



50
J A H R E

Bundesanstalt
für Straßenwesen

1951 bis 2001

bast

50
J A H R E

Bundesanstalt
für Straßenwesen

1951 bis 2001

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Allgemeines Heft A 22

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

- A Allgemeines
- B Brücken- und Ingenieurbau
- F Fahrzeugtechnik
- M Mensch und Sicherheit
- S Straßenbau
- V Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bürgermeister-Smidt-Str. 74-76, D-27568 Bremerhaven, Telefon (04 71) 9 45 44-0, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in Kurzform im Informationsdienst **BAST-Info** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Herausgeber

Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53
D-51427 Bergisch-Gladbach
Telefon (0 22 04) 43-0
Telefax (0 22 04) 43-6 74

Redaktion

Dieter Hohenadel

Recherche

Stefan Keßler, Dieter Hohenadel

Bildnachweis:

F. Schäfer/Ingenieurbüro Aerokart, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Günter Lukas, Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, Kirschbaum Verlag, Manfred Linke/laif, Media Consult, Oberste Baubehörde München, Philips, Sigrid Ernst-Fuchs, Uwe Freier

Layout

Nordwestdeutsche Verlagsgesellschaft mbH
Hafenstraße 142
27576 Bremerhaven
Telefon (04 71) 59 18-0
Telefax (04 71) 59 18-193

Druck und Verlag

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 101110
D-27511 Bremerhaven
Telefon (0471) 9 45 44-0
Telefax (0471) 9 45 44-88
ISSN 0943-9285
ISBN 3-89701-139-5
Bergisch-Gladbach, Mai 2001

Geleitwort des Bundesministers
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,

Kurt Bodewig

Die Bundesrepublik Deutschland steht in den nächsten Jahren vor einer verkehrspolitischen Herausforderung ersten Ranges: Wir müssen ein enormes Verkehrswachstum bewältigen und gleichzeitig Abschied von alten Vorstellungen und Denkmustern nehmen.

Der Erhalt und die Entwicklung unserer Infrastruktur und die Sicherung der Mobilität ist eine zentrale Aufgabe, die wir lösen müssen, um Deutschland zu erneuern. Mobilität ist für die meisten Menschen in unserem Land ein Stück individuelle Freiheit und Lebensqualität. Es ist die Freiheit, seinen Wohnort und seinen Arbeitsplatz frei wählen und erreichen zu können, und es ist die Freiheit, seine Freizeit dort verbringen zu können, wo man will. Mobilität in einem zusammenwachsenden europäischen Haus bringt Menschen zusammen, überwindet Grenzen und Provinzialität, ermöglicht neue Erfahrungen und soziale Kontakte und baut Vorurteile ab.

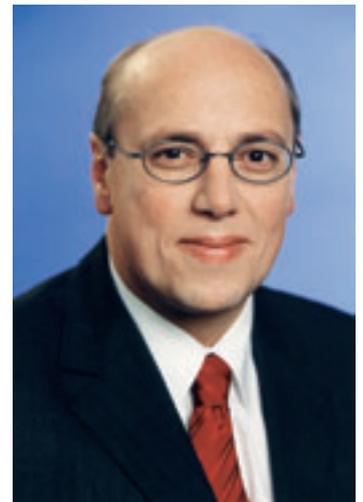
Wir wollen den Menschen nicht vorschreiben, wie sie ihre Mobilität organisieren. Eine integrierte Verkehrspolitik mit Zukunftskompetenz setzt nicht auf staatliche Bevormundung, sondern nimmt ihren Ausgangspunkt bei den Bedürfnissen der Menschen. Nach wie vor spielt dabei der Straßenverkehr eine große Rolle. Um diesen Herausforderungen begegnen zu können, müssen wir von der Lebenswirklichkeit der Menschen ausgehen und die grundlegenden

Sachverhalte und Prozesse des Systems Straßenverkehr kennen und berücksichtigen. Wir brauchen eine Verkehrspolitik, die gut beraten ist.

Seit nunmehr 50 Jahren ist die Bundesanstalt für Straßenwesen die wissenschaftliche Institution, die allen Bundesministern für Verkehr wichtige Daten, Fakten und Erkenntnisse als Grundlage für politische Entscheidungen geliefert hat. Ich nehme die Gelegenheit an dieser Stelle gerne wahr, auch namens meiner Vorgänger im Amt, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BAST meinen Dank und meine Anerkennung für die geleistete Arbeit auszusprechen.

Wissenschaft kann sagen, was ist. Politik muss sagen, was sein soll. Wissenschaft analysiert die Wirklichkeit. Politik bietet Ziele und Wege in die Zukunft, und sie ist gut beraten, von der gegenwärtigen Wirklichkeit auszugehen, wenn sie für ihre zukünftigen Lösungen die Zustimmung der Bürger sucht. Daran wird sich nichts ändern.

50 Jahre BAST ist die Zeitspanne, in der die Bundesrepublik Deutschland aus den Trümmern des zweiten Weltkriegs aufgestiegen ist zu einem Land, um dessen Verkehrsinfrastruktur uns viele beneiden. Nicht unerheblichen Anteil an diesem Aufbau hat die BAST gehabt. Ich wünsche mir, dass sie auch an dem Umbau für die Zukunft als eine dienstleistende Institution beteiligt ist, welche die Politik so kompetent berät, wie dies in der Vergangenheit der Fall war.



Kurt Bodewig

Geleitwort des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurt Bodewig	3
Einleitung.	7
Aufbau (1951 – 1965)	8
Die Gründung der Bundesanstalt für Straßenbau	11
Organisation und Aufgaben der Bundesanstalt für Straßenbau	15
Steigende Bedeutung der Bundesanstalt für Straßenbau	17
Kapazitätsgrenzen	22
Aus- und Umbau (1965 – 1971).	24
Die Rahmenbedingungen	24
Neuer Name und neue Leitung	25
Weitere Aufgaben für die BAST	27
Änderung der Organisation	28
Neue Aufgaben und Strukturen (1972 – 1990)	30
Neuer Bereich: Unfallforschung.	30
Neue Organisationsstruktur	32
Ein neuer Präsident	37
Der Umzug nach Bensberg	38
Das neue Gebäude	38
Die nächste Organisationsreform 1985/1989	42
Gegenwart und Ausblick (seit 1990)	44
Neue Aufgaben für die Verkehrspolitik nach der Vereinigung	44
Präsidentenwechsel 1991	46
Der amtierende Präsident und Professor wird berufen	47
Organisatorische Anpassungen und Neustrukturierung	48
Die BAST von heute	51
Die BAST und die Zukunft	56
Die Leiter der BAST	60

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ist eine wissenschaftliche Einrichtung, die zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gehört. Sie arbeitet an den vielfältigen Problemen, die sich für den Straßenverkehr aus den Wechselbeziehungen zwischen Mensch, Fahrzeug, Straße, Umwelt und Gesellschaft ergeben. Die Ergebnisse ihrer Forschungstätigkeit haben einen großen Einfluss auf die Verkehrswirklichkeit, die der deutsche Autofahrer täglich erlebt und die er zugleich durch sein Verhalten im Straßenverkehr auch selbst mitgestaltet. Es erscheint daher angebracht, über die engeren Fachkreise hinaus einer breiteren Öffentlichkeit Einblick in die Entwicklung und die Arbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen zu geben.

Der fünfzigste Jahrestag ihrer Gründung ist hierfür ein geeigneter Zeitpunkt. Deshalb legt die BASt diesen

Rückblick vor. Er soll darüber informieren, wie sich diese Institution entwickelt hat und welche Aufgaben in Zukunft auf sie zukommen werden.

Diese Festschrift soll kein Tätigkeitsbericht sein. Sie soll vielmehr die Geschichte einer wissenschaftlich-technischen Behörde darstellen, die sich im Laufe der Zeit verändert hat, weil sie sich immer wieder vor neue Aufgaben und Herausforderungen gestellt sah. Sie war aber nicht nur ein Produkt sozialen Wandels. Sie hat durch ihre Arbeit auch selbst dazu beigetragen, dass dieser Wandel in politischer, wirtschaftlicher und technischer Hinsicht ermöglicht wurde, und sie hat ihm auf einem wichtigen Gebiet dadurch oft Richtung und Geschwindigkeit geben können, dass sie der Ebene politischer Verantwortung rechtzeitig und ausreichend Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung gestellt hat.

AUFBAU

1951- 1965

Wie lebten die Deutschen im Frühjahr 1945, was war das für eine Zeit? Der Zweite Weltkrieg war zu Ende gegangen. Über 5 Millionen Deutsche waren ums Leben gekommen, der Staat existierte nicht mehr. Millionen Menschen waren in Gefangenschaft, unzählige Vertriebene irrten durch Deutschland und drängten in zerstörte Städte. Wohnungsnot und Hunger beherrschten das alltägliche Leben. Die Industrie war zum überwiegenden Teil zerstört oder ihre Produktions-

anlagen waren als Reparationsleistung demontiert.

Die Menschen in dieser Zeit gaben nicht auf. Bei allem Mangel ermöglichte der Frieden ein Leben ohne tägliche Angst vor dem Tod. Der Wiederaufbau begann. Man beseitigte die Trümmer, stark beschädigte Wohnungen wurden mit Baumaterialien aus dem Schutt der Häuser wieder hergestellt. Kleine Handwerksbetriebe nahmen die Arbeit wieder auf und die Industrie begann allmählich mit der Produktion. Bis 1948 rollten schon insgesamt 40.000 Käfer bei VW von den Bändern. Die Währungsreform gab 1949 dieser Entwicklung den wichtigsten Impuls. Denn die Deutschen hatten auch ihr Geld verloren. Es existierte noch, hatte aber keine Kaufkraft mehr. Tauschhandel und Schwarzmarkt blühten. Erst mit der DM kam das Vertrauen, das neue Geld war wieder etwas wert. Kurzum: Es war die Aufbruchzeit im Nachkriegsdeutschland, aber auch die Zeit des beginnenden „Kalten Krieges“ und des „Eisernen Vorhangs“ in Europa. Die Trennung sollte für vierzig Jahre mitten durch Deutschland gehen.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren auch die Straßen in Deutschland stark zerstört. Die Bauarbeiten am Netz der Reichsautobahnen waren kriegsbedingt im Jahre 1942 eingestellt worden. Bis dahin hatte man auf dem gesamten Gebiet des damaligen Deutschen Reiches insgesamt 3.870 km Autobahn fertiggestellt (teilweise allerdings nur mit je einer Fahrspur in jeder Richtung). Mehr als die Hälfte davon, nämlich 2.102 km, lagen auf dem Gebiet der späteren amerikanischen, britischen und französischen Besatzungszonen.



KÖLN, HOHENZOLLERNBRÜCKE, 1945

Die Fahrbahndecken der Reichsautobahnen waren zum überwiegenden Teil in Zementbeton gefertigt, nur kleine Teile des Autobahnnetzes wiesen Decken aus Bitumen oder Kleinpflaster auf. Die Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen waren hingegen oft nur mit wassergebundenen Decken aus Schotter befestigt.

Nach Kriegsende konnten die an die-

rungen über Rhein, Main, Weser und Donau. Bis zum Ende des Jahres 1949 war fast die Hälfte dieser Brücken durch Dauerbrücken ersetzt, 568 durch Behelfsbrücken und nur noch 254 waren noch nicht wieder aufgebaut.

Die zentrale Verwaltung der Reichsautobahnen war von den Besatzungsmächten aufgelöst worden. Die Verant-



MANNHEIM,
NECKARBRÜCKE, 1949

sem Straßennetz entstandenen Schäden nicht sofort behoben werden. Der notwendige Maschinenpark fehlte, er war veraltet oder selbst beschädigt; es fehlte zudem am nötigen Material für neue Fahrbahndecken und Straßen. Da in weiten Teilen des Landes die gesamte Infrastruktur entweder erheblich beschädigt oder weitgehend zerstört war, fehlte es auch an Transportmöglichkeiten auf der Straße, der Schiene und den Wasserwegen.

Am Ende des Krieges waren an den späteren Bundesfernstraßen über 1.500 Brücken zerstört, darunter sehr viele Großbrücken und alle festen Überque-

wortung für das Straßenwesen wurde nun auf die Behörden in den Besatzungszonen beziehungsweise den Ländern verlagert. Neben den Verwaltungsbehörden für die früheren Reichsautobahnen und Reichsstraßen entstanden in den Ländern außerdem bald zentrale Bauverwaltungen. In der aus den amerikanischen und britischen Besatzungszonen gebildeten „Bizone“ wurde im September 1948 zudem eine zentrale Verwaltungsbehörde errichtet, welche die Bezeichnung „Verwaltung für Verkehr des Vereinigten Wirtschaftsgebietes“ erhielt.

Diese Institution kann als Vorläufer des späteren Bundesministeriums für Verkehr und damit des heutigen Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gelten.

Ein Jahr danach, nach der Gründung der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1949, wurden dann die wichtigsten Stellen, die im Bereich des Bundes für das Straßenwesen zuständig waren, im Bundesministerium für Verkehr zusammengefasst.

Die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Straße sollte nach den Ankündigungen der Bundesregierung in den ersten Jahren vor allem durch den Wiederaufbau zerstörter Straßen und Brücken und die Erweiterung des bisherigen Verkehrsnetzes durch Neubauten (breitere Ortsdurchfahrten, Ortsumgehungen) erhöht werden.

In der Öffentlichkeit und in den zuständigen politischen Gremien war dieses Ziel nicht umstritten. Dennoch stieß die Verwaltung schnell an enge Grenzen. Sowohl bei dem notwendigen Grunderwerb als auch bei der Durchführung der Baumaßnahmen selbst mussten auf Grund fehlender Haushaltsmittel starke Abstriche gemacht werden.

Verschlimmert wurde die Situation noch dadurch, dass den geringeren Haushaltsmitteln stark gestiegene Baukosten (auf Grund höherer Materialpreise und Lohnkosten) gegenüber standen.

Im Jahre 1950 werden erste Unfallverhütungsmaßnahmen beschlossen. Unter anderem wird verfügt, dass das Parken auf Autobahnen untersagt und das Mitnehmen von Personen auf der Ladefläche von Lastkraftwagen verboten ist. Nicht mehr erlaubt ist auch das Anhängen eines dritten und vierten Lastkraftwagenanhängers.

BAU DER AUTOBAHNABFAHRT
REHREN, 1952



AUTOBAHNBAUSTELLE
BEI DÜSSELDORF, 1955



Die Gründung der Bundesanstalt für Straßenbau

Diese Probleme und der Umfang der notwendigen Reparaturen des zerstörten Straßennetzes und des Neubaus von Straßen machten die Entwicklung möglichst effizienter Methoden des Straßenbaus dringend erforderlich. Erkenntnisse und Erfahrungen in der Straßenbautechnik und im Straßenwesen aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg, namentlich aus den zwanziger und dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts, sowie der Stand von Wissenschaft und Technik in anderen Staaten mussten systematisch aufgearbeitet werden. Nicht zuletzt galt es, eigene Forschungen anzustellen, wissenschaftliche Arbeiten Dritter anzuregen oder in Auftrag zu geben, um den neuen Anforderungen gerecht werden zu können.

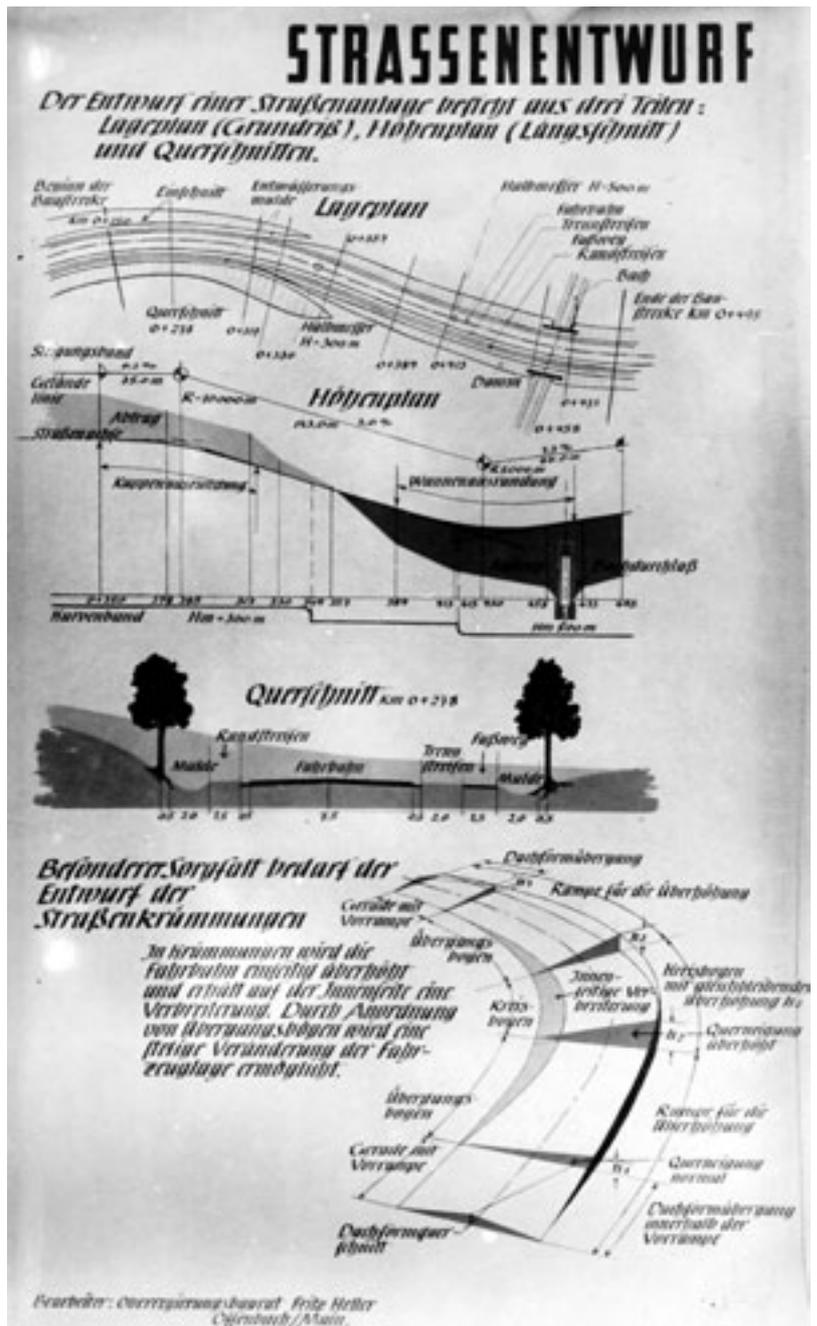
Diese Aufgaben lagen schon damals eher „im Vorfeld“ ministerieller Kompetenzen, und es wurden Möglichkeiten gesucht, wie diese vielschichtigen Probleme gelöst werden könnten.

