

vsvi

Nr. 2

August 2013



Niedersachsen



Bremen

Zeitschrift der Vereinigungen
der Straßenbau- und
Verkehringenieure in
Niedersachsen und Bremen

Information

www.vsvi-niedersachsen.de |
www.vsvi-bremen.de

| www.bsvi.de



Inhalt

Editorial ■	3
Aktuelles ■	
Die neuen RStO 12	4
Mängel-App in Langenhagen freigeschaltet	7
Junge VSVI ■	
Was bringt uns der Stammtisch der Jungen VSVI?	8
2. Stammtisch der Jungen VSVI in Bremen	9
Schwerpunkt ■	
Neugestaltung Fallersleber Straße in Braunschweig	10
Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis zum Bahnhof Mahndorf	13
Beispiele zur Straßenraumgestaltung ■	
Die FGSV und der Stadtstraßenbau	17
Zur Diskussion gestellt ■	
Zur Ingenieurverantwortung	20
Seminarvorschau 2014 ■	
Seminarprogramm 2014	22
Seminarecho ■	
Umweltverträglichkeitsprüfung im Verkehrswegebau	23
Heiner Haßmann als Seminarleiter verabschiedet	28
Entwurf und Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen	29
Neue Wege im Stadtverkehr	33
Brücken- und Ingenieurbau	36
Landesvereinigung Niedersachsen ■	
VSVI Reise nach Usbekistan – unser Weg entlang der Seidenstraße	39
SEPA-Umstellung zum 1. Februar 2014	42
Geburtstage	44
25, 40 und 50 Jahre Mitgliedschaft / Neue Mitglieder	45
Bezirksgruppen ■	
Braunschweig	
Jahreshauptversammlung in Wolfenbüttel	46
Celle	
Grillabend am 25. Juni 2013	47

Impressum

Herausgeber:

Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Niedersachsen e.V., Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure der Freien Hansestadt Bremen e.V. und Gemeinschaft zur Förderung der fachlichen Fortbildung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Niedersachsen e.V., Eichstraße 19, 30161 Hannover, Telefon 0511.32 53 60, Fax 0511.32 56 53

Geschäftsstelle Niedersachsen: Martina Hoffmann, Eichstraße 19, 30161 Hannover, www.vsvi-niedersachsen.de

Geschäftsstelle Bremen: Britta Berning, Bgm.-Spitta-Allee 18, 28329 Bremen, www.vsvi-bremen.de

Bankverbindung VSVI Niedersachsen:

Deutsche Bank Hannover AG, Kto 0 70 50 79, BLZ 250 700 24

Bankverbindung VSVI Bremen:

Die Sparkasse Bremen, Kto 171 4013, BLZ 290 501 01

Spendenkonto Fördergemeinschaft:

Deutsche Bank Hannover AG, Kto 0 23 12 25 00, BLZ 250 700 24

Redaktion: redaktion@vsvi-niedersachsen.de

Dr. Joachim Göhlmann, Ulrich Kumlehn, Markus Mey, Thomas Pfeiffer, Jens Pohl, Katja Pott, Malte Quakenack, Inga Wodecki

Gestaltung: Sabine Panse, dacorpo design, Hannover
Telefon 0511.8973620, (info@dacorpo-design.de)

Druck: B-W-H GmbH

Copyright: Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt.

Erscheinungsweise: Die VSVI-Information erscheint dreimal jährlich. Der Bezug ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Der **Redaktionsschluss** für Nr. 3 / Dezember 2013: 12. Oktober 2013

Hameln

Wir arbeiten meist nachts und/oder an den Wochenenden sowie an Feiertagen 48
Mitgliederversammlung und Matjesessen 49
Bau der Ortsumgehung Aerzen im Zuge der B1, eine Maßnahme mit teilweiser Vorfinanzierung durch die Gemeinde 49

Hannover

Mitgliederversammlung mit Preisskat und Doppelkopf 50
Spargelesen 51

Hildesheim

Mitgliederversammlung und Privatisierungsmodelle 51

Lüneburg

Mitgliederversammlung vom 22. Februar 2013 53
Halbtagesexkursion am 18. April 2013 54

Ostfriesland

Jahresfachgespräch und Besichtigung
Schöpfwerk Knock 56
Radtour im Bereich Friedeburg / Wiesmoor 56

Stade

Neuer Vorstand 57

Verden

Erster Stammtisch 58
Die Pfalz hatte viel Interessantes zu bieten ... 58

Landesvereinigung Bremen

Mitgliederversammlung der VSVI Bremen am am 19. Juni 2013 bei der Bremer Straßenbahn AG 60
50 Jahr Feier der VSVI Bremen am 19. April 2013 im Haus der Bauindustrie 61
Die Bremer VSVI in Hannover – Stadtbaurat Bodemann begrüßt die Kollegen aus Bremen 63
Fachexkursion zum Ersatzneubau der Wümmebrücke am 25. Juni 2013 65
Nachruf Dr. Henning Jagau 66
Geburtstage / Jubilare / Neue Mitglieder 67
Geplante Exkursionen 68

Veranstaltungen

In eigener Sache

Beitrittserklärung 43

Einzugsermächtigung 43

VSVI-Adressen Bremen 70

VSVI-Adressen Niedersachsen 71

Beilagenhinweis

- Protokoll der Mitgliederversammlung
- Studienreise 2014 New York / Boston

Titelbild

„Stadtbahn auf der neugestalteten Fallersleber Straße in Braunschweig“

Foto: © BPR Hannover

Die mit dem Namen des Verfassers gezeichneten Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion dar.

Liebe Leserinnen und Leser,



Ganz Deutschland hat in diesem Jahr Anteil genommen an den teilweise verheerenden Hochwasserabflüssen. Ein neuer Rekord aufeinanderfolgender Brennpunkte nach der Tagesschau ist ein gutes Indiz dafür. In Niedersachsen und Bremen, „unseren“ Bundesländern, war die Betroffenheit sehr unterschiedlich. Während im Osten Niedersachsen die Elbe neue Höchststände erreichte und die ganze Bevölkerung in Atem hielt, war in anderen Landesteilen deutlich weniger Dramatik zu verzeichnen. Dank gilt dabei den Helfern aus allen Landesteilen, die vor Ort bis zur Erschöpfung tätig waren.

Wenn Sie diese Ausgabe der VSVI-Information in den Händen halten, sind die Wassermassen aus den betroffenen Gebieten wahrscheinlich weitestgehend verschwunden. Die Folgen für den Personenfernverkehr sind aber mit Sicherheit noch deutlich spürbar. Die auf mindestens Monate hinaus unpassierbare Hochgeschwindigkeitsverbindung Hannover – Berlin beeinflusst die Abwicklung des Bahnverkehrs in mehr als 25 Prozent der Fernverkehrsverbindungen Deutschlands.

Hannover – Berlin fast wieder im Tempo der Vorwenndezeit, statt 1,5 mehr als 3,5 Stunden, die Stadt Wolfsburg vom Fernverkehr ganz abgehängt. Man hört, dass einige Pendler aus Berlin inzwischen am Arbeitsort Wolfsburg eine temporäre Bleibe suchen mussten; hoffentlich haben sie Unterkunft gefunden. Dadurch wird wieder deutlich, wie wichtig eine funktionierende Infrastruktur für unsere Gesellschaft ist und wie sensibel die Infrastrukturbelange deshalb auch von den politisch Verantwortlichen behandelt werden sollten. Für ein mehr als hundertjähriges Hochwasser kann man keine allumfassende Vorsorge treffen. Aber die notwendigen Gelder für die Unterhaltung der Verkehrswege sollten bereitgestellt werden. Der Investitionsstau der vergangenen Jahre beziehungsweise Jahrzehnte darf nicht noch länger werden. Es muss ein gesellschaftliches Ziel sein, dass der Stau stetig aufgelöst wird. Die neue niedersächsische Landesregierung hat dafür bereits markante Worte gefunden und will mehr Geld zur Verfügung stellen als bisher. Wollen wir hoffen, dass diesen Worten auch Taten folgen. Wenn im September dann die neue Bundesregierung gewählt ist, sollte auch sie für ihre Verkehrswege in gleicher Weise vorgehen. Das Beispiel Nord-Ostsee-Kanal darf keine Schule machen.

Unser Heft blickt in diesem Sommer über den Tellerrand des klassischen Straßenbaus und stellt zwei große Vorhaben des schienengebundenen ÖPNVs

vor. Der Bau von Straßen- oder Stadtbahnstrecken fordert den Ingenieur gegenüber dem klassischen Straßenbau durch weitere Gewerke im Untergrund, im Fahrweg und „über Kopf“. Wir freuen uns auch, dass Ihnen Malte Quakenack aus der Redaktion einen taufrischen Beitrag zu den wichtigsten Neuerungen in den RStO 2012 präsentiert, was wir alle in unserer täglichen Arbeit gut gebrauchen können. Die Mängel-App aus Langenhagen würde überflüssig, wenn alle Straßen in Stadt und Land perfekt nach den RStO gebaut wären. Da jedoch dieser Zustand ein permanent anzustrebendes, aber nie zu erreichendes Optimum darstellt, ist die Einrichtung auch für andere Straßenbaulastträger zur Nachahmung empfohlen. Lesen Sie selbst. Lassen Sie sich nach Usbekistan entführen, stöbern Sie in den Seminarberichten oder lassen Sie eine gelungene Veranstaltung Ihrer Bezirksgruppe noch mal Revue passieren. Wir wünschen Ihnen eine abwechslungsreiche Lektüre, einen warmen Altweibersommer und der BSVI eine gelungene 50-Jahr-Feier in Berlin.

Thomas Pfeiffer

PS: Zur Mitgliederversammlung in Papenburg gibt es keinen Beitrag im Heft, wir empfehlen allen aber das anliegende Protokoll zum aufmerksamen Studium.

Öffnungszeiten der Geschäftsstelle Niedersachsen: Montag bis Freitag 9 bis 12 Uhr

Öffnungszeiten der Geschäftsstelle Bremen: Montag bis Donnerstag 8 bis 17 Uhr und Freitag 8 bis 14 Uhr

info@vsvi-niedersachsen.de

Die neuen RStO 12

Zu Beginn des Jahres 2013 sind die neuen „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12)“ erschienen und haben als neues Regelwerk die bisher gültigen RStO 01 abgelöst. Damit sind die RStO 12 als Standard-Richtlinien auf alle Straßenbaumaßnahmen in Deutschland anzuwenden, sowohl bei Neubauten als auch bei Erhaltungsmaßnahmen.

Sie gelten für alle relevanten Bauweisen aus Asphalt, Beton oder Pflaster und auch zur Ermittlung des frostsicheren Oberbaus.

Im Folgenden wird auf die Neuerungen und Veränderungen im Vergleich zu den RStO 01 eingegangen, die bei der Planung, Ausschreibung und Ausführung des Oberbaus von Verkehrsflächen zu beachten sind.

Begrifflichkeiten

Die erste Änderung betrifft die Begrifflichkeiten. Asphaltbinder und Asphaltdeckschicht wurden unter dem Begriff Asphaltdecke zusammengefasst, was die Problematik der RStO 01 und der ZTV Asphalt-StB 01 aufgreift, wo es zu unterschiedlichen Schichtdickenangaben gekommen ist.

Aus der Bauklasse wurde die Belastungsklasse Bk, welche einen eindeutigen Bezug auf die vorhandene Verkehrsbelastung zulässt.

Bemessung

Die RStO 12 erlauben eine flexiblere Anpassung der Dimensionierung an die tatsächliche Verkehrsbeanspruchung. Bisher wurden Straßen in Bauklassen abhängig von der bemessungsrelevanten Beanspruchung äquivalenter 10-t-Achsübergänge in Millionen, eingeteilt. In den neuen RStO 12 werden diese

Belastungsklasse		statt	Bauklasse	
Dimensionierungsrelevante Beanspruchung B Äquivalente 10-t-Achsübergänge in Mio.	Belastungsklasse		Zelle	Bemessungsrelevante Beanspruchung B Äquivalente 10-t-Achsübergänge in Mio.
über 32 ¹⁾	Bk100		1	über 32
über 10 bis 32	Bk32		2	über 10 bis 32
über 3,2 bis 10	Bk10		3	über 3 bis 10
über 1,8 bis 3,2	Bk3,2		4	über 0,8 bis 3
über 1,0 bis 1,8	Bk1,8		5	über 0,3 bis 0,8
über 0,3 bis 1,0	Bk1,0		6	über 0,1 bis 0,3
	Bk0,3		7	bis 0,1

1) Bei einer dimensionierungsrelevanten Beanspruchung größer 100 Mio. sollte der Aufbau mit Hilfe der RDO dimensioniert werden.

durch die Belastungsklassen Bk0,3 bis Bk100 abgelöst. Für die Zuordnung der entsprechenden Belastungsklasse ist die dimensionierungsrelevante Beanspruchung Bk ausschlaggebend (siehe Abbildungen oben).

Die ehemaligen Bauklassen V und VI werden zur Belastungsklasse Bk0,3 zusammengefasst.

Die ehemalige Bauklasse III wird in die Belastungsklassen Bk1,8 und Bk3,2 aufgeteilt.

Es erfolgt eine „Deckelung“ der höchsten Belastung (Bk100). Die Dimensionierung größerer Belastungen sollte nach den Richtlinien für die rechnerische Dimensionierung von Oberbauten für Verkehrsflächen (RDO) erfolgen (BAB). Die bauvertraglichen Regelungen werden zurzeit noch erstellt.

Für die Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung ist in der Regel ein Nutzungszeitraum von 30 Jahren und ein äquivalenter 10-t-Achs-

Lastkollektivquotient q_{kol}		
	RStO 01	RStO 12
Bundesautobahnen	0,26	0,33
Bundesstraßen	0,20	0,25
Landes- und Kreisstraßen	0,18	0,23

Achszahlfaktor f_A		
	RStO 01	RStO 12
Bundesautobahnen	4,2	4,5
Bundesstraßen	3,7	4,0
Landes- und Kreisstraßen	3,1	3,3

Beispiel: Mittelwert SV BAB

Daten einer Verkehrserhebung	Äquivalente 10-t-Achsübergänge in Mio.	
	Bemessungsrelevante Beanspruchung	Dimensionierungsrelevante Beanspruchung
DTV ²⁰⁰⁵	RStO 01	RStO 12
6.923 Kfz/24 h	60,26 Mio.	81,94 Mio.

Annahmen:
 $f_1 = 0,45$ (DTV im Gesamtquerschnitt mit 2 Fahrstreifen je Richtung)
 $f_2 = 1,0$ (Fahrstreifenbreite 3,75 m und mehr), $f_3 = 1,02$ (Längsneigung 2 % bis unter 4 %)
 aus Sieber, R.: "Die neuen Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen", 01/2013
 Asphalt

übergang anzunehmen. Die Bestimmung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung kann entweder anhand von DTVSV-Werten oder mit Hilfe von Achslastdaten (setzt die Kenntnis von detaillierten Achslastdaten voraus) durchgeführt werden.

Durch die Veränderung der Verkehrsbelastung in Deutschland mussten in den RStO 12 Faktoren (Lastkollektivquotient q_{BM} und Achslastfaktor f_A) zur Berechnung der Beanspruchungszahl verändert (erhöht) werden. Hierdurch ergeben sich für die gleiche Straße höhere Beanspruchungswerte bei Anwendung des neuen Regelwerkes (siehe Tabellen auf Seite 4 unten).

Belastungsklassen und Verkehrsbeanspruchung

In den RStO 12 ist eine detailliertere Zuordnung der Verkehrsflächen zu den Belastungsklassen möglich, und durch eine bessere Einschätzung der Entwurfssituation im kommunalen Bereich kommt es auch zu einer genaueren Differenzierung der Belastungsklassen (siehe Tabellen 2).

Die Wahl der Belastungsklasse erfolgt nach der tatsächlich vorhandenen Verkehrsbelastung. Am Beispiel von Busverkehrsflächen (Tabelle 3) wird die Belastungsklasse anhand der Busse pro Tag ermittelt. Höchst belastete Busverkehrsflächen können jetzt bis zu einer Belastungsklasse Bk100 geplant werden.

Auch auf Neben- und Rastanlagen (Tabelle 4) sowie Abstellflächen (Tabelle 5) ist die Wahl der Belastungsklasse Bk leicht auf maximal Bk10 erhöht worden. Auf eine Darstellung der Tabellen 4 und 5 wird an dieser Stelle verzichtet.

Baugrund / Untergrundverhältnisse
Die Tabelle 7 der RStO 12, die die Mehr- oder Minderdicken infolge

örtlicher Verhältnisse beschreibt, wurde überarbeitet und insgesamt konkretisiert (Tabelle 7 auf Seite 6).

RStO 01

Tabelle 2: Straßenart und zugeordnete Bauklasse

Zelle	Straßenart	Bauklasse
I	Schnellverkehrsstraße, Industriesammelstraße	SV / I / II
II	Hauptverkehrsstraße, Industriestraße, Straße im Gewerbegebiet	II / III
III	Wohnsammelstraße, Fußgängerzone mit Ladeverkehr	III / IV
IV	Anlagenstraße, befahrbare Wohnweg, Fußgängerzone (ohne Busverkehr)	V / VI

RStO 12

Tabelle 2: Mögliche Belastungsklassen für die typischen Entwurfssituationen nach der RAS

Typische Entwurfssituation	Straßenkategorie	Belastungsklasse
Anbaufreie Straße	VS II, VS III	Bk10 bis Bk100
Verbindungsstraße	HS III, HS IV	Bk3,2 / Bk10
Industriestraße	HS IV, ES IV, ES V	Bk3,2 bis Bk100
Gewerbestraße	HS IV, ES IV, ES V	Bk1,8 bis Bk100
Hauptgeschäftstraße	HS IV, ES IV	Bk1,8 bis Bk10
Örtliche Geschäftsstraße	HS IV, ES IV	Bk1,8 bis Bk10
Örtliche Einfahrtsstraße	HS III, HS IV	Bk3,2 / Bk10
Dörfliche Hauptstraße	HS IV, ES IV	Bk1,0 bis Bk3,2
Quartiersstraße	HS IV, ES IV	Bk1,0 bis Bk3,2
Sammelstraße	ES IV	Bk1,0 bis Bk3,2
Wohnstraße	ES V	Bk0,3 / Bk1,0
Wohnweg	ES V	Bk0,3

Tabelle 3: Belastung von Busverkehrsflächen und zugeordnete Belastungsklasse

Verkehrsbelastung	Belastungsklasse
über 1400 Busse / Tag	Bk100
über 425 Busse / Tag bis 1400 Busse / Tag	Bk32
über 130 Busse / Tag bis 425 Busse / Tag	Bk10
über 65 Busse / Tag bis 130 Busse / Tag	Bk3,2
bis 65 Busse / Tag	Bk1,8 ¹⁾

1) Wenn die Verkehrsbelastung weniger als 15 Busse/Tag beträgt, kann eine niedrigere Belastungsklasse gewählt werden.

Aktuelles

Die Frostzonenkarte mit den Frosteinwirkungszonen I bis III wurde auf Grundlage der Auswertung der Daten von 221 Wetterstationen aktualisiert und ist nun sehr viel genauer und kleineräumiger. Die Detailkarte ist auf der Homepage der BASt abrufbar.

Die Zeile „kleinräumige Klimaunterschiede“ wurde zusätzlich in die Tabelle 7 aufgenommen.

Die Zeile „Wasserverhältnisse im Untergrund“ wurde neugeregelt. Die Wasserverhältnisse im Untergrund werden jetzt beschrieben. Hier liegt die Grenze für einen Zuschlag der Schichtdicke jetzt bei einer Grund- oder Schichtwasserhöhe von < 1,5 m unter Planum.

Bei der „Lage der Gradiente“ gibt es keinen Zuschlag + 0,0 bis 2 m.

Die Ausführung der Randbereiche wurde verkürzt und die Minderdicken wurden reduziert.

Oberbau

Änderungen in Tafel 1 „Asphaltdecke für Fahrbahnen“

Die Deck- und Binderschicht werden zusammengefasst. Die Zeile 2.1 wurde um die Bk3,2 bis Bk0,3 gekürzt. Die ehemalige Bauklasse VI fällt weg und es fand eine Anpassung aufgrund der Aufteilung der Bauklasse III in Bk3,2 und Bk1,8 statt.

Änderungen in Tafel 2 „Betondecke für Fahrbahnen“

Es erfolgt eine Anpassung der Betondeckendicken um 1 cm. Die Zeile 1.3 wird auf Bk1,0 und Bk0,3 erweitert, während die Zeile 2 um die Bk1,0 und Bk0,3 gekürzt wird. Neu ist die Zeile 3.2 „Betondecke auf Schottertragsschicht auf Frostschuttschicht“.

Änderungen in Tafel 3 „Pflasterdecke für Fahrbahnen“

Die Dicke der Pflasterbettung beträgt jetzt 4 cm statt 3 cm. Auf der STS/KTS in Bk3,2 wurde die Anforderung von

150 MN/m² auf 180 MN/m² erhöht. Die Zeile 2 wurde um BK3,2 (KTS-FSS) gekürzt.

Änderungen in Tafel 4 „vollgebundener Oberbau für Fahrbahnen“

In der Zeile 1 wurden Deck- und Binderschicht zusammengefasst und Anpassungen in Bk3,2 bis Bk1,0 vorgenommen.

Änderungen in Tafel 5 „Asphaltbauweise auf vorhandener Befestigung“

Hier findet eine Begrenzung auf untere Belastungsklassen statt. Die Belastungsklassen Bk100 bis Bk10 unterliegen einer Einzelfallbetrachtung.

Änderungen in Tafel 6 „Bauweise für Rad- und Gehwege“

Die ehemalige Tafel 6 „Erneuerung in Betonbauweise im Hocheinbau“ entfällt ersatzlos.

Änderungen in Tafel 6 (ehemals Tafel 7)

Die ehemalige Zeile 1 wurde gelöscht (Decke auf SfM ohne Anforderung). Betonbauweisen wurden aufgenommen, Pflaster- und Plattenbelag zusammengefasst und eine „Deckschicht ohne Bindemittel“ als neue Bauweise eingeführt.

Fazit

Zusammenfassend bleibt in knappen Worten festzustellen, dass es zu konstruktiven Veränderungen kommt, bewährte Grundprinzipien aber beibehalten werden. Die Sicherheit gegenüber vorzeitigem Versagen erhöht sich und kritische Anwendungen für hohe Verkehrsbelastungen werden ausgeschlossen.

Dipl.-Geol. Malte Quakenack

Tabelle 7 Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse

Örtliche Verhältnisse		A	B	C	D	E
Frostwirkung	Zone I	+ 5 cm				
	Zone II	+ 5 cm				
	Zone III	+ 10 cm				
Klimaräumige Klimaunterschiede	ungünstige Klimateinflüsse z.B. durch Nordhang oder in Kammlagen von Gebirgen		+ 5 cm			
	keine besonderen Klimateinflüsse		± 0 cm			
	günstige Klimateinflüsse bei geschlossener seitlicher Bebauung entlang der Straße		- 5 cm			
Wasserverhältnisse im Untergrund	kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum			+ 0 cm		
	Grund- oder Schichtenwasser dauernd oder zeitweise höher als 1,5 m unter Planum			+ 5 cm		
Lage der Gradienten	Einschnitt, Anschnitt				+ 5 cm	
	Geländehöhe bis Damm ≤ 2,0 m				± 0 cm	
	Damm > 2,0 m				- 5 cm	
Entwässerung der Fahrbahn / Ausführung der Randbereiche	Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen					± 0 cm
	Entwässerung der Fahrbahn und Randbereiche über Rinnen bzw. Abläufe und Rohrleitungen					- 5 cm

Mängel-App in Langenhagen freigeschaltet

Durchschnittlich 50 Meldungen im Monat

Die Stadt Langenhagen hat ihren Mängelmelder freigeschaltet. Seit Anfang März 2013 haben die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Langenhagen eine weitere Möglichkeit, ihre Hinweise und Anregungen an die Verwaltung zu melden. Mehr als 200 Hinweise sind mittlerweile in dem „Mängelmelder Pro“ seit der Freischaltung erfolgt und veröffentlicht. In der Mehrheit handelt es sich dabei um Mängel der Kategorien „Wilder Müll“, „Fahrradwege“ oder „Sonstiges“.

Insgesamt zwölf Kategorien gibt das System vor, das Interessierte kostenlos auf der Internetplattform <http://maengelmelder.langenhagen.de> oder mobil per Mängelmelder-App nutzen können.

Das System bietet den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, ihre Anliegen mit Fotos zu veranschaulichen, sowie die genaue Position durch übertragene GPS-Daten anzugeben. Das erleichtert wiederum den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zum Beispiel bei „wilder Müllablagerung“ im freien Gelände das Auffinden und

somit die Erledigung des Anliegens. Bei Meldungen über die Web App können die Fotos manuell hochgeladen sowie die präzise Ortsangabe durch Markieren auf dem Stadtplan eingetragen werden.

Nach Eingang der Meldung und einer kurzen Prüfung, die sicherstellt, dass keine Persönlichkeitsrechte Dritter verletzt werden, werden die gemeldeten Mängel freigeschaltet. Die farbliche Unterlegung des jeweiligen Kategoriensymbols zeigt dabei den Stand der Bearbeitung an. Die Farbe Rot steht für „ungelöst“, Gelb symbolisiert „In Bearbeitung“ und Grün „gelöst“.

Dank dieser Ampelregelung können Interessierte den aktuellen Bearbeitungsstand eines Hinweises verfolgen und eine Rückmeldung seitens der Stadtverwaltung telefonisch, schriftlich oder per E-Mail ist entbehrlich. Die innerhalb der Verwaltung geleistete Arbeit wird durch das nahtlos in die Homepage der Stadt Langenhagen eingebetteten Systems transparent. Dieses hatte unter anderem zur Folge, dass in den vergangenen vier

Monaten kaum ein Mangel doppelt gemeldet wurde.

Die Einführung des Beschwerdemanagementsystems bei der Stadt Langenhagen ersetzt die vorangegangenen Kommunikationswege zwischen Bürgerinnen und Bürger sowie der Stadtverwaltung nicht, sondern ergänzt sie. Nach wie vor können die Bürgerinnen und Bürger aus Langenhagen ihre Ideen, Anregungen und Hinweise mithilfe der im Rathaus ausliegenden „gelben Karten“, eines Briefes, per E-Mail oder per Telefon melden.

Diese Hinweise sollen zukünftig ebenfalls in den Mängelmelder eingepflegt werden. Diese Mehrarbeit für die mit dem Beschwerdemanagement beauftragten Stadtbeschäftigten rechnet sich insofern, weil es durch das Zusammenführen aller Hinweise in einem System möglich wird, eine statistische Auswertung vorzunehmen, den Bearbeitungsstatus für jeden Mangel zu kontrollieren sowie eventuelle Schwachstellen zu erkennen.

Juliane Stahl
Stadt Langenhagen



Was bringt uns der Stammtisch der Jungen VSVI?

Bei unserem Stammtisch am 16. Mai 2013 haben wir darüber philosophiert, welchen persönlichen Mehrwert wir durch diese Treffen haben. Wir sind zu dem Entschluss gekommen, dass unsere Beweggründe auch für andere VSVI'ler interessant sind. Somit haben wir beschlossen, dass es in dieser Ausgabe keinen Bericht über den Stammtisch in Hannover gibt, stattdessen wird die eingangs gestellte Frage von jedem Stammtisch-Besucher kurz beantwortet.

Henrike Thape:

Der Stammtisch bietet eine schöne und gemütliche Gelegenheit junge Menschen kennen zu lernen, die in dem gleichen Arbeitsumfeld tätig sind. Bei dieser entspannten Atmosphäre, mit einem gemütlichen Feierabendbier, lässt es sich locker über den Arbeitstag plaudern und gerade für Berufsanfänger bietet dieser Anlass einen freundlichen Austausch, über die nicht immer so einfachen Herausforderungen im Berufsleben.

Auf dem Foto sind (von links nach rechts) zu sehen:

Oliver Schiester, Lars Federowski, Constanze Hagenstein, Henrike Thape, Inga Wodecki, Andre Graupner, Matthias Thomsen



Oliver Schiester:

Erfahrungsaustausch und netter Ausklang eines Arbeitstages mit Gleichgesinnten und das mögliche Zusammenarbeiten bei kommenden Projekten.

Constanze Hagenstein:

Seit dem ersten Stammtisch der Jungen VSVI Niedersachsen 2012 in Hannover bin ich dabei und den Treffen gerne treu geblieben, denn es sind immer interessante, lustige Abende, in angenehmer Atmosphäre. Ich nutze gerne die Möglichkeit andere Mitglieder kennenzulernen, wiederzusehen und Erfahrungen auszutauschen. Es wäre schön wenn sich die Runde noch etwas vergrößert.

Lars Federowski:

Ich finde die Idee des Stammtisches der Jungen VSVI sehr gut. Durch die angenehme und freundliche Atmosphäre entstehen schnell neue Bekanntschaften und ein reger Gedanken- bzw. Erfahrungsaustausch findet statt.

Katja Pott:

Das Kennenlernen von (gleichgesinnten) Kolleginnen und Kollegen aus verschiedenen Bereichen und auf Augenhöhe Problemstellungen besprechen zu können.

Matthias Thomsen:

Das weiß ich noch nicht so genau, es war auf jeden Fall ein netter Abend.

