesamtansatz, die Ausarbeitung konkreter Regelungen für viele noch offene Einzelaspekte und die konsequente, dauerhafte Anwendung im Alltag. Ein umfassendes Qualitätsmanagement, das in der Privatwirtschaft seit Jahren mit zunehmender Konsequenz und nachweisbaren Erfolgen praktiziert und vorangetrieben wird, hat auch im Verkehrswesen ein hohes Potenzial und sollte einige gemeinsame Anstrengungen der Verantwortlichen wert sein.

Fritz Busch