Schon im Mai 1947 wurde die „Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen“ wieder gegründet, die seit 1982 den Namen „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)“ trägt.

Aber auch auf staatlicher Ebene mussten Institutionen geschaffen werden, die übergeordnete technisch-wissenschaftliche Aufgaben übernehmen.

Bereits im Frühjahr 1946 war von der damaligen britischen Besatzungsmacht im westfälischen Oelde ein Baustoffprüf-

amt errichtet worden, das im Oktober 1946 der zentralen Straßenverwaltung der „Bizone“ unterstellt wurde. Im April 1949 wurde diese Verwaltungsstelle als „Materialprüfamt für den Straßenbau“ der Verwaltung für Verkehr des Vereinig-



PLANUNG UND ENTWURF (FRITZ HELLER)

ten Wirtschaftsgebietes in Offenbach am Main angegliedert. Umbenannt in „Bundesanstalt für Materialprüfungen im Straßenbau“ wurde diese Behörde spä-

ter in den Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr übernommen. Diese Beschreibung vermag aber nur in Kürze die Wurzeln und die Entstehung der heutigen Bundesanstalt für Straßenwesen zu schildern. Sieht man genauer hin, wird ihre Geschichte ein wenig komplizierter.

Es gibt genau betrachtet zwei institutionelle Vorläufer der Bundesanstalt, einen in Oelde und einen in Hamburg. Beide gehen auf den Bau der deutschen Autobahnen in den dreißiger Jahren zu-



AUTOBAHN KÖLN-DÜSSELDORF, 1959

rück. Die Anstalt in Oelde ist ihrerseits aus der 1934 eingerichteten Baustoffstelle der Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen in Essen hervorgegangen. Die Anstalt in Hamburg ist aus der Bodenprüfstelle der Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen in Hamburg-Altona, die ebenfalls 1934 eingerichtet worden war, und aus der Bodenprüfstelle des für die Planung der Hochbrücke im Jahre 1938 gegründeten Hamburger Brückenamtes entstanden. Die britische Militärmacht verfügte 1946, dass die

Bodenprüfstelle dieses Brückenamtes unter der Bezeichnung „Erdbauinstitut“ der zentralen Hauptverwaltung aller Straßen in der Bizone unterstellt und zunächst dem Straßenzentralamt in Bielefeld organisatorisch angegliedert wurde. 1948 wurde dieses Institut von der Olfenbacher Verwaltungsbehörde, die inzwischen für das Verkehrswesen der gesamten Vereinigten Wirtschaftszone der drei westlichen Siegermächte zuständig war, als „Außenstelle Hamburg“ der zwischenzeitlich gegründeten Versuchsanstalt und späteren Bundesanstalt für Wasser-, Erd- und Grundbau in Karlsruhe eingegliedert.

Die „Bundesanstalt für Materialprüfungen im Straßenbau“ mit ihrem ersten Sitz in Oelde bildete gemeinsam mit dieser „Außenstelle Hamburg“ den Grundstock der „Bundesanstalt für Straßenbau“, die mit zwei Erlassen des Bundesministers für Verkehr (vom 12. Januar 1951 und vom 8. Juli 1951) zum 1. März 1951 errichtet wurde. Einige Zeit war geplant, der neuen Bundesanstalt einen anderen, längeren Namen zu geben, nämlich „Bundesanstalt für Material- und Bodenprüfung im Straßenbau“. Unter dieser Bezeichnung ist sie noch im Bundeshaushalt 1951 erwähnt. In den beiden Erlassen des Ministeriums wird aber davon abgewichen und die kürzere und umfassendere Bezeichnung „Bundesanstalt für Straßenbau“ gewählt. Ihr erster Sitz war Oelde in Westfalen mit der Postanschrift „Bergeler 50 (An der Autobahn)“, eine Außenstelle war in Hamburg-Altona, „Große Bergstraße 266“.

Das war der eigentliche Geburtstermin einer Bundesanstalt, die heute Bundesanstalt für Straßenwesen heißt.

Im Vermerk zum Gründungserlass hieß es dazu: „Anlässlich der Organisationsüberprüfung des BVM ist der Bundesrechnungshof in seinem diesbezüglichen Gutachten vom Herbst 1950 dem Vorschlag der Abteilung StB beigetreten, im Hinblick auf die umwälzenden Fortschritte der Straßenbautechnik für die Bearbeitung übergeordneter technisch-wissenschaftlicher Fragen der Baustoffe, Bauverfahren und des Baugrunds eine „Bundesanstalt für Straßenbau“ zu errichten“.

Für diese damals neue Forschungseinrichtung wurde ein Gelände gesucht, das in der Nähe des Ministeriums und zugleich verkehrsgünstig in einer international bekannten Stadt gelegen sein sollte. Die Gemeinde Oelde erfüllte diese Kriterien nicht. Hamburg war vom Sitz des Ministeriums zu weit entfernt. Es kam nur Köln in Frage.

Ursprünglich war geplant, die Gebäude innerhalb des Kölner Grüngürtels unmittelbar an der Rodenkirchener Brücke zu errichten. Die Stadt Köln bot mehrere Grundstücke an, wobei sich das im Ortsteil Raderthal im Kölner Süden als das günstigste erwies. Nach einem Generalentwurf für einen auf mehrere Jahre hinaus geplanten, stufenweisen Vollausbau, den der

dama-
lige Direktor
der Bundesanstalt
selbst vorgelegt hatte,
wurde im Dezember 1951 mit
der Errichtung eines Gebäudekomplexes
begonnen, der Büro- und Labor-

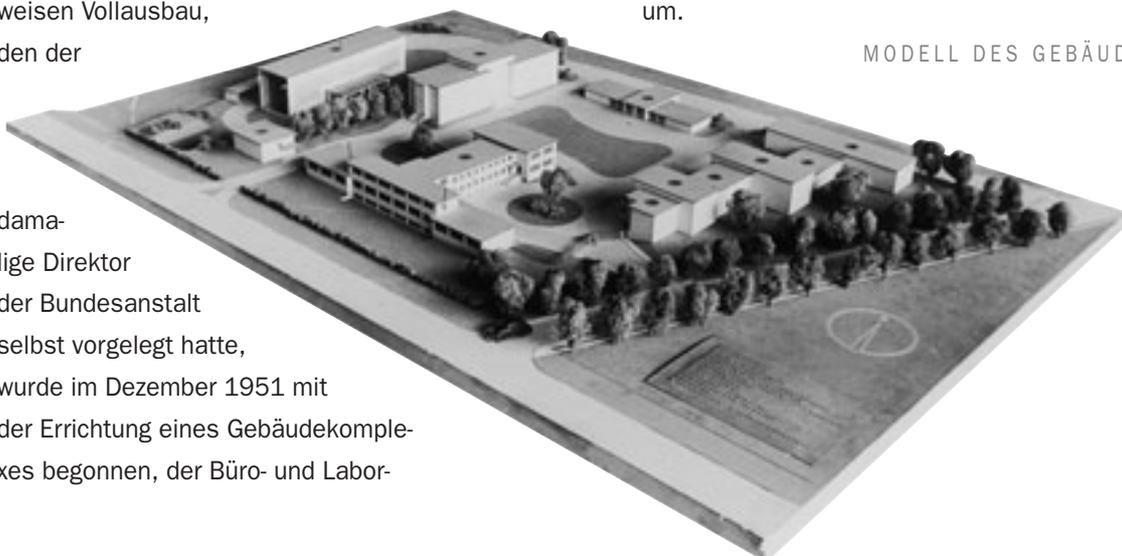
räume, einen Großversuchsstand, einen Sondenstand und Garagen enthielt. Die Architekten waren Jacobi und Gross aus Kassel, das bauausführende Unternehmen war die Fa. Franz Maertins aus Bonn. Im April 1953 wurden die Baustofflaboratorien und im Oktober 1953 die Baugrundlaboratorien in Betrieb genommen. Das Gelände in Köln umfasste eine Gesamtfläche von 24.000 m².



RICHTFEST BUNDESANSTALT FÜR STRASSENBAU, 18.4.1952

Im April 1953 erfolgte der Umzug der Mitarbeiter aus Oelde, im Oktober desselben Jahres zog die Außenstelle Hamburg nach Köln in die neuen Gebäude um.

MODELL DES GEBÄUDEKOMPLEXES



Obwohl nicht als ein Provisorium gedacht, kam dieser erste Gebäudekomplex der Bundesanstalt, der aus mehreren Einzelbauten bestand, nie über den Status einer sich immer wieder als unzureichend erweisenden Unterbringung von Mitarbeitern und Einrichtungen hinaus. Schon 1963 wurde auf das gesamte Dach des Hauptgebäudes, das bis dahin keine Isolierung aufwies, wegen starker

Nordseite mit einer Ziegelwand. Die Südseite wurde in gesamter Höhe und Breite mit einem Rolltor aus Stahllamellen versehen. Dadurch wurde die Umweltbelastung durch Lärm reduziert, unter der die Grundstücksnachbarn zu leiden hatten. Die Halle konnte nun auch in den Wintermonaten als Arbeitsplatz genutzt werden.

Im Jahre 1965 wurden die Zufahrts-



BUNDESANSTALT FÜR STRASSENBAU

Kondenswasserbildung ein flacher Holzdachstuhl gesetzt, der eine dreifache besandete Pappendeckung auf einer Holzschalung erhielt.

Der für die Arbeit der Bundesanstalt wichtige Großversuchsstand wurde 1963 auf fast die doppelte Länge vergrößert. Die Halle wurde dafür an beiden Seiten um jeweils etwa 13 m verlängert und an beiden Enden abgeschlossen, auf der

wege zum Großversuchsstand ausgebaut und die großen Rasenflächen optisch ansprechend gestaltet. Es wurde ein Parkplatz angelegt und Blumenbeete entstanden. Ein großer Teil dieser Arbeiten, selbst die Herstellung des Parkplatzes, wurde von Angehörigen der BAST in Eigenleistung durchgeführt, da entsprechende Mittel damals nicht zur Verfügung standen.

Organisation und Aufgaben der Bundesanstalt für Straßenbau

Die Arbeiten waren in den Anfangsjahren ganz auf den Straßenbau im engeren Sinne konzentriert. Das ergab sich zwangsläufig aus der historischen Situation. Es ging um den Wiederaufbau des Straßennetzes, der die eigentliche Aufgabenstellung und Herausforderung für die BAST in ihrer ersten Phase war. Das wird schon deutlich, wenn man sich die Bezeichnungen für die fünf Abteilungen ansieht, in die sich die Bundesanstalt unter der Leitung eines Direktors gliederte:

- Straßenbautechnik,
- Baugrund,
- Baustoffe,
- Straßenverkehrstechnik,
- Verwaltung.

Zum ersten Leiter der Bundesanstalt wurde Prof. Dr.-Ing. habil. Dr.-techn. Rudolf Dittrich ernannt. Er amtierte von 1951 bis 1961. Auf ihn folgte als kommissarischer Leiter für vier Jahre (von 1961 bis 1965) der Leiter der Abteilung Baugrund und ehemalige Leiter der alten Außenstelle Hamburg, Dipl.-Ing. Peter Siedek, der als ein gefragter Experte in Fachkreisen höchstes Ansehen genoss.

Die Abteilung „Straßenbautechnik“ kam mangels geeigneter Mitarbeiter zunächst nicht zur Wirkung und die Abteilung „Straßenverkehrstechnik“ nahm erst einige Jahre später mit der Prüfung und Zulassung von Rückstrahlern und Reflexstoffen ihre Tätigkeit auf.

Ein wesentliches Ziel der Abteilung „Baugrund“ war in diesen Anfangsjahren die Prüfung von Böden und ungebundenen Schichten. Es wurden Proctor- und Plattendruckversuch eingeführt. Dabei handelt es sich um Prüfverfahren zur Bestimmung der Verdichtung und der Verformbarkeit von Unter- und Oberbau.



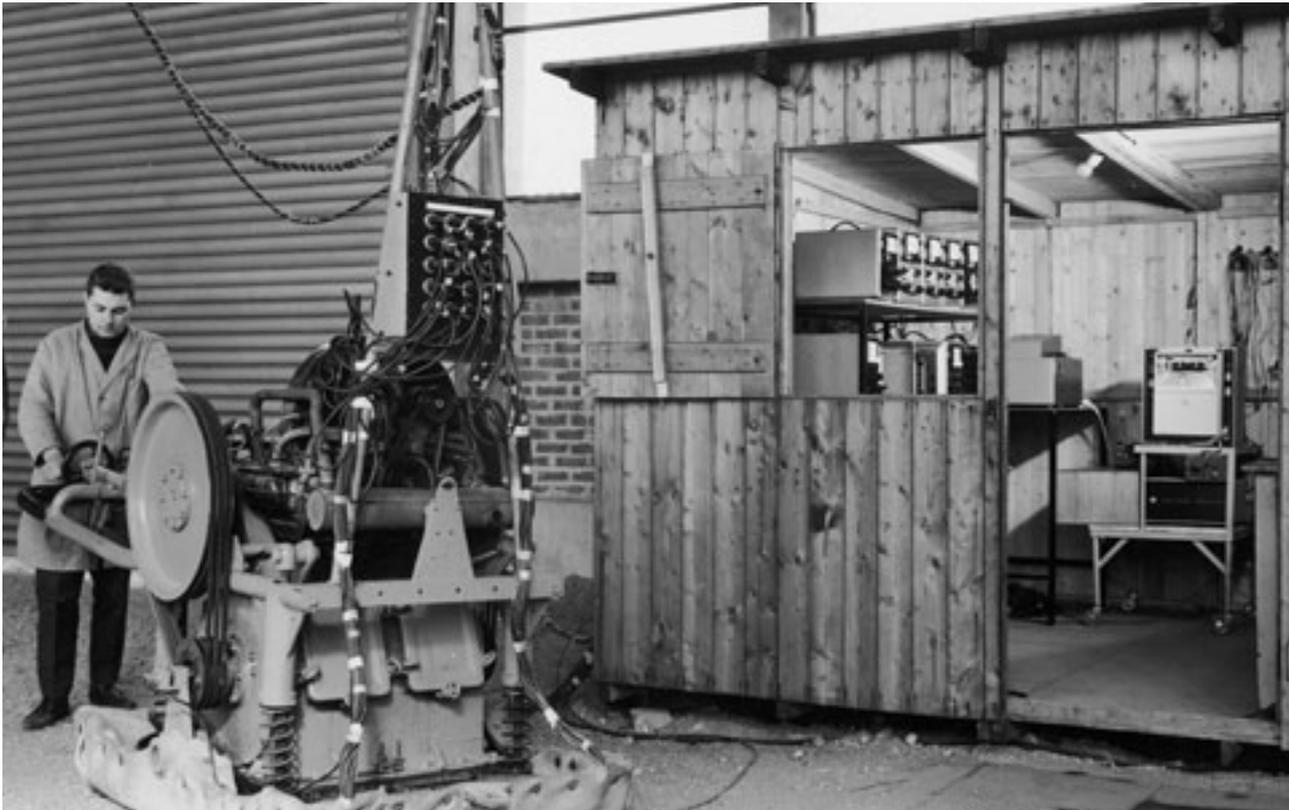
INNENANSICHT

SÜDSEITE DER HALLE MIT ROLLTOR, 1965



Anfang der sechziger Jahre - im Zuge der Maßnahmen des sogenannten „Zwischenausbaus“ - rückte die Verbesserung des frostsicheren Aufbaues von Straßen, etwa durch Maßnahmen der Bo-

Straßenbaustoffen, führte Zulassungsprüfungen durch und unternahm Schiedsanalysen.



UNTERSUCHUNG VON PLATTENRÜTLERN

denverfestigung, in den Vordergrund. Die BASt hat hier durch Großversuche auf Versuchsstrecken und in ihren Versuchshallen wesentlich die noch heute gültige Bemessungsphilosophie gestaltet.

Auf dem Feld der Gründungsgutachten für Großbrücken, wie etwa für die Fehmarnsundbrücke oder für die Rheinbrücke Bendorf, hat die BASt die Entwicklung vorangetrieben und Beispielgebend gewirkt.

Die Abteilung „Baustoffe“ untersuchte für Straßenbaudienststellen und Baufirmen die Verwertbarkeit von

Im Jahre 1954 wird eine einheitliche amtliche Unfallstatistik für die Bundesrepublik Deutschland eingeführt, nachdem schon für das Jahr 1953 die erste bundesweite und nach einheitlichen Merkmalen erhobene Statistik vorgelegt wurde.

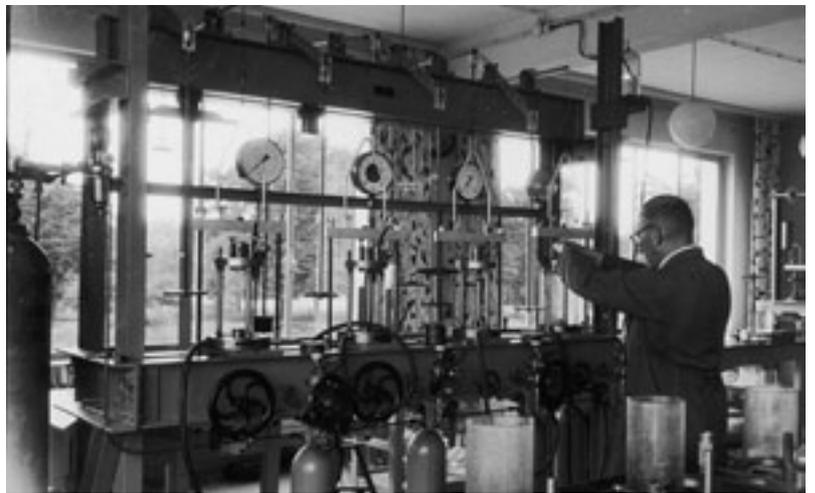
Es gibt 1,1 Millionen Pkw und fast doppelt so viele Motorräder, nämlich 2,1 Millionen.

Steigende Bedeutung der Bundesanstalt für Straßenbau

Mit dem „Wirtschaftswunder“ wuchs der motorisierte Straßenverkehr stark an, insbesondere der Verkehr mit schweren Lastzügen, und ließ die Aufwendungen für laufende Unterhaltung und Instandsetzung der Straßen steigen. Es begann die private Massenmotorisierung.

Bestands in Beziehung, so wird schnell ersichtlich, dass der Straßenbau erheblich hinter der Motorisierung zurückblieb. So war 1954 der Verkehr auf Autobahnen um das 3,5- bis 4-fache und auf Bundesstraßen um das 2- bis 2,5-fache dichter und zudem auch „schwerer“ geworden als in den Vergleichsjahren 1936/37 und 1947.

ERDBAULABOR



Im März 1956 werden neue Kfz-Kennzeichen eingeführt, bei denen man an einem Buchstaben oder einer Buchstabenkombination erkennen kann, wo das Fahrzeug zugelassen ist. Die ersten Parkuhren werden aufgestellt, weil in Städten die Parkplätze knapp werden.