Inga Wodecki:

Ich habe den Junge-VSVI Stammtisch in Bremen kennengelernt und sehe die Treffen als Netzwerk an, welches sich aus sehr unterschiedlichen Charakteren und Fachgebieten zusammensetzt, obwohl wir alle Straßen- und Verkehrsingenieure sind. Es zeigt mir wie vielfältig unser Berufsfeld ist, ich mag den Erfahrungsaustausch und freue mich darüber neue Mitglieder kennenzulernen.

André Graupner:

Leider kann ich im Moment noch nicht über gegenwärtige oder abgeschlossene Baumaßnahmen philosophieren, jedoch erhalte ich einen Einblick ergänzend zum Studieren, wie es in der Praxis abläuft. Zudem kann man Kontakte knüpfen und einfach einen netten Abend mit Gleichgesinnten verbringen.

2. Stammtisch 2013 der JUNGEN VSVI BREMEN

Am 18. April 2013 fand der zweite Stammtisch 2013 der „JUNGEN VSVI BREMEN“ im „ENCHILADA“ an der Bremer Schlachte statt.

Aufgrund zahlreicher Anmeldungen über Facebook erhofften sich die Organisatoren natürlich eine hohe Teilnehmerzahl.

Letztendlich nahmen dann neun „Facebook-Freunde“ der „Jungen VSVI Bremen“ an dem Stammtisch teil und tauschten sich in angenehmer Atmosphäre über den Studenten- und Berufsalltag aus.

„Wir haben uns sehr gefreut, dass auch zu diesem Stammtisch wieder einige Mitglieder der VSVI Bremen

dabei waren“ so einer der Organisatoren, Stefan Pohl, zum letzten Treffen.

„Wir würden uns natürlich auch sehr freuen, wenn die "Freunde" aus Facebook auch offizielle Mitglieder der VSVI Bremen werden würden, denn bis zum Ende der Studienzzeit ist die Mitgliedschaft kostenlos“.

Hinsichtlich des Bremer Stammtisches kann somit berichtet werden, dass die Teilnehmerzahl stabil bleibt.

Der dritte Stammtisch 2013 ist zwischenzeitlich terminiert. Dieser findet am 21. August 2013 um 18 Uhr im „Chilli Club“ in Bremen statt. Anmeldungen bitte über unsere Facebookseite oder an die Geschäftsstelle (mail@vsvi-bremen.de).



STAMMTISCHE:

Bremen:

Informationen: junge@vsvi-bremen.de oder Facebookseite „Junge VSVI Bremen“.

Hannover:

Informationen: junge@vsvi-niedersachsen.de oder Facebookseite „Junge VSVI Niedersachsen“.

Nächster Termin Ende August / Anfang September 2013.

Jan-Niklas Schinke: Student auf dem Weg ins Berufsleben!

Junge VSVI: Warum hast du die Entscheidung getroffen Bauingenieuren zu werden?

Jan-Niklas: Guten Tag liebe Leser und Leserinnen, im Voraus bedanke ich mich für ihr Interesse an meinem Artikel. Warum eigentlich Bauingenieur und nicht zum Beispiel Feuerwehrmann, Polizist oder doch Mediziner. Meine Entscheidung entspringt wahrscheinlich meinem familiären Hintergrund. Großväter Bauleiter und technischer Konstrukteur, Vater Vermessungsingenieur haben sicherlich unbewusst dazu beigetragen. Kurz und gut, ich bin da so reingewachsen! Bau-technik halte ich für ein interessantes vielseitiges Gebiet.

Junge VSVI: Was hat dich dazu bewogen Fachrichtung Verkehrswesen zu wählen?

Jan-Niklas: Ich habe gar nicht direkt die Fachrichtung Verkehrswesen als Vertiefung gewählt. Vielmehr den Schwerpunkt Baumanagement und aus diesem Schwerpunkt heraus meine Interessengebiete Wasserbau, Umwelttechnik und eben halt Verkehrswesen. Ich wollte mir hiermit eine gesunde Basis legen, von der ich mir Fächer aus anderen Sachgebieten dazu gewählt habe, die meine Persönlichkeit noch stärker ansprechen. Ich denke, nur Dinge die einen wirklich interessieren können auch Leidenschaft entfachen.

Junge VSVI: Welche Vorteile hast du von deiner studienbegleitenden Arbeit im Ingenieurbüro?

Jan-Niklas: Die Frage ist schon richtig formuliert. Ich denke auch, es gibt nur Vorteile für Studenten, sich neben dem Studium einen Job in ihrer Fachrichtung zu suchen. Auch wenn ich erst seit Anfang des Jahres in dem Ingenieurbüro BPR arbeite, somit erst zum Ende meines Studiums, muss ich feststellen, dass ich mich fachlich und persönlich weiterentwickelt habe. Fürs Studium direkt sehe ich die Vorteile darin, dass man sein Ziel nicht aus dem Auge verliert, fachlich immer „up to Date“ und den Vorlesungsthemen oft etwas voraus ist.

Junge VSVI: Welche Erwartungshaltung hast du an die Arbeit als Bauingenieur?

Jan-Niklas: Ich erwarte Aufgaben die es zu Lösen gibt.



Jan-Niklas Schinke

Baujahr 1988

Student an der Hs Bremen

Nachwuchsspieler bei BPR

Neugestaltung Fallersleber Straße in Braunschweig

Komplizierter geht es kaum

Eines der großen Stadtbahnprojekte der Löwenstadt „Braunschweig“ in den vergangenen Jahren ist die Neugestaltung des Straßenzuges „Fallersleber Straße“, „Am Fallersleber Tore“, „Humboldtstraße“ bis zum Beginn der „Gliesmaroder Straße“.

Bevor die Baumaßnahme, genannt „Umbau Fallersleber / Gliesmaroder Straße“, näher beschrieben wird, zunächst etwas Geschichtliches. Wie der Name bereits sagt, führt die „Fallersleber Straße“ in Braunschweig seit dem Mittelalter von der in Stadtmitte im 13. Jahrhundert erbauten „Katharinen Kirche“ in östliche Richtung zum Ort „Vallersleve“. Damals endete die Straße am Fallersleber Tor, das hinter der Brücke über den Okerumflutgraben zum Schutz der Stadt „Braunschwiek“ gebaut wurde.

Im Laufe der Jahrhunderte und insbesondere der letzten Jahrzehnten hat sich die Stadt Braunschweig in alle Himmelsrichtungen räumlich stark entwickelt, dadurch ist die Bedeutung der Fallersleber Straße ständig gewachsen. Die beidseitig auf der Ostseite der Brücke angeordneten Torhäuser und die auf der Westseite der Brücke vorhandene Baumallee „Am Fallersleber Tore“ mit Anschluss an die Dreiecksgrünflächen „Theaterwall“ und die Okerum-

flutbrücke „Am Fallersleber Tore“ erinnern an die historische Bedeutung dieses Stadtbildes. Zuletzt wurde diese Brücke im Jahre 1904 nach einem Prinzip des Prof. Max Möller, dem Möller-Träger, in Form von 19 nebeneinander liegenden Hängeträgern, bestehend jeweils aus Beton und „einem“ bogenförmigen außenliegendem Zugband (Unterzug) aus Stahl, erneuert. Nach der 105-jährigen Nutzung der Brücke unter steigenden Verkehrszahlen und -lasten, unter anderem auch durch den Stadtbahnbetrieb, haben sich die konstruktiven Schäden so stark vergrößert worden, dass eine weitere Nutzung nur mit Einschränkungen möglich war. Motorisierter Individualverkehr (MIV) musste mittels Lichtsignalanlagen (LSA) außerhalb der Brücke beidseitig gestoppt werden, wenn eine Stadtbahn die Brücke mit vorgeschriebener Schrittgeschwindigkeit allein überfuhr. Deshalb wurde ein Brückenrück- und -neubau beschlossen. Die Fallersleber-Tor-Brücke wurde abgerissen und nach einem Entwurf der Hamburger Architekten von Gerkan, Marg und Partner (GMP) komplett neu hergestellt. Dabei war die Aufteilung des im Brückenquerschnitt ohnehin knapp vorhandenen Raums neben den Spanngliedern für insgesamt zwölf Leerrohre für Kabelan-

lagen, zwei Leerrohre (DN 900!) für Fernwärmekanal, Trinkwasserleitung (DN 400!), Gasleitung (DN 300!) und für Schmutzwasserleitung (DN 700!) eine Herausforderung, sehr kompliziert und hatte sogar Auswirkungen auf die Gleistrassierung im Brückenbereich zu Folge.

Der gesamte MIV- und Stadtbahnverkehr musste für den Abriss und Neubau eingestellt werden, für Fußgänger und Radfahrer ist eine Behelfsbrücke errichtet worden. Ein Umleitungs- und Schienenersatzverkehr ist eingerichtet worden. Auch Bootsfahrer auf dem Okerumflutgraben müssen Einschränkungen aufgrund einer Vollsperrung dieser Wasserstraße hinnehmen. Bedingt durch die ohnehin erforderliche Unterbrechung des Stadtbahnverkehrs wegen des Brückenneubaus beschlossen Stadt Braunschweig und Braunschweiger Verkehrs-AG auch eine grundhafte Erneuerung der Straße und der Gleisanlagen.

Aufgrund des grundhaften Aufbaus haben weiterhin die Stadtentwässerung Braunschweig für sämtliche Kanalanlagen mit Hausanschlüssen und sämtliche Versorgungsträger beschlossen, Arbeiten an den vorhandenen Netzen durchführen zu lassen.

Impressionen von der neuen Strecke (Westseite der Brücke)



Insgesamt handelt es sich bei dem Vertragswerk um einen Bauvertrag mit neun (!) Auftraggebern, die jeweils eigene Abrechnungen fordern. Dadurch ist zu erahnen, dass das Aufstellen von Aufmaßen und Rechnungen vom AN eine „sportliche“ Aufgabe darstellt. Bei der Verkehrs- und Gestaltungsplanung des Büros BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner sind insbesondere die historisch prägende Einfahrtssituation der Brücke durch die beidseitig vorhandenen Baumreihen, die Sichtbeziehungen auf die Torhäuser sowie die anschließende Okerumflutgrabenquerung zu berücksichtigen gewesen. Weiterhin wurden auch die vorgenannte Dreiecksgrünflächen „Theaterwall“ und die Nebenanlagen vor der AOK im Rahmen der Gestaltungsplanung von BPR in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Braunschweig berücksichtigt.

Der gesamte Straßenquerschnitt wurde neu geordnet. Die beidseitig angelegten, getrennten Geh- und Radwege verbessern die Verhältnisse für die schwachen Verkehrsteilnehmer deutlich. Auch die gewählten Materialien wie zum Beispiel der breite Granitbord mit zweireihiger Rinne aus Basaltsteinen führen zur Verbesserung des Straßenbildes. Auf die ausreichende Anzahl von Parkplätzen und die Anordnung von Be- und Entladezonen für ansässige Einzelhändler wurde geachtet. Als Ergänzung zum Straßenbild werden neue Bäume als Ersatz für schlecht gewachsene und unattraktive Bestandsbäume an explizierten

Stellen vorgesehen. Diese waren zum Teil sehr nah an vorhandenen Versorgungsleitungen mit entsprechenden Wurzelschutzmaßnahmen zu realisieren.

Die Stadtbahn verkehrt künftig als Pulkführer in der Fallersleber Straße. Die Bevorrechtigung der Stadtbahn wird durch die Lage der Haltestellen sowie eine Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen erzielt. Die Braunschweiger Verkehrs-AG erneuerte im gesamten Verlauf der Ausbaustrecke die Fahrleitungsanlage, die zum Teil an den vorhandenen Gebäude und zum Teil an den neuen Masten befestigt wird. Um die gesamte Anzahl der Masten insbesondere in denkmalgeschützten Bereichen zu reduzieren, werden die Fahrleitungs-, Beleuchtungs- und die LSA-Masten miteinander kombiniert. Die Kreuzung Schöppenstedter Straße und die Einmündung Gliesmaroder Straße / Humboldtstraße wurden mit neuen Lichtsignalanlagen nachgerüstet.

Die Stadtbahnhaltestellen „Theaterwall“ und „Botanischer Garten“ wurden niederflur- und behindertengerecht in Kapform ausgebaut, um den Ein- und Ausstiegskomfort für alle Fahrgäste und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen zu verbessern. Die Bahnsteighöhe beträgt einheitlich 20 cm über Schienenoberkante. Die Bahnsteigkante ist mit Leiteinrichtungen für Sehbehinderte ausgestattet. Die Information der Fahrgäste über das Fahrtenangebot wurde zusätzlich zur statischen

Information in Info-Vitrinen durch eine „Dynamische Fahrgast Information“ (DFI), die die verbleibende Zeit bis zur tatsächlichen Abfahrt angibt, ergänzt. Im Rahmen der Gleiserneuerung wurde eine elastische Gleislagerung zur Reduzierung der Körperschalls und zu Streustromisolierung in Form eines Polyurethankörpers gewählt, der die Schienen jeweils vollständig bis auf den Schienenkopf und die Schienenrinne umschließt. Die aufgrund des Straßenaufbaus gekröpften Spurstangen werden mit einem Gummiprofil mit einem geringsten Rußanteil so ummantelt, dass sie bis in den vorgenannten Polyurethankörper der Schienenummhüllung einbinden, bzw. eingegossen werden und so zur elastischen Schienenlagerung und Streustromisolierung beitragen können.

In Rahmen der Bauausführung wurden unter Federführung der Stadtentwässerung Braunschweig (SE BS) im gesamten Baufeld alle vorhandene Kanäle erneuert, wobei historische Schachtanlagen (maximal bis zu circa 17 m lang (!) und 8 m (!) breit) aufgrund des guten Zustands des Mauerwerks weiterhin genutzt und in den Neubau der Kanäle mit einbezogen wurden. Durch das bestehende Entwässerungssystem mussten in einigen Straßenzügen vier Kanäle neu verlegt werden. Zusätzlich wird eine SW-Druckleitung auf einer Länge von 500 m mit DN 600 aus Stahl in Straßenmitte verlegt. Dafür wurde ein neues Pumpwerk auf der Ostseite der Fallersleber-Tor-Brücke mit einer

Gleisanlagen auf der neuen Torbrücke



Schwerpunkt

circa sechs Meter tiefen Baugrube (circa zwei Meter unterhalb des Wasserspiegels des Okerumflutgrabens) geplant. Bei der Bauausführung wurden historische Funde, wie Pipenleitung (Wasserleitungen aus rechteckigen Holzprofilen), Scherben, Knochen und Steinbogenbrückenreste angetroffen und unter Mithilfe des Denkmalschutz der Stadt Braunschweig kartographiert und fotografisch dokumentiert.

Sämtliche Arbeiten unterhalb des alten Straßenbauplanums mussten durch eine Kampfmittelräumfirma begleitet werden, da für die Bauflächen keine Kampfmittelfreiheit vorlag. Zudem stellen – wie häufig in alten Straßenräumen – vorhandene Altleitungen im Untergrund, die nicht zu identifizieren sind, ein großes Problem bei den Tief-

bauarbeiten dar, da kein Versorgungsunternehmen „zuständig“ war. Bei Messungen dieser nicht zuzuordnenden Kabelanlagen durch den ansässigen Stromversorger wurde zum Teil eine Stromführung nachgewiesen, die, so stellte sich später heraus, nur aufgrund von Induktionsstrom von benachbarten, stromführenden Leitungen vorhanden war. Hier wurden Kabelanlagen mittels Fachgerät rigoros geschnitten. Aufgrund der Vielzahl der Auftraggeber ist der Bauablauf nur mit einer sehr hohen Investition in den Abstimmungsaufwand zu beherrschen.

Marcus Möker
Stadtbahn Gleisanlagen
Braunschweiger Verkehrs-AG
marcus.moeker@verkehrs-ag.de
www.verkehrs-ag.de

Fakten

- Asphalt ca. 9.000 m².
- Pflaster ca. 14.500 m²
- Gleislänge ca. 2 mal 900 m, Spurweite 1.100 mm.
- Länge der Kanäle Neubau ca. 1.750 m von DN 300 bis DN 2.250 / 1.990

Impressionen der neuen Strecke (Ostseite der Brücke)



Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis zum Bahnhof Mahndorf –

eine neue Mobilitätsdrehseibe im Bremer Osten

Auf Grundlage des Konzepts „Zielnetz 2010“ für das Straßen- und Stadtbahnnetz in Bremen und der Region wird das Straßenbahnnetz in Bremen um weitere 30 km wachsen. Diese Netzerweiterung ist Garant für die zukünftige Sicherstellung der Mobilität der Menschen und Voraussetzung für die Weiterentwicklung Bremens und der umliegenden Region. Die Verlängerung der Linie 1 nach Mahndorf ist der Auftakt für die Umsetzung eines Paketes von insgesamt sechs Straßenbahnverlängerungen.

Als erster Baustein dieses Großvorhabenprogramms wurde für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mahndorf im Juni 2007 von der Freien Hansestadt Bremen der Antrag auf Planfeststellung gestellt. Die Linie 1 ist eine der wichtigsten Strecken im Netz der Bremer Straßenbahn AG (BSAG). Sie verbindet die Stadtteile Huchting, die Neustadt, die Stadtmitte, den Hauptbahnhof, Teile von Schwachhausen, die neue Vahr, Blockdiek, Tenever und jetzt auch Osterholz und Mahndorf miteinander.

Im Januar 2006 begannen die Planungen zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von der damaligen Endhaltestelle an der Züricher Straße im Ortsteil Osterholz bis zur neuen Endhaltestelle am geplanten SPNV-, ÖPNV- und MIV-Verknüpfungspunkt am neu zu erstellenden Bahnhof in Mahndorf. Hierbei waren unter anderem auf einer Länge von circa 4,8 km Neubaustrecke

zwei neue P+R-Anlagen und drei Verknüpfungspunkte sowie zehn neue Haltestelle zu realisieren.

Die Ausführungsplanungen wurden bis Ende 2008 fertig gestellt. Parallel hierzu hatten die Versorgungsunternehmen ab Herbst 2008 mit umfangreichen Um- und Neuverlegungsarbeiten am gesamten Ver- und Entsorgungsnetz begonnen, um die Bestandsleitungen aus den benötigten Trassen der zukünftigen Straßenbahnlinie in die neuen, noch herzustellenden Nebenanlagen zu verlegen.

Das im Auftrag der Stadt Bremen, vertreten durch das Amt für Straßen und Verkehr, geplante und finanzierte sowie durch die Consult Team Bremen (CTB) geleitete Projekt umfasst neben den Gleis- und Fahrleitungsarbeiten auch die Erneuerung bzw. den Neubau von Fahrbahnen, Rad- und Gehwegen sowie umfangreiche Kanalbauarbeiten. Die Herstellung von Spundwänden und zwei Lärmschutzwänden und die

Errichtung von zwei P+R-Anlagen sowie der Neubau eines DB-Brückenbauwerkes gehören ebenso zu dem anspruchsvollen und technisch aufwendigen Gesamtbauvorhaben.

Die Aufgaben der CTB waren die Koordination der Projektabläufe und das Organisieren der Zusammenarbeit aller am Bau Beteiligten. Weiterhin mussten die erteilten Aufträge, die Projektkosten sowie die Fertigstellungstermine permanent verfolgt und überwacht werden. Aber auch in der Koordination der Arbeiten der Leitungsträger, der Bauüberwachung im Straßenbau und bei den SIGEKO-Leistungen wurde auf den erfahrenen Mitarbeiterstamm der CTB zurückgegriffen.

Für das Gesamtprojekt wurde 2008 ein Betrag von 62 Mio. Euro veranschlagt. Hiervon trägt der Bund circa 60 Prozent der Kosten. Weitere 30 Prozent der Kosten sind in den Länderprogrammen Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) und Regionalisierungsmittel

Neubau Haltestelle Tenever-Zentrum



Schwerpunkt

eingestellt. Der Eigenanteil der Stadt Bremen in Höhe von zehn Prozent soll über das Anschluss-Investitionsprogramm gefördert werden. Die Ist-Kosten bewegen sich im Juli 2013 weit unterhalb der 62 Mio. Euro-Grenze und werden bis zum Ende der Maßnahme auch deutlich unterhalb der Kostenberechnung bleiben.

Der erste Spatenstich fand am 30. April 2010 statt. Die Bauzeit war in Anbetracht der Vielzahl von ineinander verschachtelten Einzelprojekten eng bemessen. Trotz der langen und kalten Winterperiode in den Jahren 2011 / 2012 konnten die beiden ersten Bauabschnitte zur Verlängerung der Linie 1 mit der Inbetriebnahme der circa 4 km langen Neubaustrecke am 26. März 2012 feierlich eröffnet werden. Auch der dritte circa 800 m lange Bauabschnitt für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 konnte am 2. April 2013 termingerecht für den Straßenbahnbetrieb freigegeben werden.

Auf der neuen Strecke der Linie 1 von der Züricher Straße bis zum Bahnhof Mahndorf kam überwiegend Grünleis zum Einbau, das heißt der Bahnkörper ist mit Rasen begrünt. Um den unterschiedlichen Ansprüchen vor Ort zu entsprechen, gibt es verschiedene technische Bauformen. Die Kriterien sind zum Beispiel: gelegentliche Überfahrbarkeit durch Straßenfahrzeuge, Pflegebedürftigkeit, Optik und Wirtschaft-

lichkeit. Das Erscheinungsbild der neuen Strecke ist somit sehr unterschiedlich.

Der Bereich der ehemaligen Endwendeschleife an der Züricher Straße, die seit 1968 besteht, bildet mit seinem stadtteilprägendem Umfeld den Start- und Zielpunkt dieser Straßenbahnneubaustrecke. Durch eine offene Platz- und Marktfläche und dem neu gestalteten Umsteigepunkt zwischen Bus- und Straßenbahnverkehr bekommt dieses Ortszentrum einen neuen und ansprechenden Charakter. Hierfür wurde eigens ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Die Aufenthaltsqualität wird durch den Einbau von Sitzbänken, der Anlage eines Brunnens, einer hochwertigen barrierefreien Pflasterung der zukünftigen Marktfläche und der Aufwertung einer vorhandenen Grünanlage erheblich verbessert.

Im direkten Anschluss an die ehemalige Endwendeschleife folgt bis zur Neuwieder Straße auf einer Länge von circa 1.100 m ein Teilabschnitt, der durch einen engen und kurvigen Straßenzug und sehr hoher Wohnraumdichte geprägt ist. Dieses Teilstück gehörte auf Grund der problematischen Rahmenbedingungen zu den am meisten diskutierten Abschnitten dieser Verlängerungsstrecke.

Von der St.-Gotthard-Straße bis zur Brienzer Straße sind die Schienen in der

Mitte der Richtungs-Fahrbahnen auf leicht erhöhtem Bahnkörper verlegt. Zwischen den Gleisen wurde Schotterrasen eingebaut. Diese Bauform in Verbindung mit den abgeschrägten Bordsteinen zum Straßenraum hin ermöglicht es im Notfall, dass Rettungsfahrzeuge den Gleisbereich überfahren können.

Nur im Abschnitt zwischen der Brienzer Straße und der Engadiner Straße musste auf die Planung des ursprünglich angedachten besonderen Bahnkörpers verzichtet werden. Die Straßenbahn wird als sogenannter Pulkführer in einem Bereich mit straßenbündigem Bahnkörper geführt. Die hier hergestellte Kap-Haltestelle ermöglicht es den Fahrgästen bequem vom Bürgersteig aus direkt in die Bahnen ein- und auszusteigen. Die dunkel gehaltene Pflasterung des Wartebereiches und der helle Blinden-Leiststreifen soll sehbehinderten Fahrgästen die Orientierung erleichtern. Die Haltestelle hebt sich damit von den gewohnten grauen Gehwegplatten deutlich ab. Baumpflanzungen, komfortable Fahrgastunterstände und dynamische Fahrgastinformationen stellen den Standard der Haltestellenausstattung bei dieser Maßnahme dar.

Bis zur Neuwieder Straße wurde das Gleis nur zwischen den beiden Innengleisen bis zur Schienenoberkante mit Rasen begrünt. Im Untergrund ist ein

Arbeiten für Fahrleitung können beginnen



Erste Fahrt mit dem Turmwagen in der Hans-Bredow-Straße



befahrbares, hoch druckfestes und wasserdurchlässiges Material (Biolit; ein besonderes Gesteinsmehl) eingebracht, das im Notfall von Rettungsfahrzeugen überfahren werden kann. Der übrige Gleiskörper ist mit einer Asphaltoberfläche versehen.

Im Rahmen dieser Maßnahme wurde auch die vorhandene vierstreifige Otto-Brenner-Allee zwischen der Neuwieder Straße und der Osterholzer Heerstraße auf einen zweistreifigen Querschnitt reduziert, um die vorhandene Verkehrsfläche nicht für den Neubau der Straßenbahnlinie aufweiten zu müssen. Hier wechseln die Gleise in die Seitenlage und sind mit Rasen begrünt. Dieser Rasenbahnkörper erspart den kompletten Umbau des Straßenraumes und trägt dazu bei, Baukosten zu reduzieren. Diese Bremer Bauform beruht auf einen Beton-Längsbalken, der vor Ort von den Baufirmen hergestellt wird. Darauf werden die Schwellen und anschließend die Schienen verlegt. Zur Vermeidung von Schallübertragungen werden die Betonschwellen mit einem besonderen Material untergossen. Der komplette Bahnkörper ist bis zur Schwellen-Oberkante begrünt. Die Schienen bleiben aber sichtbar. Bei dieser Bauform kann das anfallende Wasser gut abfließen und versickern. Der Gleiskörper wird entweder bis zu den Schwellen oder bis zur Schienenoberkante mit Mutterboden aufgefüllt und anschließend der Rasen angesät.

In diesem Abschnitt entstand auch eine Zwischen-Wendeschleife, an der die Einsetzwagen oder die Fahrten der „Schnellen 1“ (Schnellbahnlinie 1 S) enden oder beginnen können.

Nach der Querung der Osterholzer Heerstraße beginnt das noch immer expandierende Gewerbegebiet Weser-park. Hauptansiedler dieses Gewerbebestandes ist die gleichnamige Einkaufs- und Freizeitanlage „Weser-park“ mit einer Verkaufsfläche von rund 120.000 m². Weiterhin ist noch die Ansiedlung eines Möbelhauses mit einer Verkaufsfläche von über 40.000 m² geplant. Auch das Gewerbegebiet am Bremer Kreuz mit einer Größe von 137 Hektar wird zum Großteil über das Plangebiet erschlossen.

In diesem Abschnitt sind die Gleise wieder in Mittellage verlegt und mit Rasen begrünt. Bis zu vier Baumreihen sollen in dieser zentralen Einkaufsstraße für ein angenehmes Flair sorgen und haben das Erscheinungsbild vollkommen verändert, so dass sich Passanten dort gut aufhalten können.

Durch die gewählte Trassierung ist es gelungen, einen Großteil der vorhandenen Bäume südlich der Zufahrt zum Einkaufszentrum zu erhalten und das Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Gebiet „Krietes Wald“ wurde durch die Planung und den Bau in keiner Weise beeinträchtigt.

Im Kreuzungsbereich mit der Thalendorststraße entstand eine neue Verknüpfungsstation zu den neu geordneten Buslinien.

An normalen Tagen waren bis zu 100 Bauarbeiter auf dem insgesamt vier Kilometer langen Abschnitt parallel tätig. Zu Spitzenzeiten sogar noch mehr. Bei dem Umbau der wichtigen Kreuzungen in diesem Abschnitt mussten diese immer voll funktionsfähig bleiben und es wurden auch auf der Strecke immer zwei Fahrspuren je Fahr- richtung für den MIV freigehalten.

Im Anschluss an das derzeitige Ausbauen des Gewerbegebietes im Bereich der Hans-Bredow-Straße wird die Straßenbahn dann weiter über eine Brachfläche an die Kleinsiedlung der Straße Ehlersdamm herangeführt. Für die Bau- phase wurde am Ausbauen der Hans-Bredow-Straße eine provisorische Zwischenwendeschleife errichtet, um im Frühjahr 2012 schon die ersten vier Kilometer der neuen Strecke in Betrieb nehmen zu können.

Von Nußhorn führt die neue Straßenbahntrasse nahezu gradlinig durch den bisher brachliegenden Bereich der „Lehmkuhle“ zum Ehlersdamm, auf dem sie nach Süden abbiegt. Zur Unterquerung der Eisenbahnstrecke Osnabrück – Hamburg wurde hier ein neues Brückenbauwerk errichtet. Den Abschluss der Verlängerung der Linie 1

Alte Unterführung Ehlersdamm und zukünftige Fläche der Wendeschleife



Straßenbau St.-Gotthard-Straße



Fotos: Quelle: CTB

Schwerpunkt

von der Züricher Straße bis zum Bahnhof Mahndorf bildet die neue Endwendeschleife am Bahnhof Mahndorf. Die Straßenbahnhalttestelle ist hier mit zwei Bahnsteigen ausgestattet.

Zu den baulichen Maßnahmen bei der neuen Endwendeschleife gehörte auch der Neubau der Bahnsteige des Haltepunktes Bremen-Mahndorf sowie der Herstellung von 220 Parkplätzen für Autos, 200 Fahrradabstellplätzen und zwei Taxisständen. Von hier aus gelangen jetzt die 1.200 SPNV – Kunden, die diesen Haltepunkt täglich nutzen, in acht Minuten zum Hauptbahnhof in Bremen oder in vier Minuten zum Bahnhof in Achim. Der Bahnhof Mahndorf wird von der DB im Regionalverkehr bedient. Mit dem Bau dieser Mobilitäts-Drehscheibe wurde das Verkehrsangebot im Bremer Osten nachhaltig geändert und deutlich verbessert.