MOBILES BAUGRUND-LABORATORIUM



TREPPENAUFANG

Geht man von dem bei Kriegsende vorhandenen Zustand des Straßennetzes aus und setzt den seither eingetretenen Zuwachs an neu gebauten Straßen mit der Vergrößerung des Kfz-

Der Bundesverkehrsminister hatte schon Mitte der fünfziger Jahre das Wachstum des Straßenverkehrs als anhaltenden weltweiten Systemtrend bezeichnet. In dieser Zeit wurde das Wachstum des Straßenverkehrs nicht nur als ein äußerlich sichtbares Zeichen für den wirtschaftlichen Aufschwung genommen. Mehr Straßenverkehr war gleichbedeutend mit mehr Wohlstand. Straßenbau wurde darüber hinaus sowohl im Sinne einer direkten Investition wie im Hinblick auf Leistungsfähigkeit und Verbesserung der Transportwege als eine unerlässliche Voraussetzung für weiteres wirtschaftliches Wachstum angesehen.



ZEITWEILIGER BODENPRÜFSTAND

Vor diesem Hintergrund hatte der Bundestag einstimmig den Bundesverkehrsminister aufgefordert, einen Zehnjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen vorzulegen. Dieser Aufforderung entsprach die Bundesregierung im Februar 1957 mit dem Einbringen eines Entwurfes für den „Ausbauplan für Bundesfernstraßen in den

Jahren 1959 bis 1970“, der vom Bundestag am 6. Juli 1957 einstimmig als Gesetz beschlossen wurde. Dieser erste amtliche Ausbauplan sollte in drei Vierjahresplänen verwirklicht und um weitere Ausbaupläne ergänzt werden. Seine Umsetzung sollte am 1. April 1959 beginnen.



STEINSÄGE

Dem ersten Ausbauplan lag eine neue Netzkonzeption zugrunde: Sie ging davon aus, dass eine vergleichbare Netzdichte - wie sie in früheren Plänen vorgesehen war - in absehbarer Zukunft nicht erreichbar sei. Dementsprechend sollte das vorhandene „Rumpfnetz“ nach folgenden Gesichtspunkten ergänzt werden:

- Die Wirtschaftsräume des Bundesgebietes sollten miteinander besser und damit leistungsfähiger verbunden werden,

- die verkehrsfernen Gebiete sollten besser erschlossen werden und
- der grenzüberschreitende Verkehr zu den Nachbarländern sollte erleichtert werden.



ARBEIT IM LABOR

Bei der Vervollständigung des bestehenden Autobahnnetzes wurden auch Strecken von geringerer Verkehrsbedeutung fertig gebaut.

Das angestrebte Straßennetz, das in den Plänen als „Grundnetz“ bezeichnet wurde, sollte nach seiner Fertigstellung insgesamt 4.500 km Bundesautobahnen, davon rund 2.000 km als Neubau, und 12.000 km Bundesstraßen umfassen. Die Straßen des Netzes sollten in einem hochwertigen Zustand hergestellt und erhalten werden, der allerdings nur durch weitere Maßnahmen zu erreichen war. Hierzu gehörten der Bau von Umgehungsstraßen bei stark belasteten Ortsdurchfahrten, die Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge, der Wiederaufbau oder der Neubau von

1.400 Brücken, ferner Neutrassierungen sowie der Neubau von Entlastungsstraßen und Autobahn-Zubringern.

Im September 1957 wird in der Bundesrepublik Deutschland verfügt, dass innerhalb geschlossener Ortschaften nur noch mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gefahren werden darf. Im darauf folgenden Jahr verringert sich die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Menschen um 1.000 auf insgesamt 12.000.

Man glaubte, dass der in den Jahren 1959 bis 1970 zu realisierende Ausbauzustand des Straßennetzes für die nächsten zwanzig Jahre ausreichend sein sollte. Seinerzeit erwartete man ein Ver-



BERLIN, SCHNELLSTRASSENRING, 1958

kehrswachstum, das erst in den späten siebziger Jahren ein noch leistungsfähigeres Straßennetz erfordern würde. Aus der Bezeichnung „Grundnetz“ lässt sich bereits schließen, dass schon damals ein weiterer Ausbau für notwendig gehalten



BUNDESSTRASSE IN FRANKEN, 1955

ten wurde.

Angesichts dieser Straßenbaupläne wurden von Behörden wie von Privatfirmen gerade die beiden Abteilungen „Baugrund“ und „Baustoffe“ der neuen Bundesanstalt sehr bald in hohem Maße in Anspruch genommen. Trotz einer nur geringfügigen Zunahme des Personals stieg die Zahl der Aufträge zwischen 1955 und 1960 auf nahezu das Doppelte. Dabei waren die Arbeiten, die die Abteilung „Baugrund“ verrichtete, meis-

BUNDESSTRASSE 9 BEI BOPPARD, 1954



tens Gutachten und größere Untersuchungen, die oft mit Baustellenbesuchen verbunden waren, während bei der Abteilung „Baustoffe“ die normgerechten Prüfungen der eingesandten Baustoffproben in den eigenen Labors vorherrschten.

Außerdem begann man schon bald damit, die Erfahrungen und wissenschaftlichen Erkenntnisse systematisch aufzubereiten und weiterzugeben. Über die Forschungsarbeiten der Bundesanstalt für Straßenbau wurden zwischen 1951 und 1960 insgesamt 26 Berichte dem Bundesminister für Verkehr vorgelegt. Der größte Teil von ihnen fand in zusammenfassender Form gemeinsam mit anderen Arbeiten Eingang in die Reihe „Kurzberichte der BAST“, in der in demselben Zeitraum 29 Veröffentlichungen erschienen. Daneben wurden zwei weitere wissenschaftliche Berichte herausgegeben und von den Mitarbeitern drei Bücher verfasst, die sich mit den allgemeinen Grundsätzen und mit Anweisungen für den Straßenbau und für Bodenuntersuchungen beschäftigten. In 23 Zeitschriftenaufsätzen wurden gesammelte Erfahrungen und neue Erkenntnisse behandelt. Besonders für den Erdbau war diese Tätigkeit sehr fruchtbar. Bauaufsichtsbehörden und Baufirmen lernten, die Verhältnisse im Erdbau besser zu beurteilen und verlangten beziehungsweise lieferten bessere Arbeitsqualität. Hierzu trugen auch die Lehrgänge sowie die Schulungen für Einzelpersonen bei, die von den Bediensteten der Bundesanstalt durchgeführt wurden und bis 1960 weit über 1.000 Angehörigen der Straßenbaudienststellen zugute kamen. Allerdings konnten von 1960 an zunächst keine Lehrgänge

mehr durchgeführt werden, weil das Personal der BAST überlastet war. Die Einzelausbildung wurde jedoch fortgesetzt.

Ebenfalls auf Initiative der BAST wur-

gebnisse dieser Gremienarbeit durch eigene Forschungsbeiträge oder durch die fachliche Steuerung von an Dritte vergebenen Forschungsaufträgen maßgeblich



EINWEIHUNG
BAB STADTRING BERLIN,
HALENSEESTRASSE,
1958

den in den Ländern Bodenprüfstellen eingerichtet, mit denen die BAST einen jährlichen, fachlich sehr qualifizierten Erfahrungsaustausch begann, der auch heute noch stattfindet, inzwischen jedoch offen ist für alle Fachleute des Bundes und der Länder im Bereich Erd-
bau.

Die Bundesanstalt war von Anfang an in den einschlägigen wissenschaftlichen Gremien vertreten. Allein innerhalb der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen arbeiteten BAST-Bedienstete 1960 in 49 Ausschüssen (von 122) mit. Diese Tätigkeit war deshalb von hoher Bedeutung, weil in diesen Gremien die für den Straßenbau geltenden Richtlinien, Vorschriften und Empfehlungen vorbereitet oder ausgearbeitet wurden. Die Vertreter der BAST haben die Er-



beeinflusst.

Seit 1960 wird in der Bundesrepublik Deutschland ein Rettungsdienst eingeführt und allmählich flächendeckend organisiert, wodurch die präklinische Versorgung der Unfallopfer wesentlich verbessert wird.

RETTUNGSDIENST BEI
VERKEHRSunFALL, 1970

Kapazitätsgrenzen

Bei der Bewältigung dieser Aufgaben stieß die Bundesanstalt in dieser Zeit an ihre Kapazitätsgrenzen. Zwar wurden ab 1958 die Planstellen vermehrt; dies brachte jedoch laut einer internen Aufzeichnung aus dem Jahre 1961 „keine



AUTOBAHN A 7 BEI FULDA

wesentlichen Verbesserungen. (...) Eine Erweiterung der Aufgaben konnte nicht erreicht werden, da es nicht möglich war, entsprechende Fachleute zu gewinnen. Bei den auf Forschungsmitteln eingestellten Mitarbeitern handelte es sich durchweg um Anfänger, die erst eingear-

beitet werden müssen.“

Es wurde erkennbar, dass der wirtschaftliche Aufschwung in der gesamten Republik, zu dem die BAST auch ihren Anteil beitrug, dazu führte, dass sie selbst keine qualifizierten Arbeitskräfte mehr fand, weil die weniger freien Kräfte von der damals blühenden Bauindustrie sofort übernommen wurden. Im Straßenbau, für den die BAST die Grundlagen mit gelegt hatte, konnten qualifizierte Kräfte mehr Geld verdienen als in einer staatlichen Forschungsanstalt. Verstärkt wurde dieser Trend durch einen allgemeinen Arbeitskräftemangel, dem die deutsche Industrie dadurch begegnete, dass mit Unterstützung der Bundesregierung Arbeitskräfte in erheblichem Umfang im Ausland angeworben wurden.

So konnten zwischen 1958 und 1960 die zur Verfügung stehenden Geldmittel nicht in vollem Umfang genutzt werden. „Der Grund dafür ist die Schwierigkeit,“ so die bereits zitierte Aufzeichnung, „hochqualifizierte Mitarbeiter für die vorgesehenen Planstellen eines Leiters für die Abteilung ‚Bautechnik‘ und eines Laboratoriumsleiters für die Abteilung ‚Baustoffe‘ zu finden. Mehrere Stellen blieben daher unbesetzt.“

Neben den Mitteln aus dem Haushalt der Bundesanstalt für Straßenbau selbst wurden Forschungsgelder aus dem Etat des Bundesverkehrsministeriums in Höhe von etwa 100.000 DM jährlich und aus Fonds des Europäischen Wiederaufbauprogramms (ERP) im Umfang von durchschnittlich ebenfalls 100.000 DM pro Jahr in Anspruch genommen. Hinzu kamen 1958/1959 einmalige ERP-Sonderzahlungen für den Bau einer Versuchsstrecke, die insgesamt etwa 900.000 DM betragen.

Ausblickend wurde 1961 festgestellt, dass ein Ausbau der Bundesanstalt für den Straßenbau dringend notwendig sei. „In den vergangenen Jahren wurden an die Bundesanstalt immer wieder Fragen herangetragen, deren Beantwortung ihr infolge Mangels an entsprechenden Fachleuten nicht möglich war. So konnte weder Auskunft über den richtigen Einsatz der neuesten Straßenbaumaschinen gegeben noch die so wichtige Frage über den zweckmäßigen Aufbau

der Decke, des Unterbaues und über die Griffigkeit der Decke beantwortet werden. Auch die Verkehrseinrichtungen, wie Leitplanken, Schilder sowie Beleuchtung, konnten ebenso wie die so wichtige Frage der Unfallgefahr von der Bundesanstalt noch nicht oder nur unzureichend behandelt werden.“



JUGENDVERKEHRSSCHULE
IN BERLIN-REINICKENDORF, 1955

BAB STUTTGART-PFORZHEIM,
LEITPLANKEN AN BRÜCKENPFEILERN

Im Jahre 1964 wird die „Zebrastrifen-Regelung“ zum Schutz von schwächeren Verkehrsteilnehmern eingeführt. Fahrzeugführer müssen an diesen besonders markierten Stellen den Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn ermöglichen. In der Bundesrepublik Deutschland entwickelt sich langsam ein Bewusstsein dafür, dass die individuelle Massenmotorisierung auch negative Auswirkungen hat. Im Jahre

1966 beginnt im Fernsehen eine Serie, die bis heute ausgestrahlt wird: „Der 7. Sinn“. Sie ist bis heute die erfolgreichste Fernsehserie überhaupt. 1968 gibt es die ersten Abgasvorschriften für Ottomotoren, 1969 wird verlangt, dass jeder, der sich zur Führerscheinprüfung für Pkw und Motorräder anmelden will, zuvor die erfolgreiche Teilnahme an einem Kurs in Erster Hilfe nachweisen muss.

AUS- UND UMBAU

1965–1971

Die Rahmenbedingungen

Die Motorisierung in Deutschland stieg in den sechziger Jahren in einem von niemandem, auch nicht von Experten, vorausgesehenen Ausmaß an. Damit konnte der Straßenausbau kaum Schritt halten. In der Öffentlichkeit war das Ziel „Mehr Straßen“ nicht umstrit-

Das 1967 vom Bundeskabinett verabschiedete „Programm zur Gesundung des deutschen Verkehrswesens“ (der nach Bundesverkehrsminister Georg Leber benannte „Leber-Plan“) sah unter anderem weiterhin sehr hohe Straßenbauleistungen vor, damit das Verkehrsnetz dem steigenden Bedarf gerecht werde. Seit 1960 hatte das Straßenbaufinanzierungsgesetz weitere Steuereinnahmen zweckgebunden in den Straßenbau gelenkt; vor allem der Anteil der Mineralölsteuer war hierbei von Bedeutung. Im Rahmen des dritten und vierten Vierjahresplans für den Ausbau der Bundesfernstraßen investierte der Bund in den Jahren 1963 bis 1970 über 24 Mrd. DM in das Fernstraßennetz. Davon wurden etwa 11 Mrd. DM für den Autobahnausbau – vornehmlich Neubaumaßnahmen –

BAB WÜRZBURG-KASSEL



ten. Die zum Teil heftige Kritik an der Verkehrspolitik richtete sich vielmehr dagegen, dass die Defizite in der Infrastruktur des Straßenverkehrs zu langsam beseitigt würden.

verwendet, während etwa 13 Mrd. DM für Bundesstraßen aufgewendet wurden.

Neuer Name und neue Leitung

Im Juni 1964 erstellte der Präsident des Bundesrechnungshofes ein umfangreiches Gutachten über die Bundesanstalt für Straßenbau, nachdem auf politischer Ebene erkannt worden war, dass mit der bisherigen Zielsetzung, Organisationsstruktur und Personalausstattung die Aufgaben der Zukunft nicht zu meistern waren.

Im Jahre 1963 hatte die BAST, wie die damalige Bundesanstalt für Straßenbau abgekürzt bezeichnet wurde, „60 planmäßige Bedienstete, und zwar 4 Beamte, 42 Angestellte und 14 Lohnempfänger“, wie es wörtlich in dem Gutachten heißt. Der Ist-Bestand hatte dabei noch nie in den Jahren zuvor das Soll an Personal erreicht.

Das Gutachten markierte wiederum einen entscheidenden Wendepunkt in der Geschichte der Institution. Erstmals wurden der Bundesanstalt vergleichbare Institutionen im westlichen Ausland untersucht und hinsichtlich Zuständigkeit und Personalstruktur mit den Gegebenheiten in Deutschland verglichen. Im Gutachten wurde vorgeschlagen, das Personal schon im ersten Ausbaujahr von 60 auf 89 Stellen auszubauen. Die Anforderungen an die Qualifikationen wurden erstmals genau umrissen. Ein Abteilungsleiter sollte ein „Wissenschaftler mit Hochschullehreureignung“ sein, ein Gruppenleiter sollte ebenso wie das wissenschaftliche Personal ein Hochschulstudium absolviert haben, vorzugsweise als Straßenbauingenieur. Es wurde aber auch darauf hingewiesen,

dass die Bundesanstalt in Zukunft nicht nur Ingenieure brauche, „sondern auch von Wissenschaftlern anderer Fachrichtungen getragen“ werden müsste. Eine herausragende Stellung und Bedeutung erhielt in diesem Gutachten der Präsident. Über ihn führte das Gutachten aus: „In seiner Person müßten sich somit die Fähigkeiten eines anerkannten Wissenschaftlers mit denen eines hervorragenden Verwaltungsfachmannes vereinigen.“

Es wurde vorgeschlagen, die Bundesanstalt umzubenennen in „Bundesanstalt für Straßenwesen“ und ihre Leitung einem Präsidenten zu übertragen, sie sollte drei Abteilungen und eine „Gruppe für Verwaltungsangelegenheiten“ umfassen und sie sollte eine nicht rechtsfähige Anstalt bleiben, die dem Bundesministerium für Verkehr unterstellt sein sollte. Als Begründung der Ausbaupläne wurde folgendes ausgeführt:

„Ziel der Arbeiten der BAST ist es, die Sicherheit, den reibungslosen Ablauf und die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs und damit den wirtschaftlichen Fortschritt zu fördern. Wesentliche Erfolge sind nur zu erwarten, wenn die BAST sich der modernsten Mittel bedienen kann. Häufig wird der Erfolg davon abhängen, daß eine genügende Anzahl von geeigneten Personen und Geräten zur Verfügung steht. Derartige Arbeiten sind teuer. Es sollte jedoch nicht vergessen werden, daß auf lange Sicht gesehen Milliardenwerte an öffentlichen Mitteln auf dem Spiel stehen, die (...) vertan werden, wenn mögliche technische Fortschritte verspätet, nicht mit der nötigen Sachkunde oder überhaupt nicht erarbeitet und praktisch genutzt werden. (...)

Auch wenn die BAST auf der Grundlage meiner Vorschläge voll ausgebaut ist, werden die dafür nötigen Aufwendungen einen Anteil von 0,3% an den Gesamtaufwendungen für den Straßenbau nicht übersteigen. Dieser Anteil liegt an der unteren Grenze dessen, was andere europäische Staaten für ihre Straßenforschung aufwenden...“

Dieses Gutachten des Bundesrechnungshofes wurde zur Grundlage einer neuen Entwicklung.

Am 3. Juli 1965 wurde die Institution in „Bundesanstalt für Straßenwesen“, kurz BAST, umbenannt. Ihr Leiter trug nicht mehr den Titel „Direktor“, sondern – wie bei vergleichbaren Forschungsanstalten des Bundes – die Amtsbezeichnung „Präsident und Professor“. Erster Leiter und damit Präsident und Professor wurde von 1965 bis 1971

Dipl.-Ing. Fritz Heller, der zuvor im Bundesministerium für Verkehr Referatsleiter war.

Über Fritz Heller, der im Jahr 2000 starb, schrieb sein Nachfolger, Heinrich Praxenthaler, in einem Nachruf:

„Präsident Heller verstand es, die Bundesanstalt nun in das Blickfeld der Entscheidungsträger und auch des Parlaments zu rücken. Sein Weitblick ließ ihn auch rasch erkennen, dass das weite, vom Zusammenwirken mehrerer Disziplinen gekennzeichnete Feld der Unfallforschung unverzichtbarer Bestandteil des ‚Straßenwesens‘ ist, und er legte dafür mit einer detaillierten Konzeption den Grundstein. Orientiert an dem schon weitgehend ausgebauten englischen Schwesterinstitut, dem Road Research Laboratory, verfolgte er engagiert den Plan, der Bundesanstalt auch durch einen aufgabengerechten Neubau eine angemessene Gestalt und entsprechende Arbeitsmöglichkeiten zu geben. Er begann unverzüglich mit der Standortsuche, die allerdings – wie sich später zeigen sollte – langwierig und hürdenreich war.“

Im Februar 1973 erhielt Professor Heller in Würdigung seiner Verdienste um die Entwicklung der Straßenverkehrstechnik und des Ausbaus der Bundesanstalt für Straßenwesen das Große Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland...“



Weitere Aufgaben für die BAST

Nach dem Gutachten, das der Präsident des Bundesrechnungshofes erstattet hatte, und nach Empfehlungen des Wissenschaftsrates vom April 1965 zum Aufbau der wissenschaftlichen Einrichtungen wurde das Aufgabenfeld der Bundesanstalt erweitert: Sie sollte nicht nur Forschungsarbeiten zur Straßenbau-technik durchführen, sondern mit ihrer Arbeit das gesamte Spektrum des Straßenwesens abdecken und dabei dort beraten, prüfen und forschen, wo sich zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs besondere Aufgaben stellen. Daher auch die Umbenennung in „Bundesanstalt für Straßenwesen“. Im Bundeshaushaltsplan 1966 hieß es im Einzelnen über die Aufgabe der Einrichtung:

„Die Anstalt hat die Aufgabe, die Erkenntnisse auf allen Gebieten des Straßenwesens auszuwerten, den Erfahrungsaustausch mit gleichartigen Stellen des In- und Auslandes zu pflegen und für die Verbreitung der Erfahrungen und Erkenntnisse durch Fortbildung der Fachkräfte und durch Veröffentlichungen zu sorgen. Sie soll die Verwaltung des Bundes, der Länder und sonstige interessierte Stellen beraten. Im Zusammenwirken mit anderen Forschungsträgern soll sie Forschungen und Entwicklungen auf dem Gebiete des Straßenwesens betreiben und die Ergebnisse der Forschung für die Praxis nutzbar machen. Die An-

stalt wirkt an der Prüfung und Zulassung von Baustoffen, Bauteilen und Gegenständen der Straßenausrüstung mit.“

In einem Aufsatz listete Präsident Fritz Heller alle diejenigen Aufgabengebiete auf, die nun von der Bundesanstalt für Straßenwesen zu bearbeiten waren:

- Verkehrsstatistik,
- Straßenplanung und Netzgestaltung,
- Straßenentwurf,
- Grunderwerb
und Grundstücksgestaltung,
- Straßen- und Brückenbau,
- Straßenbepflanzung,
- Straßenunterhaltung,
- Winterdienst und Straßenreinigung,
- Straßenbeleuchtung,
- Leit- und Schutzeinrichtungen an der Straße,
- Notrufe und Unfallhilfen,
- Wegweisung und Straßenbenennung,
- Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen und Signaleinrichtungen,
- Verkehrsüberwachung,
- Verkehrserziehung,
- Unfalluntersuchung und -auswertung,
- Kostenermittlungen und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen,
- Finanzierung,
- Personalausbildung.

Der Personalbestand wurde entsprechend aufgestockt (zwischen 1964 und 1967 war ein Stellenzuwachs um insgesamt 136 Stellen geplant), und auch die zur Verfügung gestellten Finanzmittel wurden vermehrt. In den Bundeshaushaltsplänen waren für die BAST vorgesehen:

- 1964: 1.373.000 DM
- 1965: 1.378.000 DM
- 1966: 2.717.000 DM (einschließlich der Mittel für einen neuen Bürobau).

Änderung der Organisation

Den neuen Aufgaben musste auch die Organisationsstruktur der Bundesanstalt für Straßenwesen angepasst werden. Im Zuge des Ausbaues der BAST errichtete der Bundesverkehrsminister im

stelle gehörte auch die Prüfung von Geräten für die Straßenunterhaltung. Unter dem Präsidenten Heller war die BAST nun unterteilt in Abteilungen mit Fachgruppen und Sachgebieten. Die Bundesanstalt bekam 1969 außerdem einen „Beirat“ zur Seite gestellt, dem Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung angehörten, die vom Bundesminister für Verkehr berufen wur-



NEUE AUFGABE: WINTERDIENST

Jahre 1969 in Inzell eine Außenstelle der BAST, die sich mit Fragen des Winterdienstes befasste. Hier wurden in den folgenden Jahren Probleme der Befahrbarkeit von Straßen unter winterlichen Bedingungen ebenso untersucht wie die Wirkung von Tausalzen auf Straßen und die Natur und alle Fragen, die mit Warnungen vor Glatteisbildung zusammenhängen. Zu den Aufgaben der Außen-

den. Insbesondere in den Zeiten des Umbruchs der BAST-Organisation kam dem Beirat nach einhelligem Urteil aller Beteiligten eine wichtige unterstützende Funktion zu.

Mit dem personellen Ausbau und neuen Aufgaben nahm auch der Raumbedarf erheblich zu. Schon Mitte der sechziger Jahre hatte das Raumangebot in den Gebäuden nicht mehr den anste-

henden Aufgaben entsprochen. Als Hilfslösung wurde zunächst eine Baracke mit Büroräumen gebaut und ein weiteres Bürogebäude gemietet. Kurz danach wurde eine Möbellagerhalle gemietet, und im Eigenbau errichteten Mitarbeiter der BAST darin Laboratorien und Lagerräume. Ab 1.10.1970 wurde ein zehnstöckiges Wohngebäude angemietet, in dem Büros eingerichtet werden konnten. Dieses an der Ecke Bonner Straße/Brühler Straße im Kölner Stadtteil Bayenthal gelegene Gebäude wurde ab 1970 der Sitz des Präsidenten und wichtiger Abteilungen, so dass die eigentliche Zentrale der BAST sich nicht mehr im eigenen Gebäude befand. Die neue postalische Anschrift lautete: 5 Köln, Brühler Str. 1.



GEBÄUDE KÖLN, BRÜHLER STRASSE:
DIE NEUE ZENTRALE, 1970



NEUE AUFGABEN UND STRUKTUREN

1972–1990

Mit der zunehmenden Massenmotorisierung steigt auch die Zahl der Unfälle im Straßenverkehr. 1961 werden erstmals mehr als eine Million Verkehrsunfälle registriert, 1970 gibt es schon 1,4 Millionen mit steigender Tendenz. Die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr erreicht 1970 mit 19.193 - davon sind etwa 2.000 Kinder - einen erschreckenden Höchststand. Die Bundesrepublik Deutschland verliert jedes Jahr die Einwohnerschaft einer Kleinstadt infolge von Verkehrsunfällen und nimmt in internationalen Vergleichsstatistiken immer mehr eine unrühmliche Spitzenstellung ein. In kurzer Zeit werden wichtige Maßnahmen eingeführt: Neue StVO (1971), Gurteinbaupflicht für Vordersitze in Pkw (1973), 0,8-Pro mille-Grenze (1973), erstes Verkehrs sicherheitsprogramm der Bundesregierung (1973).

Neuer Bereich: Unfallforschung

1964 hatte der Bundesrechnungshof in seinem Gutachten auch für den Ausbau der Verkehrssicherheitsforschung plädiert. BAST-Präsident Heller entwarf eine Konzeption, wie sein Haus diese Aufgabe bewältigen könnte, und

nahm Kontakte mit einigen Bundestagsabgeordneten auf. 1969 fand eine Anhörung vor dem Verkehrsausschuss des Bundestages zu diesem Thema statt, was schließlich den Beschluss des Bundestages zur Folge hatte, eine zentrale Stelle für die Unfallforschung einzurichten. Der Leiter der Abteilung Straßenverkehr im Bundesverkehrsministerium beauftragte daraufhin eine Projektgruppe

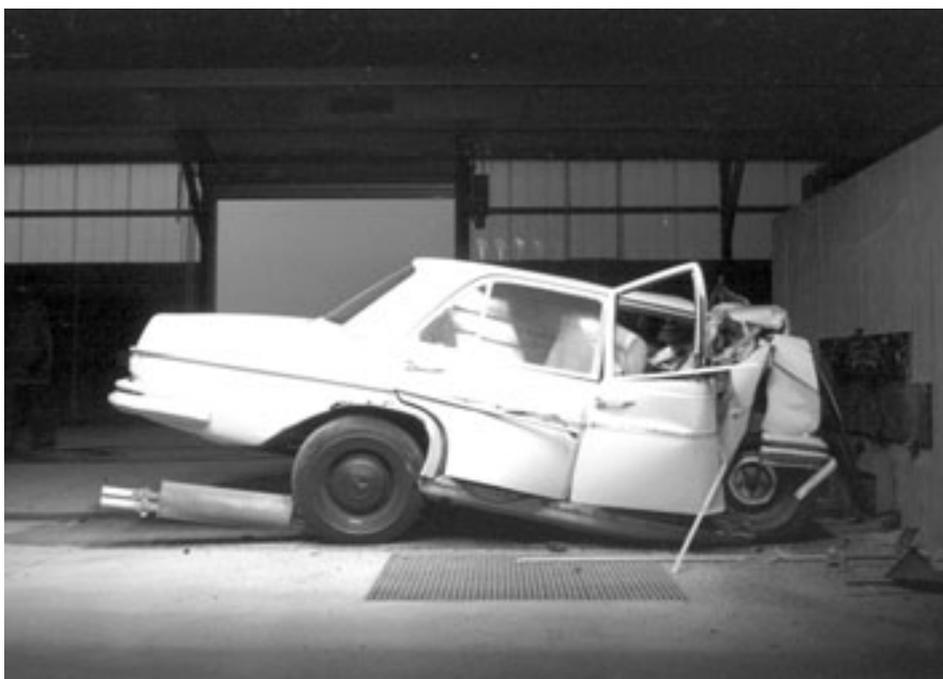


STRASSENVERKEHR SUNFALL ALS
FORSCHUNGSTHEMA

„Unfallforschung“ ein, die überwiegend aus externen Fachleuten bestand. Zu dieser zehnköpfigen Gruppe gehörte auch als ihr jüngstes Mitglied ein damals zweiunddreißigjähriger Oberregierungsrat namens Dr. Karl-Heinz Lenz, der heutige Präsident und Professor der Bundesanstalt.

In ihrem im März 1971 vorgelegten Gutachten trat die Projektgruppe dafür ein, dass eine deutlich interdisziplinär arbeitende Einrichtung geschaffen werden sollte, die funktional zu gliedern und unter eine kollegiale Leitung zu stellen sei. Die Institution sollte neben eigener Forschungstätigkeit die zahlreichen Aktivitäten auf dem Gebiet der Unfallforschung planen und koordinieren. Die Ergebnisse der Forschungen und Untersuchungen sollten zügig aufgearbeitet und ausgewertet werden, um

sources vorhanden waren und somit auf diese Weise am schnellsten praktische Auswirkungen auf die konkrete Verkehrssicherheitsarbeit erzielt werden könnten. Da die Bundesländer besorgt darüber wachten, dass die Bundesanstalt nicht zu viele Kompetenzen bekäme, hätte ein Gesetz, das den Aufgabenbereich der BAST um die Unfallursachenforschung erweiterte, kaum den Bundesrat passieren können. Also wurde die entsprechende Regelung durch einen Erlass des Bundesverkehrsministers getroffen.



ERSTE CRASH-VERSUCHE

Grundlagen für praktische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu schaffen.

Eine knappe Mehrheit in der Projektgruppe trat für ein eigenständiges Institut für Verkehrssicherheit ein. Das Bundesverkehrsministerium entschied jedoch dafür, die Aufgabe der Bundesanstalt für Straßenwesen zu übertragen, weil dort die entsprechenden Forschungs- und Verwaltungsres-

Mit dem seit 1972 von der BAST in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium periodisch veröffentlichten Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit begann die vom Deutschen Bundestag geforderte Förderung und Koordinierung interdisziplinärer und anwendungsorientierter Forschung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Deutschland.

Neue Organisationsstruktur

Mit der Übertragung des neuen Arbeitsbereiches musste auch der Aufbau der Bundesanstalt verändert werden. Nach eingehenden Beratungen wurde 1972 die BAST in zunächst drei Bereiche, die zentralen Dienste und die Verwaltung gegliedert. Im Februar 1982 wurde dann eine Gliederung in vier große Bereiche vorgenommen, die wiederum in Abteilungen, Fachgruppen und Büros unterteilt waren.



BRÜCKENBAU

Neu war auch die Einrichtung einer eigenen Abteilung Brücken- und Ingenieurbau mit drei Fachgruppen. Die

Keimzelle dieser Abteilung war ein Sachgebiet Brückenbau, das wenige Jahre zuvor schon eingerichtet worden war.

Diese Reform der BAST-Organisation stellte einen Kompromiss zwischen den verschiedenen widerstreitenden Interessen dar. Insbesondere war das Verhältnis zwischen den „traditionellen“ Arbeitsbereichen der Bundesanstalt – Straßenbau und Straßenverkehrstechnik – und der neu hinzu gekommenen Unfallforschung nicht ganz spannungsfrei.

In den sechziger und siebziger Jahren ergaben sich aus ingenieurwissenschaftlichen Problemstellungen heraus wichtige Schwerpunkte in einigen Tätigkeitsfeldern.

Seit Ende der sechziger Jahre befasste sich die BAST mit dem immer drängender werdenden Problem des immensen Abriebs auf den Straßen durch die Spikes-Reifen. Die Schwierigkeit bestand in der Differenzierung zwischen spikesbedingtem Abrieb und den aufgrund von Verformungen entstandenen Spurrinnen. Die Untersuchungen der BAST, teilweise auf ihrem Prüfstand vorgenommen, führten dazu, dass Spikes-Reifen 1975 verboten wurden.

Mit dem Ziel der Überprüfung der verschiedenen Bauweisen hochbelasteter Straßen und deren Verbesserung unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten wurde in den Jahren 1968 bis 1988 das bisher umfangreichste BAST-Projekt durchgeführt, die Langzeitbeobachtung von Versuchsstrecken. Im Umfeld dieser Arbeiten ergaben sich zahlreiche weitere Impulse für neue Fragestellungen und Untersuchungen.

Die Erhöhungen der zulässigen Achslasten für Lkw in den Jahren 1986 auf 11 t und 1990 auf 11,5 t führten zu deut-

lichen Erhöhungen der Beanspruchungen der Straßen, die dafür nicht gebaut waren. Als Folge wurden von der BAST hoch standfeste und besonders verformungsresistente Straßenbeläge entwickelt. Dadurch konnte der Entstehung von Spurrinnen entgegen gewirkt werden.

Aufgrund der vielfältigen Erfahrungen im Erd- und Grundbau wurden von der BAST seit Ende der achtziger Jahre Verfahren für das Bauen auf wenig tragfähigem Untergrund erforscht und an konkreten Bauvorhaben erprobt. Heute stehen diese Bauweisen als wirtschaftliche Alternativen der Praxis zur Verfügung.

Schon bei den ersten Versuchen zur Wiederverwertung von Ausbausphal beim Neubau von Straßen im Jahre 1978 wirkte die BAST mit. Durch systematische Untersuchungen an eigenen Versuchsstrecken hat sich die BAST seitdem an der Entwicklung umweltschonender Bauverfahren maßgeblich beteiligt.

Seit Anfang der siebziger Jahre wurde von der BAST ein System zur Qualitätssicherung von Straßenbaustoffen, eingebauten Schichten und Markierungsstoffen entwickelt. Die zunächst nationalen Güteanforderungen werden Zug um Zug in europäische Normen überführt. Seit 1999 überprüft die BAST als europäisch akkreditierte Prüf- und Zertifizierungsstelle für Gegenstände der Straßenausstattung die Erfüllung dieser Anforderungen.

Im Jahre 1986 wurde unter Leitung der BAST eine Projektgruppe mit dem Ziel eingerichtet, lärmreduzierende offenporige Asphaltdeckschichten zu erforschen und zu erproben. Hierbei wurden erstmals die herkömmlichen Aspekte der Bautechnik und Verkehrstechnik ein-

schließlich des Lärmschutzes und der Umweltschonung gemeinsam behandelt.



SICHERHEIT IN AUTO-
BAHNBAUSTELLEN

Der Ausbau von Straßen unter fließendem Verkehr stellt nicht nur ein Problem für die Bautechnik, sondern vor allem auch für die Straßenverkehrstechnik dar. Die BAST hat mit Richtlinien die Grundlage geschaffen, den Verkehr während der Bautätigkeit reibungslos und sicher durch die Baustelle zu führen und ein Höchstmaß an Sicherheit für die dort Arbeitenden zu schaffen.

Als Beispiel für nicht nur abteilungs-, sondern auch für institutsübergreifende Zusammenarbeit sind die langjährigen Bemühungen der BAST um die Verbesserung der innerörtlichen Verkehrssicherheit durch eine flächenhafte Verkehrsberuhigung und die Errichtung von Tempo 30-Zonen in Gemeinden zu nennen. Die Grundlagen dafür wurden gemeinsam mit Forschungseinrichtungen im Geschäftsbereich der damaligen Bundesministerien für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau sowie Umwelt und Naturschutz erarbeitet.