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Die neue Strecke wurde, wo immer es möglich war, als Grüngleis hergestellt und mit Rasen begrünt. Insgesamt wurden über 280 Bäume zwischen der Züricher Straße und dem Bahnhof Mahndorf neu gepflanzt. Als Ersatz für das entfernte Gehölz an der Wendeschleife Mahndorf wurde eine Wiese am Rand des FFH-Gebiets „Krietes Wald“

aufgeforstet und ein Lehrpfad angelegt.

Besonders hohe Bedeutung haben Maßnahmen zur Energieeinsparung und somit zur Verminderung des Treibhausgas Kohlendioxid. Der von den modernen Straßenbahnen beim Bremsen erzeugte Strom wird wieder in die Oberleitungen eingespeist und zum neu errichteten Energiespeicher an der Walter-Geerdes-Straße geleitet. Dort wird er über ein Schwungrad zwischengespeichert und dem System wieder zur Verfügung gestellt. Dieses Schwungradsystem besteht hauptsächlich aus einem im Vakuum mit etwa 15.000 bis 25.000 Umdrehungen pro Minute rotierenden Schwungrad. Der Energiespeicher ermöglicht jedem rückspisefähigem Fahrzeug die zum Halten selbst erzeugte Bremsenergie dort zwischenzulagern und etwa 20 Sekunden später für seinen eigenen Anfahrvorgang zu nutzen.

Neben dem Energiespeicher wurde eine sogenannte Umformerstation errichtet, welche die gelieferte Mittelspannung (Drehstrom) in die von den Straßenbahnen benötigte Spannung (600 Volt Gleichstrom) umwandelt. Auf dem Dach dieser Station wurde eine Photovoltaik-Anlage installiert, die zusätzlich noch Sonnenenergie in Strom umwandelt.

Ein weiterer wichtiger Baustein zum Umweltschutz ist die in Mahndorf eingebaute Weichenheizung, die durch Erdwärme (Geothermie) betrieben wird. Diese in der Erprobung befindliche Technik soll im Winter Strom sparen bzw. dadurch den Einsatz von Streusalz überflüssig machen. Außerdem wurden für die Beleuchtung der P+R-Anlage Strom sparende LED-Lampen eingesetzt. Auch sind sämtliche Fahrgastunterstände mit der sparsamen LED-Technik ausgerüstet.

Als Fazit für die erste erfolgreich umgesetzte Verlängerung einer von insgesamt sechs geplanten Verlängerungen von Straßenbahnlinien in Bremen lässt sich bei diesem Vorhaben festhalten, dass durch eine ganzheitliche Planung und effektive bauliche Umsetzung in Verbindung mit einem stringenten Projektmanagement nicht nur sämtliche Termine eingehalten werden konnten und der budgetierte Kostenrahmen unterschritten wurde, vielmehr zeigen auch die aktuell steigenden Fahrgastzahlen die Akzeptanz der Straßenbahn in der Bevölkerung und machen Mut für die neuen und sicherlich auch spannenden und anspruchsvollen Großvorhaben der nächsten Jahre.

*Ulrich Keller
Consult Team Bremen (CTB)*

Die FGSV und der Stadtstraßenbau

– eine unendliche Geschichte –

1. familia sacra – heilige Familie

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), allmächtige Urmutter oder Urgroßmutter unseres geliebten Deutschen Straßenbaus, weltweit geschätzt und der innerstädtische (innergemeindliche) Bau von Straßen, Wegen, Plätzen sind immer schon ungleiche Schwestern gewesen, vielleicht auch Mutter und Sohn, aus einem Fehltritt geboren und ungeliebte Stiefmutter: Der eine schwelgt im Bau von x-stöckigem Autobahnverknüpfungen und die anderen? Wie lieb ich das schier unlösliche bautechnische Problem der Grenzbelastung der Pflasterbauweise in einer mit 3 WE bestückten Sackgasse!

Versöhnlich möchte ich konstatieren: Es ist und bleibt eine heilige Familie, die der Straßenbauer. Alle sind allezeit und bemüht, die technischen Probleme des neuzeitlichen Straßenbaus – so es denn solche gibt – intensiv zu analysieren und allerort nachhaltig zu lösen – auch beim Colloquium in der Blumenstadt.

2. Colloquium der FGSV: Kommunalen Straßenbau

Anders als eine Vortragsveranstaltung erhebt ein Colloquium der FGSV den Anspruch, die Organisatoren (auch Straßenbaufachleute), Moderatoren, Referenten und Zuhörer/Teilnehmer hautnah und hirnverwandt zusammenzubringen. Dazu diente das Colloquium „Kommunale Straßen“ am 15./16. April 2013 in Thüringens Hauptstadt Erfurt. Es wird organisiert von der Mannschaft, die sich seit einigen Jahren/Jahrzehnten (mannhaft in den 70ern von den Düsseldorfern, Mainzer und Salzgitteraner Kollegen gegen den

Vorstand der FGSV erstritten) um die wirklich entscheidenden „Andersartigkeiten“ zwischen den Fragestellungen des Bauens der „freien Strecke“ gegenüber denen in der „geschlossenen Ortslage“ kümmern.

Als eine Art wiederkehrende Erkenntnis ist zu vermerken: Der hohe Anspruch für beide Straßengattungen ein gemeinsames Regelwerk zu erarbeiten, ist bislang nicht gelungen und wird auch nicht gelingen, erscheint bei der Unterschiedlichkeit der Anforderungen auch nicht sinnvoll. Das hatte sich auch schon bei der Vorstellung der neuen RAL anlässlich des Straßen- und Verkehrskongresses in Leipzig im Oktober des Vorjahres durch Prof. Dipl.-Ing. Hartkopf ergeben. Im Fachjargon: „Hoch leben die RAL, die RAS sind tot!“

3. Die Themenfelder:

In den vom Leiter der FGSV-Kommission „Kommunale Straßen“ (Ltd. StB Dir. Dipl.-Ing. Peter Gawin, Hamm) mit viel Sachverstand zusammengestellten Vortragsfolgen wurden die üblichen vier Themenfelder mit insgesamt 17 Referaten bearbeitet:

Planung – Bau – Betrieb – Finanzierung
Erfreulich: Es gab keine Parallel-Veranstaltungen, die Referatsdauer war mit 25 Minuten angenehm kurz.

Abschnitt I: Planung

1. Mobilitätssicherung für ältere Menschen
2. Leitlinien für mitgestaltende Bürgerbeteiligung
3. Förderung der Nahmobilität
4. Mobilität 2030: bunt und elektrisch!
5. Radverkehrsführung

Abschnitt II: Bau

6. Versickerungsfähige Befestigung neues Merkblatt
7. Lärmarme Asphaltbeläge
8. Lärmmessungen auf Pflasterbefestigungen
9. Qualitätssicherung beim Bau
10. Qualitätssicherung bei Aufgrabungen (neue ZTV-A StB)
11. Micro-/Minitranching u.a Verfahren bei Leitungsverlegungen

Abschnitt III: Betrieb

12. Lärminderungsplanung
13. Baustellenkoordinierung, vor allem EVU
14. Luftreinhalteplanung
15. Adaptive Steuerung im Straßennetz

Abschnitt IV: Finanzierung

16. Zukünftige Finanzierung des „Gemeindeverkehrs“
17. Straßenanlagevermögen

4. Die Einzelkritiken

Aus den vier Themenfeldern sollen jeweils ein bis zwei Vorträge mit einer Kurzkritik – vom Praktiker für den Praktiker – versehen werden. Aber: Als erstes ein Lob an den Begrüßungsredner, den Herrn Oberbürgermeister der Blumenstadt Erfurt: Der Mann weiß Bescheid, der weiß, was er sagt: Er stellte das Bauen als wichtigen Indikator für das fortschrittliche Denken in einer Stadt dar, sagte aber auch: Mal muss Schluss sein. Man darf die Geduld der Bürger nicht überbeanspruchen. Gut gebrüllt Löwe! Weiter so! Dranbleiben! Nicht nachlassen!

Beispiele zur Straßenraumgestaltung

4.1. Mobilitätssicherung für ältere Menschen

Prof. Dr. Ing. Jürgen Gerlach,
Berg. Universität Wuppertal

- Ältere Menschen und Mobilitätseingeschränkte sind im Verkehrsraum aufgrund ihrer körperlichen und kognitiven Einschränkung überaus stark gefährdet.
- Befragungen und Analysen legen die Vereinheitlichung von Planungs- und Betriebsansätzen in Handbüchern nahe.

Frage: Braucht jede Stadt einen „Fußgängerbeauftragten“?

4.2 Radverkehrsführung in Stadtstraßen

Prof. Dr. Ing. Reinhold Maier,
TU Dresden

- In Bezug auf Art und Menge (nicht Maß, kein Baugesetzbuch) der Nutzung des Verkehrsmittels „Fahrrad“ macht sich – angeblich (besser gefühlt) – eine hohe Zuwachsrate bemerkbar.
- Der Radfahrer ist der unsicherste, undisziplinierteste, unbelehrbarste, unmöglichste (und alle weiteren Adjectiva mit der Vorsilbe un-) Teilnehmer im Stadtverkehr.

Frage: Wie viel Menschen pro Hektar verstehen die verkehrsrechtlichen Festlegungen zur „Radweg-Benutzungspflicht“ und die von den Straßenverkehrsbehörden daraus gezogenen Konsequenzen zur Beschilderung?

4.3. Erfahrungen mit lärmarmen Asphaltbelägen

Dipl.-Ing. Gerhard Glanz,
Stadt Erfurt

- Die EU-Umgebungsärmrichtlinie (D 2005) und das Konjunkturpaket II (2009) ermöglichen den Test der verschiedensten Sanierungsvarianten im innerstädtischen Bereich, meist Splitt-Mastix-Beläge, z.B. SMA 8S und 8N.
- Das nur sehr begrenzte Lärminderungsvermögen ist unbestritten und bleibt auch nach den Erfurter Selbstversuchen bestehen.

Frage: Wem – außer den Mischguthestellern – nutzt diese Apothekerarbeit auf einer Straßenbaustelle?

Hoch lebe die Kosten-Nutzen-Analyse!

4.4. Qualitätssicherung bis Aufgrabungen

- ZTV-A – StB12 –

Dr.rer. nat. Maria Kastner,
Stadt München

- Die tausendfachen Aufgrabungen von Verkehrsflächen initiiert durch die Verlegung von Leitungen, Kanälen und Kabeln sind mehr als ein Ärgernis für Verkehrsteilnehmer und Straßenbaulastträger: Ein Wertverlust der Straßenanlage ist – auch bei sorgfältigster Wiederherstellung – unabwendbar.
- Die peinlich genaue Anwendung der 2012 überarbeiteten ZTV-A StB ist unerlässlich; weiterhin bedarf es einer

sachgerechten Überwachung dieser von einer zertifizierten Baufirma durchzuführenden Tiefbauarbeiten. Fragen: Müsste nicht der Wertverlust dem Veranlasser, dem Energieversorgungs- oder Abwasserentsorgungsbetrieb in Rechnung gestellt werden?

Wäre es nicht sinnvoll, wenn die Aufgrabungs- und Wiederherstellungsarbeiten (Tief- und Straßenbau) grundsätzlich vom Straßenbaulastträger in Auftrag gegeben würden ... natürlich nur an „echte Fachfirmen“?

4.5. Adaptive Steuerung im Straßennetz

Besserer Verkehrsfluss und weniger Emissionen?

Prof. Dr. Ing. Werner Brilon,
Ruhr-Uni Bochum

- In verschiedenen Forschungsprojekten ist vom Referenten versucht worden, die positive Wirkung von adaptiven Steuerungssystemen auf den Verkehrsfluss und die Luftqualität (immer in einem Atemzug zu nennen!) nachzuweisen. Erkenntnis? Es bringt offensichtlich nichts; die Versuche wurden teilweise sogar abgebrochen.
- O-Ton: „Eine Verschlechterung des Verkehrsflusses kann (!) negative Auswirkungen auf die Emissionen mit sich bringen.“ (Schiller: Herr, dunkel war der Rede Sinn.)

Frage: Warum steht in der Vortragsüberschrift nur ein Fragezeichen und nicht drei drin?

Braucht jede Stadt einen Fußgängerbeauftragten?



Foto: Bathildis Traut

Verstehen die Menschen die Radwegebenutzungspflicht?



Foto: Katja Pott

4.6. Wie geht es weiter mit der Gemeindeverkehrsfinanzierung?
Thomas Kiel, Deutscher Städtetag

- Das schöne, alte GVFG, geboren 1972, ist tot. Todesursache: unklar, auch eine Obduktion würde nichts bringen. Seit 2006 mit der Abschaffung der Finanzhilfen und der Mischfinanzierungen herrscht bis Ende dieses Jahres ein Übergangszeitraum. Der Auftrag zur Prüfung der Erforderlichkeit und Angemessenheit der Zuschusszahlungen ist auf den 1. Januar 2014 terminiert; vorerst geht es um den Zeitabschnitt bis 2019.
- Alle, wirklich alle, sind aufgerufen, die Entscheidungsträger in den verschiedenen Ebenen zu beeinflussen, zu beraten bzw. zu überzeugen. Erste Hürde: Verkehrsminister-Konferenz.

Frage: Ist der Satz eines Wirtschaftsfachmanns bekannt: Wir sind nicht reich genug, um uns ein schlechtes Straßennetz leisten zu können!?

5. Schlussbemerkungen

- Gratulation und Anerkennung empfindet man als Praktiker – auch im Ruhestand – immer wieder, wenn ein solches fachtechnisches Mammutprogramm „störungsfrei“ abgewickelt werden kann. Durch das kollegiale Gespräch am Rande der Veranstaltung sind Anregungen, Tipps und Hinweise für die Umsetzung vor Ort im kreativen Alltag vielfältig. Trotzdem – bitte nicht überbewerten!

- Einige kleine, aber durchaus grundsätzliche konstruktive Monita zu diesem Colloquium:

Erstaunt war ich, waren wir alle, dass das Teilnehmer-Angebot in Quantität und Qualität überschaubar war. Es kann und darf nicht sein, dass die Referenten in der Welt anerkannte Koryphäen sind, und im Auditorium sitzt kein einziger Amtsleiter. „Früher war alles anders“.

In Bezug auf die Teilnehmer aus unserem Land, aus unserer VSVI in Niedersachsen, machte sich Ratlosigkeit breit. An einer Hand konnte man sie abzählen, die Großstädte, die die ganze Palette der fachtechnischen Probleme im innerstädtischen Straßenbau abdecken, glänzten durch Abwesenheit. Das Straßenbauwesen, auch die FGSV, waren bislang in dem Dreiklang: Auftraggeber: Bauverwaltung
Auftragnehmer: Bauunternehmung
Lehre und Forschung (TU / FH) ergänzt durch die in mehreren Bereichen tätigen Ingenieurbüros bestimmt. Von Seiten der Baufirmen ist eine erschreckende Abstinenz beim Besuch von Lehr- und Fortbildungsveranstaltungen der FGSV zu beklagen – ein nicht unerhebliches Manko!

Ob nun Symposium, Colloquium oder einfach nur treudeutsch „Tagung“ – im Mittelpunkt muss der Erfahrungsaustausch, das Hinterfragen von Problemen stehen. Das war bei diesem Colloquium „Kommunaler Straßenbau“ leider unterentwickelt. Insofern kann ich den Herren Moderatoren, deren

Aufgabe u.a. die Strukturierung der Diskussionsbeiträge für eine anregende Diskussion mit den Zuhörern ist, keine gute Note auszustellen, in jedem Falle: entwicklungsfähig!

Und zum Schluss noch ein kleiner Hinweis zur „Tagesordnung“ und den ausgewählten Themata: Die Arbeit in der FGSV, der VSVI, am Reißbrett/vor dem Computer darf sich nicht allein in der möglichst zahlgenauen Anwendung von Vorschriften, Richtlinien etc. pp. von α bis ω erschöpfen. Das tendiert zu Klippschul-Niveau.

Für den Verkehrsteilnehmer viel wichtiger ist das Bild, das ihm Straßenplaner und Straßenbauer mit ihrem Werk „Stadtstraße/dreidimensional“ zur Benutzung anbieten. Ist es eine schöne, interessante abwechslungsreiche Verkehrsanlage, die mir angeboten/zugemutet wird? Macht es vielleicht gar einen Riesenspaß, dieses „Kunstwerk“ mit dem Auto oder dem Rad zu befahren bzw. zu begehen? Zu diesem Teilbereich habe ich leider keinen Beitrag gehört!

Ich schließe wie auf Schalke üblich: Trotz alles war das Colloquium „Kommunaler Straßenbau“ 2013 in Erfurt ein innerer Gewinn. Mögen weitere folgen....

**Klaus Gossow,
Salzgitter**

Nutzen lärmarme Asphaltbeläge wirklich nur den Herstellern?



Foto: Thomas Liebig

Wertverlust für die Straße oder volkswirtschaftlicher Gewinn?



Foto: Stadt Garbsen

Zur Ingenieurverantwortung



Wenn wir uns der Ingenieurverantwortung nähern, tauchen zunächst Fragen auf: Sind Ingenieure berufsbedingt in besonderer Weise verantwortlich? Wenn ja, wem gegenüber? Gibt es eine besondere ethische Anforderung an Ingenieurinnen und Ingenieure, sozusagen eine Ethik für Ingenieure – warum Ethik nur für Ingenieure?

Die Ingenieurinnen und Ingenieure nehmen in Aufgabenbereichen unmittelbaren Einfluss auf Sicherheit und Gesundheit, auf Wohlstand und sozialen Status und Wohlbefinden im Allgemeinen. Von ihrem Wirken sind die Gesellschaft und die Umwelt ebenso betroffen wie jeder Einzelne von uns. Dies erfasst alle Bereiche des Ingenieurwesens vom Maschinen- und Anlagenbau über die Elektrotechnik und Informatik bis hin zum konstruktiven und klassischen Bauingenieurwesen im Hoch- und Tiefbau.

So vielfältig die Anforderungen in diesen einzelnen Bereichen sind, so hoch sind auch die Erwartungen, die an die

Zuverlässigkeit von Ingenieurleistungen gestellt werden. Dies sind vor allem das Funktionieren und die Sicherheit, aber auch das Erfüllen spezifischer Anforderungen wie beispielsweise den Arbeits- oder Umweltschutz, die Energieeinsparung oder die nachhaltige Nutzung der Ressourcen. Die Technik wie die Ingenieurinnen und Ingenieure stehen im Kontext sozialen Handelns. Dies beantwortet die Frage nach ihrer berufsbedingten Verantwortung. Ingenieurinnen und Ingenieure sind Verantwortungsträger, mit unterschiedlicher Natur: Sie sehen sich individuellen und gesellschaftlichen sowie auch unternehmerischen und politischen Erwartungshaltungen ausgesetzt. Das Feld der Ingenieurverantwortung ist also kein begrenztes. Technik als soziale Form des Handelns ist gemeinschaftlich mit Institutionen, Unternehmen und politischen Rahmensetzungen zu betrachten. Vor dem Hintergrund technischer Entwicklungen und der Berücksichtigung ihrer Einwirkungen auf Mensch, Natur und Umwelt gilt es, die Ingenieurverantwortung im Kontext ethisch-moralischer Aspekte zu verankern und in den öffentlichen Dialog einzubeziehen. Die Frage nach der Ingenieurverantwortung ist damit keine isolierte ausschließlich persönliche, also ingenieurbezogene Verantwortung, sondern wirkt politisch wie gesellschaftlich und unternehmerisch. Im Rahmen der täglichen Berufsausübung müssen von Ingenieurinnen und Ingenieuren Entscheidungen nachhaltig und auch zum Schutz des Gemeinwohls gewissenhaft getroffen werden – im verantwortungsvollen Umgang mit

vergleichenden und prüfenden Abwägungen. Auch Zeitdruck und ökonomische Randbedingungen erhöhen die Verantwortlichkeiten von Ingenieurinnen und Ingenieuren. Der Berufsstand befindet sich mitunter in dem Dilemma, erfahren zu müssen, dass betriebswirtschaftliche Erwägungen (oder Zwänge) fachtechnischen Aspekten vorgezogen werden. Mit dramatischen Ausgängen: Unglücksfälle wie die Ölkatastrophe im Golf von Mexiko oder Fukushima haben Folgen, die uns alle angehen.

In der Auseinandersetzung um die Anwendbarkeit neuer Technologien sind auch Transparenz und ein breiter gesellschaftlicher Dialog Schlüsselfaktoren in der Ingenieurverantwortung. Großprojekte wie die Elbphilharmonie, Stuttgart 21, der Bau des neuen Berliner Flughafens aber auch Fracking oder der Netzausbau im Zuge der Energiewende sind aktuelle Beispiele dafür, den offenen Dialog zu führen sowie den Informationsprozess in der Gesellschaft aufzunehmen, um durch Glaubwürdigkeit und Vertrauen gesellschaftliche Akzeptanz in neue Technologien zu schaffen. Dies müssen sich alle am Prozess Beteiligten zur Aufgabe machen, um Ökologie, Ökonomie und technischen Fortschritt miteinander in Einklang zu bringen.

Angesichts der Bedeutung und bestimmender Gestaltungsfaktoren von Technik scheint es umso bemerkenswerter, dass es bisher ausgeblieben ist, Ingenieurinnen und Ingenieuren gesamtgesellschaftlich den Stellenwert einzuräu-

men, der ihrer hohen Verantwortung gegenüber Mensch und Natur gerecht wird – und sie zugleich auch mit den erforderlichen gesellschaftlichen, ja rechtlichen Kompetenzen und Mitteln auszustatten. Denn wer verantworten soll, muss auch „Ja“ oder „Nein“ sagen dürfen und in den fachlichen Beurteilungen gehört werden.

Technische Folgen weit möglichst vorausplanen, aber auch im Augenblick problematischer Situationen technisch adäquat reagieren und Entscheidungen treffen zu können, muss insbesondere denjenigen vorbehalten sein, die über entsprechendes Sachwissen und die erforderlichen Fachkompetenzen verfügen. Dazu gehört selbstverständlich an erster Stelle der Freiraum für eigenverantwortliches Handeln. Für Ingenieurinnen und Ingenieure bedeutet dies, die Belange verantwortlichen Handelns sowohl auf eine rationale, fachlich begründete und ebenso verantwortungsbewusst-moralische Entscheidungsgrundlage zu stellen, und ihnen darüber hinaus Handlungsspielräume in unternehmerischen Entscheidungsprozessen einzuräumen. Im Umgang mit technischen Entwicklungen oder Produkten und ihrer individuellen Anwendbarkeit müssen Ingenieurinnen und Ingenieure die Möglichkeit erhalten, auch und insbesondere auf rechtlicher Basis – in Form eigener Berufsrechte – Entscheidungen in eigenem Ermessen und allein im Sinne von Verantwortbarkeit zu treffen. Auch so wird Ingenieurinnen und Ingenieuren gesamtgesellschaftlich der Stellenwert eingeräumt, der ihrer hohen Verant-

wortung gegenüber Mensch und Natur gerecht wird.

Unter dem Gesamtgesichtspunkt des Verbraucherschutzes sind Ingenieurleistungen in Anbetracht fortschreitender Durchdringung von Technik in allen Lebensbereichen von Mensch und Gesellschaft sicherheitsrelevanter als je zuvor. Deshalb hat unser Staat die Beordnung des Berufsstands, wie bei freiberuflichen Berufen üblich, auf eine berufsständische Kammer übertragen. In Hinblick auf die Qualitätssicherung und die allgemeine Sicherheit für damit verbundenen Schutz der Öffentlichkeit bildet die Ingenieurkammer in der Selbstverwaltung funktionsfähige Strukturen mit gewichtigen ordnungsrelevanten Aufgaben. Das Berufsbewusstsein der Ingenieurinnen und Ingenieure ist begründet auf der gesellschaftlich relevanten und unabdingbaren Qualitätssicherung. Eine Einbindung in die berufsständische Selbstverwaltung fordert und fördert aus fachlicher wie des Verantwortungsträgers berücksichtigender Sicht die Selbstverpflichtung des Einzelnen. Gerade die Freien Berufe zeichnen sich durch ihre besondere Leistungserbringung und die hohe Relevanz von Sicherheit und Prävention nach dem Gemeinwohlprinzip aus. Dies auch in den Mittelpunkt gesetzgeberischer Maßnahmen zu stellen ist folgerichtig. Sich daraus ergebende politische Handlungsnotwendigkeiten im Sinne der Verbesserung der Rahmenbedingungen für Ingenieurinnen und Ingenieure sind die rechtliche Stärkung der Ingenieurinnen und Ingenieure,

Ermächtigungsgrundlagen zu schaffen wie eindeutige Berufsausübungsregeln sowie Berufsrechtsvorbehalte für Ingenieurinnen und Ingenieure bei sicherheitsrelevanten Tätigkeiten als feste Bestandteile in Regelungen für bestimmte Tätigkeiten die Berufsausübung einzubinden. Dies schafft einen Orientierungsrahmen für den Berufsstand wie für den Verbraucher.

Eine verbesserte Darstellung des Berufsbildes Ingenieur, der fachlichen Kompetenzen und Leistungen, der Freiberuflichkeit und Verantwortlichkeit in der öffentlichen Wahrnehmung trägt ebenso zur Imageverbesserung bei. Die Bindung des technischen Sachwalters an einheitliche Regeln, Handlungsweisen nach ethischen Grundsätzen und Leitbildern, Qualitätsprüfungen wie Hochschulqualifikationen und Fortbildungsverpflichtung und gegebenenfalls der in Ausübung des Berufes vorgehaltene Haftpflichtversicherungsschutz sind notwendige präventive Maßnahmen, die zur Abwehr von Gefahren für die Gesellschaft und den einzelnen Bürger transparenter gemacht werden sollten. Denn sie stärken das Vertrauen der Bürger in die Schutzfunktion des Staates sowie die Vertrauenswürdigkeit in die Experten und machen die öffentlich-gesellschaftliche Verantwortung von Ingenieurinnen und Ingenieuren sichtbar.

*Dipl.-Ing. Hans-Ullrich Kammeyer
Präsident Ingenieurkammer
Niedersachsen,
Präsident Bundesingenieurkammer*

Seminarprogramm 2014

■ Seminar 1

22./23. Januar in Mellendorf

Stadtstraßen/Ortsdurchfahrten

Planen – Entwerfen – Bauen – Erhalten – Betreiben – Organisieren
(Dr.-Ing. Holger Lorenzl / Dipl.-Ing. Torsten Fleige-Lütgering)

■ Seminar 2

4. Februar in Braunschweig

Vergabe- und Bauvertragsrecht

(RA Peter Thomas)

■ Seminar 3

6. Februar in Hildesheim

Umweltverträglichkeitsprüfung im Verkehrswegebau (UVP)

(Dipl.-Ing. Stephan Köhler)

■ Seminar 4

11. Februar in Braunschweig

Fahrbahnbefestigungen

(Dipl.-Ing. Frank Stephan)

■ Seminar 5

18. Februar in Rostrup

Vergabe- und Bauvertragsrecht

(RA Peter Thomas)

■ Seminar 6

20. Februar in Rostrup

Fahrbahnbefestigungen

(Dipl.-Ing. Frank Stephan)

■ Seminar 7

27. Februar im ABZ Mellendorf

Entwurf und Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen

(Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thomas Richter)

■ Seminar 8

4. März in Mellendorf

Bauliche Erhaltung von Verkehrsflächen

(Dipl.-Ing. Helge Beyer)

■ Seminar 9

6. März in Bremen

Neue Wege im Stadtverkehr

(Dipl.-Ing. Enno Wagener)

■ Seminar 10

11. März in Braunschweig

Brücken- und Ingenieurbau

(Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin Empelmann)

■ Seminar 11

20. März in Mellendorf

Betrieb von Straßenverkehrsanlagen

(Dipl.-Ing. Martin Issleb)

■ Seminar 12

26. März in Mellendorf

Geoinformationssysteme (GIS) und Straßendatenbankmanagement OKSTRA®

(Dipl.-Ing. Michael Tschöke / Dipl.-Ing. Volker Sangmeister)

■ Seminar 13

3. April in Osnabrück

Strategien zur Vermeidung von Unfällen im Straßenverkehr

(Dipl.-Ing. Gerd Ruffer)

Das Seminarprogramm Frühjahr 2014 erscheint mit der Info 3/2013.

Die Seminarvorschau finden Sie auch im Internet unter www.vsvi-niedersachsen.de

Kontakt

VSVI Niedersachsen e.V.

Eichstraße 19, 30161 Hannover

Tel.: 0511 – 32 53 60, Fax: 0511 – 32 56 53

info@vsvi-niedersachsen.de

www.vsvi-niedersachsen.de

Umweltverträglichkeitsprüfung im Verkehrswegebau (UVP)

am 31. Januar 2013 in Hildesheim

Leitung: Dipl.-Ing. Heiner Haßmann, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), zentraler Geschäftsbereich, Hannover

Das Interesse am VSVI-Seminar „Umweltverträglichkeitsprüfung im Verkehrswegebau“ ist ungebrochen. Dipl.-Ing. Heiner Haßmann konnte Anfang des Jahres in Hildesheim über 150 Teilnehmerinnen und Teilnehmer begrüßen, die sich über den neuesten Stand der Landschaftsplanung im Zusammenhang mit dem Straßenentwurf informieren wollten. Schwerpunktthema im diesjährigen Seminar waren UVP-Beiträge zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans sowie festgestellte Defizite von Planfeststellungsunterlagen. Außerdem wurde über neueste Forschungsergebnisse zu den Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten durch Stickstoffdepositionen, so gen. „Critical Loads“, informiert. Artenschutz und Umweltbaubegleitung waren weitere Themen der Veranstaltung.