SCHWERPUNKT:
TEMPO 30-ZONEN
UND FLÄCHENHAFT
VERKEHRSBERUHIGUNG

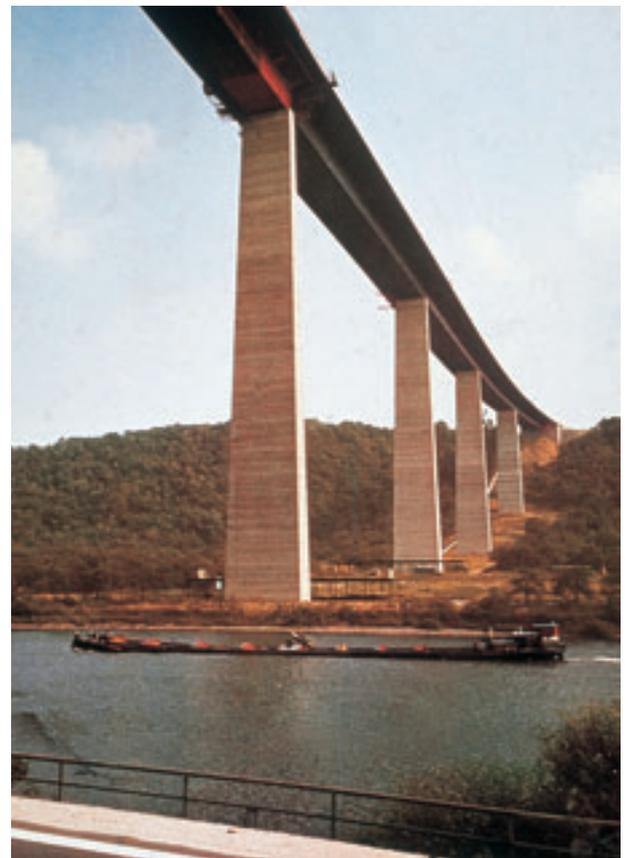
Bei der Planung der Bundesfernstraßen wurde zunehmend die schon in der Vorkriegszeit entwickelte geschwungene räumliche Trassenführung verwirklicht, die nur noch kurze gerade Streckenabschnitte enthält. Die Brücken bildeten dabei keine Zwangspunkte mehr, sondern ihre Konstruktion musste sich der Streckenplanung unterordnen. Dies führte teilweise zu vergleichsweise langen Talbrücken mit hohen Pfeilern und erheblichen Krümmungen im Grundriss sowie zu vielen schiefwinkligen Brücken bei Kreuzungsbauwerken.

Das Verhalten solcher Bauwerke war nicht hinreichend bekannt und musste als Grundlage für die Berechnung und Bemessung sowie zum Bau von Brücken und zur Formulierung vertraglicher Anforderungen erst erarbeitet werden. Dazu waren Verformungsmessungen an den Bauwerken durchzuführen und die Ergebnisse im Hinblick auf die einwirkenden Faktoren zu untersuchen.

Schon Ende der sechziger Jahre führte die BASt an den Tank- und Rastanlagen bundesweit erste Verkehrsuntersuchungen durch, die Anfang der siebziger Jahre in die erste Richtlinie für die Planung und den Bau derartiger Anlagen mündeten. Diese Richtlinie ist heute noch in Kraft.

Erstmals bundesweit bekannt und vielen Menschen ein Begriff wurde die BASt in den siebziger Jahren mit den Großversuchen zu „Tempo 100“ auf Landstraßen und „Tempo 130“ auf Autobahnen. Diese Themen bargen großen verkehrspolitischen Zündstoff, sie waren in der Fachwelt und in der Tagespresse sehr umstritten, manche Auseinandersetzungen nahmen den Charakter von Glaubenskriegen an. Was dagegen fehlte, waren objektive Fakten. Die BASt führte zu

TALBRÜCKE MIT HOHEN PFEILERN



diesen Themen zwei umfangreiche, interdisziplinär angelegte Forschungsvorhaben durch, die damals sehr viel Aufmerksamkeit erregten. Beteiligt waren daran zahlreiche Forschungsinstitute und Ingenieurbüros. Die Ergebnisse schufen die Grundlagen für gesetzliche Regelungen der Geschwindigkeiten auf Bundesstraßen und Autobahnen. Geradezu modellhaft hatte die BAST mit diesen Aktivitäten unter den kritischen Augen einer breiten Öffentlichkeit ihren Wert und ihre Funktion dargestellt: Eine Institution, die sachgerechte Entscheidungen dadurch erleichtert oder ermöglicht, dass sie wissenschaftliche Fakten und Zusammenhänge bereitstellt und ein kompetenter und objektiver Berater von Politik, Gesellschaft und Wirtschaft ist.

ZEICHEN 136 KINDER (ALT)



tik, Gesellschaft und Wirtschaft ist.

Anfang der achtziger Jahre überarbeitete die BAST die deutschen Verkehrszeichen. In mehrjährigen Erkennbarkeitsstudien wurde die noch aus der Vorkriegszeit stammende Schrift, vor allem auf den wegweisenden Schildern, modernisiert und internationalen Normen angepasst. Das galt auch für die Sinnbilder und Piktogramme, die sich nun in abstrahierter Form an den Ver-

kehrsteilnehmer wenden. Das Verschwinden von vertrauten Symbolen, wie etwa die Dampflokomotive, musste dabei in

ZEICHEN 136 KINDER (NEU)



Kauf genommen werden.

Wichtiger Arbeitszweig waren auch Anfahrversuche an Gegenstände in der Straßenausstattung mit dem Ziel der Verbesserung der passiven Sicherheit. Auch die Verbesserung der Sichtbarkeit dieser Gegenstände und die Erarbeitung von Kriterien für die Sicherung der Qualität dieser Objekte war frühzeitig ein Schwerpunkt auf diesem Gebiet. Bereits Mitte der siebziger Jahre erstellte die BAST zusammen mit der Forschungsgesellschaft eine erste Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen.

Auch legte die BAST in mehreren Forschungsarbeiten die Grundlagen dafür, auffällig gewordene Kraftfahrer durch gezielte Nachschulung zu befähigen, sicher – für sich und andere – am Straßenverkehr teilzunehmen. Nach mehreren Modellversuchen wurden Maßnahmen für verschiedene Zielgruppen mit entsprechenden Inhalten und Organisationsformen erprobt und eingeführt. Damit übernahm die Bundesrepublik Deutschland eine Vorreiterrolle in Europa. Mittlerweile sind diesem erfolgreichen Ansatz zahl-

FORSCHUNG ZUM
RETTUNGSDIENST

reiche Nachbarländer gefolgt.

Hervorzuheben sind auch die vielfältigen Forschungen zum Rettungswesen, die von der BAST in den siebziger und



achtziger Jahren angestoßen und begleitet wurden. Der Aufbau des deutschen Rettungswesens und seine Optimierung zu einem der leistungsfähigsten Systeme auf der Welt ist eng mit diesen Aktivitäten verknüpft. Dafür erhielt die BAST 1994 den Preis des Kuratoriums zur Förderung der Präklinischen Notfallmedizin.

Seit den frühen siebziger Jahren befasst sich die BAST in vielfältiger Weise mit dem Einfluss von Drogen, Medikamenten und Alkohol im Straßenverkehr und hat dadurch Grundlagen für die einschlägigen Maßnahmen des Gesetzgebers und der Rechtsprechung geschaffen. In den letzten Jahren wurde ein sehr erfolgreiches Drogenerkennungsprogramm entwickelt, wodurch die polizeiliche Verkehrsüberwachung auf diesem

STRASSEN AUSSTATTUNG
IM TEST



Ein neuer Präsident

Die Umorganisation der BAST fiel im Wesentlichen in die Amtszeit des seit 1971 amtierenden Präsidenten und Professors Dr. Heinrich Praxenthaler. Als langjähriger Mitarbeiter des Bundesverkehrsministeriums wurde er 1971 an die Spitze der Bundesanstalt für Straßenwesen berufen, die er zwanzig Jahre lang leitete, bevor er 1991 in den Ruhestand trat. Kein anderer Präsident in der bisherigen Geschichte dieser Einrichtung war damit länger im Amt als er.

Die BAST erweiterte ständig ihr Arbeitsgebiet, neue Anforderungen ka-

humanwissenschaftlichen Disziplinen, die für die Bearbeitung neu hinzugekommener Aufgabengebiete wichtig waren: Psychologen, Mediziner, Erziehungswissenschaftler, Soziologen, Ökonomen und Ingenieure für Fahrzeugtechnik.



VERKEHRSERZIEHUNG IM VORSCHULALTER



DUMMYFAMILIE

men hinzu. Zu nennen sind insbesondere die Beschäftigung mit der gesamten Unfallforschung sowie mit dem Brückenbau und die zahlreichen neuen Aktivitäten im Bereich der internationalen Zusammenarbeit. Die Mitarbeiter der BAST kamen inzwischen auch aus

Schon früh wurden bei der BAST Aufprallversuche mit den so genannten „Dummies“ in einer Anlage auf angemietetem Gelände unternommen. Ursprünglich sollte es sich hierbei um ein zeitlich begrenztes Projekt handeln; die Konzeption der Anlage erwies sich aber als so flexibel, dass sie ständig neuen Anforderungen und Fragestellungen gerecht werden konnte. Mit diesen Crash-Versuchen hat die BAST die europäischen Normen zur Beurteilung der Fahrzeugsicherheit wesentlich mitgestaltet.

Im Jahre 1978 wird vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat das Programm „Kind und Verkehr“ gestartet. Ein Jahr später wird das Mitführen von Erste Hilfe-Material in Fahrzeugen zur Pflicht. Im Jahre 1980 tritt eine Novellierung der StVO in Kraft, wobei die wichtigste neue Regelung die besondere Sorgfaltspflicht von Fahrzeuglenkern gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen ist. Die ersten Erfolge zeigen sich: Die Zahl der Getöteten, insbesondere bei Kindern, beginnt langsam zu sinken.

Der Umzug nach Bensberg

Das in den fünfziger Jahren errichtete Gebäude der BAST in Köln-Raderthal war inzwischen für die neuen Aufgaben und Anforderungen an die Bundesanstalt zu klein geworden. Auch die Anmietung des Bürohochhauses an der Ecke Brühler Straße/Bonner Straße im Süden von Köln und weiterer Bürogebäude konnte die räumlichen Probleme nicht lösen. Erforderlich war ein neues Gelände, auf dem eine moderne Infrastruktur mit Büro- und Laborgebäuden sowie Versuchsanlagen errichtet werden konnte. Schon Präsident Heller hatte deshalb mit der Suche nach einem neuen Grundstück begonnen, die sein Nachfolger Dr. Praxenthaler beendete.

Ursprünglich war geplant, die BAST nach Kerpen im Westen von Köln zu verlegen; diese Idee ließ sich aber nicht realisieren. Auch einem Umzug nach Porz im Süden von Köln stand der dortige Flächennutzungsplan entgegen, der eine Anlage wie die der BAST nicht zuließ. Dr. Praxenthaler war der Meinung, die BAST solle – nicht zuletzt auch wegen der Nähe zum Bundesverkehrsministerium – im Kölner Raum bleiben. Die damals noch selbstständige Stadt Bensberg, die östliche Nachbargemeinde von Köln, zeigte Interesse und konnte mit ihrem Grundstücksangebot schließlich auch überzeugen.

In Bensberg wehrte sich allerdings eine Bürgerinitiative gegen die mit dem Neubau des BAST verbundene Abholzung eines Waldstückes. Der Neubau wurde 1979 unter Auflagen des Naturschutzes

begonnen, und im September 1983 wurden die fertigen Gebäude ihrer Bestimmung übergeben. Die Einbindung des flachen und feingliedrigen Gebäudekomplexes in eine gestaltete, parkähnliche Landschaft, die zudem von der Bevölkerung genutzt werden kann, versöhnte schließlich die Kritiker mit dem Bau.

Das neue Gebäude

Es war ein bundesweiter Architekturwettbewerb durchgeführt worden. Der mit dem 1. Preis ausgezeichnete Entwurf des Hannoveraner Architekten Springer stellte nach den Worten Dr. Praxenthalers „eine überzeugende, aufgabengerechte und infolge der feinmaßstäblichen Struktur auch vorbildlich die Belange der Landschaft wahrende Lösung dar.“

EINGANGSBEREICH



Die gesamte Grundstücksfläche beträgt 200.000 m², davon wurden 28.900 m² überbaut. Die gesamte Nutzfläche der neuen BAST beträgt 39.500 m², davon entfallen ca. 9.000 m² auf Büros, 12.000 m² auf Labors und Hallen.

Die Baukosten betragen im Fertigstellungsjahr 1983 insgesamt 136 Millionen DM. Mit dem Bezug dieses neuen und großzügig bemessenen Gebäudes waren die Raumprobleme, welche die Arbeit

alltag gehörte, war auch vorbei.

Beachtung finden die BAST-Gebäude in Bensberg nicht zuletzt wegen der hier gezeigten „Kunst am Bau“. Diese konnte noch vor Fertigstellung des Gebäudes

BENSBERG: DAS NEUE GEBÄUDE



INNENHÖFE MIT GRÜNLANDEN



ANSICHT VON SÜDEN

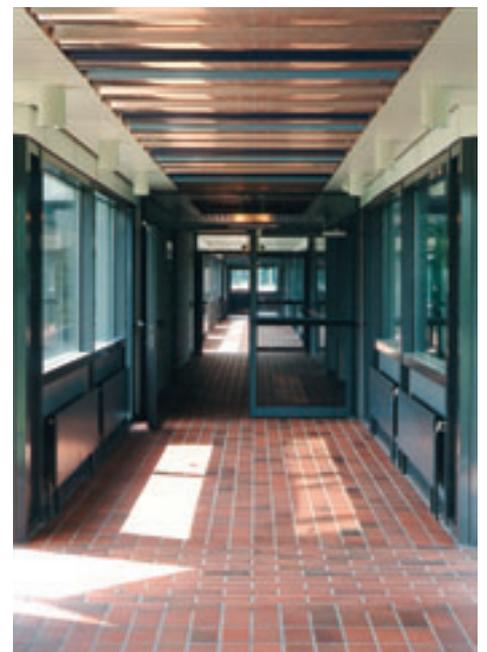
der BAST fast dreißig Jahre lang begleitet und beeinflusst hatten, endgültig vorbei. Alle Mitarbeiter fanden jetzt in einem Haus Platz; die Zeit der Provisorien und die Zeit der Verteilung der Institution auf mehrere Gebäude in verschiedenen Stadtteilen von Köln war zu Ende. Sogar eine eigene Kantine und eine Cafeteria gab es jetzt und die Zeit, in der das morgendliche Suchen nach einem Parkplatz in Köln für viele Mitarbeiter zum Arbeits-

festgelegt und als visuelle Bereicherung der Architektur integriert werden.

Hieraus ergab sich eine gelungene Wechselwirkung zwischen Architektur und „Kunst am Bau“: So vermitteln einerseits die von Goepfert und Hölzinger entwickelten „Kinetischen Leitbahnen“ eine künstlerische, optische Orientierungshilfe durch das Gebäude; andererseits über-

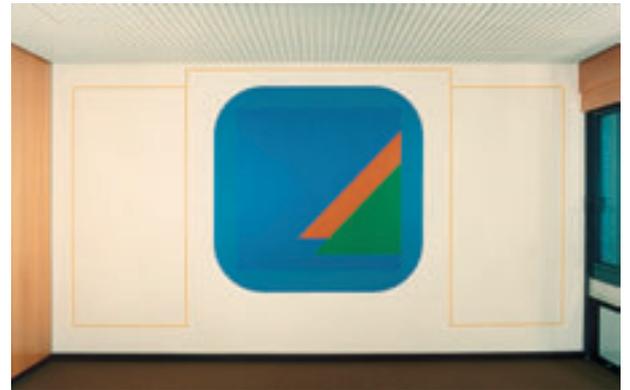
nahm der Architekt zur Kennzeichnung der Bürozeilen das von der Künstlergemeinschaft entwickelte Farbschema ihrer Plastik. Der Bilderzyklus „Bensberger Farbtrilogie“ von Ernst J. K. Strahl in der Zeile D orientiert sich an der vertikalen, verglasten Treppenhaus-Architektur. Die Kunstwerke

RAUMDECKEN
ALS KUNSTOBJEKT:
KINETISCHE LEITBAHN



stehen zur Architektur des Gebäudes zum einen in einer wohl abgestimmten Einbindung, zum anderen in einer spannungsvollen Polarität, die vor allem das Thema Technik und Natur aufgreift.

Beachtung findet bei Spaziergängern auch die von Franz R. Knubel entwickelte Steinkreisanlage. Ursprünglich hatte der Künstler eine weit größere Konstruktion entwickelt, die sich jedoch nicht realisie-



KUNST IN EINEM BESPRECHUNGSRAUM



STEINKREISANLAGE

und Nachtgleiche (jetzt mittels einer Skulptur) anzeigt. Problematisch war damals die exakt vertikale Aufstellung des hohen Obeliskens auf dem weichen Untergrund des sumpfigen Geländes.

Der optische Bezug zwischen der kühlen Architektur der BAST-Gebäude und der archaisch wirkenden Knubelschen Plastik ist wegen der inzwischen angepflanzten dichten Hecke nicht mehr klar erkennbar; die Steinkreisanlage kann gleichwohl als künstlerisches Bindeglied zwischen Forschung und Technik auf der einen und astronomischen und naturhaften Vorgängen auf der anderen Seite gesehen werden.

ren ließ. Die nunmehr gefundene Lösung wurde auf einem baumlosen Platz westlich des Hauptgebäudes errichtet: Sie besteht aus acht kleinen Steinen um einen Obeliskens von etwa 3 m Höhe, dessen Schatten auf der im Boden eingelassenen Skala sowohl die Sommer- und Wintersonnenwende als auch die Tag-

GROSSER VORTRAGSSAAL (FRITZ-HELLER-SAAL)



DIE NEUE BAST
VON OBEN

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sahen den Umzug nach Bensberg mit gemischten Gefühlen. Die neuen Räume eröffneten auf der einen Seite mehr Platz und Möglichkeiten, auf der anderen

Seite war für viele eine längere Fahrstrecke zwischen Heim und Arbeitsplatz gegeben, zumal das neue Gelände mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht gut erreicht werden kann.

Im Jahre 1982 legt die „Höcherl-Kommission“, bei der die BAST das Sekretariat führt, Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vor. 1984 folgt das zweite Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung. Im selben Jahr wird ein Verwarnungsgeld für das Nichtanlegen von Gurten eingeführt. 1986 kommt der „Führerschein auf Probe“, zwei Jahre später wird die StVO wieder in wichtigen Punkten verändert: Ablendlicht für Motorräder auch tagsüber, Überholverbot an Zebrastreifen, Kindersicherung im Auto.

Ausgehend von einer Anregung der EG-Kommission im Jahre 1972 entwi-

ckelte die BAST in den siebziger und achtziger Jahren die Grundlagen für die gesetzliche Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe sowie des Stufenführerscheins für Motorradfahrer. Beide Maßnahmen erwiesen sich als wichtige Beiträge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Sie wurden in verschiedenen europäischen Ländern aufgegriffen und ebenfalls umgesetzt. Die BAST führte in dieser Zeit umfangreiche Untersuchungen zur Wirkung und zur Akzeptanz von Sicherheitsgurten durch, deren Erkenntnisse die Gesetzgebung und die Rechtsprechung auf diesem Gebiet maßgeblich beeinflussten.

Ausgehend von einer Anregung der EG-Kommission im Jahre 1972 entwickelte die BAST in den siebziger und achtziger Jahren die Grundlagen für die gesetzliche Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe sowie des Stufenführerscheins für Motorradfahrer. Beide Maßnahmen erwiesen sich als wichtige Beiträge zur Erhöhung der Verkehrs-



HALLENBEREICH

icherheit. Sie wurden in verschiedenen europäischen Ländern aufgegriffen und ebenfalls umgesetzt. Die BAST führte in dieser Zeit umfangreiche Untersuchungen zur Wirkung und zur Akzeptanz von Sicherheitsgurten durch, deren Erkenntnisse die Gesetzgebung und die Rechtsprechung auf diesem Gebiet maßgeblich beeinflussten.

Die nächste Organisationsreform 1985/1989

Die 1972 beschlossene Organisationsstruktur der BAST erwies sich Mitte der achtziger Jahre erneut als verbesserungsbedürftig. So war man etwa bestrebt, die durch die Bildung des Bereiches Unfallforschung entstandene Ungleichstellung der Bereiche innerhalb der Bundesanstalt zu beseitigen. Kritisiert wurde auch die „kleinteilige Gliederung“ der BAST mit vielen leitenden Kräften. Außerdem hatte sich die funktionale Einteilung des Bereiches Unfallforschung als problematisch erwiesen, weil sich die ursprünglich geplante Arbeitsweise auf Grund der geringer ausgefallenen Personalausstattung nicht zur vollen Effizienz entwickeln ließ. Eine grundsätzlich fachbezogene Gliederung – vor allem die Zuordnung der sich auf die Straße beziehenden Sicherheitsprobleme zum Bereich Straßenverkehrstechnik – wurde daher ins Auge gefasst.

Der Bundesminister für Verkehr sah nicht die Möglichkeit, die entstandenen Probleme durch einzelne Eingriffe zu lösen und setzte Ende 1985 eine umfassende Organisationsuntersuchung in Gang. Nach rund drei Jahren wurde im September 1988 der Abschlussbericht übergeben. Darin wurde die Abschaffung der Bereiche und die Einteilung in sechs Abteilungen und 34 Referate vorgeschlagen. Die Leitung der Bundesanstalt trug hiergegen zahlreiche Bedenken vor.

Der Untersuchungsbericht wurde daraufhin auch im Beirat der BAST intensiv erörtert. Das Gremium erarbeitete einen Alternativvorschlag, der im Dezember 1988 dem Bundesverkehrsministerium vorgelegt wurde. Schwerpunkte waren dabei eine stärkere Gewichtung der Straßenverkehrstechnik und der Unfallforschung sowie die Beibehaltung der vierstufigen Gliederung (Leitung - Bereiche - Abteilungen - Referate); außerdem einige Umverlagerungen fachlicher Zuständigkeiten. Der Vorschlag des Beirates wies insgesamt sieben Organisationseinheiten mehr auf als der Vorschlag im Abschlussbericht der Organisationsuntersuchung.

Auf dieser Grundlage wurden weitere Diskussionen geführt, bevor am 27. April 1989 der Bundesminister für Verkehr mit einem Erlass die neue Organisationsstruktur der Bundesanstalt für Straßenwesen festlegte. Von besonderer Bedeutung hierbei waren die fachübergreifende Forschungsplanung und -koordination, die alle Aufgaben integrierende Öffentlichkeitsarbeit sowie die Koordinierung der Unfallforschung mit den sicherheitsrelevanten Problemen der Verkehrstechnik. Das in der Unfallforschung praktizierte Modell der Planung und Abwicklung von Forschungsprojekten wurde nunmehr als eine bereichsübergreifende Organisationsform für die wissenschaftliche Arbeit eingeführt.

Für den Brückenbau ergab sich in diesem Zeitraum als neuer Schwerpunkt die Erarbeitung von Regelungen für die Instandsetzung von Brücken. Zu dieser Zeit wurde nämlich erkennbar, dass die in den sechziger und siebziger Jahren gebauten Brücken nicht ausreichend dauerhaft waren. Es traten vor allem Korrosionsschäden auf.

Die Aufgabe war, zunächst Grundlagen zu ermitteln. Dazu gehörten Untersuchungen über das Auftreten von Rissen in Spannbetonbrücken und die Formulierung von Kriterien zur Beurteilung der Korrosion von Bewehrungen. Letztere nahmen Schaden durch die Einwirkung von Tausalzen und durch Carbonatisierung. Bundesweit wurden alle Schäd-



KORROSIONSSCHUTZ
AN BRÜCKEN

den an Brückenlagern erfasst, um ein Schadensbild zu erhalten und um weiteren Schäden vorbeugen zu können. Weiterhin wurde die korrosive Belastung von Stahlbrücken untersucht.

Aufgrund der dadurch gewonnenen Erkenntnisse wurden Regelwerke für die Planung, Ausschreibung und Durchführung von Instandsetzungsmaßnahmen und zum Schutz gegen das Eindringen von Tausalz aufgestellt. Regelwerke wurden auch für die verschiedenen Arten von Belägen auf Brücken erarbeitet. Ende der achtziger Jahre wurden diese Regelwerke dann veröffentlicht. Es waren die weltweit ersten ihrer Art zu diesen Themen.

GEGENWART UND AUSBLICK

Seit 1990

Neue Aufgaben für die Verkehrspolitik nach der Vereinigung

Die deutsche Vereinigung zwang dazu, die bisherige Netzplanung der Bundesfernstraßen – wie überhaupt die Planung der gesamten Verkehrsinfrastruktur – in weiten Teilen zu modifizieren. Mit der Auflösung des „Eisernen Vorhangs“ war Deutschland ein Transitland geworden. Die neue Bedarfspla-



ALLEEN UND
VERKEHRSSICHERHEIT

nung bezog sich mit ihren Konzeptionen überwiegend auf die Bildung großräumiger Netze. Dies war naheliegend und zweckmäßig, da der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen in den östlichen Bundes-

ländern und den angrenzenden Ländern des früheren Ostblocks jahrzehntelang vernachlässigt worden war. Die Hauptaufgabe bestand darin, die Fernverkehrsverbindungen zwischen West und Ost für alle wichtigen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße) zu erneuern, zu vervollständigen und aufeinander abzustimmen. Die hierfür notwendigen Investitionen wurden und werden vor allem im Rahmen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE)“ geplant und vorgenommen.

Die Verkehrssicherheit auf den Straßen der alten Bundesrepublik hatte sich seit Beginn der siebziger Jahre kontinuierlich erhöht. Ganz anders verlief die Entwicklung in den neuen Ländern seit 1989: Der Wegfall der Mauer und die einheitliche Währung setzten einen plötzlichen Motorisierungsschub in Gang. Der Motorisierungsgrad der DDR hatte bis 1989 unter demjenigen von Irland oder Portugal gelegen, nahm dann innerhalb eines Jahres um 24 % zu und 1990 um weitere 17 %. In keinem Land hatte es zuvor jemals einen solch sprunghaften Anstieg der Fahrzeugzulassungen gegeben. Weder das Straßennetz noch die Infrastruktur des Straßenwesens waren der entstandenen Situation gewachsen, die durch eine erhebliche Zunahme auch der Fahrleistungen gekennzeichnet war. Die Zahl der Unfälle mit Personenschäden und der dabei Getöteten stieg sprunghaft an. Im Jahre 1991 wurden in den neuen Bundesländern rund 64.000 Unfälle mit Personenschäden registriert; dabei wurden 3.760 Personen getötet. Noch 1993 starben im Straßenverkehr der neuen Länder doppelt so viele Menschen je 100.000 Einwohner wie im alten Bundesgebiet.

Art und Häufigkeit der Unfälle im Straßenverkehr haben sich in den alten und neuen Bundesländern seit der Wiedervereinigung durchaus ähnlich entwickelt. Aber auch nach zehn Jahren liegen in den neuen Bundesländern einige der Unfallrisiken noch deutlich über denen in den alten Bundesländern. Die Verkehrssicherheitsarbeit darf bei mehr als 20 Verkehrstoten pro Tag im gesamten Bundesgebiet in ihren Anstrengungen keinesfalls nachlassen und muss weiterhin hohe Priorität behalten. Dieser Herausforderung begegnete das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit der Veröffentlichung des neuen Verkehrssicherheitsprogrammes im Februar 2001. Grundlagen dafür wurden von einer Projektgruppe der BAST erarbeitet.

Viele der Straßen und Brücken in den neuen Bundesländern waren zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung Deutschlands in desolatem Zustand. Aus diesem Grunde wurden Programme zur sofortigen Instandsetzung aufgestellt. Weitere Sonderprogramme ermöglichten die kurzfristige Nachrüstung der Autobahnen in den neuen Bundesländern mit Notrufsäulen, Schutzplanken und Standspuren. Seitens der BAST wurden vielfältige Hilfestellungen zur Durchführung dieser Vorhaben gegeben. Ein wichtiger Beitrag dazu war die Einrichtung einer Außenstelle in Berlin mit Sitz in der Krausenstraße, die auf den Sachgebieten der Unfallverhütung, der Verkehrstechnik, des Straßenbaus und des Brückenbaus tätig wurde. Die Außenstelle beschäftigte 59 Mitarbeiter, die aus den einschlägigen Institutionen der ehemaligen DDR, dem Zentralen Forschungsinstitut des Verkehrswesens

(ZFIV) und dem VEB Entwurfs- und Ingenieurbüro des Straßenwesens (VEB EIBS), übernommen wurden.

Die sich aus diesen Rahmenbedingungen ergebenden Anforderungen an die Bundesanstalt für Straßenwesen fasste der damalige Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann 1996 in einer



INSTANDSETZUNG
ALTER BRÜCKEN

Rede wie folgt zusammen: „Der umweltverträgliche und sichere Ausbau der Straßen in West- und Ostdeutschland, das Beseitigen von Engpässen auf unseren Autobahnen und Bundesstraßen sowie der Neubau wichtiger Entlastungsstrecken bleiben zentrale Punkte unserer Strategie ...

- Kostengünstige und funktionsgerechte Straßen- und Brückenbaukonstruktionen,
 - eine systematische und effiziente Straßen- und Brückenerhaltung,
 - die Reduzierung der Unfallzahlen sowie der Unfallfolgen,
 - eine effiziente Nutzung des Straßennetzes, die Erhaltung der Verkehrsqualität und
 - die Vermeidung bzw. Minderung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen
- heißten die Stichworte und Zielsetzungen, für die wir auch künftig die Bundesanstalt für Straßenwesen brauchen.“

Präsidentenwechsel 1991

Am 31. Mai 1991 verabschiedete der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Dr. Wilhelm Knittel, in einer Feierstunde den Präsidenten und Professor der Bundesanstalt für Straßenwesen, Prof. Dr. Heinrich Praxenthaler, in den Ruhestand und überreichte ihm im Auftrag des Bundespräsidenten das Verdienstkreuz Erster Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland.

Zugleich führte der Staatssekretär den neuen Präsidenten und Professor, Prof. Dr. Klaus Weinspach, in sein Amt ein. Dieser war wie sein Vorgänger aus dem Bundesverkehrsministerium gekommen, wo er seit September 1983 das Referat Straßenverkehrstechnik geleitet hatte. Die Aufgabe des neuen Präsidenten umriss der Staatssekretär in seiner Einführungsrede mit dem Satz: „Der Bundesverkehrsminister wünscht, dass die BAST nach der nun vollzogenen Neuorganisation ihre Arbeiten und Forschungen intensiv an den Belangen der vom Bundesverkehrsminister zu verantwortenden Verkehrspolitik der Bundesrepublik ausrichtet.“

In seiner Dankesrede wies der neue Präsident auf die notwendige politische Neutralität seines Hauses hin: „Die Politisierung der Wissenschaft und die Verwissenschaftlichung der Politik hat – das ist zu beklagen – in vielen Bereichen die Grenzen der Verantwortlichkeiten verwischt. Ich bin der Auffassung, wir, die Bundesanstalt für Straßenwesen, müssen wissenschaftlich anspruchsvoll, aber politisch neutral arbeiten. Das Er-

gebnis wissenschaftlicher Arbeit muss von der Art sein, dass die wissenschaftlich zwingenden Teile des Ergebnisses von denen getrennt sind, die der politischen Bewertung und Entscheidung zugänglich sind und ihr vorbehalten bleiben müssen.“

In der Amtszeit von Prof. Dr. Weinspach wurden auf seine Initiative hin verschiedene wichtige Ansätze für die zukünftige Arbeit der Bundesanstalt entwickelt, erprobt und mit Erfolg bis in die Gegenwart umgesetzt. So wurden organisatorische Maßnahmen eingeleitet, um eine verbesserte und vor allem transparente Aufgabensteuerung aufzubauen. Eng damit verbunden war die Verstärkung des Arbeitens in Projektform, was mehr bedeutet als eine vordergründige organisatorische Änderung des Arbeitsablaufes in vielen Aufgabengebieten. Verlangt war insbesondere eine Änderung in der Mentalität vieler Mitarbeiter, eine Änderung in der Wahrnehmung und Einschätzung der eigenen Arbeit und ihres Stellenwerts als funktionale Dienstleistung. In diese Zeit fallen die ersten Schritte für den Aufbau eines modernen und effizienten Aufgabencontrollings.

Am 6. März 1996 wurde der Präsident und Professor Prof. Dr. Weinspach vom Bundesminister für Verkehr in einer Feierstunde in den Ruhestand verabschiedet. Die wissenschaftlichen Ergebnisse seiner fünfjährigen Amtszeit fasste Bundesminister Wissmann in seiner Rede stichwortartig zusammen:

„Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat gewissermaßen als ‚großes Team‘ durch fachwissenschaftliche Beratung stets wirkungsvolle Hilfe bei der Lösung der verkehrspolitischen Aufgaben

geleistet. Dazu zählen beispielsweise:

- wichtige Untersuchungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- die spektakuläre und in Europa besonders wichtige Mitwirkung bei Crash-Versuchen,
- die Beurteilung der Unfallhäufigkeiten und Unfallursachen u. a. durch Datensammlungen und deren gezieltes Auswerten,
- Untersuchungen zur Auswirkung der Tempo 30-Zonen,
- Grundlagen für die Nachschulung auffälliger Kraftfahrer,
- Erhaltungsstrategien für Straßen,
- die Entwicklung lärmarmen Straßenecken sowie schließlich
- zahlreiche Umweltschutzmaßnahmen, z. B. Einbau von Recyclingmaterial und Dauermessungen von Umweltbelastungen.“

Der amtierende Präsident und Professor wird berufen

Der amtierende Präsident und Professor der BAST, Dr.-Ing. Karl-Heinz Lenz, arbeitet seit 1966 in dieser Institution, seit 1994 war er Stellvertreter des Leiters, seit 1996 steht er an ihrer Spitze.

1996 war Dr. Lenz die erste „interne Lösung“ bei der Auswahl eines neuen BAST-Präsidenten. Seine Vorgänger waren alle von außerhalb, aus dem Bundesverkehrsministerium gekommen. Er war der erste, der aus den Reihen der

Mitarbeiter der BAST ausgewählt wurde.

Der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, betonte diesen Aspekt bei der Amtsübergabe, indem er sich wie folgt an den neuen Leiter der BAST wandte:



„Sie haben bereits in Ihrer fast 30-jährigen Tätigkeit in der BAST Erfahrungen sammeln können, die Ihnen jetzt sehr hilfreich sein werden. Und Sie haben Ihre Fähigkeit zu wissenschaftlicher ziel- und ergebnisorientierter Arbeit immer wieder erfolgreich unter Beweis gestellt. (...) Auf Ihrem speziellen Fachgebiet, der Verkehrssicherheit, Verkehrstechnik und Unfallforschung, haben Sie seit Jahren in zahlreichen nationalen und internationalen Gremien mitgewirkt. (...) Mithin können wir zufrieden feststellen, dass Sie die Aufgaben und Besonderheiten des inneren Zusammenspiels aller Struktureinheiten der BAST kennen und bestens auf Ihre neue verantwortungsvolle Tätigkeit an der Spitze der Bundesanstalt vorbereitet sind.“

DREI PRÄSIDENTEN:
DR. PRAXENTHALER,
DR. LENZ,
DR. WEINSPACH
(VON LINKS)

Organisatorische Anpassungen und Neustrukturierung

Bei der ständig sich weiter entwickelnden Technik ist für die Bundesanstalt für Straßenwesen der internationale Erfahrungs- und Erkenntnisaustausch eine selbstverständliche Notwendigkeit. Neben der Mitwirkung in internationalen Gremien (etwa dem Steering Committee on Road and Traffic Research der OECD) fand der Austausch von Beginn an auch in Form von gegenseitigen Besuchen und Gastwissenschaftleraufenthalten statt. Schon früh ergab sich eine Zusammenarbeit auch mit Staaten im damaligen Ostblock, vor allem Ungarn

ERHALTUNG DES
STRASSENNETZES



und Polen, die aus der gemeinsamen Tätigkeit in internationalen Gremien herrührte. In diesem Zusammenhang ist auch auf die anderen vielfältigen Kooperationen hinzuweisen, etwa auf COST-Projekte (European Cooperation in Science and Technology), auf IRTAD (International Road Traffic and Accident

Database), FEHRL (Forum of European National Highway Research Laboratories), EEVC (European Enhanced Vehicle-Safety Committee) und FERSI (Forum of European Road Safety Research Institutes) oder auf die IRRD heute ITRD (International Transport Research Documentation) und die zahlreichen bilateralen Projekte.

Zu Institutionen der DDR gab es vor 1989 kaum Kontakt. Die im Jahre 1990 gegründete BAST-Außenstelle in Berlin bestand weitgehend aus Mitarbeitern der ehemaligen DDR-Einrichtungen der Verkehrsforschung. Die Vereinigung Deutschlands ließ wegen der Aufgaben, welche der qualitative und quantitative Ausbau des ostdeutschen Straßennetzes stellte, die Bedeutung des straßenbautechnischen Bereiches wieder wachsen.

Im modernen Straßenbau nimmt, insbesondere aus Gründen des Lärmschutzes, die Anzahl der Tunnel überproportional zu. Um den dabei auftretenden Fragestellungen gerecht zu werden, wurde Mitte der neunziger Jahre ein Referat der Abteilung Brücken- und Ingenieurbau schwerpunktmäßig auf Probleme des Tunnelbaus ausgerichtet. In diesem Referat wird seitdem sowohl die Technik des Tunnelbaus als auch der Betrieb von Tunneln koordiniert.

Das organisatorische Gerüst der BAST blieb zunächst – bis auf einige notwendige Anpassungen – in seinen wesentlichen Bestandteilen bis in die neunziger Jahre hinein bestehen. Mit Ablauf des Jahres 1997 wurde die Außenstelle der BAST in Berlin aufgelöst. Seit Beginn der neunziger Jahre wurde schrittweise ein internes Aufgabencontrolling aufgebaut, ab 1998 wurde dieses Instrument

um ein Liegenschaftscontrolling ergänzt und im Jahre 1999 kam die Einführung einer Kosten-Leistungs-Rechnung hinzu. Dadurch wurden die Voraussetzungen für ein wirksames und transparentes Management geschaffen.