Nach 22 Jahren war es für Heiner Haßmann die letzte VSVI-Veranstaltung als Seminarleiter, da er im Sommer 2013 in Ruhestand geht. Daher nutzte Hon.-

Prof. Dipl.-Ing. Markus Brockmann, Präsident des VSVI Niedersachsen, die Gelegenheit, sich bei ihm für die geleistete Arbeit zu bedanken. Das Auditorium dankte dem Seminarleiter zusätzlich mit minutenlangem, herzlichem Applaus.

Traditionell gab **Dipl.-Ing. Heiner Haßmann** zu Beginn der Tagung eine Übersicht über eine Reihe neuer Arbeitsanweisungen und Forschungsvorhaben.

Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Ergebnis des FE-Vorhabens „Quantifizierung und Bewältigung verkehrsbedingter Trennwirkungen auf Fledermauspulationen als Arten des Anhangs der FFH-Richtlinie“

Das 2005 vergebene Forschungsvorhaben des BMVBS ist weitgehend abgeschlossen, derzeit wird ein Leitfaden erarbeitet. Eine Entwurfsfassung mit Stand vom Mai 2011 liegt vor, die Einführung ist für 2013 geplant.

Richtlinie für die Berechnung der Ablösungsbeträge für landschaftspflegerische Maßnahmen – Ablösungsrichtlinien (RBAL)

Für die Ablösung landschaftspflegerischer Gewerke z.B. an Unterhaltungs- oder Wasser- und Bodenverbände wurden bundesweit gültige Ablösungsrichtlinien erarbeitet. Der Schlussbericht liegt derzeit beim BMVBS. Die Einführung ist für 2013 vorgesehen, bei Bedarf kann mit der Entwurfsfassung der Richtlinie gearbeitet werden.

FE-Vorhaben „Untersuchung und Bewertung von straßenverkehrsbedingten Nährstoffeinträgen in empfindliche Biotop“

Das Hauptziel des FE-Vorhabens besteht in der Erstellung eines praxisbezogenen Leitfadens zur Behandlung des Themas Stickstoffeintrag im Rahmen von FFH-Vorprüfungen bzw. FFH-Ausnahmeverfahren für Straßenbauvorhaben. Der Endbericht des Forschungsvorhabens der BAST liegt vor (siehe Seminarbeitrag Dr. Stefan Balla).

Dipl.-Ing. Heiner Haßmann



Richtlinien für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau (RUVS) – Entwurf 2009

Durch diese Richtlinie soll das MUVS der FGSV von 2001 abgelöst werden. Die Richtlinie ist endbearbeitet, die Einführung durch das BMVBS steht noch aus. Mit der Ausgabe von 2009 kann gearbeitet werden.

Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (RLBP) – Ausgabe 2011

Durch diese Richtlinie ist die RAS LP-1 der FGSV von 1996 abgelöst worden. Das BMVBS hat die RLBP mit Allgemeinem Rundschreiben Nr. 13/2011 vom 18. Oktober 2011 eingeführt. Zusammen mit den in Niedersachsen erarbeiteten Anwendungshinweisen soll das Papier im Zuständigkeitsbereich der NLStBV angewendet werden. Parallel dazu wurde der niedersächsische LBP-Prüfkatalog angepasst.

Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA 2010)

Die Empfehlungen sollen die RAS-LP2 der FGSV von 1993 ablösen. Die Einführung seitens des BMVBS steht noch aus.

Überarbeitung der Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau

Mit Schreiben vom 16. Juni 2010 hat das BMVBS die bereits fertig gestellten Teile der neuen RE den Ländern zur Anwendung gegeben. Die Einführung vom BMVBS ist im Februar 2013 vorgesehen.

Überarbeitung des Merkblattes zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen – MAQ Ausgabe 2008

Ziel ist es, neben der Einarbeitung der Erfahrungsberichte der Länder auch neue wissenschaftliche Erkenntnisse und das MAMs in die „bewährte Unterlage“, so Haßmann, einzuarbeiten. Die Fertigstellung der Fortschreibung ist für 2013/2014 vorgesehen.

Bundesprogramm Wiedervernetzung vom 29. Februar 2012

Ziel des Bundesprogramms Wiedervernetzung ist die Umsetzung der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt: Bis zum Jahre 2020 soll die ökologische Durchlässigkeit von zerschnittenen Räumen erreicht sein. In Niedersachsen bildet die (punktuelle) Aufhebung der Zerschneidungswirkung durch die A7 und A2 die Schwerpunkte der Wiedervernetzung. Das Bundesprogramm ist im Dezember 2012 den Obersten Straßenbauverwaltungen der Länder vom BMVBS offiziell zugelassen worden.

BMU-Leitfaden zur Verwendung gebietseigener Gehölze (Stand: Jan. 2012)

Um die Verwendung einheimischer Gehölze aus regionaler Herkunft (gebietseigene Herkünfte) zu fördern, hat der Gesetzgeber durch die Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes im Jahr 2009 die Rechtsgrundlage verbessert.

Wie **Dipl.-Ing. Manfred Asseburg**, NLStBV Hannover, erläuterte, fasst der

Leitfaden, der einen empfehlenden Charakter hat, die Ergebnisse einer Arbeitsgruppe zusammen und richtet sich vor allem an ausschreibende Stellen und Planer. In einem speziellen Teil werden vergaberechtliche Fragen in der Ausschreibepaxis erörtert. Die Empfehlungen dieses Leitfadens konzentrieren sich insbesondere auf die Umsetzung der Regelungen für die Verwendung gebietseigener Gehölze in der gesetzlichen Übergangszeit bis zum 1. März 2020. Danach gilt eine Genehmigungspflicht des Einbringens von Gehölzen in der freien Natur außerhalb ihrer Vorkommensgebiete.

Erarbeiten der UVP-Beiträge für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP)

Referent: **Dipl.-Ing. Stephan Köhler**, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Hannover

„Die Fortschreibung des BVWP ist in vollem Gange“, konnte Dipl.-Ing. Stephan Köhler dem Fachpublikum berichten. Die Niedersächsische Straßenbauverwaltung bereitet derzeit mit verschiedenen Büros und der LBEG die Meldung von circa 250 Projekten vor, für die die vorhandenen Umweltfachdaten und deren Berücksichtigung bei der Planung aufbereitet werden. Am Schluss dieser Auswertung stehen Projektdossiers, die als Grundlage für die Projektmeldung dienen. Neben einem Übersichtslageplan im Maßstab 1: 25.000 enthalten die nieders. Projektmeldungen zum BVWP 2015 Hinweise zur Planungsgeschichte und eine Ergebnisdarstellung. Besonders relevant für den Meldeprozess sind die Entwicklung einer plausiblen Linienführung, die aus Umweltgründen vorzuziehenden Bauwerke und eine realistische Kostenschätzung. Folgende Aspekte sind dabei von besonderer Bedeutung:



- Bauwerkslängen und -größen zur ausreichenden Durchlässigkeit (MAQ, Lebensraumkorridore)
- Lärmschutzmaßnahmen
- Bauwerkslängen aufgrund von Überschwemmungsgebieten
- Vermeidungsmaßnahmen/Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten.

Stephan Köhler erläuterte in seinem Seminarbeitrag, dass das BMVBS mehrere Forschungsvorhaben beauftragt hat, u. a. die Erarbeitung eines Konzepts zur „Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung“. Dabei machte er anhand verschiedener Kriterien deutlich, welche Angaben im Rahmen der Projektmeldung für die Fortschreibung des BVWP 2015 zu liefern sind. So ist u.a. die Inanspruchnahme bzw. die Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung (u.a. FFH-Gebiete) eines der Kriterien bezüglich der Umweltbewertung. Dabei spielen nicht nur die Umweltbelange eine zentrale Rolle, sondern auch die Finanzierbarkeit z.B. von Grünbrücken steht im Fokus der Bewertung. Ziele sind, so Stephan Köhler, ein „realistisches, finanzierbares Gesamtkonzept sowie eine bedarfsgerechte Schwerpunktsetzung“ der einzelnen Verkehrsvorhaben. Der BMVBS strebt in diesem Planungsprozess eine intensivere Öffentlichkeitsarbeit an. So soll in den verschiedenen Projektphasen den Bürgern neben

geplanten Veröffentlichungen auf einer Internetseite auch Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme, z.B. zum Referentenentwurf, gegeben werden.

Beeinträchtigung von FFH-Gebieten durch Stickstoffeinträge (Critical Loads) – Vorstellung eines Leitfadens-Entwurfs für die Praxisanwendung

Referent: **Dr. Stefan Balla**, Bosch & Partner, Herne

Hauptziel des FE-Vorhabens war die Erstellung praxisbezogener methodischer Grundlagen für die Behandlung des Themas Stickstoffeintrag im Rahmen von FFH-Verträglichkeitsprüfungen für den Neu- oder Ausbau von Straßen. Der inhaltliche Schwerpunkt des FE-Vorhabens lag in der Erstellung einer Liste FFH-spezifischer Critical Loads für Stickstoffeintrag für eine große Anzahl von Standort- /Vegetationstypen, die für die in Deutschland vorkommenden FFH-Lebensraumtypen und Anhang II-Pflanzenarten repräsentativ sind. Außerdem sollte ein Vorschlag zur Beurteilung erheblicher Beeinträchtigung durch Stickstoffeintrag auf der Basis von Critical Loads erarbeitet werden.

Seit dem BVerwG-Urteil zur Westumfahrung Halle wird von Seiten der Rechtsprechung eine differenzierte Abarbeitung des Problemfeldes Stickstoffeintrag in FFH-Verträglichkeitsprüfungen für Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur gefordert. Die strenge Rechtsprechung des BVerwG und die

Schaffung zunehmend besserer Datengrundlagen, z.B. zur Hintergrundbelastung des Gesamtstickstoffeintrags, haben dazu geführt, dass das Problemfeld Stickstoffeintrag mittlerweile regelmäßig mit besonderer Sorgfalt in FFH-Verträglichkeitsprüfungen zu Verkehrsinfrastrukturvorhaben bearbeitet wird.

Das Urteil des BVerwG lässt sich, so Dr. Stefan Balla, zu folgenden Kernaussagen zusammenfassen, die für die Projektplaner von Bedeutung sind:

- Eine „bloße Grobabschätzung“ ohne quantitative Prognose reicht grundsätzlich nicht aus, um im Rahmen einer FFH-VP den Einfluss von vorhabensbedingten Stickstoffeinträgen für eutrophierungsempfindliche FFH-Lebensraumtypen zu beurteilen.
- Derzeit besteht eine Situation der Methodenvielfalt und wissenschaftlichen Unsicherheit, die es erfordert, dass die gewählte Methodik natur-schutzfachlich nachvollziehbar begründet wird. Allgemein anerkannte Bewertungsverfahren und Belastungsschwellen für die Beurteilung von eutrophierenden Stickstoffeinträgen liegen derzeit noch nicht vor.
- Grundsätzlich ist jede Überschreitung der Critical Loads als erheblich anzusehen – davon abweichende Irrelevanzschwellen bedürfen „besonderer, naturschutzfachlich fundierter Rechtfertigung“.

Den Seminarteilnehmer wurde das im Rahmen des FE-Vorhabens vorgeschlagene Prüfschema zur Beurteilung erheblicher Beeinträchtigung durch Stickstoffeintrag für die FFH-Verträglichkeitsprüfung vorgestellt. Wird der maßgebliche FFH-spezifische Critical Load in der Gesamtbelastung überschritten, besteht im Grundsatz ein begründetes Risiko, dass erhebliche Beeinträchtigungen durch Stickstoffeintrag kurz-, mittel- oder langfristig auftreten. Das



FE-Vorhaben ist mittlerweile abgeschlossen. Der Endbericht in Form einer Langfassung wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen in Kürze veröffentlicht. Der im Rahmen des FE-Vorhabens erstellte Leitfaden-Entwurf wird seit Anfang des Jahres im Rahmen eines neu gegründeten Arbeitskreises der FGSV weiter bearbeitet. Dazu, so Dr. Stefan Balla, war es erforderlich, die „besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse“ einzubinden.

Prüfung der Unterlagen für die Planfeststellung – festgestellte Defizite und Konsequenzen für die Entwurfsplanung

Referent: **Prof. Dr. Thomas Kaiser**, Arbeitsgruppe Land und Wasser, Beedenbostel

Das Dezernat 33 (Planfeststellungsbehörde) der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zieht seit einigen Jahren externe Beraterinnen und Berater für naturschutzfachliche Fragestellungen hinzu. Ziel sind weitestmöglich rechtssichere Verfahren und die Sicherstellung, dass die Antragsteller ihrer Bringepflicht nachkommen. Die an Externe vergebenen Leistungen beinhalten je nach Bedarf die Begleitung des Scoping-Verfahrens und der Phase der Planaufstellung, die Prüfung des Entwurfes der Genehmigungsplanung, die Begleitung des Beteiligungsverfahrens und des Erörterungstermines, die Vorbereitung des Planfeststellungsbeschlusses und die Begleitung von Klageverfahren. Prof. Dr. Thomas Kaiser unterstützt die Landesbehörde seit vier Jahren bei insgesamt 36 Verfahren und konnte den interessierten Zuhörern, die vielfach auf der Gutachterseite stehen bzw. den Vorhabensträger repräsentieren, anschauliche Beispiele aus der Pla-

nungspraxis aufzeigen. Grundsätzlich müsse bei allen festgestellten Defiziten geprüft werden, „ob diese für das weitere Planfeststellungsverfahren entscheidungsrelevant sein können“. Knackpunkte, so Kaiser, sind häufig eine veraltete Datenbasis oder eine nicht sachgerechte Abgrenzung der Untersuchungsräume. Anhand von Fallbeispielen erläuterte der Referent anschaulich Problemfälle der geprüften Unterlagen. So können offensichtliche Fehleinstufungen von Biotoptypen oder das Nichterkennen von Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie zu problematischen Ergebnissen führen. Bei der Maßnahmenplanung werden häufiger im Naturraum nicht heimische Arten für Pflanzungen oder Ansaaten vorgeschlagen. Eine Gratwanderung stellt oft der Detaillierungsgrad der Kompensationsmaßnahmenplanung dar. Aussagen zur Berücksichtigung der Anforderungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG (Berücksichtigung agrarstruktureller Belange im Rahmen der Kompensationsplanung) fehlen häufiger. Bei der Prüfung von Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung bestehen gravierende Defizite vor allem darin, dass mangelhafte Ableitungen der Erhaltungsziele und Versuche, FFH-Verträglichkeitsprüfungen durch Vorprüfungsunterlagen zu umgehen, vorgenommen werden. Waldrechtliche Belange werden gelegentlich nicht oder nur unzureichend in den Unterlagen dargestellt. Gleiches gilt für die Betroffenheit von Schutzgebieten, gesetzlich geschützten Biotopen und pauschal geschützten Landschaftsbestandteilen. Letztlich konnte Prof. Dr. Thomas Kaiser den Straßenbaubehörden und ihren Gutachtern eine „hohe Qualität“ der Planunterlagen bestätigen. Im Vergleich zu anderen Vorhabensträgern sei das Niveau sehr hoch und die Defizite weniger schwerwiegend.

Umweltbaubegleitung – Berufsbe-gleitende Zusatzqualifikation

Referent: **Dipl.-Ing. Claudia Schliemer**, Hochschule Osnabrück, Osnabrück

Umweltbaubegleitung, ökologische Bauüberwachung oder naturschutzfachliche Baubetreuung: Die Forderung nach besonderer Beachtung der Umweltbelange im Rahmen von Bauvorhaben verschiedenster Vorhabensträger findet sich in zunehmendem Maß in Planfeststellungsbeschlüssen und Genehmigungen wieder. Leistungen der Umweltbaubegleitung werden dabei nicht nur bei den Vorhabensträgern Straße und Bahn eingefordert, sondern gewinnen auch bei vielen anderen Bauvorhaben wie der Errichtung von Windkraftanlagen oder dem Leitungsbau an Bedeutung. Wobei Dipl.-Ing. Claudia Schliemer gleich zu Beginn ihres Referates darauf hinwies, dass bislang noch eine allgemein gültige Definition für eine Umweltbaubegleitung fehlt.

Unter Umweltbaubegleitung (UBB) wird die möglichst frühzeitige umweltfachliche Begleitung eines Bauvorhabens verstanden. Sie ist damit ein wachsendes Aufgabengebiet im Spektrum der Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung und mit großen Herausforderungen an Fachkenntnis, interdisziplinäres Denken und Kommunikationsvermögen verbunden. Die Hochschule Osnabrück und der Bund

Fehlende Umweltbaubegleitung



Deutscher Landschaftsarchitekten (bdla) bieten das Fortbildungsangebot „Besondere Fachkunde Umweltbaubegleitung“ 2013 zum zweiten Mal in Kooperation an.

Die Zusatzqualifikation hat zum Ziel, so die Referentin, auf „vorhandenen ökologischen und verfahrensrechtlichen Kenntnissen“ sowohl kommunikativ als auch rechtlich, bautechnisch und naturwissenschaftlich aufzubauen. Dadurch sollen sich die Teilnehmer für die vielfältigen Aufgaben der UBB qualifizieren. Die Zusatzqualifikation richtet sich an Berufspraktiker auf Auftraggeber- und Auftragnehmerseite, die sich mit dem Thema Umweltbaubegleitung auseinandersetzen. Sie schließt mit einer anwendungsbezogenen Prüfung und ab. Die erfolgreichen Teilnehmer erhalten ein Hochschulzertifikat. Die Fortbildung zur Umweltbaubegleitung, für die Claudia Schliemer warb, beantwortet alle Fragen zur zeitlichen

Kammolch



Begrünung



und inhaltlichen Einordnung im Bauprozess und behandelt ausführlich und praxisnah die Schutzgüter, die entsprechend den Bestimmungen des Umweltschadensgesetzes in besonderem Maß zu beachten sind.

Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Vorschriften in den Bau- und Betriebsphasen von Straßen

Referent: **Dipl.-Ing. Michael Kasper**, Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten, Herford

Auf der planerischen Ebene hat sich die Vorgehensweise zur Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Vorschriften weitestgehend verfestigt und einen Stand erreicht, der eine rechtssichere Planfeststellung und eine darauf aufbauende Bautätigkeit erwarten lassen. Defizite, so Dipl.-Ing. Michael Kasper, bestehen im Wesentlichen „im Vollzug der Auflagen und Vorgaben aus der Planfeststellung“ bzw. einer geordneten Integration in den Bauablauf und das Baugeschehen. Darüber hinaus können sich im Zusammenhang mit Unterhaltungsmaßnahmen weitere artenschutzrechtlich relevante Sachverhalte ergeben. Das Forschungsvorhaben, das in Zusammenarbeit mit der Planungsgruppe Umwelt, Hannover, bearbeitet wurde, zielt auf eine weitere Qualifizierung des Bauablaufs und der Organisationsstrukturen im Baugeschehen.

Zu den Kernthemen gehören die integrierte Bauzeitenplanung, die Aufgaben der Umweltbaubegleitung und der

Umgang mit unvorhergesehen artenschutzrechtlichen Konflikten. Angestrebt wird eine Integration der Anforderungen in bestehende Regelwerke und Merkblätter. Die Berücksichtigung des Artenschutzes in der Betriebsphase richtet sich an den Straßenbetriebsdienst der Länder. Anhand des „Leistungsheftes für die betriebliche Straßenunterhaltung auf Bundesfernstraßen“ werden die Tätigkeiten des Betriebsdienstes auf ihre artenschutzrechtliche Relevanz geprüft. Es werden Empfehlungen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände erarbeitet, die zukünftig Eingang in die Leistungsbilder des Betriebsdienstes finden sollen.

Mit Bezug auf die in den Leistungsheften genannten Maßnahmen zur betrieblichen Unterhaltung werden im Zuge des Forschungsvorhabens Vorschläge zum Risikomanagement erarbeitet. Anhand von Fallbeispielen während der Bau- und Betriebsphase erläuterte Michael Kasper, dass in den meisten Fällen durch geeignete Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (Pflegezeitpunkt, Maschineneinsatz etc.) artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ausgeschlossen werden können. Der Landschaftsarchitekt empfahl, für Sonderstandorte und weitere Bereiche mit erhöhtem Konfliktpotenzial Pflegepläne aufzustellen. Eine entsprechende Empfehlung findet sich bereits im Merkblatt Grünpflege (FGSV 2006).

*Ralf Schoolmann,
Landschaftsarchitekt Osnabrück*

Irritationsschutzwand



Heiner Haßmann als Seminarleiter verabschiedet

Stephan Köhler übernimmt ab 2014



„Ohne ihre Arbeit wäre ich längst nicht auf dem Wissensstand, den ich heute erreicht habe“. Als Heiner Haßmann sich am 31. Januar 2013 während des Seminars „Umweltverträglichkeit im Verkehrswegebau“ als Seminarleiter verabschiedete, meldete sich spontan ein langjähriger Teilnehmer und drückte mit diesem Satz aus, was viele der Anwesenden dachten.

Seit 1991 hat Dipl.-Ing. Heiner Haßmann das VSVI-Seminar geleitet und den aktuellen Wissensstand aus Landschaftspflege und Straßenentwurf vermittelt. Insgesamt 22-mal sorgte er für die Organisation, und dass das Neueste aus dem weiten Feld der Land-

schaftsplanung den Teilnehmern vermittelt wurde. Das Interesse an den UVP-Seminaren war stets sehr groß und zog nicht nur niedersächsische Kollegen nach Hildesheim, sondern vor allem auch Fachleute aus den angrenzenden Bundesländern. Besonders in den Anfangsjahren kamen sehr viele Interessierte aus den neuen Bundesländern, insbesondere aus Sachsen-Anhalt. Bereits ab 1977 fanden ähnliche Seminare unter dem Thema „Straße und Umwelt“ statt, Vorgänger von Heiner Haßmann in der Seminarleitung waren Lt. BD Peter Holm (1977 bis 1981) und Lt. BD Walther (1982 bis 1990)

Das erste UVP-Seminar unter Leitung von Heiner Haßmann fand im Gästehaus Ilsede bei Peine statt, zu Beginn waren auch Osnabrück und Lüneburg weitere Seminarorte. Seit 1995 findet das UVP-Seminar in der Fachhochschule Hildesheim statt.

VSVI-Präsident Hon.-Prof. Dipl.-Ing. Markus Brockmann verabschiedete sich persönlich bei Heiner Haßmann und dankte ihm für seine langjährige, verdienstvolle Tätigkeit in der VSVI Niedersachsen. „Heiner Haßmann hat

dieses Seminar maßgeblich geprägt und gestaltet. Er hat zahlreiche, hochkarätige Dozenten gewinnen können und ein breites Spektrum an Fachthemen abgedeckt. Kaum ein Themengebiet hat sich in den vergangenen Jahren so rasant entwickelt und an Bedeutung zugenommen wie dieses. Heiner Haßmann hat mit der Gestaltung seiner Seminare erreicht, dass Landespfleger und Verkehrsingenieure immer auf der Höhe der Zeit geblieben sind. Ihn, unseren lebenswerten Kollegen, mit seinem Humor werden wir an dieser Stelle sehr vermissen.“

Als versierter Organisator hat Heiner Haßmann auch gleich für die Nachfolge gesorgt: Ab 2014 wird Dipl.-Ing. Stephan Köhler das UVP-Seminar leiten. Er ist wie Heiner Haßmann im Dez. 22 (Umweltmanagement) der Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Hannover beschäftigt und den Seminarteilnehmern durch zahlreiche VSVI-Vorträge oder seine Mitwirkung in Regelwerks-Ausschüssen bestens bekannt.

Ralf Schoolmann

Entwurf und Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen

am 28. Februar 2013 in Mellendorf

Leiter: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thomas Richter

Dieses Jahr fand zum zweiten Mal das Seminar in den Räumlichkeiten des Bildungs- und Tagungszentrum der Bauwirtschaft-ABZ Mellendorf statt. Prof. Thomas Richter konnte etwa 100 Teilnehmer im Namen des Präsidiums des VSVI begrüßen und führte in das Programm ein.

Das Seminar befasste diese in diesem Jahr mit den Schwerpunktthemen Radverkehr und Knotenpunkte. Beim Radverkehr wurden neue Richtlinien und Vorschriften sowie neuere Erkenntnisse aus der Forschung, insbesondere zur Verkehrssicherheit vorgestellt. Bei den Knotenpunkten wurden (mal wieder) neue Erkenntnisse zu Kreisverkehren, zu der Behandlung immer größer werdender Fahrzeuge und abschließend zu Landstraßenknotenpunkten in den neuen RAL 2013 weiter gegeben.

Zu Beginn stellte **Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Haller die neuesten Entwicklungen zum Thema Kreisverkehre**

vor. Kleine Kreisverkehre werden in Deutschland nach den Empfehlungen des Merkblattes für die Anlage von Kreisverkehren der Forschungsgesell-

schaft für Straßen- und Verkehrswesen aus dem 2006 entworfen und gebaut. Die dort formulierten Empfehlungen haben sich bewährt, so dass aus heutiger Sicht zwar Ergänzungsbedarf – Turbokreisverkehre sind nicht Bestandteil des Merkblattes – insgesamt aber wenig Änderungsbedarf besteht. Eine gewisse Problematik hat sich an den Kreisverkehren für Radfahrer herausgestellt. Neue Erkenntnisse zeigen, dass die Sicherheitsvorteile des Kreisverkehrs gegenüber anderen Knotenpunkten primär den Kfz-Verkehr und den Fußverkehr betreffen. Der Radverkehr profitiert am wenigsten davon. Der Anteil der Radverkehrsunfälle am Unfallgeschehen ist deshalb an Kreisverkehren deutlich größer als an anderen Knotenpunktarten. Trotzdem ist auch der Radverkehr am Kreisverkehr immer noch sicherer unterwegs als an einem Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage oder an einer vorfahrtsregulierten Kreuzung.

Minikreisverkehre sind im Merkblatt Kreisverkehre als Regellösung vorgesehen und gewinnen an Bedeutung. Dies vor allem deshalb, weil sie sich

gut in das Umfeld einpassen lassen und die Kosten vergleichsweise gering sind.

Es stellt sich nun die Frage, ob die Lücke bei den Durchmessern zwischen Minikreisverkehren (max. 22 m Durchmesser) und kleinen Kreisverkehren (min. 26 m Durchmesser) gerechtfertigt ist und ob nicht auch (Mini-)Kreisverkehre mit 22 bis 26 Metern Durchmesser und überfahrbarer Kreisinsel eine Berechtigung haben, beispielsweise bei der Anbindung von Gewerbegebieten und bei starkem Busverkehr.

In den Niederlanden werden seit mehreren Jahren „Turborotondes“ (Turbokreisverkehre) eingesetzt. Turbokreisverkehre sind abschnittsweise mehrstreifige Kreisverkehre, bei denen durch Vorsortierung der Fahrzeugströme in den Kreiszufahrten und Ansetzen zusätzlicher Fahrstreifen auf der Innenseite der Kreisfahrbahn Fahrstreifenwechsel auf der Kreisfahrbahn vermieden und Fahrwegüberschneidungen in den Kreisausfahrten verhindert werden. Durch die Verwendung von zwei Fahrstreifen in der Kreisfahrbahn wird eine Kapazität

Der Vortragssaal im ABZ Mellendorf



Prof. Dr. Wolfgang Haller



Fotos: Thomas Richter

erreicht, die erheblich über der von kleinen Kreisverkehren liegt. Das Hauptproblem anderer mehrstreifig befahrbarer Kreisverkehre – Fahrwegüberschneidungen beim Ausfahren von den inneren Fahrstreifen und Fahrstreifenwechsel in der Kreisfahrbahn – tritt bei Turbokreisverkehren nicht auf. Das Sicherheitsniveau ist – wie für Kreisverkehre üblich – vergleichsweise hoch.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hat einen Arbeitskreis für Turbokreisverkehre initiiert, der im Herbst 2010 seine Arbeit aufgenommen und 2012 einen ersten Entwurf mit Hinweisen zu Einsatzmöglichkeiten, Kapazität und verkehrssicherer Gestaltung gegeben hat. Der Einsatzbereich wird praktisch ausschließlich außerhalb bebauter Bereiche und im Übergangsbereich gesehen. Der verkehrliche Einsatzbereich liegt zwischen 20.000 und 40.000 Kraftfahrzeugen am Tag.

Gerade diese letzten Punkte wurden in der anschließenden Diskussion nochmals erörtert, da die RAL Turbokreisverkehre nicht vorsehen und die in den Niederlanden zur Gewährung der Verkehrssicherheit verwendeten Elemente nicht STVO konform sind.

Anschließend stellte **Dipl.-Ing. Marcel Schreiber** von Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und der dortigen Unfallfor-

schung der Versicherer einige Forschungsprojekte zur **Verkehrssicherheit von Radfahrern** vor.

Ergebnisse der Untersuchungen zu Radverkehrsunfällen und Kfz-Abbiegern waren, dass zwei Drittel Rechts- und ein Drittel Linksabbiegeunfälle zu verzeichnen waren, bei denen der Hauptverursacher zu über 90 Prozent die Kfz-Führer waren. Häufige Unfallursachen der Radfahrer waren „falsche Flächennutzung“ mit 12 Prozent und Rotlichtverstöße mit 4 Prozent. Es ergab sich ein erhöhtes Risiko für Radfahrer zwischen 21 – 34 Jahren und für Kfz-Führer zwischen 18 bis 20 sowie ab 65 Jahren.

Aus den Untersuchungen leitete Marcel Schreiber folgende Empfehlungen zur Vermeidung von Abbiegeunfällen ab: Es sollten Sicht Hindernisse konsequent beseitigen und Sichtfelder auch für Schulterblick freigehalten werden. Eine fahrbahnahe Führung oder Führung auf der ist günstiger und Furten sollten generell markiert werden. Er empfahl entgegen den ERA 2010 das Vermeiden von „Gehweg - Radfahrer frei“ Führungen.

An Lichtsignalanlagen sollten die Abbieger vollständig gesichert geführt werden. An Kreisverkehren empfahl Marcel Schreiber den Mischverkehr auf Kreisfahrbahn als sicherste Form der Radverkehrsführung, auch bei hohen Belastungen. Die bauliche Anlage eines

Innenrings verringert Anzahl der Überholvorgänge und damit die Gefahr des unfallträchtigen Schneidens der Radfahrer vor den Ausfahrten.

Im letzten Vortrag des Vormittages stellte **Burkhard Horn** von der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die **Radverkehrsförderung in Berlin** mit dem Untertitel **Schritthalten mit dem Fahrradboom** vor. Berlin ist sehr erfolgreich mit der Erhöhung des Radverkehrsanteils, was in einigen Bereichen schon zu Kapazitätsproblemen im Radverkehr geführt hat, die anderen Regionen eher unbekannt sind.

Von der Berliner Bevölkerung werden mittlerweile jeden Tag über 1,5 Millionen Wege per Rad zurückgelegt. Die steigenden Radverkehrsmengen bedeuten aber auch neue Herausforderungen, die Burkhard Horn in seinem Vortrag ausführlich erläutert hat. In vielen Fällen ist bereits heute eine unzureichend dimensionierte Infrastruktur (zu schmale Radverkehrsanlagen, zu kleine Aufstellflächen an Knotenpunkten, überfüllte Abstellanlagen an Bahnhöfen etc.) vorzufinden. Wie sieht zukunftsfähige und wachstorientierte Radverkehrsinfrastruktur aus? Neben der Zahl der Radfahrenden ist auch die Breite der Nutzergruppen angestiegen – mit ganz unterschiedlichen Bedürfnissen und Anforderun-

Turbokreisverkehr in den Niederlanden



Foto: Seebo

Dipl.-Ing. Marcel Schreiber



Foto: Thomas Richter

gen. Wie kann Planung dem gerecht werden? Der Radfahrer ist weiterhin im Straßenverkehr mehr gefährdet als der Autofahrer. Daher ist die Radverkehrssicherheit ist mehr denn je eine Hauptaufgabe der kommunalen Verkehrspolitik – was sind erfolgversprechende Lösungsansätze? Das gleiche gilt für das Verkehrsklima. Insbesondere Fußgängerinnen und Fußgänger fühlen sich (zumindest subjektiv) durch den steigenden Radverkehr belästigt und gefährdet. Wie kann dem begegnet werden? Auch der Bedarf an Integration der Verkehrsangebote steigt – und damit auch so manches Konfliktpotenzial innerhalb des „Umweltverbunds“. Bei manchen Verkehrsunternehmen wächst die Sorge, dass mehr Radfahrende gleichbedeutend mit weniger Fahrgästen sind. Wie können sich Radverkehr und ÖPNV noch besser ergänzen?

Anhand von vielen Beispielen hat Burkhard Horn die Strategie der Stadt Berlin erläutert und Lösungsansätze vorgestellt.

Den Themenblock am Nachmittag eröffnete ein weiterer „Stamm-“ Vortragender auf den VSVI Seminaren.

Dipl.-Ing Dankmar Alrutz von der Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz stellte **die neue StVO (2013) und die neuen ERA 2010** vor.

Mit den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 95) legte die FGSV

1995 ein umfassendes Regelwerk für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen vor. Orientiert an den ERA 95 trat 1997 die sogenannte Radfahrer-Novelle der StVO in Kraft. Nach nun mehr als 15 Jahren Praxis mit den Regelungen führten veränderte Rahmenbedingungen sowie neue Erkenntnisse aus Forschung und Praxis zu Fragen der sicheren Radverkehrsführung zu einer grundlegenden Überarbeitung der ERA. Eine neue Regelwerksgeneration der FGSV mit auch für den Radverkehr relevanten Aussagen (u.a. RASt, RAL, RIN, RiLSA) sowie die erneute Novellierung straßenverkehrsrechtlicher Regelungen zum Radverkehr sind in die Neufassung eingeflossen.

Die ERA von 2010 gelten für innerörtliche und außerörtliche Radverkehrsverbindungen und behandeln alle diesbezüglichen Fragen von Planung, Entwurf und Betrieb. Ein inhaltlicher Schwerpunkt liegt auf der Radverkehrsführung an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen und ihren Knotenpunkten. Dabei wird Wert auf eine differenzierte Herleitung der Wahl einer Führungsform des Radverkehrs gelegt. Neben den Führungsformen der Separation (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege) werden auch neuere Radverkehrsführungen wie Schutzstreifen systematisch in den Entscheidungsprozess einbezogen und dabei Erkenntnisse aus der aktuellen

Sicherheitsforschung aufgegriffen. Die aktuellen Änderungen der StVO (Neufassung April 2013) und der VwV-StVO (Fassung vom September 2009) greifen die neuen Erkenntnisse zur Radverkehrsführung auf und bilden damit zu den Empfehlungen des Regelwerks die notwendige verkehrsrechtliche Absicherung und Ergänzung. Wesentliche Bestimmungen der Neuerungen zur StVO beziehungsweise VwV-StVO betreffen beispielsweise Aspekte der Radwegebenutzungspflicht, Erleichterungen für die Anlage bestimmter Radverkehrsführungen wie zum Beispiel Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr, die Einführung eines Benutzungsrechtes für Zweirichtungsradverkehrsanlagen, Lösungsmöglichkeiten zur Sicherung des Linksabbiegens von Radfahrern und die Signalisierung des Radverkehrs. Mit den neuen ERA und den verkehrsrechtlichen Bestimmungen werden den kommunalen Straßenbaubehörden und den Verkehrsbehörden wesentliche Grundlagen zur Führung und Sicherung des Radverkehrs zur Verfügung stehen.

Dr.-Ing. Stephan Hoffmann von der Technischen Universität Braunschweig widmete sich anschließend der Frage, **ob die immer größer werdenden Fahrzeuge Auswirkungen auf den Entwurf von Straßenverkehrsanlagen haben.** Zwischen den Jahren 2000 und 2010 hat sich die Durchschnittsgröße der Pkw deutlich vergrößert. Sie sind im Mittel 19 Zentimeter länger, 25 Zentimeter höher und 15 Zentimeter breiter. Dies hat insbesondere Auswirkungen auf Stellplatzanlagen und auf Baustellenbereiche. In Baustellen ist die Breite auf dem linken Fahrstreifen häufig auf 2,0 Meter oder 2,1 Meter beschränkt. Da dies Maß mit Spiegeln zu rechnen ist, wird dies von vielen Pkw

Burkhard Horn



Dankmar Alrutz



Fotos: Thomas Richter

überschritten. Es sind aber auch einige linke Fahrstreifen wie beispielsweise einige Abschnitte der Schnellwege in Hannover dauerhaft auf 2,0 Meter beschränkt. Wenn dies konsequent beachtet werden würde, hätte dies auch Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Straßen.

Schwerlastfahrzeuge, deren Abmessungen sich im Rahmen der StVZO befinden haben sich in den letzten Jahren kaum verändert, da die Maximalwerte schon immer weitgehend ausgenutzt wurden. Grundsätzliche Probleme mit der Befahrbarkeit wurden in einem aktuellen Forschungsprojekt nicht festgestellt. Schadensbilder an Knotenpunkten konnten häufig auf eine nicht optimale Fahrweise der Fahrzeugführer zurückgeführt werden.

Abschließend berichtete Stephan Hoffmann über den Versuch mit Lang-Lkw. Bislang sind nur wenige Lang-Lkw auf den freigegebenen Strecken unterwegs, so dass noch keine umfassenden Aussagen getroffen werden konnten. Es bleibt aber festzuhalten, dass der Lang-Lkw kein Bemessungsfahrzeug wird und im Entwurf grundsätzlich nicht auf die erhöhten Anforderungen reagiert werden muss.

In der anschließenden Diskussion wurde noch einmal gefragt, wer denn für die Herrichtung der Straßen für Lang-Lkw oder auch für Schwerlast-

transporte zuständig ist. Hier wurde geantwortet, dass zunächst derjenige, der größere als nach der StVZO zugelassene Fahrzeuge über einen Streckenabschnitt fahren lassen möchte dafür Sorge tragen muss (auch finanziell), dass diese befahrbar ist.

Im letzten Vortrag des Tages stellte **Prof. Thomas Richter** von SHP Ingenieure die **Neuerungen in den RAL bezüglich der Knotenpunkte** vor. Da die RAL eine möglichst einheitliche Gestaltung innerhalb einer Entwurfsklasse (EKL) und eine deutliche Unterscheidung der Entwurfsklassen vorsieht, werden sich auch die Knotenpunkte in den einzelnen Entwurfsklassen mehr oder weniger unterscheiden, insbesondere durch die Querschnitte.

Bei der EKL 1 sollen planfreie Knotenpunkte angewendet werden. Diese werden in den neuen RAL detaillierter und eindeutiger beschrieben. In den EKL 2 kommen plangleiche oder teiplangleiche Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage zum Einsatz. Die Führung der Ein- und Abbieger wird konkretisiert und es werden nur wenige Anwendungsformen angeboten. Lediglich bei Knotenpunktbelastungen unter 5.000 Kraftfahrzeugen am Tag sollte über den Verzicht auf eine Lichtsignalanlage nachgedacht werden.

In der EKL 3 können gleichwertig Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage oder Kreisverkehre angewendet werden. Hier werden von den RAL keine direkten Vorgaben gemacht, so dass im Einzelfall unter Berücksichtigung der gesamten Streckencharakteristik eine Abwägung nach den Zielfeldern Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit, Umfeldwirkungen und Kosten durchgeführt werden muss. Kreuzungen und Einmündungen von zwei Straßen der EKL 4 werden mit plangleichen Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage ausgeführt. Zur Verbesserung der Erkennbarkeit und damit der Verkehrssicherheit werden auch diese Knotenpunkte mit Tropfen in den untergeordneten Zufahrten und Linksabbiegestreifen ausgestattet.

Im Anhang der RAL werden viele Beispiele gezeigt, die den Anwendern der RAL die Arbeit erleichtern sollen.

Zum Schluss bedankte sich Prof. Thomas Richter für die rege Diskussion, den Referenten für die inhaltlich und optisch sehr guten Vorträge und danke im Namen des Präsidiums der VSVI allen Teilnehmer mit der Hoffnung, sie nächstes Jahr in Mellendorf wieder begrüßen zu dürfen.

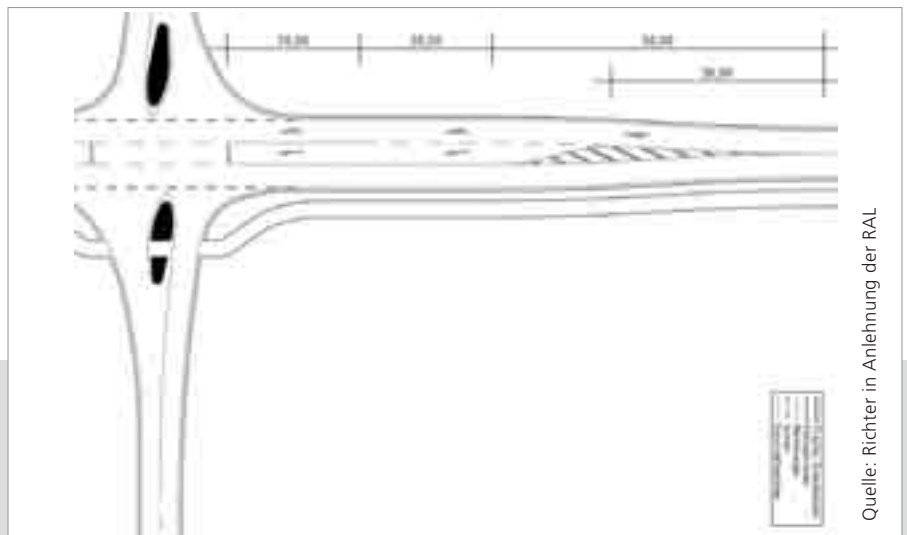
Thomas Richter

Stephan Hoffmann



Foto: Thomas Richter

Beispielknotenpunkt



Quelle: Richter in Anlehnung der RAL

Neue Wege im Stadtverkehr

am 14. März 2013 in Bremen

Leiter: Dipl.-Ing. Enno Wagener

Am 14. März 2013 fand in Bremen das VSVI Seminar „Neue Wege im Stadtverkehr – Aktuelle Probleme“ statt. Moderiert wurde die Veranstaltung vom Seminarleiter Enno Wagener. Insgesamt haben daran rund 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Praxis und Wissenschaft, die mit der Planung, dem Entwurf, dem Betrieb und Bau von städtischen Verkehrswegen befasst sind, teilgenommen. Nach einer kurzen Begrüßung und den organisatorischen Einzelheiten wurden die Themen vorgestellt.

Den Anfang machte, wie in den letzten Jahren, **Prof. Dr.-Ing. Carsten Wilm Müller** von der Hochschule Bremen mit seinem lebendigen Vortrag zum dem Thema **„Radverkehr – wie läuft es bei uns, wie bei den Nachbarn? Eine Momentaufnahme mit Zukunftsblick oder Warum sind wir eigentlich nicht die Besten?“**

Eingangs wurden diesbezüglich die Radfahrstrategien in Deutschland und der Europäischen Union betrachtet und die Unterschiede herausgearbeitet. Hierzu wurde der Nationale Radverkehrsplan 2020 für Deutschland herangezogen.

Enno Wagener



In Deutschland gibt es zwar Modellprojekte wie „Bau von Radwegen an Bundesstraßen“, dennoch könnte mehr für den Radverkehr getan werden. Hier ist deutlich festzuhalten, dass die Bundesstraßen im Vergleich zu Landesstraßen und Kreisstraßen am häufigsten einen Radweg vorweisen können.

Deutschland liegt beim Kauf von Rädern auf Platz 1 und bei deren Nutzung lediglich auf Platz 4! In Deutschland hat statistisch gesehen jeder mindestens ein Fahrrad. Jedoch nutzen von 82 Millionen Einwohnern nur 50 Prozent das Rad für eine Strecke von etwa 5 bis 7 Kilometer! In den Niederlanden sind dies 100 Prozent. Weiterhin erfordert Radfahren Regelkenntnisse und deren Regelakzeptanz. Es ist ein starker Anstieg der Unfälle mit Radfahrern zu beobachten (Rotlichtverstöße). Eine zentrale Voraussetzung für einen sicheren Straßenverkehr setzt voraus, dass die Verkehrsteilnehmer diese auch beachten. Erfreulicherweise haben die Unfallzahlen bis 2011 abgenommen. Durch den vermehrten Einsatz von Pedelecs sind diese jedoch leider wieder auffällig angestiegen. Die Verkehrserziehung für Fahrradfahrer endet in Deutschland bereits nach der

Carsten Wilm Müller



vierten Klasse. Verschiedene Lösungsstrategien um die Radfahrbedingungen im Nationalen Radverkehrsplan 2020 wurden im Rahmen des Seminars ebenfalls angesprochen. Hier ist interessant, dass circa Acht bis 19 Euro pro Kopf aufgewendet werden müssten, um einen guten Standard für den Radverkehr zu erreichen.

Top-Länder beim Thema Radverkehr sind die Niederlande und Dänemark mit einem verwurzelten Image, die Verkehrserziehung ist dort anders und es gibt kein Regelwerk. Auch das Königreich England hat das Fahrrad für sich entdeckt. Hier gibt es kostengünstige, (schmale) markierte Radwege auf den Fahrbahnen. Dennoch ist dort das Thema Fahrradfahren als Alternative zum Auto gedanklich noch voranzubringen.

Damit der Radverkehr weiter gefördert wird, hat die Europäische Union Förderprogramme in Höhe von einer Milliarde Euro aufgelegt. Die Radfahrlobby ECF fordert jedoch das sechsfache.

Der nächste Vortrag befasste sich mit Radverkehrsanlagen. **Dipl.-Ing. Petra Butterwegge** aus dem Bereich Verkehrsinfrastruktur Unfallforschung der Versicherer Gesamtverband der Deut-

Petra Butterwegge



schon Versicherungswirtschaft e.V.(UDV) in Berlin, referierte zum Thema **„Sichere Radverkehrsanlagen – Ergebnisse aus der Forschung für die Praxis und das Regelwerk“**.

Um alle Zuhörer gleich am Anfang für das Unfallgeschehen zu sensibilisieren wurde die Statistik genutzt. Insgesamt sind innerorts 69.348 Radfahrer in 2011 verunglückt, davon 239 tödlich. Fast 60 Prozent der Radverkehrsunfälle innerorts mit Personenschaden sind Knotenpunktunfälle (Berlin), wenn dann noch die Unfälle von Grundstückszufahrten hinzugerechnet werden, liegt deren Zahl sogar bei 70 Prozent. Die Unfallursachen mit beteiligten Radfahrern sind vorwiegend Abbiegefehler, Nichtbeachtung der Vorfahrt, Einfahren in einen Vorfahrtsbereich, mangelnder Sicherheitsabstand und die Missachtung der Vorfahrtsregeln. Fehler von Radfahrern sind insbesondere die Benutzung der falschen Fahrbahn, Alkoholeinfluss, Einfahren in den fließenden Verkehr, unangepasste Geschwindigkeit, Nichtbeachten der Vorfahrt, Abbiegefehler, falsches Verhalten gegenüber Fußgängern, der mangelnde Sicherheitsabstand und das Nichtbeachten einer Lichtsignalanlage.

Der UDV hat verschiedene Studien zu dem Unfallgeschehen durchführen lassen. Unter anderem waren dies:

- (1) Unfälle abbiegende Kfz mit geradeausfahrenden Radfahrern
- (2) Unfälle von Radfahrern in Kreisverkehren
- (3) Konflikte an Knotenpunkten mit Grünpfeil

Ein erhöhtes Unfallrisiko haben Radfahrer zwischen 21 und 34 Jahren und Kraftfahrzeugführer zwischen 18 und 20 Jahren. Auch ab dem 65 Lebensjahr wird ein erhöhtes Unfallrisiko verzeichnet. Eher unauffällig sind diesbezüglich das Geschlecht, die Unfallzeitpunkte und die Witterung. Die Studie zeigt, dass Kinder das Fahrrad schlechter beherrschen als vor zehn bis 20 Jahren.

Die Empfehlungen an die Infrastruktur sind unter anderem: Sichthindernisse konsequent beseitigen, Sichtfelder für Schulterblick freihalten, fahrbahnahe Führung, Führung auf der Fahrbahn, Vermeiden von „Gehweg – Radfahrer frei“, Maßnahmen zum Vermeiden des (illegalen) Linksfahrens (Querungsmöglichkeiten und keine Netzlücken), Verkehrssichere Gestaltung auch bei fehlender Benutzungspflicht (sonst Rückbau!).

Der Appell an die Autofahrer lautet: „Schulterblick, Schulterblick, Schulterblick!“, Aufklärung über „Muss“- und „Kann“-Radverkehrsanlagen (Benutzungspflicht)

Der Appell an die Radfahrer lautet: „Runter von fremden Flächen – Radverkehrsanlagen nutzen!“ unabhängig von der Benutzungspflicht, regelkonformes Verhalten schützt in jedem Falls und gesteigerte Achtsamkeit trotz Vorfahrtsrecht kann nie schaden.

Der nächste Referent **Prof. Dr.-Ing. Karl-Heinz Schweig** von der Westfälischen Hochschule Recklinghausen, trug zum Thema **„Neue Empfehlungen für die Anlagen des öffentlichen Verkehrs“** vor.

Die Richtlinie bezieht sich in erster Linie auf Straßenbahnen und Busse. Sie will den weitaus überwiegenden Normalfall darstellen und Hinweise dazu geben, welche Lösungen unter Normalbedingungen anzustreben sind. Diese gilt für den überregionalen, regionalen und nah/kleinräumigen Bereich. Herr Schweig hat die Entwurfsgrundlagen dargestellt. Hierbei sind grundsätzlich zwei Prinzipien der städtebaulichen Integration zu beachten. Zum einen fügt sich die Anlage in den Straßenraum ein, ohne optische wirksame Gestaltungselemente, der Straßenkörper ist straßenbündig und mit einer einfachen Fahrleitung an den Fassaden. Zum anderen der prägende Straßenraum mit wirksamen Gestaltungselementen, wie ein besonderer Bahnkörper und Kettenfahrleitung mit Masten oder der technisch beziehungsweise städtebaulich betonte Entwurf. Auch die Barrierefreiheit spielt eine Rolle in der Richtlinie. Die Mindestquerschnitte wurden neu festgelegt und die Richtlinie enthält die Grundmaße der Fahrzeuge. Des Weiteren wurde die Lage und Gestaltung

Karl-Heinz Schweig



Helge Beyer



Fotos: Enno Wagener

von ÖPNV-Fahstreifen, die Anordnung im Straßenraum, die gemeinsamen Fahstreifen für Straßenbahnen und Busse und die Abgrenzung von ÖPNV Fahstreifen angesprochen. Wesentlicher Bestandteil der Richtlinie ist die Gestaltung von Knotenpunkten, hier auch Kreisverkehrsplätze, im Hinblick von ÖPNV Beschleunigung und die Gestaltung von Haltestellen.

Nach der Mittagspause wurde **Helge Beyer** vom Ingenieurbüro für Verkehrswegebau aus Hannover zum Thema **„Schadensanalyse von Straßen und Erarbeitung von Erneuerungskonzepten“** begrüßt.

Um eine Schadensanalyse durchführen zu können, sind unter anderem folgende Fragen im Vorfeld zu klären. Was sagt die Geologie? Wie ist der Aufbau der Straße und welche Randbedingungen gibt es? Gibt es eine Entwässerung und funktioniert diese auch planmäßig? Wo liegen die Ursachen?

Herr Beyer stellt klar, dass viele Straßen nicht grundhaft erneuert werden müssten, aber es müssen Lösungen für die Entwässerung und die Nebenanlagen gefunden werden. Für die Analyse sind unter anderem Vermessung, Län-

generfassung der Schäden, Orientierung vor Ort/ Bezugssystem, Dickenmessung (Impulsradar) durchzuführen. Es wurden verschiedene Schadensanalysen und Erneuerungskonzepte an Beispielen durchgespielt und besprochen. Hierbei gilt ausdrücklich der Dank an die Seminarteilnehmer, die sich mit vielen Wortbeiträgen eingebracht haben.

Der abschließende Vortrag wurde von **Dipl.-Ing. Volker Schäfer** von Schäfer Consult aus Brake mit dem Thema **„Die RStO – Auswirkungen im Bereich von Stadtverkehrsanlagen“** gehalten.

In seiner Einleitung machte Volker Schäfer nochmals die Bedeutung der Achslasten der verschiedenen Fahrzeugtypen deutlich.

In seinem Vortrag arbeitete er deutlich die Unterschiede zwischen der RStO 01 und der RStO 12 heraus. Ein wesentlicher Unterschied besteht darin, dass die Bauklassen abgeschafft und hierfür die Belastungsklassen eingeführt worden sind. Falls keine Verkehrsbelastung ermittelt werden kann, steht nun auch eine ausführliche Tabelle nach der Entwurfsituation nach der RAST 06 für die Bestimmung

der Belastungsklasse zur Verfügung. Auch gibt es in der neuen RStO eine Zuordnung für Busverkehrsflächen. Grundlegend wurde der Abschnitt „Erneuerung von Fahrbahnen“ überarbeitet. Hier wird inzwischen unterschieden zwischen Erneuerung bei vollständigem Ersatz der vorhandenen Befestigung, Erneuerung bei teilweisem Ersatz der vorhandenen Befestigung und Erneuerung auf der vorhandenen Befestigung.

Auch die Dimensionierung des Oberbaus wurde aufgrund der Anpassungen verschiedener Parameter verbessert. Beispielhaft sei hier der Lastkollektivquotient genannt, der um rund 25 Prozent erhöht wurde.

An Beispielen der Dimensionierung wurden den Zuhörern durch Volker Schäfer die Unterschiede zwischen der RStO 01 und der RStO 12 deutlich.

Der Seminarleiter bedankte sich am Ende des Seminars bei allen Vortragenden und den Teilnehmern. Alle Referenten standen den Seminarteilnehmern im Anschluss an das Seminar und auch in den Pausen gerne für weitere Diskussionen und Fragen zur Verfügung.

Enno Wagener

Volker Schäfer



Seminarteilnehmer



Fotos: Enno Wagener

Brücken- und Ingenieurbau

am 20. März 2013 in Braunschweig

Leiter: Dipl.-Ing. Harald Freystein, vertreten durch Dipl.-Ing. Lothar Weinreich

Am 20. März 2013 fand in Braunschweig unter Leitung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr das traditionelle VSVI Seminar „Brücken- und Ingenieurbau“ statt. Etwa 150 Teilnehmer aus Ingenieurbüros, der Straßenbauverwaltung und anderen Verwaltungen folgten einem interessanten Programm aus insgesamt acht Fachvorträgen, die sich auf vier Blöcke aufteilten. Der vorgesehene neunte Vortrag viel leider aus.

Block 1: Nachrechnungsrichtlinie, Beispielbauwerke

Block 2: Eurocodes

Block 3: Bauwerksprüfung und Qualitätsmanagement

Block 4: Innovationen im Brückenbau

Erfahrungen bei der Nachrechnung von Spannbetonbrücken am Beispiel der Hochstraße Herrenhausen

Dr.-Ing. Dirk Sperling (Ingenieurbüro EHS beratende Ingenieure im Bauwesen, Braunschweig) beschrieb das 1960 errichtete Bauwerk und berichtete über die Nachrechnung und die damit verbundenen Maßnahmen. Die innerstädtische Hochstraße ist aufgrund ihrer schlanken und ausgewogenen Bauweise gestalterisch ein besonders

gelungenes Beispiel für Brücken ihrer Art aus den 1960er Jahren (s. Foto). Der Überbau und die Unterbauten sind in Spannbetonbauweise hergestellt, verwendet wurde der risskorrosionsgefährdete Spannstahl St 145/160 Sigma Oval. Dieser Stahl wurde auch für die Zugbänder zwischen den Pfahlkopfplatten der Rahmen verwendet. Das Bauwerk wurde nach der Handlungsanweisung Spannungsrissskorrosion und Nachrechnungsrichtlinie nachgerechnet. Unter Berücksichtigung der Stufe 2 konnte das Bauwerk für die Verkehrslasten gemäß DIN-Fachbericht eingestuft werden. Es bleibt das Defizit bei der Abtragung der deutlich höheren Horizontalkräfte. Der Nachweis des Ankündungsverhaltens nach dem Riss-vor-Bruch-Kriterium gestaltete sich aufgrund der Bauwerksgeometrie schwierig, konnte aber letztendlich für alle Bauteile erbracht werden. Die vorgespannten Zugbänder zwischen den Pfahlkopfplatten der Rahmenstützen können ohne Gefährdung der Standsicherheit ausfallen. An den Unterbau-rahmen sind unter den Stützenfüßen Vielnadellager angeordnet. Eine Inspektion der Lager ist nicht möglich. Um die Funktionstüchtigkeit zu prüfen wurden sie messtechnisch überwacht. Die gemessenen Lagerwege lassen auf eine behinderte Verschieblichkeit der Lager

schließen, dies führt wiederum zu unplanmäßigen Beanspruchungen des Bauwerks. Eine Berechnung am Gesamtmodell als integrales Bauwerk mit vollständig blockierten Lagern ergab eine ausreichende Standsicherheit. Zur Ertüchtigung hinsichtlich der Abtragung der Bremslasten besteht die Möglichkeit die drei Bauabschnitte über Kriechkopplungen („shock transmitter“) miteinander zu verbinden, so dass sich die Bremslasten auf das gesamte Bauwerk verteilen und verträglich aufgenommen werden können.