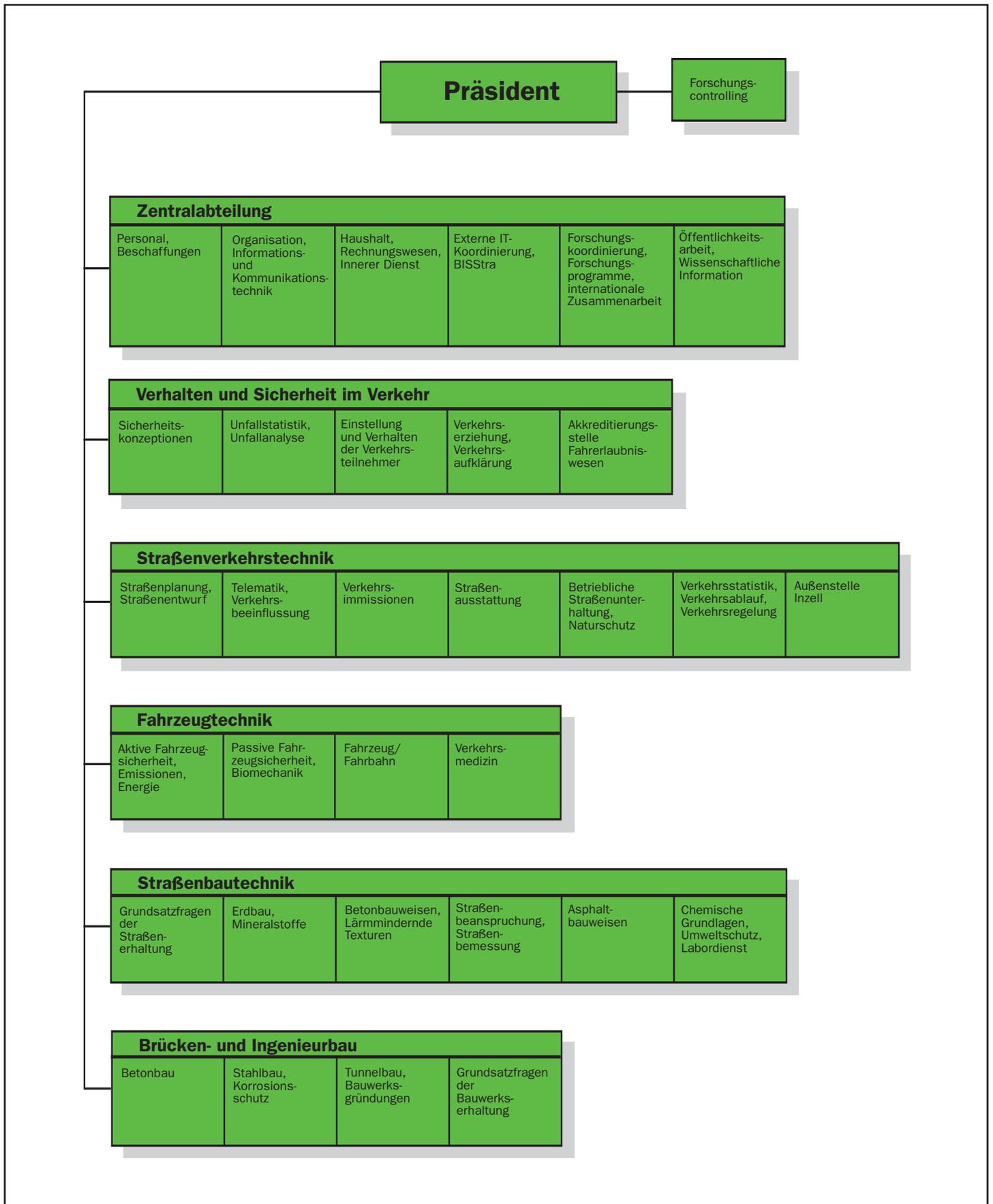
scher Änderungen vorgenommen, um die Effizienz der Arbeit zu erhöhen und um den zielgerichteten Einsatz und das interdisziplinäre Zusammenwirken der in der Bundesanstalt vorhandenen Kompetenzen und Qualifikationen zu verb-

ZUNEHMENDE
BEDEUTUNG: TUNNEL



In die Amtszeit des derzeitigen Präsidenten fällt die bisher letzte große Umstrukturierung der BAST, die mit Erlass des Bundesverkehrsministers vom 18. Dezember 1996 angeordnet und zum 1. Januar 1997 wirksam wurde. Die Hierarchien in der Bundesanstalt wurden „flacher“, weil die bisherigen Bereiche abgeschafft wurden. Die Behörde ist seitdem nur noch in Abteilungen und Referate gegliedert. In der Zwischenzeit wurden seitens der Leitung der BAST selbst eine Reihe weiterer organisatori-

sern. Die aktuelle Struktur ergibt sich aus dem nachfolgenden Schaubild, das 6 Abteilungen mit 32 Referaten und das Forschungscontrolling enthält.



Die BAST von heute

Wie die „Halbwertzeit“ wissenschaftlicher Erkenntnisse selbst, so werden die Zyklen der Anpassung und Veränderung, die wissenschaftliche Institutionen in der Gegenwart einerseits aktiv gestalten und denen sie andererseits unterworfen sind, immer kürzer. Am Beispiel der BAST lässt sich zeigen, dass in den siebziger und achtziger Jahren die Zielsetzung, die Arbeitsinhalte und deren Organisationsformen, aber auch Merkmale wie Personalmanagement und interne Fluktuation des Personals noch vergleichsweise stabil waren. In den neunziger Jahren begann sich das zu ändern. In den letzten sechs Jahren war die BAST Veränderungsprozessen von erheblichem Ausmaß unterworfen, die nachfolgend nur kurz beschrieben werden können.

Eine der wichtigsten internen Veränderungen ist der Aufbau des schon erwähnten umfassenden modernen Managementsystems, das sich schrittweise entwickelt hat. Im Jahre 1995 wurde der erste Controlling-Bericht für das Jahr 1994 vorgelegt, wobei vier Arbeitsschwerpunkte auf der Basis von Personalkapazitäten dargestellt wurden. Es handelte sich um die Erfassung von Stellungnahmen für den Bundesminister für Verkehr, um die interne Forschung, um die externe Forschung und die Gremientätigkeit. Schon 1995 wurden zwei Forschungsbeauftragte ernannt, 1997 wurde eine koordinierende Instanz für die ganze BAST eingerichtet. 1998 wurde eine Organisationseinheit „Forschungs-

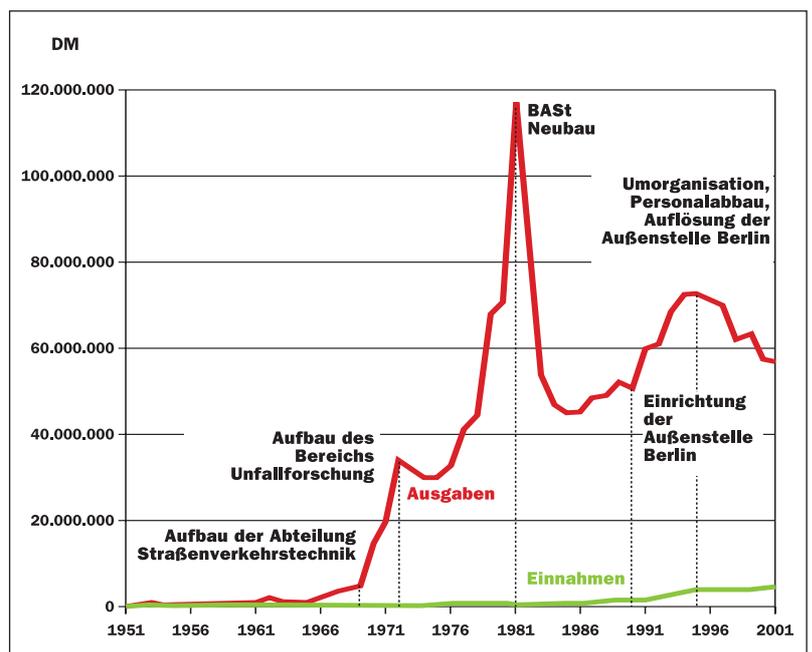
controlling“ geschaffen und unmittelbar der Leitung zugeordnet. Im gleichen Jahr begann die BAST, sich am Liegenschaftscontrolling der Bundesverwaltung zu beteiligen, und es wurde ein Qualitätsmanagement eingeführt. Seit 1999 wurde eine Kosten-Leistungs-Rechnung in der BAST in den Controllingbericht übernommen. Was sind die praktischen Folgen dieser Maßnahmen?

Die Ergebnisse, die durch diese Instrumente gewonnen wurden, bilden die Grundlage für rationale und nachvollziehbare Entscheidungen in strategischer und operativer Hinsicht. Ohne moderne Steuerungsinstrumente lassen sich in Zukunft komplexe wissenschaftliche Institutionen nicht mehr steuern.

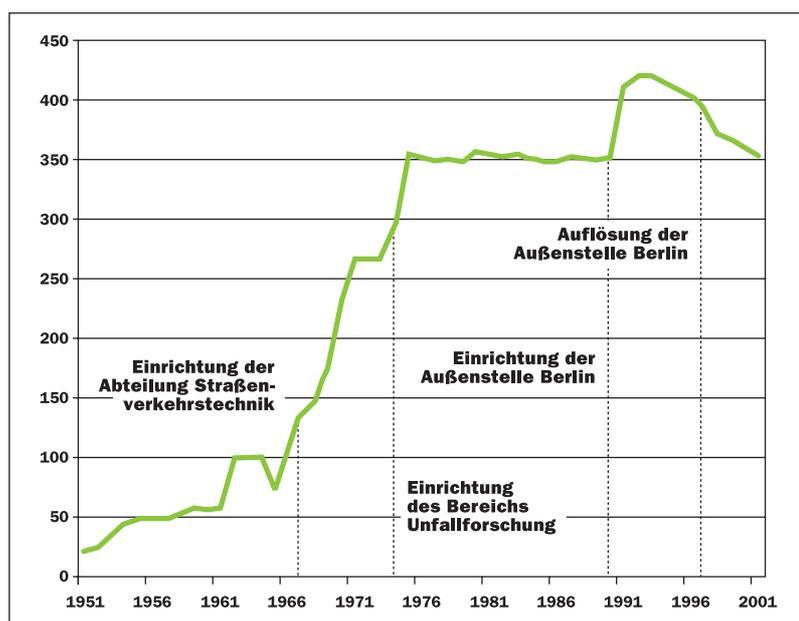
Von 1994 bis 2001 sank der Haushalt der BAST von jährlich 72,5 Millionen DM auf 56,9 Millionen DM. Damit ist die BAST für den Steuerzahler um etwa 15 Millionen DM billiger geworden.

Die Anzahl der Stellen ging in diesem Zeitraum von 410 auf 351 zurück.

HAUSHALT DER BAST



ENTWICKLUNG
DER STELLENANZAHL
DER BAST



Gleichzeitig nahm auch der Anteil von „nicht technisch-wissenschaftlicher“ Arbeit an der Gesamtaktivität der BAST von 38% auf 22,5% ab. Das bedeutet eine stärkere Konzentration auf wissenschaftliche Aktivitäten.

Die Zentralabteilung ist in den letzten Jahren kleiner geworden und hat dabei gleichzeitig ihre Leistungen wesentlich verbessert. Dies wurde erreicht durch einen kooperativen Führungsstil mit Delegation auf die Bearbeiter selbst, durch Abbau von bürokratischen Formalismen und eine zielorientierte Fortbildung. Auch die Gewinnung neuer qualifizierter Kräfte hat zur Leistungssteigerung beigetragen. Durch die Ausrichtung der Mitarbeiter hin „zum Kunden in den Fachabteilungen“ wurde die Zufriedenheit aller Mitarbeiter der Bundesanstalt erhöht.

Gleichzeitig stieg zwischen 1994 und 2001 die wissenschaftliche Produktion. Die Anzahl der vom Ministerium veranlassten und bearbeiteten Aufträge stieg

von 115 auf 221 Projekte im Jahr. Die schriftlichen Stellungnahmen und Gutachten für das Ministerium haben sich auf 451 pro Jahr erhöht und damit verdreifacht. Im Jahre 2000 wurden allein vom Referat Öffentlichkeitsarbeit knapp 7.000 Anfragen von Dritten bearbeitet, was einer Steigerung um über 70% entspricht.

Durch konsequente Optimierung der durch diese Steuerungsinstrumente erfassten Strukturen und Prozesse konnte somit eine erhebliche Steigerung der Produktivität erzielt werden. Es ist auch ein Beweis dafür, dass es möglich ist, im öffentlichen Dienst in bestimmten Grenzen mit weniger Geld und weniger Personal mehr Leistung zu erbringen. Dazu trägt auch die Auslagerung und Privatisierung von Dienstleistungen bei, die bei der Produktivitätssteigerung der BAST ebenso eine Rolle gespielt hat wie die konsequente Nutzung neuer Anreizsysteme im Dienstrecht. Allerdings sind nunmehr die Spielräume für Rationalisierungen weitgehend ausgeschöpft.

Auch in qualitativer Hinsicht werden besondere Stärken der BAST in den Vordergrund gerückt. Dazu gehört die Fähigkeit und Kompetenz, komplexe Probleme interdisziplinär aufzugreifen und zu bearbeiten. Der Straßenverkehr ist nicht nur ein technisches, er ist auch ein soziales System. Wenn beispielsweise die Sicherheit in Tunneln für die Benutzer erhöht werden soll, dann müssen die erkannten Probleme aus der Sicht ganz verschiedener wissenschaftlicher Disziplinen beleuchtet und letztendlich gelöst werden. Bauingenieure, Fahrzeugtechniker, Ökonomen, Notfallmediziner, Psychologen und Verkehrserzieher müssen gemeinsam und aus ihrer jeweiligen

Perspektive komplexe Probleme analysieren, wie sie im Straßenverkehr von heute auftauchen. In der BAST sind solche wissenschaftlichen Disziplinen in einem Hause vereint. Einzelqualifikationen lassen sich somit durch zielorientiertes Management zu einer Gesamtqualifikation zusammenführen und integrieren, aber auch wieder auflösen und in anderer Weise - je nach Umfang und Ausmaß der sich stellenden Probleme - neu zusammensetzen. Seit 1997 hat sich die Anzahl der interdisziplinär bearbeiteten Gutachten und Stellungnahmen mehr als verdoppelt.

Es gibt eine weitere Kompetenz, die in der BAST vorhanden ist und die bei vielen anderen vergleichbaren Institutionen nicht in dieser Weise vorkommt. Es ist die Fähigkeit, ein Problem im Spannungsfeld konkurrierender Zielvorstellungen ausgewogen beurteilen und lösen zu können. Die klassischen Zielvorstellungen im Straßenverkehr sind dabei die Leistungsfähigkeit (und Flüssigkeit) des Verkehrs, die Wirtschaftlichkeit, die Sicherheit und die Umweltverträglichkeit. Wer nur auf die Leistungsfähigkeit achten kann, kommt zu anderen Ergebnissen als die Institution, die nur und immer die Umweltverträglichkeit als oberste Richtschnur beachtet. Wer beispielsweise im Winterdienst nur an optimale Sicherheit für den mobilen Menschen denkt, vergisst vielleicht den Schutz des Trinkwassers und die Kosten für die Beschädigung von Brücken durch Salze. Wer nur an die Umwelt denkt, verliert den Blick dafür, dass Menschen sicher zur Arbeit fahren müssen.

Die besondere Kompetenz der BAST, aufgrund ihrer Personalausstattung nicht nur monokausale Erklärungen bieten

und Vorschläge machen, sondern viele Probleme des Straßenverkehrs im Sinne komplizierter Netzwerke und Zusammenhänge betrachten zu können, ist eine ihrer ganz spezifischen Stärken.

Diese Stärken können gezielter als bisher aufgebaut und eingesetzt werden, wenn Instrumente zur Verfügung stehen, die ein aufgabenorientiertes langfristiges Personalmanagement ermöglichen.

Nach ausführlichen Diskussionen gab sich die BAST ein Leitbild im Sinne eines dokumentierten Selbstverständnisses. Es ist gleichzeitig eine Selbstverpflichtung und verbindliche Handlungsorientierung, aber auch eine Selbstdarstellung nach außen, und es schließt alle Mitarbeiter ohne Ausnahme ein.

Darin heißt es:

„Mit unseren Arbeiten verbessern wir die Sicherheit, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit der Straße. Mit den Ergebnissen unserer Forschung geben wir dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in fachlichen und verkehrspolitischen Fragen zum Straßenwesen wissenschaftlich gestützte Entscheidungshilfen. Wir führen Prüfungen, Zertifizierungen und Akkreditierungen durch und wirken maßgeblich mit bei der Erarbeitung und Harmonisierung von Richtlinien und Normen im nationalen wie europäischen Bereich. Wir verstehen uns als moderne und kompetente Dienstleister für Bürger und Gesellschaft.“

Ein wichtiges Ereignis für die BAST war die Einrichtung einer Akkreditierungsstelle für das Fahrerlaubniswesen, die auf § 6 des Straßenverkehrsgesetzes von 1997 gestützt ist. In Verbindung mit dem § 72 der Fahrerlaubnis-Verordnung regelt ein Erlass des Bundesminis-

teriums für Verkehr seit 1998 die Ziele und Arbeitsinhalte dieser Stelle, die nicht nur Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung akkreditiert, sondern auch diejenigen von Technischen Prüfstellen und von Stellen, die Kurse

aktive und passive Sicherheit. Nach gut einjähriger Bauzeit wurde die Versuchsanlage im Jahr 2000 vom Minister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Reinhard Klimmt, ihrer Bestimmung übergeben. Schon im Gutachten des



EINWEIHUNG
DER FAHRZEUG-
TECHNISCHEN
VERSUCHSANLAGE,
2000

zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung durchführen. Damit ist die BAST erstmals mit Teilen ihrer Aufgaben in einem Gesetz verankert worden.