Maßnahmen im Rahmen der Bewertung einer bestehenden Brücke am Beispiel der Hochstraße Gifhorn

Dipl.-Ing. Corinna Siegert (Institut für Baustoffe, Massivbau und Brandschutz (iBMB), Fachgebiet Massivbau, TU Braunschweig) erläuterte kurz die Historie der Nachrechnungsrichtlinie und ging dann auf hiernach durchgeführte Nachrechnungen ein. Die Ergebnisse zeigen häufig ähnliche Defizite, zum Beispiel bei den Nachweisen der Schubbewehrung, der Ermüdung (auch an den Koppelfugen), der Rissbreiten und der Dekompression. Sie können durch unterschiedliche Methoden kompensiert werden, durch bauliche Verstärkungen, durch Beeinflussung der Belastung aus Verkehr, durch Überwachungsmaßnahmen oder auch durch wissenschaftliche Nachweismethoden. Im Auftrage der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) forscht das iBMB an Quantifizierungsmöglichkeiten der Überwachungs- beziehungsweise Monitoringmaßnahmen, hierüber

Die Hochstraße Herrenhausen kurz nach der Fertigstellung



berichtete **Dipl.-Ing. Daniel Busse** (iBMB – Fachgebiet Massivbau). Die Hochstraße Gifhorn aus dem Jahre 1968 wurde 2010 nachgerechnet und weist neben geringen Defiziten beim Nachweis der Dekompression und der Ermüdung im Koppelfugenbereich ein hohes Schubdefizit auf. Auch durch eine Berechnung mit einer genaueren Bauwerksmodellierung und verbesserten Schubmodellen konnten dieses rechnerische Schubdefizit nicht ganz behoben werden. Als weitere Kompensationsmaßnahmen wurde ein Überholverbot und eine 24 Tonnen Gewichtsbeschränkung auf der Brücke eingeführt. Im Jahr 2014 soll das Bauwerk ersetzt werden. Bis dahin dient es nicht nur dem Verkehr, sondern auch dem iBMB als Forschungsobjekt.

Eurocodes – Grundlagen und Einwirkungen auf Brücken

Dr.-Ing. Heinz-Hubert Benning

(Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung), berichtete über die Umstellung von den DIN-Fachberichten auf die Eurocodes (EN) mit den zugehörigen Nationalen Anhängen (NA) im Hinblick auf die Grundlagen und die Einwirkungen auf Brücken. Das neue Regelwerk besteht in seinem Gesamtwerk aus insgesamt 58 Teilen. Die Eurocodes wurden mit dem ARS 22/2012 mit Stichtagregelung als Regelwerk für Brücken der Bundesfernstraßen in Deutschland eingeführt. Die nationale Fassung eines Eurocodes umfasst den vollständigen Text des Eurocodes mit allen Anhängen und dem Nationalen Anhang (NA). Die Grundlagen der Tragwerksplanung sind übergeordnet in der DIN EN 1990 geregelt und die spezifischen Regelungen für Brücken enthält der Anhang A hierzu. Zu den Einwirkungen aus Straßenverkehr, Eigengewichten, Wichten, Lagerungssystemen, Windeinwirkun-

gen und zur Temperatur gab es Hinweise auf die zugehörigen DIN EN mit ihren Anhängen, zur Anwendung und zu den Änderungen gegenüber den DIN-Fachberichten. Obwohl das Nachweiskonzept der Eurocodes durch die DIN-Fachberichte bekannt ist, werden die Vielzahl der Einzelteile des neuen Regelwerks und die neuen Begrifflichkeiten zu einer zeitintensiven Einarbeitung führen.

Eurocodes – Eurocode 2 (EC2) im Vergleich zum DIN-FB 102

Prof. Dr.-Ing. Martin Empelmann

(iBMB – Fachgebiet Massivbau der TU Braunschweig) berichtete über den Eurocode 2 (DIN EN 1992-2), der die DIN-Fachberichte 101 und 102, die als nationale Übergangslösung zu sehen sind, ersetzt. Zukünftig werden folgende drei Dokumente maßgebend für die Berechnung Bemessung und Konstruktion von Betonbrücken sein:

- DIN EN 1992-1: Eurocode 2: Bemessung und Konstruktion von Stahlbeton- und Spannbetontragwerken – Teil 1: Allgemeine Bemessungsregeln und Regeln für den Hochbau
- DIN EN 1992-2: Eurocode 2: Bemessung und Konstruktion von Stahlbeton- und Spannbetontragwerken – Teil 2: Betonbrücken – Bemessungs- und Konstruktionsregeln
- Nationaler Anhang DIN 1992-2/NA

Inhaltlich sind sich der DIN-Fachbericht 102 und der EC 2 auf Grund der Historie sehr ähnlich. Einige wesentliche Unterschiede gibt es jedoch, zum Beispiel:

- Zusätzliche Festlegungen die die nichtlinearen Berechnungsverfahren, die Nachweise gegen Ermüdung, die Behandlung der Vorspannung und die Zwangsschnittgrößen betreffen
- Modifikation der baustofflichen Rechenwerte

- Veränderung einiger Detailregeln bei Spannbetonbauwerken
- Änderungen zum Beispiel bei den Nachweisen der Schubkraftübertragung in Fugen, der Ermüdung, gegen Anprall, der Rissbreitenbegrenzung
- Änderungen bei den allgemeinen Bewehrungs- und Konstruktionsregeln, es ist zum Beispiel nur noch ein Kaltbiegen bis zu einem $\varnothing = 14$ mm zulässig, größere Mindestabstände bei Spanngliedern mit sofortigem Verbund.

Insgesamt werden sich durch die Umstellung keine wesentlichen Auswirkungen auf die Bemessungsergebnisse ergeben. Maßgebend für die Erhöhung der Bemessungsergebnisse werden die deutlich höheren Lasten für den Straßenverkehr sein.

Bauwerksprüfung nach DIN 1076

Über die Bauaufsicht und das Qualitätsmanagement in der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) informierte **Dr. Jens Hanel**. Es ist gemäß §4 FStrG die Pflicht der Straßenbauverwaltungen der Länder die Bauaufsicht über den gesamten Lebenszyklus eines Ingenieurbauwerks im Zuge von Bundesfernstraßen zu gewährleisten. Die Bauwerksprüfung ist die Grundlage für die Stand- und Verkehrssicherheit und für die Dauerhaftigkeit der Bauwerke. Um die Bauaufsicht bei der Bauwerksprüfung zu gewährleisten, ist eine Kontrolle der durchgeführten Prüfungen nach Sicherheit (Stand- und Verkehrssicherheit) und Ordnung (Qualität) erforderlich. Mehr als 90 Prozent der Bauwerksprüfungen werden von Ingenieurbüros durchgeführt. Die Verantwortung für die Bauwerke bleibt jedoch bei der Straßenbauverwaltung. Die NLStBV hat ein Verfahren zur internen Kontrolle von Sicherheit und Ordnung und gleichzei-

tig zur effektiven Überprüfung der von Ingenieurbüros durchgeführten Prüfungen entwickelt. Dr. Jens Hanel erläuterte dieses Verfahren.

Zerstörungsfreie Prüfverfahren zur Ermittlung der tatsächlichen Konstruktion von Spannbetonbauteilen

Dr.-Ing. Alexander Taffe (Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung) stellte zerstörungsfreie Prüfverfahren im Bauwesen (ZfPBau) zur Visualisierung der vorhandenen Bewehrung und des Bewehrungsverlaufs vor. Die Abbildung 1 (s. unten) zeigt die Möglichkeiten und Grenzen der zur Verfügung stehenden Verfahren Radar, Ultraschall, Impakt-Echo und Wirbelstrom.

Abhängig von den Randbedingungen können die einzelnen Verfahren kombiniert werden. Stellvertretend für Bauwerksscanner, die mit den verschiedenen ZfPBau-Verfahren die innere Konstruktion eines Bauteils erfassen, wurde der OSSCAR-Scanner (On-Site SCAnner, www.oss-car.eu) vorgestellt. Er wird im Rahmen des vom BMWi geförderten innoNet-Programms entwickelt. Auf Grund seiner Konstruktion ist er einfach und schnell einsetzbar und robust. Er kombiniert die Verfahren Ultraschallecho, Radar und Wirbelstrom. Die Ergebnisse der ZfPBau-Verfahren können zur Überprüfung von Annahmen in der Statik und in Verbindung mit zer-

störungsarmen Prüfverfahren zur Rekonstruktion fehlender Bestandspläne dienen.

Brücken mit Fahrbahnen aus glasfaserverstärktem Kunststoff

Die erste Straßenbrücke Deutschlands unter Verwendung von glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) stellte **Dipl.-Ing. Eberhard Pelke** (Hessen Mobil Wiesbaden) vor. Bei der 2008 bei Friedberg in Hessen fertiggestellten 27,00 Meter langen Brücke wurde international erstmals die Verbundwirkung zwischen GFK-Fahrbahnplatte und Stahlhaupttragwerk berücksichtigt. Der Vorteil dieses Brückensystems ist die Dauerhaftigkeit und die schnelle Montage. Auf Lager und Fahrbahnübergänge wurde aus Wartungsgründen bewusst verzichtet.

Faserverstärkte Kunststoffe haben zum einen ein sehr geringes Eigengewicht, zum anderen sind sie sehr unempfindlich gegen korrosive Medien wie Wasser und gelöste Tausalze. Aus Kostengründen ist es sinnvoll, diesen Baustoff nur dort einzusetzen, wo diese Gefährdungen auftreten, zum Beispiel bei Fahrbahnplatten.

Erneuerung der Kanalbrücke Berkenthin

Dipl.-Ing. Klaus-Ulrich Mackert (Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr

Schleswig-Holstein, Niederlassung Lübeck) stellte die erste Brücke Deutschlands vor deren Fahrbahnplatte mit oberflächennaher geothermischer Energie temperiert wird. Auf Grund ihrer Lage und der dort vorherrschenden besonderen kleinklimatischen Situation bot sich die Kanalbrücke Berkenthin im Zuge der B 208 über den Elbe-Lübeck-Kanal für dieses Pilotprojekt an. Ziel war die Gewinnung von Erkenntnissen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Nachhaltigkeit und der Vermeidung von präventivem Winterdienst mit alternativen Energien. Die Gesamtanlage besteht aus folgenden Hauptkomponenten:

- Einbrunnenanlage als geothermische Quellenanlage
- Zweistufige Wärmepumpe mit 135 kW und 55°C Vorlauftemperatur
- Mess-, Steuer- und Regelsysteme
- Fahrbahntemperierungsregister mit 46 Einzelkreisen in vier Hauptkreisen in einer zusätzlichen Gussasphaltschicht zwischen Fahrbahnbelag und Schutzschicht

Über das begleitende Monitoring wurden mittlerweile umfangreiche Erkenntnisse hinsichtlich Betrieb, Wartungsaufwand, Betriebskosten und Nachhaltigkeit erbracht.

Annegret Fiekens

Abbildung 1: Taffe, A., Feistkorn, S. und N. Diersch: Erzielbare Detektionstiefen metallischer Reflektoren mit dem Impulsradarverfahren an Beton, Beton- und Stahlbetonbau 107 (2012) 7, S. 442-450



VSVI-Reise nach Usbekistan – unser Weg entlang der Seidenstraße

Mit 33 Personen und unserer Reisebegleitung Frau Eichmann starteten wir gegen Abend des 5. April 2013 von Hannover beziehungsweise Hamburg aus unsere Reise aus dem kalten Norden in das warme, frühlingshaft blühende Zentralasien. In Istanbul traf sich die Gruppe und wir bekamen bereits auf dem Flughafen einen Vorgesmack auf den Orient. Am Morgen des 6. April landeten wir dann, gut versorgt aber ziemlich gerädert, in Taschkent (usbekisch Toshkent), der usbekischen Hauptstadt. Hier folgte ein zähes Warten und Kontrollieren bei der Einreise beziehungsweise Zollabfertigung am Flughafen – eine echte Herausforderung für uns nach dem langen Flug. Unser Frühstück und das gebuchte Hotelzimmer, das zum Ausruhen gedacht war, mussten lange auf uns warten, aber es entschädigte uns und ließ uns Zeit zum Ankommen in dieser anderen Welt.

Unsere usbekische Reiseleiterin hieß Nelya Kim und sprach sehr gut Deutsch. Sie war frisch und munter und unterhielt uns die Reise über mit vielen Informationen über Land, Leute und Sehenswürdigkeiten und brachte uns ihr schönes und so anderes Land näher. So erzählte sie uns von dem verheerenden Erdbeben von 1966, wel-

ches Taschkent sehr stark zerstört hatte. Wir besichtigten den Hasti-Imam Komplex mit der erhabenen Barak-Chan-Medrese aus dem 16. Jahrhundert und sahen eines der ältesten Exemplare des Korans. Eine Medrese (im arabischen auch: Madrasa genannt – Ort des Lernens) ist eine islamische Hochschule. Viele dieser im ganzen Land verbreiteten islamischen Hochschulen sind heute geschlossen und beherbergen jetzt kleine Geschäfte und fliegende Händler. In Taschkent wurden gerade in dieser Medrese sehr viele wunderschöne Keramiken angeboten. O'zbekiston Respublikasi, auf Deutsch die Republik Usbekistan, ist ein islamisch geprägter Binnenstaat in Zentralasien. Die Amtssprache ist Usbekisch. Die Währung ist Sum. Ein Euro entspricht etwa 2800 Sum. Angrenzende Staaten sind im Westen und Norden Kasachstan, im Osten Kirgisistan, im Südosten Tadschikistan und Afghanistan und im Süden Turkmenistan. Im Westen grenzt der Staat zudem an den Aralsee. 1925 entstand, als Teil der Sowjetunion, die Usbekische Sozialistische Sowjetrepublik. 1991 wurde der Staat unabhängig. Der Name Usbekistan leitet sich vom Volk der Usbeken ab, deren Bezeichnung wiederum auf Usbek Khan (lebte im 13./14. Jahrhundert) zurückgeht.

60 Prozent der Bevölkerung sind heute unter 24 Jahre alt. Dementsprechend sieht man in den Städten und auf dem Land sehr viele neu errichtete Schulen und es gibt nur eine Quote von zirka vier Prozent Analphabeten. Am Nachmittag folgte eine zirka 330 Kilometer lange Busfahrt durch die heute recht grüne sogenannte Hungersteppe nach Samarkand. Hier erfuhren wir zum ersten Mal die große Freundlichkeit der Usbeken, denn sehr viele Usbeken die gerade auf dem Feld mit Hacke und Schaufel arbeiteten, Schafe oder Rinder hüteten oder am Straßenrand Handel trieben winkten uns fröhlich zu. Dies war überraschend und schön für uns.

In der ehemaligen Sowjetunion war Usbekistan eines der ärmeren Gebiete. Mehr als 60 Prozent der Bevölkerung lebte in schwach besiedelten ländlichen Gemeinschaften. Heute ist Usbekistan der drittgrößte Baumwollexporteur der Welt und ein bedeutender Förderer von Erdgas. Dies konnten wir später in der Wüste sehen.

Samarqand oder zu Deutsch Samar-kand erreichten wir am Abend. Es ist wohl die bekannteste Stadt Usbekistans. Sie liegt auf einer der zu den westlichsten Ausläufern des Altai-

Besuch der Straßenbaustelle der Firma Papenburg



Der Registan in Samarkand



Fotos: Stefan Grampler

Gebirges gehörigen Hochebene auf 720 Meter über dem Meeresspiegel. Samarkand gehört mit seinen 2700 Jahren zu den ältesten Städten der Welt. Früher war es unter den Griechen als Marakanda bekannt und wurde als Oasenstadt gegründet. Die antike Seidenstraße verlief durch diese herrliche Stadt. Auf dieser Handelsroute fand ein intensiver Technologie- und Kulturaustausch statt, der im Wesentlichen zur Blüte der Stadt in der Antike beigetragen hat. Alexander der Große eroberte sie 329 vor Christus.

Unter islamischer Herrschaft florierte die Stadt, besonders während der Herrschaft der persischen Samaniden, bis sie von dem mongolischen Eroberer Dschingis Khan 1220 zerstört wurde. Der mongolische Herrscher Tamerlan machte Samarkand zur Hauptstadt seines Großreichs.

Am nächsten Tag besichtigten wir einen der prächtigsten Plätze Mittelasiens, den Registan. Der Registan ist das Herz des antiken Samarkands, dessen Namen als „Sandiger Platz“ übersetzt werden könnte und zum Weltkulturerbe der UNESCO gehört. Das Ensemble von drei Medresen ist ein einzigartiges Beispiel der Kunst des Stadtbaus und der architektonischen Gestaltung des Hauptplatzes der Stadt. Früher wurden hier Erlasse verlesen, Gericht gehalten und Waren angeboten. Heute ist es ein imposanter Platz, wo sich hinter jeder der riesigen Fassaden ein ebenso prächtiger Innenhof

präsentiert und Waren verkauft werden. Auch hier spürten wir die Freundlichkeit der Usbeken, die oft um ein Foto mit einer Person aus unserer Reisegruppe baten und fragten: "Germania?" und lachten.

Als nächstes besuchten wir die Moschee Bibi Chanum. Sie gehört zu den bedeutendsten Sehenswürdigkeiten von Samarkand. Im 15. Jahrhundert war sie eine der größten und prächtigsten Moscheen der islamischen Welt. Bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts war nur noch eine grandiose Ruine erhalten geblieben, doch inzwischen sind bedeutende Teile der Moschee durch Restaurierung wiederhergestellt worden. Erbaut wurde sie auf Befehl des Herrschers Timur (Tamerlan). Zuvor hatte Timur in mehreren erfolgreichen Feldzügen seine Macht von Syrien bis Indien ausgedehnt und war zum mächtigsten Herrscher der islamischen Welt aufgestiegen.

Auf dem dann folgenden Bazar erleben wir Berge von Früchten, Gewürzen und Gemüse so weit das Auge schaute, exotische Gerüche und reges Treiben. Eine andere Welt mit Feilschen und Probieren. Danach besuchten wir eine Modedesignerin in ihrer Werkstatt und sahen eine interessante und farbenfrohe Präsentation ihrer Kollektion, vorwiegend aus Seide. Abends folgte das Abendessen mit usbekischen Spezialitäten und traditioneller Musik und einer kleinen Vorführung eines usbekischen

Hochzeitszeremoniells in einer Karawanserei. Mein Mann und ich wurden aufgefordert das Hochzeitspaar darzustellen. Wir nahmen dies gerne an und wie es sich für einen Bräutigam gehört, gab mein Mann eine Runde Wodka für alle aus.

Am nächsten Tag folgte der Besuch der Ruinen des Observatoriums von Ulu Beg und des dazugehörige Museums. Ulu Beg war Timuriden-Fürst in Samarkand und ein Enkel Timurs. Er ist bekannt als Astronom und als Märtyrer der Wissenschaft. Dann ging es weiter zur Ausgrabungsstätte Afrosiab, einer bereits etwa 250 Jahre vor Christus bedeutenden Siedlung. Am Rande von Afrosiab sahen wir die legendenträchtige Gräberstraße Schah-i-Sinda (Persisch: „Der lebende König“). Am Nachmittag folgten eine interessante Vorführung von landestypischen Musikinstrumenten und abends eine wohl-schmeckende Weinprobe.

Der folgende Tag war bestimmt von einer langen Busfahrt nach Buchara oder auch Buxoro genannt. Auf der Fahrt dorthin besichtigten wir den Hof einer Familie auf dem Lande und die Stadt Shar-e-Sabs. Hier hatten wir noch ein besonderes Erlebnis: Uns wurde nach der Besichtigung einer Moschee von einer Frau eine Sure aus dem Koran sehr schön vorgesungen. Shar-e-Sabs ist die grüne Stadt, die als Geburtsort Timurs gilt. An unserem Besuchstag wurde hier gerade Timurs

Neubau der Seidenstraße



Foto: Stefan Grampler

Unsere Reisegruppe



Foto: Claudia Mehrtens

Geburtstag gefeiert. Hierzu muss man wissen, dass Timur ein riesiges Reich von Indien bis zum Bosphorus erobert hat. Aus den eroberten Gebieten hat er die besten Baumeister in seine Hauptstadt gebracht und die Bauten, die wir heute noch sehen, errichten lassen. Seine Herrschaft war geprägt durch Brutalität und Tyrannei, gleichzeitig war er aber auch ein großer Förderer der Kunst und Literatur. Heute gilt er als Stammvater des usbekischen Reiches und wird als Nationalheld verehrt.

Nach einer erholsamen Nacht und einem guten Frühstück im Hotel besichtigten wir die Oasenstadt Buchara. Schon auf der Herfahrt merkte man wenig von der Wüste. Buchara ist sehr grün und hat einen kilometerbreiten grünen Stadtvorlandgürtel, um die Stadt vor Sandstürmen zu schützen. Allgemein wird in den landwirtschaftlich genutzten Bereichen und in den Städten extrem viel bewässert. Knapp 80 Prozent der landwirtschaftlichen Nutzfläche dienen dem Anbau von Baumwolle, die sehr viel Wasser fürs Wachsen benötigt. Weite Teile der heutigen Anbauflächen müssen künstlich bewässert werden. Dies führt zu massiven Problemen der Bodenversalzung und zum baldigen Austrocknen des Aralsees.

Nun aber zurück zu Buchara. Über Jahrhunderte war die Stadt eine bedeutende Handels- und Karawanenstadt. Da die Altstadt Bucharas das

vollständigste und unberührteste Beispiel einer mittelalterlichen zentralasiatischen Stadt ist, wurde sie 1993 zum Weltkulturerbe der UNESCO erklärt. Hier wandelten wir in engen Gassen, entlang den mit bläulichen Mosaiken verkleideten Moscheen und Medresen und sahen uns zum Beispiel die aktive Kalon Moschee und das alte Samaniden-Mausoleum an. Ebenso besuchten wir den besten Messerschleifer Bucharas und kauften reichlich Andenken bei ihm. Er hatte auch auf der EXPO in Hannover ausgestellt. Wir erfuhren, dass es in der Stadt früher viele Teiche gab, in denen man sich vor dem Betreten der Moschee gewaschen hat beziehungsweise aus denen man auch trank. Aufgrund der großen Infektionsgefahr wurden diese später zugeschüttet. Das Abendessen nahmen wir wieder einmal bei einer netten Familie ein, die ebenso wie eine Gaststätte arbeitete, nur dass unsere Gruppe allein verköstigt wurde.

Am folgenden Tag besuchen wir noch ein Wahrzeichen der Stadt, die Chor-Minor-Medrese mit ihren vier Türmen. Dann fahren wir wieder eine Strecke von etwa 460 Kilometer durch die Wüste Kysylkum-Wüste oder Kizilkum weiter nach Chiwa oder Xiva, der nächsten Oasenstadt. Auf dem Weg waren wir froh, dass einmal ein LKW quer auf der Straße stand und uns ermöglichte die Wüste zu spüren und etwas zu erkunden. Es ist eine Kies- und Sandwüste.

Als Highlight konnten wir die Erneuerung eines Teils der Seidenstraße durch die Firma Günther Papenburg aus Hannover besichtigen. Durch die örtliche Bauleitung wurden uns die Bauweise und auch die besonderen Probleme der Logistik in einem schwach erschlossenen Land nähergebracht. Solch eine Baustelle ist eine echte Herausforderung. Nachdem wir die Papenburg-Baustelle verlassen hatten, mussten wir durch einen durch ein koreanisches Unternehmen bearbeiteten Straßenabschnitt. Dabei zeigte sich deutlich die bessere Verkehrsführung und Organisation der Baustelle durch die deutsche Firma Papenburg. Nach einer langen Bustour erreichten wir abends die Stadt Chiwa.

Chiwa liegt in der Provinz Choresmien oder Xorazm. Die Stadt liegt westlich des Amudarja an der alten Seidenstraße. Sehenswert war bereits bei der Ankunft die imposante Stadtmauer mit ihren Sarkophagen. Da der Wasserspiegel so hoch ist, war es nicht möglich die Toten unterirdisch zu bestatten. Schön sind ebenfalls die zahlreichen Baudenkmäler aus der glanzvollen Vergangenheit der Stadt, besonders der Palast Tasch-Hauli, den wir am nächsten Tag besichtigten. Das Minarett Kalta Minor wurde 1852 errichtet und sollte einmal mit über 70 Meter das höchste der islamischen Welt werden, kam aber über die Höhe von 26 Meter nicht hinaus und ist nun mit ein Wahrzeichen der Stadt. Ganz besonders ist

Wir wurden ständig neugierig beobachtet



Foto: Stefan Grampler

Überblick über Buchara



Foto: Claudia Mehrtens

ebenfalls die Säulenmoschee aus dem 18. Jahrhundert. Hier stehen reich verzierte Säulen, wobei bis auf eine Säule alle anderen aus Ulme sind. Wir besichtigen ebenfalls eine sehr bekannte Holzwerkstatt. Abends speisten wir in einer ehemaligen Moschee und bedankten uns bei unserem Busfahrer und unserer Nelya.

Hier in Chiwa stellten wir wieder einmal fest, dass die Reise ein Bildungsurlaub ist, denn eine Sonnenbrille ist innerhalb von einer Minute von 45 auf zehn Dollar herunter zu handeln. Wir lernen: ein Einkauf ohne Handeln ist für die Käufer und Verkäufer kein Erfolg. Shopping makes happy in Usbekistan.

Am nächsten Tag flogen wir von dem nahe gelegenen Urgentsch zurück nach Taschkent. Direkt nach der Landung wurden wir im staatlichen

Verkehrsministerium empfangen. Uns wurde der Projektstatus der verschiedenen Ausbaustufen der Hauptverkehrsstraßen in Usbekistan erläutert. Die Hauptachsen sind Teile der Seidenstraße und verbinden Europa mit Indien und China. In den letzten sechs Jahren hat sich Usbekistan zu einem wichtigen Transitland für LKWs entwickelt. Die Wiederbelebung der Seidenstraße ist auch für die usbekische Regierung eine Herausforderung. So gibt es keine einheitlichen Standards im Straßenbau. Ein Teil der neuen Autobahnen (500 von 2.300 Kilometern) werden nach europäischem Standard gebaut, der Rest hat die russische Norm als Basis. Parallel zum Bau findet noch eine Prüfung des Standards statt. Die Straßenunterhaltung ist hier ein noch fast unbekanntes Thema. Es ist aber geplant, dass ein staatlicher Betriebsdienst eingeführt wird.

Am Ende erfolgte durch Volker Schäfer noch eine Danksagung an die Gastgeber und dabei überreichte er die Festschrift "50 Jahre VSVI".

Am Nachmittag hatten wir dann noch einmal die Gelegenheit über den Bazar zu schlendern und uns mit Gewürzen und anderen Köstlichkeiten einzudecken. Der Tag und damit auch unsere Reise endete mit einem glanzvollen Abendessen in einem stimmungsvollen Lokal mit Livemusik. Und dann mussten wir Abschied nehmen von diesem besonderen und ursprünglichen Land, denn unser Flieger startete kurz nach Mitternacht. In Istanbul mussten wir uns bereits von den Mitreisenden, welche nach Hamburg flogen trennen und so ging eine wunderschöne, aber auch anstrengende Reise zu Ende.

Claudia Mehrtens

SEPA-Umstellung zum 1. Februar 2014

– die Geschäftsstelle informiert –

Ab dem 1. Februar 2014 verändert SEPA – der einheitliche Euro-Zahlungsverkehrsraum – den bargeldlosen Zahlungsverkehr. Unsere Lastschriftinzüge für Beitragszahlungen müssen dann auf das SEPA-Lastschriftverfahren mit IBAN (Internationale Bankkontonummer) und – optional – BIC (Internationale Bankleitzahl) umgestellt werden. Für unsere Mitglieder mit Einzugsermächtigung ändert sich dadurch nichts, da bestehende Einzugsermächtigungen weitergenutzt werden können und die gesamte Umstellung durch uns vorgenommen wird.

Wir ziehen Ihre Mitgliedsbeiträge mit der SEPA-Basis-Lastschrift erstmals am

2. Mai 2014 ein. Die Fälligkeiten in den nächsten Jahren sind jeweils am ersten Werktag im Mai.

Der Jahresmitgliedsbeitrag beträgt derzeit 50 Euro beziehungsweise 40 Euro für die nicht mehr im Beruf stehenden Mitglieder.

Sie erkennen unsere Beitragseinzüge an unserer Gläubiger-Identifikationsnummer DE66ZZZ00000412389 und an Ihrer persönlichen Mandatsreferenz (Mitgliedsnummer).

Im Buchungstext des diesjährigen Beitragseinzugs ist Ihre Kontoverbindung für die zukünftige SEPA-Lastschrift genannt. Bitte überprüfen Sie Ihre IBAN- und BIC-Angaben und teilen

gegebenenfalls unserer Geschäftsstelle Änderungen mit.

Diejenigen unter Ihnen, die den Beitrag überweisen oder einen Dauerauftrag eingerichtet haben nutzen ab 2014 bitte folgende Bankverbindung:

VSVI Niedersachsen e.V.
Deutsche Bank Hannover,
IBAN DE98250700240070507900,
BIC DEUTDE33HAN
Postbank Hannover,
IBAN DE53250100300236667309,
BIC PBNKDE33HAN

Martina Hoffmann

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zur

- Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Niedersachsen e.V.,**
Eichstraße 19, 30161 Hannover, Fax 0511 - 32 56 53 oder online unter WWW.VSVI-NIEDERSACHSEN.DE
- Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure der Freien Hansestadt Bremen e.V.,**
Bgm.-Spitta-Allee 18, 28329 Bremen, Fax 0421- 20 349-34 oder online unter WWW.VSVI-BREMEN.DE

Name	Studienanstalt(en)
Vorname	
Titel	Abschlussexamen im Jahre
Straße, Nr.	als
PLZ, Ort	Arbeitgeber
Geburtstag	Straße, Nr.
Geburtsort	PLZ, Ort
Berufsstellung <input type="checkbox"/> selbstständig <input type="checkbox"/> Angestellter <input type="checkbox"/> Beamter	Ort, Datum
Dienststellung	Unterschrift

Ermächtigung zum Einzug des Beitrages mittels Lastschrift

Vereinigung der Straßenbau- und
Verkehrsingenieure in Niedersachsen e.V.
Eichstraße 19
30161 Hannover

Vereinigung der Straßenbau-
und Verkehrsingenieure der
Freien Hansestadt Bremen e.V.
Bgm.-Spitta-Allee 18
28329 Bremen

Hiermit ermächtige ich die VSVI e.V. widerruflich, den von mir zu entrichtenden Mitgliedsbeitrag bei Fälligkeit zu Lasten meines Kontos mittels Lastschrift einzuziehen.

Mitgliedsnummer
Name
Vorname
Straße, Nr.
PLZ, Ort
Kontonummer
Kreditinstitut
BLZ
Ort, Datum
Unterschrift

Geburtstage

60 Jahre

September

Hans-Carl Ackemann	Bückeburg
Rüdiger Czerwinski	Twist
Bernhard Keppeler	Hannover
Volker Meyer	Elze
Burghard Schlote	Hannover
Henning Winterberg	Apelern

Oktober

Hartmut Kitz	Uslar
Uwe Lange	Isernhagen
Hans Laube	Garbsen
Joachim Surrey	Gronau

November

Dieter Cölven	Göttingen
Heide Laukhuf	Hannover
Eckhard Otto	Oldenburg
Uwe Plikat	Lüneburg

Dezember

Dieter Kappei	Bippen
Frank Kronschewski	Bremen
Bernd Pohl	Hannover
Reinhard Schüller	Hameln

65 Jahre

September

Heiko Gerken	Bruchhausen-Vilsen
Friedrich-Wilhelm Rokahr	Soltau

Oktober

Hermann Abeln	Meppen
Siegfried Plöger	Laatzten
Hindrick Stüvel	Seevetal
Klaas van den Berg	Havelte / NL

November

Jürgen Bußmann	Osnabrück
Heinz-Günter Hoepner	Hannover
Ernst-August Klingenburg	Bramsche

Dezember

Dieter Ballasch	Braunschweig
Walter Keese	Holenberg
Helmut Oldenburger	Wietze

70 Jahre

September

Siegfried Droese	Vechede
Ernst-Georg Meyer	Belm
Horst Prante	Rastede
Benno Schermeier	Suderburg
Wilfried Schnack	Hannover
Hans Sonntag	Meppen

Oktober

Hartmut Deppmeyer	Hameln
Wolfgang Jaschke	Seevetal-Rammelsloh
Norbert Müller	Nienburg

November

Willi Brandt	Verden
Günther Brinkmann	Isernhagen
Jelko Thomas	Schortens

Dezember

Wolfgang Arens	Hamburg
Walter Heumann	Meppen
Helmut Wellmann	Wolfsburg
Heino Wetegrove	Drochtersen

75 Jahre

September

Gerd Bartling	Oldenburg
Rudolf Dinkela	Hinte
Dietrich Krabel	Hannover

Hartmut Kühl	Oldenburg
Horst Reinhart	Diekholzen
Dieter Siegel	Edemissen

Oktober

Daniel Both	Blender
Axel Kaune	Söhlde
Robert Segna	Aschendorf
Gisbert Sell	Gifhorn
Manfred Wolf	Belm

November

Albert Bialojahn	Hildesheim
Jürgen Hattendorf	Stadthagen
Werner Knorr	Vechede
Gerhard Lohmeier	Sehnde
Gerd Marotz	Lingen
Wulf Sander	Aurich

Dezember

Lothar Appelbaum	Wolfenbüttel
Ludwig Dittler	Lingen
Helmut Meinert	Ostercappeln
Klaus Obert	Celle
Eberhard Peter	Reutlingen
Herbert Tödter	Dorfmark

80 Jahre

Oktober

Horst Ahnert	Braunschweig
Helmut Klarmann	Westerstede
Heinrich Ottleben	Bockenem
Berthold Schmies	Wallenhorst
Friedrich-Wilhelm Walker	Lengerich

November

Wolfgang Prien	Lauenbrück
----------------	------------

Dezember

Dieter Schröder	Ronnenberg
Karl Wecke	Porta Westfalica

81 Jahre

Oktober

Siegfried Päuer	Nienburg
-----------------	----------

November

Jan-Ludwig Schröder	Oldenburg
---------------------	-----------

Dezember

Bernhard Benstrup	Osnabrück
Alfred Buchsbaum	Delmenhorst
Eckhart Koch	Einbeck

82 Jahre

September

Bernhard Manemann	Lingen
-------------------	--------

November

Hans Danne	Northeim
Klaus Greve	Winsen
Dieter Heuer	Soltau

Dezember

Rudolf Schnitker	Hannover
------------------	----------

83 Jahre

September

Gustav Mölle	Schöningen
Gerd Völkening	Haselünne

Oktober

Otto Lüder	Rinteln
------------	---------

November

Bernhard Kiekenap	Braunschweig
-------------------	--------------

Dezember

Walter Krößmann	Sarstedt
-----------------	----------

Herzlichen Glückwunsch!

84 Jahre

September

Günther Sandfuchs	Rössing
-------------------	---------

November

Gerhard Niemeyer	Herzberg
------------------	----------

85 Jahre

September

Horst-Günter Mache	Zeven
Horst Schröder	Müden

Oktober

Helmut Balzer	Goslar
---------------	--------

November

Gerhard Thieke	Meppen
----------------	--------

Dezember

Wolfgang Kraus	Bremen
----------------	--------

86 Jahre

Oktober

Horst Ditzel	Hannover
Hermann Meyer	Cloppenburg

November

Otto Gosda	Wolfsburg
------------	-----------

87 Jahre

Oktober

Willy Bungenstock	Gehrden
Horst Troelenberg	Wiefelstede

November

Waldemar Paeger	Wolfsburg
-----------------	-----------

Dezember

Günther Rodemüller	Diepholz
--------------------	----------

88 Jahre

September

Fritz Becker	Oetzen
Heinz Levetzow	Delmenhorst
Bernd Reimer	Jesteburg

Oktober

Martin Szwillus	Bad Malente
-----------------	-------------

Dezember

Friedrich Judas	Apelern
-----------------	---------

89 Jahre

September

Hermann Behrmann	Langwedel
------------------	-----------

November

Herbert Drehmer	Syke
Heinrich Meier	Lüdge

90 Jahre

Dezember

Johann Voss	Cuxhaven
-------------	----------

91 Jahre

September

Fritz Kastenschmidt	Fallingbostel
Otto Wetzig	Osnabrück

93 Jahre

Oktober

Franz Moneke	Hannover
Wilhelm Wallbaum	Obernkirchen

99 Jahre

Dezember

Karl-Heinz Franke	Hannover
-------------------	----------

25 Jahre Mitgliedschaft

September

Friedhelm Hune Osnabrück

Oktober

Franz Fischer Northeim
Heinfried Huskamp Hechthausen
Wilhelm Raapke Westerstede
Dieter Vogelsang Oldenburg

November

Klaus-Peter Busse Wunstorf
Franz Vollmer Harsum
Ralf-Ulrich Wode Sehnde

Neue Mitglieder

Ralf Ratajczak	Oerel
Stefan Schmedt	Rödinghausen
Thomas Schmidt	Bienenbüttel
Nicole Lichtenscheid	Meppen
André Graupner	Hameln
Dirk Rother	Nienhagen
Elmar Schönhoff	Hannover
Mathias Steging	Bovenden

40 Jahre Mitgliedschaft

September

Günter Wilken Celle

Oktober

Wilfried Baars Goslar
Peter Behrens Wiefelstede
Hans-Joachim Kühnold Wolfsburg
Hartmut Meier Petersfehn
Werner Meyer Uelzen
Karl Meyer Gnarrenburg
Detlef Pfeiffer Stade

November

Karlheinz Klemens Hannover

50 Jahre Mitgliedschaft

September

Hermann Giebmanns Oldenburg
Rudolf Koschnicke Osterode

Oktober

Reimer Fock Bad Lauterberg
Friedhelm Krzensk Wilhelmshaven
Paul-Heino Paap Hannover

November

Hermann Elling Nienburg
Rudolf Hnyk Danndorf
Herbert Penner Osnabrück

Dezember

Erhard Schneider Seesen

Wir gedenken unserer verstorbenen Mitglieder

Peter Anders
Kurt Bracht
Jens Brennecke
Willy Grünewald
Edgar Heindorf
Dieter Hellweg
Heinrich Koors
Ernst-Gerd Kreie
Wolfgang Mach
Wilhelm Michaelis
Hans-Herbert Möller
Peter Müller
Gunnar Österlund
Richard Ostrowski
Josef Rotermund
Wolfgang Schröder
Frank Sorger
Herbert Thomas
Heinrich Wielage

Jahreshauptversammlung in Wolfenbüttel

Dipl.-Ing. Wolfgang Möller -Öffentlich bestellter Vermessungsingenieur- vom Büro HPM Vermessung hatte am 16. April 2013 um 17 Uhr die Mitglieder der Bezirksgruppe Braunschweig in sein Büro nach Wolfenbüttel eingeladen. Er wollte uns Bauingenieuren, bevor die Hauptversammlung begann, moderne Vermessungsmethoden an unterschiedlichen Beispielen erläutern.

Sein Vortrag begann mit der Frage, was sind Bestandsmessungen? Darunter versteht man Bestandsdokumentationen oberirdischer und unterirdischer sichtbarer Objekte, deren geometrische Ausmaße erfasst werden. Dabei werden unterschiedliche Techniken angewendet. Zum Beispiel automatische Tachymeter, GPS-Empfänger, digitale Nivelliere, effiziente 3 D-Laser-scanner und hochpräzise Lasertracker. Je nach geforderter Genauigkeit und Komplexität der zu erfassenden Objekte werden die verschiedenen

Messtechnologien kombiniert, um das bestmögliche Ergebnis zu erzielen. Die erfassten Messdaten werden anschließend im Innendienst aufbereitet und stehen den Kunden, den Auftraggebern, als analoge und digitale 2D-Pläne oder 3D-Modelle zur Verfügung.

Welche Bestandsmessungen werden mittels Tachymeter vorgenommen? Zum Beispiel Gleis- und Bahnanlagen, Straßen- und Wegebauten, Medienleitungen, Leitungen für die Gas-, Strom- und Wasserversorgung, Schmutz- und Regenwasserkanäle. Bestandsmessungen mittels GPS-Empfänger finden Anwendung bei Deponien, Sand- und Kiesgruben und beim Tagebau. Fassadendokumentationen, Gebäudeinnenaufmaße, Rohrleitungsbestände von Industrieanlagen und Halden an Tagebauen werden mittels 3 D-Laserscanner durchgeführt. Lasertracker finden Anwendung bei der Bestandsmessung

von Maschinenbauteilen, bei Werkzeugen und im Automobilbau.

Das Vermessungsbüro HPM beschäftigt 45 Mitarbeiter. Aus diesen Mitarbeitern werden bis zu sieben Messtrupps gebildet, die im Außendienst tätig sind. In Helmstedt wird eine Zweigstelle des Vermessungsbüros geführt. Auftraggeber von HPM sind die Volkswagen AG, die Salzgitter AG, M.A.N., Siemens und die im Einzugsgebiet von Wolfenbüttel liegenden Kommunen.

Nach dem Vortrag von Wolfgang Möller begrüßte der erste Vorsitzende der Bezirksgruppe Braunschweig, Heinz-Georg Leuer, die anwesenden Kollegen. Nach der Begrüßung erfolgte ein Rechenschaftsbericht über die Aktivitäten des letzten Jahres, nachzulesen in VSVI-Information 2/2012, 3/2012 und 1/2013. Danach stellte er an die Anwesenden die Frage, was können wir tun, um neue Mitglieder für die

Vortrag von Wolfgang Möller



Rechenschaftsbericht von Heinz-Georg Leuer



VSVI zu gewinnen? Ein Vorschlag war, Nichtmitglieder in unsere Veranstaltungen einzuladen, damit sie die VSVI besser kennenlernen können. Ein anderer, die Vertiefer in der Fachrichtung Straßenbau an der TU in Braunschweig zu werben.

Heinz-Georg Leuer wies auch auf die Veranstaltungen der Landesvereinigung in Papenburg und der Bundesvereinigung in Berlin hin und warb um

rege Beteiligung. Der Bericht der Kassenprüfer wurde verlesen und dem Vorstand einstimmig Entlastung erteilt. Anschließend berichtete Edgar Hartwig über die Veranstaltungen des Jahres 2013. Vom 29. August bis 31. August 2013 soll eine Exkursion nach Essen stattfinden, Anreise mit dem IC. Auf dem Programm stehen eine Baustellenbesichtigung in Essen, Besuch der Zeche Zollverein, Villa Hügel, Besichtigung des Gasometers in Ober-

hausen und das Stadion von Schalke 4. Im November 2013 wollen wir das neue Eintrachtstadion in Braunschweig kennenlernen und im Januar 2014 findet unser Neujahrsempfang statt. Nach dem offiziellen Teil der Hauptversammlung wurden die Teilnehmer zu einem Imbiss und Getränken eingeladen.

Hartmut Poggenklas

Bezirksgruppe Celle

Grillabend am 25. Juni 2013

Seit Jahren schon veranstaltet die Bezirksgruppe Celle zu Beginn des Sommers einen Grillabend, der sich großer Beliebtheit erfreut und meistens gut besucht ist. Trotz des diesjährigen winterlichen Frühjahrs mit nasskaltem Wetter bis in den Juni hinein, hatten wir am 25. Juni noch Glück, denn es war draußen zwar noch reichlich frisch, blieb aber trocken.

Das Wiedersehen mit langjährigen Kolleginnen, Kollegen und Freunden sowie mit deren Begleitungen, die Aussicht auf interessante (Fach-) Gespräche und nicht zuletzt das zu erwartende, rustikale Abendbrot hatten immerhin 24 Teilnehmer/innen nach Hermannsburg gelockt.

Nachdem sich alle mit ersten Getränken versorgt hatten, begrüßte unser 2. Vorsitzender, Dipl.-Ing. Klaus Obert, mit einer kurzen Ansprache die Anwesenden auch im Namen des 1. Vorsitzenden, Dipl.-Ing. H. Meins, der erkrankt war, sich entschuldigen und alle herzlich grüßen ließ. Anschließend und unter Beifall wurde unser Kollege Dipl.-Ing. G. Wilken für seine 40-jährige Mitgliedschaft in der VSVI Niedersachsen geehrt.

Kaum hatten sich Gesprächsrunden gebildet, waren die ersten Steaks und Bratwürste fertig, dazu standen Brot, sehr schmackhafte Salate, Soßen und weitere Beilagen zur Auswahl, die die Ehefrau unseres 2. Vorsitzenden auch in diesem Jahr vorbereitet hatte. An

den Sitzcken und Stehtischen machten die Teilnehmer vom Speise- und Getränkeangebot eifrig Gebrauch, ohne dabei die regen Unterhaltungen zu vernachlässigen.

Bei Einbruch der Dunkelheit, es war inzwischen kühler geworden, endete das Wiedersehen mit Freunden und Kollegen einschließlich ihrer Partner/innen. Uns bleibt in guter Erinnerung ein weiterer gelungener Grillabend, für den wir den Organisatoren und ihren Helfern und Helferinnen hiermit nochmals herzlich danken sowie die Vorfreude auf die Wiederholung im nächsten Jahr.

Horst Müller

Gesprächsrunden



Fachsimpeln unter Kollegen



„Wir arbeiten meist nachts und/oder an den Wochenenden sowie an Feiertagen“

Gleisbau bei Firma Schweerbau in Stadthagen

Nicht nur die Bahnfahrer unter uns haben sicherlich schon mal die langen Gleisbaumaschinen irgendwo an einer Eisenbahnstrecke gesehen. Manch einem haben sie auch bestimmt schon mal die Nachtruhe durch ihren höllischen Lärm geraubt. Diese Maschinen werden weitgehend von Firma Schweerbau in Stadthagen eingesetzt.

Geführt wird das Unternehmen durch Gerhard Jelitto (seit 50 Jahren) und Lutz Jelitto (seit 20 Jahren).

Klaus Schlewinski schilderte in seiner lebhaften Art uns 20 Teilnehmern aus der Bezirksgruppe Hameln die Projekte der Abteilung Gleisbau der Firma Schweerbau. Er ist, wie er selber sagte, Abteilungsleiter, Kalkulator und Personalchef in einer Person. So trägt er seit vielen Jahren erfolgreich die hohe Eigenverantwortung für seine Abteilung mit rund 350 Mitarbeitern. Die Abteilung Tiefbau ist deutlich kleiner und somit auch nur ein kleines Rädchen in dem Betrieb.

Schweerbau Gleisbau arbeitet europaweit nach dem Motto „Zufriedene Kunden sind das wertvollste Kapital“. Die Arbeiten umfassen unter anderem die Bereiche Gleisverlegung, Gleiserneuerung, Gleisstopfung, Schotterbetteerneuerung und Nachschleifen des Schienenprofils, zum Beispiel mit dem Gleishobel

ohne Funkenflug. Letzteres kann bis zu dreimal durchgeführt werden, ohne den Schienenkopf zu sehr zu schwächen.

Bei den Gleisbaustellen sind die Zeitpläne auf die Stunde genau vorgegeben und einzuhalten, wenn man nicht die hohen „Zeitstrafen“ zahlen will. Schließlich müssen bei Langsamfahrstrecken oder gar Gleissperrungen entsprechende Umleitungspläne bzw. Fahrplanänderungen für die Züge minutiös erstellt werden. Man kann durchaus bei gutem Arbeitsfortschritt schnell mal einige zig tausend Euro verdienen, sie aber bei einem schlecht laufenden Projekt auch ebenso schnell verlieren.

Die meisten Bauarbeiten werden in den Nachtstunden und/oder an den Wochenenden und an Feiertagen durchgeführt, wenn weniger Zugverkehr stattfindet. Entsprechende Lohnzuschläge werden von der Deutschen Bahn selbstverständlich gezahlt. Dadurch sind gute Verdienstmöglichkeiten gewährleistet. Diese Jobs sind sehr interessant für junge Familienväter, die ein oder zwei Kinder, gerade gebaut haben und das Geld dringend benötigen. (Vielleicht auch, weil sie das Geschrei der Kleinkinder nicht dauernd um sich haben mögen???)

Nach dem lebhaften Vortrag mit den vielfältigsten Informationen hatten wir noch Gelegenheit, einige der auf dem Firmengelände stehenden Gleisverlegemaschinen und Gleisstopfmaschinen anzusehen (siehe Fotos).

Nach all den vielfältigen Informationen ließen wir den Tag gemütlich im Restaurant „Zum dicken Heinrich“ in Lüdersfeld ausklingen.

Rudolf Traut

Klaus Schlewinski, mit Herz und Seele in seinem Element



Foto: Karl Heinz Friebe

Fast alle Teilnehmer der Besichtigung



Foto: Heinz-Ulrich Reith

Gleisbaumaschine in der Wartungshalle



Foto: Holger Smits

Mitgliederversammlung und Matjesessen

Zur diesjährigen Mitgliederversammlung am 24. April 2013 fanden sich zwölf Mitglieder ein.

Der erste Vorsitzende Ralf Wilde berichtete über unsere Aktivitäten im vergangenen Jahr 2012. Dies waren die Neujahrsbegrüßung mit Preisskat und Kegeln, die Mitgliederversammlung, unser erstes Matjesessen sowie die 50-Jahrfeier der VSVI-Hamel. Ferner haben wir die Baustellen „Münsterbrücke“ in Hameln und die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Lügde und schließlich die Firma „Hamelner Bahn- und Tiefbau“ in Coppenbrügge besichtigt. Darüber hinaus war die Herbstexkursion mit 32 Teilnehmern nach Breslau

und in das Riesengebirge ein voller Erfolg.

Zudem wurden die Teilnahmen an der Besichtigung der Schleusenbaustelle Bolzum (Veranstaltung der Bezirksgruppe Hildesheim), an der Mitgliederversammlung der Landesvereinigung in Hildesheim und an der Herbstexkursion der Landesvereinigung zum Airbuswerk in Hamburg-Finkenwerder erwähnt.

Unser Kassenwart konnte ein gutes Plus nennen. Sowohl der Kassenwart als auch der gesamte Vorstand wurden entlastet. Vorstandswahlen gab es in diesem Jahr nicht. Routinemäßig schied Rüdiger Bleibaum als Kassenprüfer nach mehrjähriger Tätigkeit aus. Dieter

Winkel wurde als neuer Kassenprüfer gewählt.

Nach einigen Hinweisen auf die kommenden Veranstaltungen, hier insbesondere auch auf die 50-Jahrfeier der BSVI in Berlin, gingen wir zum gemütlichen Teil mit gemeinsamem Abendessen, erfrischenden Getränken und netten Plaudereien über.

Am 28. Mai 2013 veranstalteten wir unser zweites Matjesessen, leider mit nur zwölf Teilnehmern. Es war wieder eine gute Gelegenheit, auch mal ohne irgendwelche weiteren Programmpunkte, die Kollegen samt „Anhang“ näher kennen zu lernen.

Rudolf Traut

Bau der Ortsumgehung Aerzen im Zuge der B1, eine Maßnahme mit teilweiser Vorfinanzierung durch die Gemeinde

Unsere Mitglieder Rüdiger Bleibaum und Michael Warm, beide bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hameln tätig, konnten immerhin 17 weitere interessierte Mitglieder und Gäste im Baubüro begrüßen. Anhand einiger Planunterlagen erläuterten sie uns die Streckenführung

sowie den Brückenbau mit den inzwischen bewältigten Tücken des Wetters und der Bodenbeschaffenheit.

Diese Baumaßnahme ist besonders dem vorigen Gemeindedirektor Peter Bartels zu verdanken, der sich mit Herz und Seele dafür eingesetzt hat. Schließlich hat er sogar veranlasst, dass

die Planung von der Gemeinde vorfinanziert wurde und damit die Maßnahme kräftig angeschoben. (Einen parodistischen Hinweis darauf gibt es sogar im 2012 erschienenen Weserberglandkrimi „Teufelskralle“ von Günter von Lonski.)

Die Baumaßnahme begann mit dem ersten Spatenstich im Mai 2009 mit

Rüdiger Bleibaum und Michael Warm vor den Straßenplänen



Foto: Karl Heinz Friebe

Die Teilnehmer bei der Baustellenbesichtigung



Foto: Rüdiger Bleibaum

Bezirksgruppe Hameln

den sieben Brückenbauwerken. Der Straßenbau für die 4,3 Kilometer lange Strecke mit einer bituminösen Fahrbahnbreite von acht Metern folgte ab August 2012. Darüber hinaus gehören zwei Wegeüberführungen, drei Unterführungen und ein teilweise parallel verlaufender Wirtschaftsweg zu der Gesamtmaßnahme. Für Ende Oktober 2013 ist die Fertigstellung des Straßenbaus geplant.

Im Anschluss konnten wir uns mit einer Befahrung und teilweisen Begehung, angereichert mit informativen

Erläuterungen durch unsere beiden Fachmänner, in der Örtlichkeit von den gelungenen Baumaßnahmen überzeugen.

Nach all den vielfältigen Informationen ließen wir den Tag gemütlich im Restaurant „Landluft“ im Aerzener Ortsteil Multhöpen ausklingen.

Beiden Vortragenden sei hier nochmals ganz herzlich für die interessanten Erklärungen und die Führung gedankt.

Rudolf Traut

Unser Präsident Markus Brockmann im Gespräch mit Teilnehmern von Straßen-NRW



Foto: Rudolf Traut

Bezirksgruppe Hannover

Mitgliederversammlung mit Preisskat und Doppelkopf

Zur Mitgliederversammlung am 5. Februar 2013 im Central-Hotel Kaiserhof erschienen zahlreiche Mitglieder. Der Vorstand begrüßte die Anwesenden. Es folgte ein Rückblick über die im Vorjahr stattgefundenen Veranstaltungen, besonders erwähnenswert die Halbtagesexkursionen Schleuse Bolzum und die Baustellenbesichtigung „Umbau Autobahnkreuz Hannover-Ost A7/A2“ sowie die Mehrtagesexkursion nach Köln. Anschließend wurde das Programm 2013 vorgestellt. Es findet keine Mehrtagesexkursion der Bezirks-

gruppe Hannover statt, da die 50-Jahrfeier der BSVI in Berlin im September schon eine ist. Als Ergänzung findet im Juli eine Tagesfahrt nach Goslar mit Besichtigung des Weltkulturerbes Rammelsberg statt. Es folgte der Dank an die Kollegen aus dem Vorstand für die geleistete Arbeit im Jahr 2012. Vielen Dank an den 2. Vorsitzenden Lutz Kirsch und an den Kassenwart Matthias Heimsoth. Herr Heimsoth hat anschließend den Kassenstand vorgetragen. Nach der Pflicht die Kür, Preisskat und Doppelkopf. Das Motto: Dabei sein ist

Alles! Dennoch: Die Sieger beim Doppelkopf sind: 1. Herr Müller, 2. Frau Wodecki, 3. Herr Kumlehn. Die Sieger beim Skat heißen: 1. Herr Weber, 2. Herr Schnitker, 3. Herr Vogel. Der Abend brachte viel Spaß, zwischendurch gutes Essen und zum Abschluss Gewinne für alle Teilnehmer am Spiel.

Mehr geht nicht – nächstes Jahr wieder!

Stefan Grampler

Alles hört die Worte des Vorsitzenden



Beim Reizen und Bedienen



Fotos: Matthias Heimsoth

Spargelessen

Am 30. Mai 2013 trafen sich 52 Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu dem traditionellen Spargelessen der Bezirksgruppe in Gasträumen des Gasthofes Tegtmeyer in Berenbostel. Auch dieses Mal verwehte uns Petrus mit kalter Polarluft das uns in der Vergangenheit so lieb gewordene Mahl unter freiem Himmel.

Unser Vorstandsteam mit Stefan Grampler, Lutz Kirsch und Matthias Heimsoth hatte entsprechend reagiert und für eine gemütliche Atmosphäre in den

Gasträumen gesorgt, die nach der Begrüßung durch Stefan Grampler bald von fröhlichem Geplauder und ange-

nehmen Düften des Versammlungsgrundes erfüllt waren.

Hartmut Gärtner



Foto: Hartmut Gärtner

Bezirksgruppe Hildesheim

Mitgliederversammlung und Privatisierungsmodelle

Die Mitgliederversammlung der Bezirksgruppe Hildesheim stand unter dem Zeichen Neuwahl des Vorstandes und dem Vortrag „Privatisierungsmodelle im Straßenbau“.

Werner Pfeiffer, unser 1. Vorsitzender, hat nach langer Vorankündigung sein Amt als Vorsitzender zur Verfügung gestellt. Sein Anliegen war es noch die Mitgliederversammlung der Landesvereinigung im vergangenen Jahr in Hil-

desheim mit zu gestalten. Im Jahr 2000 hatte er das Zepter von Arnold Busmann übernommen und war seitdem für unsere Veranstaltungen verantwortlich. Auch Lothar Becker, unser 2. Vorsitzender, der Nachfolger von Rolf Warmbold, stand für eine weitere Legislaturperiode nicht mehr zur Verfügung. Beiden Kollegen sei nochmals Dank für ihr ehrenamtliches Engagement, das sie in den vergangenen Jah-

ren in unserer Bezirksgruppe Hildesheim eingebracht haben. Die anstehenden Neuwahlen liefen reibungslos ab. So wurde als 1. Vorsitzender Dr. Holger Pabsch und als 2. Vorsitzender Michael Stein gewählt. Fritz Igel, unser Schrift- und Kassenführer wurde in seinem Amt bestätigt. Gleiches gilt für Martin Keil als Beisitzer. Nach dem offiziellen Prozedere referierte Gastredner, Herr Ministerialrat

neuer und alter Vorstand

von links: Werner Pfeiffer, Michael Stein, Fritz Igel, Dr. Holger Pabsch und Lothar Becker, es fehlt Martin Keil



MR Fritz Hornbach, Wirtschaftsministerium



Fritz Hornbach aus dem Wirtschaftsministerium, Referat Bundesfernstraßenbau, über das Thema „Privatisierungsmodelle zum Autobahnausbau“. Bei den begrenzten finanziellen Möglichkeiten des Bundeshaushaltes im Straßenbau ist das Modell der Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) für den Netzausbau und der Netzerhaltung eine Alternative gegenüber den konventionellen Vergaben geworden. Die ÖPP tragen dazu bei, dass geplante Maßnahmen beschleunigt realisiert werden. Dies kommt nicht nur den Verkehrsteilnehmern zu Gute, sondern ist für den Bund als auch für die privaten Investoren gleichermaßen von wirtschaftlichem Vorteil.

Bei den ÖPP Projekten schließt die öffentliche Hand als Konzessionsgeber einen langjährigen Vertrag (im Straßenbau 30 Jahre) mit einem privaten Partner als Konzessionsnehmer ab. Die öffentliche Hand wahrt hierbei ihre hoheitliche Funktion. Der Vertrag beinhaltet nicht nur den Neu- und Ausbau, sondern auch die Betriebs- und Erhaltungsleistungen. Der Private soll dabei so früh wie möglich mit eingebunden werden um sein Know-how in das Projekt einzubringen. So wirken die wirtschaftlichen Interessen motivierend und Umsetzungsideen können am besten realisiert werden. Am Ende der Laufzeit ist der Streckenabschnitt in einem vorher definierten Zustand an den Bund zurückzugeben.