Obwohl der Haushalt der BAST seit 1995 ständig kleiner wurde, gelang es, eine bauliche Großinvestition zu verwirklichen, die im Zusammenhang mit dem Neubau 1983 aus verschiedenen Gründen nicht möglich war: Der Bau einer Fahrzeugtechnischen Versuchsanlage für

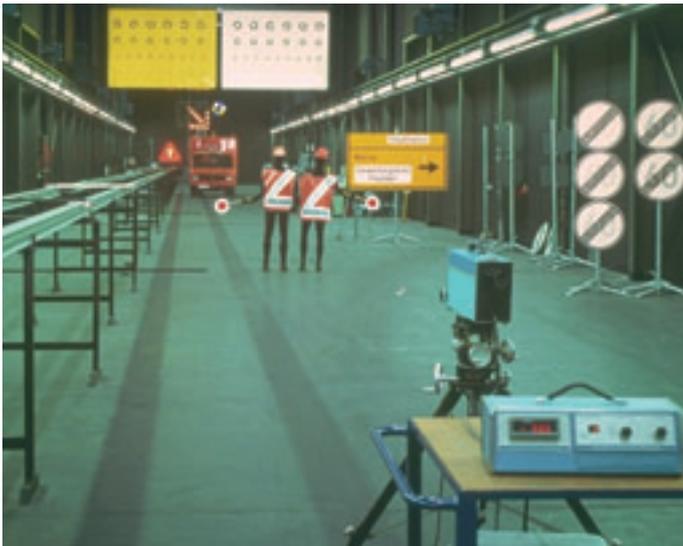
Jahres 1971 hatte die Projektgruppe „Unfallforschung“ dem Bundesminister für Verkehr den Bau einer solchen Anlage vorgeschlagen, da sie ein wichtiger Baustein für die BAST-Forschung sei.



HALLE FÜR DYNAMISCHE UNTERSUCHUNGEN



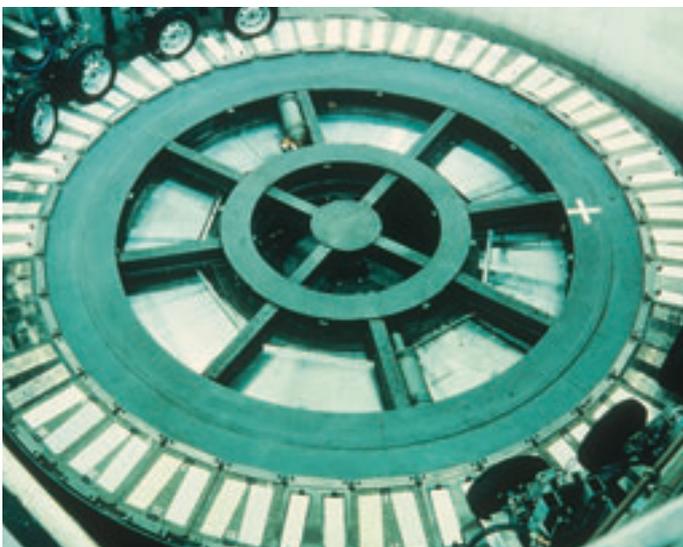
PRÜFSTAND FAHRZEUG / FAHRBAHN



LICHTHALLE



INNENTROMMELPRÜFSTAND



RUNDLAUFPRÜFANLAGE



HALLE FÜR AKUSTISCHE MODELLTECHNIK

Die BASt und die Zukunft

Straßen entstanden, weil Menschen miteinander Kontakt suchten, weil sie Waren tauschen wollten, weil sie andere Siedlungsgebiete suchten oder Kriege führen wollten. Straßen gibt es, seit es den modernen Menschen gibt. Heinrich Schliemann fand in einer Grabungsschicht des kleinasiatischen Troja, die auf das Jahr 1850 v.Chr. datiert wird, vierhundert Bernsteinperlen, die von den Küsten des Baltikums stammen. Silber aus Nordeuropa wurde um 2500 v.Chr. in kretische Gräber gelegt und die Glockenbecher der Etrusker findet man in ganz Europa, von Polen bis Portugal. Es



J. VERNET (1714 - 1789)
BAU EINER CHAUSSEE,
LOUVRE

gab schon vor tausenden von Jahren einen europäischen Gütertausch, einen regelrechten Fernhandel über weite Strecken, der auf Straßen stattfand. Es

ist erstaunlich, welche Transportleistungen auf Straßen bereits in diesen Zeiten organisiert wurden.

Auch Probleme, die mit Straßen verbunden sind, haben die Menschen in früheren Zeiten schon erkannt. In Rom gab es eine ganze Reihe von verkehrsberuhigenden Maßnahmen, und die Stadtverwaltungen der Caesaren hatten das Gewicht der Wagen beschränkt, weil diese das teure Straßenpflaster ruinierten. Im England des achtzehnten Jahrhunderts waren die meisten Straßen privat finanziert und dank Mautzahlungen der Benutzer profitable Unternehmungen.

Die Einstellungen, die Menschen zu Straßen entwickeln, waren schon immer zwiespältig. Den Griechen waren Straßen heilig, reiche Etrusker und Römer sahen es als eine hohe Ehre an, dicht am Rande der Straße eine repräsentative Grabstätte zu finden. Einige Jahrhunderte später wurden an oder unter Straßen die hingerichteten Verbrecher und die Selbstmörder verscharrt, wo die Griechen am Straßenrand Altäre bauten, standen nun die Galgen. Straßen waren schon immer besondere Bauten.

In den zurückliegenden 50 Jahren ist der Straßenverkehr zum prägenden Teil unseres Mobilitätsbedürfnisses geworden. Wir reden zwar heute noch von der Völkerwanderung als einem zentralen Ereignis des ersten Jahrtausends mit geschichtlicher Bedeutung bis in die heutige Zeit. Hinsichtlich des Transports von Menschen und Gütern haben wir die damaligen Leistungen mit einer einzigen unserer jährlichen Urlaubswellen um ein Mehrfaches übertroffen. Denn in der rund 200 Jahre dauernden Völkerwanderung waren rund 2 Millionen Menschen unterwegs, unsere Urlaubswelle allein

im Fernreiseverkehr in Deutschland bewegt dagegen rund 230 Millionen Menschen pro Jahr. Das ist das 20.000-fache an Mobilität gegenüber der Völkerwanderung, bezogen auf den gleichen Zeitraum.

Der Güterverkehr auf der Straße ist der bestimmende Faktor unseres Wirtschaftsgefüges. Er ist Voraussetzung und Folge unseres Wohlstands zugleich. Die flächendeckende Versorgung mit Wirtschaftsgütern und Dienstleistungen in allen Regionen unseres Landes, auch den abgelegenen, ist ein wichtiger Beitrag zur Schaffung gleicher Lebensverhältnisse. Zu bedenken ist auch, dass der Prozess der europäischen Integration nur gelingen kann, wenn die Staaten am Rande von Europa ihre Waren in einem großen Binnenmarkt transportieren und zu den Märkten bringen können. Die wirtschaftliche Entwicklung in verschiedenen Teilen Europas hängt damit auch von den Transportkapazitäten und der Leistungsfähigkeit eines europäischen Straßennetzes ab. Die Bundesrepublik Deutschland liegt seit dem Ende des „Eisernen Vorhangs“ auch aus dem Blickwinkel des Verkehrswesens in der Mitte von Europa und ist infolge der Öffnung aller Grenzen ein Transitland geworden. Alle realitätsnahen Szenarien gehen deshalb davon aus, dass der Straßenverkehr, insbesondere der Güterverkehr, weiter wachsen wird.

Eine Institution, deren Aufgabenstellung die Förderung des Straßenwesens ist, hat viele Vorläufer, und es ist gut, sich dessen bewusst zu sein. 50 Jahre sind für eine Behörde viel; für das Aufgabengebiet, für das sie zuständig ist, ist ein halbes Jahrhundert dagegen sehr wenig. Vor diesem Hintergrund sind

Prognosen darüber, was künftig zu tun sein wird, nur in einer relativ überschaubaren Perspektive sinnvoll. Auch Verkehrsexperten täuschen sich in ihren Voraussagen, ob es nun um Fahrleistungen oder die Leistungsfähigkeit von Straßennetzen geht. Ein Blick zurück in die Prognosen der sechziger, siebziger und achtziger Jahre lässt angesichts der dann tatsächlich eingetretenen Entwicklungen vermuten, dass auch der heutige Blick in die Zukunft eher vorsichtig und zurückhaltend ist.

In den nächsten Jahren wird sich auch im Straßenverkehrsbereich ein Großteil der Entscheidungen von der nationalen auf die europäische Ebene verlagern. Das ist eine Folge des europäischen Integrationsprozesses. Die Bundesanstalt für Straßenwesen wird sich damit verstärkt in Konkurrenz zu vergleichbaren Institutionen in anderen Ländern begeben, sie wird aber auch mehr Zusammenarbeit und damit einhergehende Arbeitsteilung erfahren.

Der Bereich Verkehrssicherheit hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen; im Hinblick auf die hohen jährlichen Investitionen für den Straßenbau dominiert bei der personellen und materiellen Ausstattung der Straßen-, Brücken- und Tunnelbau. Allerdings sind insbesondere die Ergebnisse der Unfallforschung wegen der daraus resultierenden Maßnahmen wohl am besten der Öffentlichkeit bekannt.

Auf allen Arbeitsgebieten der BAST sind in Zukunft vor allem die bestehenden Regelwerke auf europäischem Niveau weiterzuentwickeln und zu harmonisieren. Die Sicherheit der Nutzer von Straßenbautunneln ist in baulicher und betrieblicher Hinsicht zu verbessern.

Die neue Fahrzeugtechnische Versuchsanlage der BASt hat für die Erhöhung der Verkehrssicherheit eine große Bedeutung, da hier sowohl auf dem Gebiet der aktiven wie auch der passiven Sicherheit von Fahrzeugen, der Straßenausstattung und der Verkehrsmedizin gearbeitet und vor allem die Verbesserung der einschlägigen Normen angestrebt wird. Die BASt führt auf dieser Anlage auch Versuche im Auftrag Dritter durch und erzielt bei der Kalibrierung von Versuchspuppen und bei der Durchführung von Crash-Versuchen Einnahmen. Sie arbeitet als anerkanntes Crash-Labor bei der einheitlichen Bewertung der Fahrzeugsicherheit (Euro NCAP) in Europa mit.

Als unverzichtbares Instrument zur Förderung und Koordination interdisziplinärer Straßenverkehrssicherheitsforschung in Deutschland hat sich das jährlich veröffentlichte Sicherheitsforschungsprogramm der BASt entwickelt.

Auf die Bundesanstalt werden darüber hinaus neue Aufgaben zukommen.

Sie wird sich verstärkt mit dem Management der Straßen- und Brückenerhaltung beschäftigen müssen. Das Fernstraßennetz ist in die Jahre gekommen und die bestehenden Straßen und Brücken müssen saniert und instand gehalten werden. Dabei gilt es, Erweiterungsmaßnahmen umweltverträglich in die umgebende Besiedlung oder in die natürliche Umgebung einzufügen. Hierfür sind von der BASt Ausgleichsmaßnahmen mit zu entwickeln, die dem europäischen Anspruch auf Naturschutz Rechnung tragen und finanzierbar bleiben.

Es gilt jetzt, und vermehrt noch in der Zukunft, den vorhandenen Straßenraum so gut wie möglich zu nutzen. Bei stei-

gendem Verkehrsaufkommen und einem stagnierenden Angebot von Straßenraum kann das nur dadurch erfolgen, dass der Verkehr zeitlich und räumlich getrennt und mit einer optimalen Geschwindigkeit geführt wird, wodurch ein höchstmöglicher Durchfluss an Fahrzeugen ermöglicht wird. Es gilt in Zukunft, das Konzept der „intelligenten Straße“ weiter zu entwickeln.

Auch der Umwelt- und Klimaschutz werden in Zukunft eine größere Bedeutung haben: Die Forderungen nach „leisem Verkehr“ (Lärmschutzeinrichtungen, lärmarme Straßendecken, geringere Rollgeräusche) müssen erfüllt, die Emissionen und der Energieverbrauch drastisch reduziert werden. Zur Schonung der vorhandenen Ressourcen sind neue Bauweisen und Methoden im Straßen- und Brückenbau zu entwickeln, die verstärkt Recycling-Material nutzen. Maßnahmen auf Seiten der Fahrzeugtechnik wie moderne Abgasnachbehandlungssysteme und umweltschonende alternative Antriebe müssen auf ihre Wirksamkeit überprüft werden.

Nicht nur aus Gründen der Schonung der Ressourcen, sondern auch, um mit den vorhandenen Mitteln möglichst ökonomisch umzugehen, wird in Zukunft mehr als bisher die Betrachtung des gesamten Lebenszyklus von Bauwerken und Straßen in Planungs- und Investitionsentscheidungen eingehen müssen. Entscheidend für die Beurteilung eines Projekts sind nicht nur die Baukosten, sondern ist auch die Frage, welche Betriebs- und Unterhaltskosten eine Lösung nach sich zieht.

Die BASt wird sich außerdem verstärkt der Wirkungsforschung zuwenden. Bisher ist zu wenig untersucht worden,

ob gesetzgeberische oder administrative Maßnahmen auch tatsächlich die gewünschte Wirkung haben. Um der Politik auch in Zukunft die notwendigen wissenschaftlichen Grundlageninformationen für die Entscheidungsfindung bereitstellen zu können, müssen jedoch verstärkt solche Fragen beantwortet werden.

In diesem Zusammenhang ist auch die Risiko- und Technikfolgenabschätzung zu sehen. Mehr als bisher muss untersucht werden, welche Konsequenzen beispielsweise aus dem raschen Wechsel in der Kraftfahrzeugtechnik von der Mechanik zur Elektronik gezogen werden müssen. Besonderes Augenmerk wird auf der „Schnittstelle Mensch-Maschine“ liegen. Es werden mit besonderem Vorrang die Fragen, die sich aus dem verstärkten Eingriff der Technik in das Handeln des Menschen ergeben, wissenschaftlich bearbeitet werden müssen. Große Bedeutung kommt ferner der Bewertung der Telematik und der Fahrerassistenzsysteme zu.

Neben dem Straßen- und Brückenbau wird auch der Tunnelbau mit allen seinen Problemen von großer Bedeutung sein. Das wird allein schon durch die Pläne für zahlreiche Tunnel deutlich, etwa im Zuge von Ortsumgehungen, aber auch durch aktuelle Sicherheitsfragen, die durch verheerende Katastrophen in Tunneln in jüngster Zeit aufgeworfen wurden.

Es ist absehbar, dass die spezifischen Leistungsfähigkeiten und Nutzenpotenziale der einzelnen Verkehrsträger und Verkehrssysteme in Zukunft stärker als bisher aufeinander abgestimmt und miteinander vernetzt werden müssen. Das Straßenwesen und insbesondere der Fahrzeugverkehr werden in Zukunft weniger als ein isoliertes System zu be-

trachten sein. Sie wachsen Schritt für Schritt mit anderen Systemen zusammen, vor allem mit schienengebundenem Verkehr und mit dem Luftverkehr. Dies wäre eine völlig neue Aufgabe für die BAST, die sie aber im Hinblick auf das bereits vorhandene Erfahrungswissen besonders effizient erbringen könnte.



Die BAST hat sich in der Vergangenheit den Herausforderungen, die auf sie zukamen, inhaltlich und organisatorisch immer wieder erfolgreich gestellt. In Zukunft wird es auch darum gehen, auf solche Herausforderungen nicht nur rechtzeitig zu reagieren. Es wird darüber hinaus erforderlich sein, im Vorfeld der Entstehung neuer Aufgabenhorizonte an der Entwicklung und Formulierung der Herausforderungen aktiv mitzuwirken.

MOBILITÄT DURCH
INTELLIGENTE SYSTEME



links:
Direktor
Prof. Dr.-Ing. habil. Dr.-techn.
Rudolf Dittrich
1951-1961



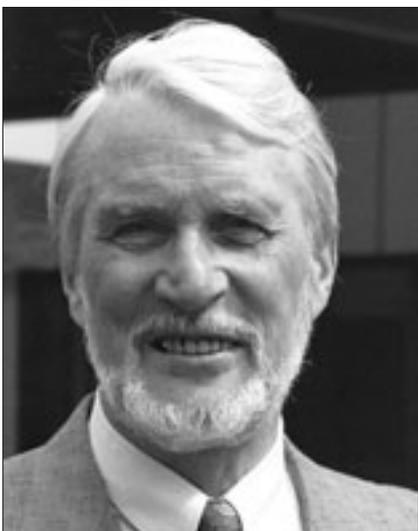
rechts:
Ltd. Direktor und Professor
Dipl.-Ing. Peter Siedek
1961-1965



links:
Präsident und Professor
Dipl.-Ing. Fritz Heller
1965-1971



rechts:
Präsident und Professor
Prof. Dr.-Ing.
Heinrich Praxenthaler
1971-1991



links:
Präsident und Professor
Prof. Dr.-Ing.
Klaus Weinspach
1991-1996



rechts:
Präsident und Professor
Dr.-Ing. Karl-Heinz Lenz
seit 1996

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Allgemeines“

A1: Tätigkeitsbericht 1992
56 Seiten, 1993 kostenlos

A2: Arbeitsprogramm 1993
432 Seiten, 1993 kostenlos

A3: Verzeichnis der Veröffentlichungen 1970 bis 1992
44 Seiten, 1993 kostenlos

A 4: Straßen- und Verkehrsforschung
in der ehemaligen DDR
von G. Krumnow, S. Pech und K.-D. Affeldt
140 Seiten, 1993 kostenlos

A 5: Sicherheitsforschung
Straßenverkehr - Programm 1993/94
68 Seiten, 1994 kostenlos

A 6: Tätigkeitsbericht 1993
64 Seiten, 1994 kostenlos

A 7: Forschungsprogramme der BAST 1994
152 Seiten, 1994 kostenlos

A 8: Kunst am Bau
48 Seiten, 1994 kostenlos

A 9: Tätigkeitsbericht 1994
72 Seiten, 1995 kostenlos

A 10: Verzeichnis der Veröffentlichungen 1970 bis 1994
48 Seiten, 1995 kostenlos

A 11: Forschungsprogramme der BAST 1995
256 Seiten, 1995 kostenlos

A 12: Symposium '96 BAST-Forschung
66 Seiten, 1996 DM 24,50

A 13: Tätigkeitsbericht 1995
116 Seiten, 1996 kostenlos

A 14: Forschungsprogramme der BAST 1996
180 Seiten, 1996 kostenlos

A 15: Verzeichnis der Veröffentlichungen 1970 bis 1996
56 Seiten, 1997 kostenlos

A 16: Tätigkeitsbericht 1996
68 Seiten, 1997 kostenlos

A 17: Symposium '97 - Mensch und Sicherheit
48 Seiten, 1997 DM 20,50

A 18: Forschungsprogramm
Straßenverkehrssicherheit 1997/98
56 Seiten, 1997 kostenlos

A 19: BAST-Forschung 1997/98
138 Seiten, 1997 kostenlos

A 20: BAST-Research 1997/98
135 Seiten, 1997 kostenlos

A 21: Tätigkeitsbericht 1997
64 Seiten, 1998 kostenlos

A 22: 50 Jahre Bundesanstalt
für Straßenwesen - 1951 bis 2001
60 Seiten, 2001 kostenlos

Zu beziehen durch:

Wirtschaftsverlag NW

Verlag für neue Wissenschaft GmbH

Postfach 10 11 10

D-27511 Bremerhaven

Telefon (04 71) 9 45 44-0 · Telefax (04 71) 9 45 44-88