Anhand von Folien erklärte Fritz Hornbach zunächst die Unterschiede zwischen den Beschaffungsmodellen A-Modell (Ausbaumodell), V-Modell (Verfügbarkeitsmodell) und F-Modell (benannt nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz). Der Unterschied zwischen dem A- und V-Modell liegt in der Differenzierung des Verkehrsmengenrisikos, der zur

Verfügung stehenden Ausbauabschnitte und der Vergütungsstruktur. Das F-Modell findet seine Anwendung bei Einzelprojekten wie beim Brücken- und Tunnelbau. Der Private selbst erhebt – in Abstimmung mit der öffentlichen Hand – eine Maut für die Fahrzeuge.

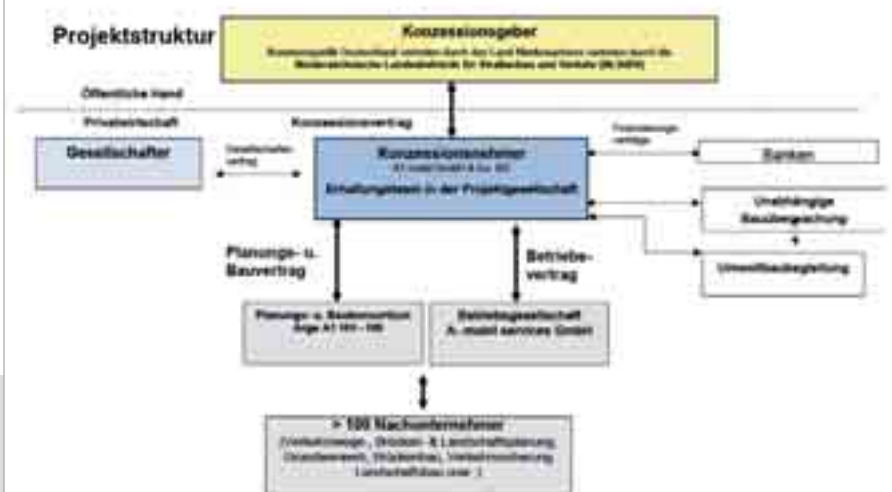
In der Praxis kann man sich die Planung und den Bau von Straßen im Rahmen der Auftragsverwaltung (Land) wie nachstehend abgebildet vorstellen:

Die Bundesregierung hat mit den ÖPP-Projekten Neuland beschritten und ist bundesweit mit vier Pilotprojekten

Unterschied zwischen Konventionell und ÖPP
Quelle: BMVBS, ÖPP Beispiel Bundesfernstraßenbau



Projektstruktur bei der A1 zwischen Konzessionsgeber und -nehmer
Quelle: MR Fritz Hornbach, MW Nds.



nach dem A-Modell gestartet. Eines davon ist in Niedersachsen. Der sechsstreifige Ausbau der A 1 zwischen dem Bremer Kreuz und dem Autobahndreieck Buchholz hat eine Länge von rund 73 Kilometern und weist damit die längste Strecke bei den Pilotprojekten auf. Der Ausbau wurde 2012 abgeschlossen. Nach vier Jahren Bauzeit stehen den Verkehrsteilnehmern nunmehr jeweils drei Fahrspuren zur Verfügung. Die Phase der Betreiber- und Erhaltungsleistung nimmt jetzt ihren Lauf. Als Konzessionär tritt die Gesellschaft „A1 mobil“ auf. Die Gesellschaft wurde extra von den drei beteiligten Firmen gegründet. „A1 mobil“ ist bis zum Jahr 2038 für den Autobahnabschnitt zuständig. Ob letztendlich diese Variante der Vergabe und des Aus-

baues tatsächlich wirtschaftlicher sein wird als die konventionelle Vorgehensweise, wird erst die Zukunft zeigen. Ein weiteres ausgewähltes Projekt in Niedersachsen ist die A7 zwischen dem Autobahndreieck Salzgitter und Drammetal. Dieser Abschnitt ist zum Teil schon sechsstreifig ausgebaut beziehungsweise im Bau. Daher würde hier ein Betreibermodell nach dem V-Modell zur Anwendung kommen. Die Unterscheidung gegenüber dem A-Modell liegt in der Vergütung der Leistungen. Beim A-Modell werden die Einnahmen aus der Lkw-Maut oder einen Teil davon, der auf dem Streckenabschnitt vereinnahmt wird, an den Konzessionär abgegeben. Beim V-Modell würde ein monatliches Entgelt gezahlt, in Abhängigkeit zur Verfügbarkeit der Straße.

Die Wirtschaftlichkeitsprüfung auf der A7 für ein ÖPP Projekt ist abgeschlossen. Eine Entscheidung zu Gunsten eines ÖPP seitens des Bundes steht jedoch noch aus (Stand April 2013). Für die Abrechnung der Maut und als Kompetenzzentrum der ÖPP-Modelle wurde vom Bund die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft kurz VIFG gegründet.

Nach diesem interessanten Vortrag musste Fritz Hornbach noch einige Fragen beantworten, ehe es zum geselligen Teil überging. Danke an den Vortragenden für die Darstellung der ÖPP, der für manchen Zuhörer einen neuen Einblick in die Umsetzung von Großprojekten des Bundes im Straßenbau gab.

Andreas Gummert

Bezirksgruppe Lüneburg

Mitgliederversammlung vom 22. Februar 2013

Wie in den letzten Jahren auch, fand die diesjährige Mitgliederversammlung der Bezirksgruppe Lüneburg am 22. Februar 2013 im Gasthaus Grüner Jäger in Adendorf statt. Mit knapp 40 Teilnehmern war die Mitgliederversammlung wieder recht gut besucht. Vor allem unsere jüngeren Mitglieder scheinen wieder öfters an den Veranstaltungen unserer Bezirksgruppe teilzunehmen.

Nach einer kurzen Begrüßung durch den Ersten Vorsitzenden unsere Bezirksgruppe, Dieter Holstein, konnten sich alle Teilnehmer mit Grünkohl, Wurst und Fleisch stärken.

Im Anschluss an das Essen eröffnete Dieter Holstein offiziell die Mitgliederversammlung.

Es folgte die Ehrung für 25-jährige beziehungsweise 40-jährige Mitgliedschaft.

Für ihre 25-jährige Mitgliedschaft wurden geehrt:

Klaus Balk, Hans-J. Becker, Wilhelm Brimm, Manfred Hachmeister, Karsten Helms, Eckhard Irrgang, Andreas John, Hans-J. John, Uwe Kalberlah und Wigbert Kisslinger.

Für die 40-jährige Mitgliedschaft wurde Torsten Bergbohm geehrt.

Frau Manuela Kapak-Wendt trug im Anschluss den Geschäftsbericht des Jahres 2012 vor.

Im Jahr 2013 wird die BSVI 50 Jahre alt. Aus diesem Anlass hat Helmut Heine einen kurzen zeitlichen Rückblick auf die letzten 50 Jahre der VSVI gegeben.

Gegründet wurde die VSVI im November 1960 von insgesamt 18 Straßenbauingenieuren.

Zweck der Vereinigung sind nach § 2 der Satzung die technische und wissenschaftliche Weiterbildung zu fördern, die berufsständischen Bestrebungen zu unterstützen, bei der Lösung von technischen, fachlichen und straßenbau- und verkehrspolitischen Fragen mitzuwirken und das Zusammengehörigkeitsgefühl unter ihren Mitgliedern zu fördern.

Im Jahre 1961 wurden insgesamt 14 Bezirksgruppen gegründet, wobei die Bezirksgruppe Lüneburg mit Gründungsdatum 8. September 1961 zu einer der ersten Bezirksgruppen gehört. Mit 195 Mitgliedern (Stand 27. August 2002) gehört die Bezirksgruppe Lüne-

burg außerdem zu einer der größten Bezirksgruppen der VSVI Niedersachsen. Am 19. November 2010 fand dann in Hannover die große 50-Jahr-Feier statt. Drei Jahre später, im Jahr 2013 wird die BSVI, unsere Bundesvereinigung ihr 50-jähriges Bestehen feiern. Zu dem großen Festakt im September dieses Jahres sind alle Mitglieder herzlich eingeladen. Diese Einladung war der Übergang zur Vorstellung der geplanten Veranstaltungen unserer Bezirksgruppe im Jahr 2013. Das Programm wurde bereits an alle Mitglieder versendet. Hier nun noch einmal die geplanten Veranstaltungen:

Programm 2013

- 18. April 2013: Halbtagesexkursion zur Leuphana – Universität Lüneburg mit Besichtigung des Neubaus des Zentralgebäudes
- 26. Mai 2013: Familien-Radtour mit Frühschoppen und Besichtigung des Kloster Ebstorf
- 06. bis 09. September 2013: Fahrt nach Berlin zur Festveranstaltung 50 Jahre BSVI, einschließlich Besichtigung der „ewigen“ Baustelle Flughafen Berlin

Im Anschluss an den Geschäftsbericht trug Thomas Rohlfing den Kassenbericht für das Jahr 2012 vor. In Funktion als Kassenprüfer konnte Martin Hannemann keine Unregelmäßigkeiten im Kassenbereich feststellen und stellte den Antrag zur Entlastung des Vorstandes. Mit der folgenden Abstimmung wurde der Vorstand einstimmig entlastet.

Als nächsten Punkt stand die Neuwahl des Vorstandes an. Dieter Holstein stellt sich nach über 10 Jahren Vereinsarbeit nicht mehr zur Wahl des Ersten Vorsitzenden. Mit Dieter Holstein verliert die Bezirksgruppe einen in der Vergangenheit sehr engagierten und weit-sichtigen Vorsitzenden, der mit seiner unvergleichlichen Art ständig zu unserem sehr aktiven Vereinsleben beigetragen hat. Als sein Nachfolger stellte sich Hans Jürgen Growitz zur Wahl des Ersten Vorsitzenden.

Der übrige Vorstand, bestehend aus der Zweiten Vorsitzenden Manuela Kapak-Wendt, dem Kassenwart Thomas Rohlfing und dem Schriftführer André Novotny, stellten sich zu Wiederwahl.

Die Wahl des Vorstandes führte, wie so oft und eben so gerne Helmut Heine in seiner bekannt witzigen und flotten Art durch. Der neue und alte Vorstand wurde von den Mitgliedern einstimmig gewählt.

Somit setzt sich der Vorstand der Bezirksgruppe für die nächsten zwei Jahre wie folgt zusammen:

Erster Vorsitzender
Dieter Holstein,
Zweite Vorsitzende
Manuela Kapak-Wendt,
Kassenwart
Thomas Rohlfing,
Schriftführer
André Novotny,
Kassenprüfer
Bodo Benter und Martin Hannemann.

Nach dem Abschluss des letzten Tagespunktes wurde die Mitgliederversammlung durch den neuen Ersten Vorsitzenden Hans Jürgen Growitz offiziell beendet.

Der im Anschluß folgende inoffizielle Teil zog sich in lockerer Runde bis in den späten Abend hin.

André Novotny

Halbtagesexkursion am 18. April 2013

Besichtigung des in Bau befindlichen Zentralgebäudes der Leuphana-Universität Lüneburg

Am 18. April 2013 trafen sich circa 35 Mitglieder der Bezirksgruppe Lüneburg auf dem Campus der Leuphana Universität Lüneburg zur Besichtigung eines des derzeit wohl größten in Bau befindlichen Gebäudes im Landkreis Lüneburg – zur Besichtigung des Zentralgebäudes der Universität. Professionell geleitet wurde die Führung von Thomas Müller. Er ist Diplom-Bauingenieur, Architekt, Baudirektor

und in der Leitung des Projektmanagement Campuserwicklung der Leuphana.

Thomas Müller führte die Mitglieder in den eigens für den Neubau des Zentralgebäudes hergerichtet Info-Pavillon. An Hand eines Modells vom Campus und verschiedenen Beiträgen und Plänen stellte Thomas Müller die Campuserwicklung ausführlich und bildlich vor. Bei dem anschließenden Rundgang

über die Baustelle des Zentralgebäudes konnten alle Teilnehmer sich ein Bild vom Fortschritt der Arbeiten machen. Erst hier wurde ersichtlich, was für einen filigranen Grundriss dieses Zentralgebäude haben wird und welchen Herausforderungen sich die bauausführenden Firmen durch die teilweise stark geneigten Wände stellen müssen. Auf dem Rückweg zum Info-Pavillon und mit dem abschließenden Kaffee-

trinken im Cafe Neun auf dem Campus konnten alle Teilnehmer noch einmal den Charme spüren, der von diesem einmaligen Zentral-Campus der Leuphana mit seiner alten Backsteinbauten und den modernen baulichen Ergänzungen ausgeht.

Bei dem Zentral-Campus der Leuphana handelt es sich um das Gelände der ehemaligen Scharnhorst-Kaserne. Seit dem Wintersemester 1997/1998 ist die damals bundesweit einmalige Konversion vollendet.

Der Zentral-Campus an der Scharnhorststraße wird bestimmt durch die Backsteinarchitektur der Kasernenbauten aus den späten 1930er Jahren, die ihre formgebende Geschlossenheit in rund 20 großen Gebäuden entfaltet. Darunter moderne Hörsaal- und Bibliotheksbauten und verschieden gestalteten Gartenzonen wie einem Biotop.

In Zusammenarbeit mit Daniel Libeskind soll auf dem Zentral-Campus der Universität ein Zentralgebäude mit neuem Audimax entstehen. Am 19. Dezember 2007 stellten die Hochschulleitung und der niedersächsische Wissenschaftsminister das Projekt vor und gaben den Startschuss für die weiteren Planungsarbeiten. Die Planung umfasst neben dem Audimax Räumlichkeiten für ein Forschungszentrum, studentische Arbeitsplätze und Seminarräume sowie eine Cafeteria.

Die Kosten belaufen sich nach bisherigen Planungen auf 57,7 Millionen Euro. Bis Ende 2014 soll das Gebäude im typischen Stil Daniel Libeskind mit einer Höhe von 38 Metern und Platz für 1.200 Menschen das Erkennungs-

zeichen der kleinsten Universität Niedersachsens werden. Die Fertigstellung des Gebäudeteils Audimax ist für Januar 2013 geplant.

Das Gebäude wird achtgeschossig und hat eine Gesamtnutzfläche von rund 13.000 Quadratmetern. Auf einer Grundfläche von 4.700 Quadratmetern sollen 110.000 Kubikmeter umbauter Raum entstehen. Die Universität wird die Hälfte des Gebäudes beanspruchen: 2.800 Quadratmeter Fläche sind für das Studierendenzentrum mit einem Seminartrakt und einem Auditorium Maximum vorgesehen.

Am 8. Mai 2011 wurde der Grundstein für den Bau gelegt. Im Frühjahr 2012 begannen die Aushubarbeiten für das Gebäude. Zunächst wurde auf einer Fläche von 5.500 Quadratmetern das Erdreich bis zu sieben Meter tief ausgehoben. Dann folgte das durchschnittlich 60 Zentimeter dicke Fundament.

Parallel zu den Bauarbeiten für das Audimax wurde 2011 ein zweistöckiges Parkhaus auf dem Campus errichtet, um die Parkplatzsituation zu entlasten.

Am 3. Juli 2012 hat die Universität nach einem europäischen Ausschreibungsverfahren den Vertrag für den Rohbau des Zentralgebäudes in Höhe von mehr als 15 Millionen Euro mit einer niedersächsischen Bietergemein-

schaft geschlossen. Die Arbeiten am Fundament für das Bauteil Auditorium liefen im August 2012 an. Bis zum Herbst 2013 sollen die Rohbauarbeiten abgeschlossen sein. Das neue Zentralgebäude soll bis Ende des Jahres 2014 fertiggestellt sein.

Das Auditorium Maximum mit Raum für bis zu 1.200 Personen wird von der Uni – beispielsweise für die „general studies“ Veranstaltungen des Leuphana College – genutzt werden. Gleichzeitig wird das Gebäude von der Stadt als Veranstaltungshalle genutzt. Das Zentralgebäude wird außerdem ein Forschungs-, ein Studierenden- und ein Seminarzentrum beherbergen.

Wir hoffen, dass dieser imposante Bau nicht den heute üblichen Weg der Großbaustellen einschlagen wird und die Herstellungskosten sich im genannten Rahmen bewegen. Es waren sich alle einig dieses Bauwerk nach der Fertigstellung im Jahre 2014 noch einmal zu besuchen und zu erleben.

André Novotny

Geschossdecke des Zentralgebäudes



Eckausbildung einer Kellerwand



Interessierte Teilnehmer bei der Baustellenbegehung



Jahresfachgespräch und Besichtigung Schöpfwerk Knock

Am 25. April fand unser Jahresfachgespräch und eine Besichtigung des Schöpfwerkes Knock statt. Die Veranstaltung begann mit einer Führung im Schöpfwerk unter fachkundiger Leitung von Verbandsingenieur Jan van Dyk. Das Schöpfwerk gehört zum I. Entwässerungsverband Emden. Der Verband ist zuständig für die Unterhaltung der Gewässer II. Ordnung mit den dazugehörigen Sielen und Schöpfwerken. Das Verbandsgebiet umfasst einen Einzugsbereich von 49.000 Hektar, der sich über die Küstenlinie von

Emden bis Greetsiel, weiter über Leybucht polder, Osteel, Leezdorf, Münkeboe, Moordorf bis zur Stadt Aurich und dann entlang des Ems-Jade-Kanals erstreckt. Die Grundstückseigentümer zahlen an den Verband Beiträge zur Erfüllung seiner Aufgaben.

Das Schöpfwerk Knock wurde 2011 umfangreich erneuert und umgebaut. 1969 wurde das Schöpfwerk in Betrieb genommen. Es hat vier Pumpen mit einer Leistung von je 15 m³ / sec und zwei Sielläufe von je 11,50 m Breite.

Dank an den Verbandsingenieur von Dyk, der uns gerne auch den Versammlungsraum im Schöpfwerk zu Verfügung gestellt hat, um den zweiten Teil der Veranstaltung abhalten zu können:

Herr Dr. Haase, Prüfingenieur bei ROLAB, Prüf- und Ingenieurgesellschaft in Bremen stellte die neue RStO vor, die doch einige Änderungen enthält, auf die sich Auftraggeber und Auftragnehmer einstellen müssen.

Heiko Schürmann

Schöpfwerk Knock



Schöpfwerk Knock mit Blick auf Delfzijl



Fotos: Heiko Schürmann

Radtour im Bereich Friedeburg / Wiesmoor

Am 26. Mai führte unsere Radtour durch Friedeburg und Wiesmoor. Wir starteten die Tour mit 19 Erwachsenen und 10 Kindern.

Wieder hat es bundesweit geregnet, außer in Ostfriesland. Bevor es losging, frühstückten wir auf dem Bauhof der

Firma Böhling in Friedeburg. Unsere Mitglieder Egon Böhling und Frank Schmidt haben das Frühstück und das Abschlussgrillen organisiert und die Tour ausgearbeitet.

Wir fuhren durch die Meeden der Gemeinde Friedeburg und entlang des

Ems-Jade-Kanals bis zur Blumenstadt Wiesmoor. Im Torfmuseum stärkten wir und mit ostfriesischem Tee und Krintstuit (Rosinenbrot). Die Kinder hatten richtig Spaß auf einer Rundfahrt mit einer Torf-Schmalspurbahn. Zurück fuhren wir durch den Hopelser Wald nach Friedeburg. Wir hatten 30 km mehr auf

dem Tacho. Im windgeschützten Zelt gab es dann Gegrilltes. Die Kinder waren begeistert von den Bentheimer Schweinen und auf dem Betongleit-schalfertiger, den Egon Böhling extra eingeschaltet hatte.

Danke noch mal an die Organisatoren Böhling und Schmidt mit Ehefrauen.

Heiko Schürmann

Pause am Ems-Jade-Kanal



Unsere jüngsten Teilnehmer



auf dem Betonfertiger



Fotos: Heiko Schürmann

Bezirksgruppe Stade

Neuer Vorstand

Nach 16-jähriger Tätigkeit als zweiter Vorsitzender und als Kassenwart haben Ralf Kraeft und Fritz Allers ihre Ämter im Vorstand der Bezirksgruppe Stade niedergelegt. Bei der Mitgliederversammlung am 17. Mai 2013 in Bremerförde standen sie für eine Wiederwahl nicht mehr zur Verfügung. Für ihr langjähriges Engagement im Vorstand möchten wir uns auch auf diesem Wege noch einmal ausdrücklich bedanken und ihnen für die Zukunft alles Gute wünschen.

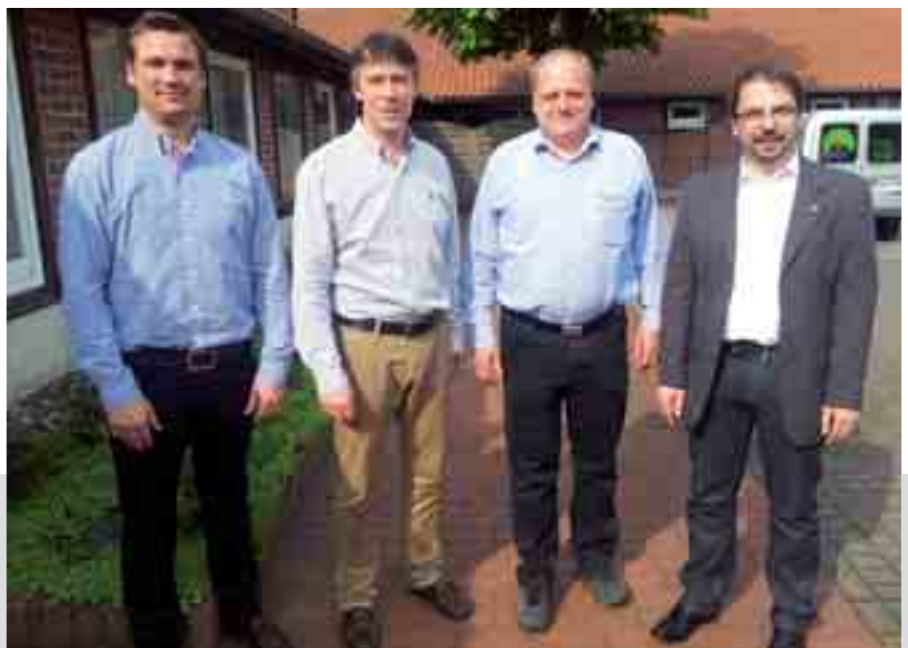
Als Nachfolger für die Vorstandsarbeit konnten Adrian Andres als Kassenwart und Jens Hinck für Kultur und Information gewonnen werden. Den zweiten

Vorsitz übernahm Ralf Mehrtens (vorher Kultur und Information). Allen anwe-

senden Mitgliedern danke ich für den angenehmen Verlauf der Versammlung.

Ralf Patjens

Der neue Vorstand in Stade (v.l.): Adrian Andres (Kassenwart), Ralf Patjens (1. Vorsitzender), Ralf Mehrtens (2. Vorsitzender), Jens Hinck (Kultur und Information)



Erster Stammtisch 2013

Fachvortrag: DSH-V, eine griffige und lärmarme Bauweise

Am 11. April diesen Jahres fand im „Verdener Hof“ der erste Stammtisch der Bezirksgruppe Verden statt. Das Thema des Fachvortrages hieß: Dünne Asphaltdeck-Schichten in Heißeinbauweise auf Versiegelung = DSH-V. Als Referent für diese spezielle Bauweise hat sich unser Mitglied Dipl.-Ing. Tim Gassmann, tätig bei der Firma Strabag AG, Direktion Nordwest, zur Verfügung gestellt.

Die DSH-V ist eine Weiterentwicklung der dünnen Schichten im Heißeinbau (DSH). Seit den 90er Jahren wird in Deutschland die DSH-V angewendet. Dünne Asphaltdeckschichten in Heißeinbauweise auf Versiegelung sind entsprechend dem geltenden Regelwerk eine Sanierungsbauweise, die auf allen Arten von Asphaltbefestigungen eingesetzt werden kann. Das wesentliche Merkmal dieser Bauweise ist der Einsatz von sogenannten Sprühfertigern, die in einem Arbeitsgang eine Bitumenemulsion als Haftbrücke und zur Versiege-

lung aufsprühen und das Asphaltmischgut aufbringen. Dies bewirkt eine Verbindung des frisch eingebauten Asphaltmischgutes mit dem Untergrund. Damit die Bitumenemulsion nicht als Trenn- und Schmierschicht wirkt, ist das Asphaltmischgut so konzipiert, dass die Bitumenemulsion in die Hohlräume aufsteigen kann. Das Asphaltmischgut besteht aus einem Gesteinskörnungsgemisch mit abgestufter Korngrößenverteilung und Straßenbaubitumen oder polymermodifiziertem Bitumen als Bindemittel. Die Einbaumenge liegt zwischen 30 und 50 kg/m², was einer Einbaudicke von 1,5 bis 2,0 Zentimeter entspricht. Bei den besonderen Eigenschaften hebt Tim Gassmann die Oberflächenstruktur des DSH-V-Mischgutes hervor, die eine Minderung des Rollgeräusches bewirkt, sodass diese Deckschichtart auch zur Lärminderung eingesetzt werden kann. Aus heutiger Sicht kann eine Lärminderung von 3 bis 4 dB(A) bei

einer Fahrgeschwindigkeit von 80km/h erzielt werden. Tim Gassmann schließt seinen fachlich sehr interessanten Vortrag mit folgendem Fazit:

- DSH-V ist eine bewährte Bauweise zur Instandsetzung und im Neubau aller Bauklassen
- DSH-V erhöht die Verkehrssicherheit durch hohe Anfangsgriffigkeit, gleichbleibend gute Langzeitgriffigkeit und kurze Bauzeiten,
- Lärmarme Bauweise mit hoher Wirksamkeit bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten.

Unser erster Vorsitzender Hans Schnibbe bedankt sich bei Tim Gassmann für sein informatives Referat und gibt einen Überblick auf die bevorstehenden Veranstaltungen des Jahres 2013. Weiter geht er ein auf unsere bevorstehende Studienfahrt nach Speyer und stellt das Programm vor. Die Veranstaltung endete um 18.30 Uhr.

Dieter Rosenberg

Die Pfalz hatte viel Interessantes zu bieten ...

Reise nach Speyer vom 26. bis 30. April 2013

Am 26. April 2013 startete der Bus von Julia Reisen mit 31 Teilnehmern zum ersten Programmpunkt: Besichtigung und Erläuterung der Brückenbaustelle im Zuge der L 3001, Carl-Ulrich-Brücke über den Main, zwischen Frankfurt-Fre-

*Unser Ziel: Die Domstadt Speyer:
Zu sehen auf der Karte ist der Machtbereich der Salier*



chenheim und Offenbach. Die Länge des Bauwerkes beträgt 238 Meter. Im Büro der Bauleitung empfing uns Oberbauleiter Dipl.-Ing. Ulrich Gawlas von der Ingenieurgesellschaft EHS und brachte uns das Baugeschehen um den Neubau der Brücke so anschaulich dar, als ob der Brückenneubau schon abgeschlossen wäre. Aufgrund des schlechten Bauwerkszustandes muss die Brücke erneuert werden. Die ermittelte Restlebensdauer des Stahltragwerkes beträgt noch ca. eineinhalb Jahre, d.h. der Über-

bau kann nur noch mit Einschränkungen bis zum Ende des Jahres 2013 bzw. Anfang 2014 genutzt werden. Als Ersatzneubau soll eine drei-feldrige Stahlverbundbrücke an gleicher Stelle errichtet werden. Die maximale Stützwerte im Main wird von derzeit 41,10 Meter auf 112 Meter vergrößert. Die neue Stahlverbundbrücke soll östlich der vorhandenen Brücke auf Hilfspfeilern erstellt werden. In einer einmonatigen Vollsperrung wird dann die vorhandene Brücke nach Westen auf

Hilfspfeiler ausgeschoben und die neue Brücke von Osten auf neue Pfeiler quer-verschoben und anschließend in ihre endgültige Lage abgesenkt. Der Rückbau der alten Brücke findet im Sommer 2014 statt. Das Bauende der Gesamtmaßnahme ist für Ende 2014 geplant. Nach Kaffee und belegten Brötchen im Baubüro dankte unser zweiter Vorsitzender Adolf Biere dem außergewöhnlich fachkundigen Oberbauleiter Ulrich Gawlas für seine Ausführungen und überreichte ein kleines Präsent. Gegen 18 Uhr checkten wir in unserem Hotel „Löwengarten“ in Speyer ein. Um 19 Uhr traf man sich zum Abendessen. Der zweite Tag war geprägt vom Besuch des Auto & Technik Museums Sinsheim. Unsere fachkundige Touristenführerin hat uns auf unserem Weg durch die Ausstellung mit Hintergrundinformationen über die wichtigsten Exponate und die Geschichte des Museums versorgt. „Heute kommen jährlich 1 Million Besucher nach Sinsheim um auf über 30.000 Quadratkilometer Hallenfläche und einem großen Freigelände Sensationen der Technik zu erleben, die in dieser Vielfalt einzigartig sind. Vom Traktor bis zur Concorde ist alles vertreten.“ Bleibende Eindrücke haben mit Sicherheit der gezeigte 3D Film vom Grand Canyon und der Besuch in der beengten Kanzel der Concorde, bei jedem einzelnen von uns, hinterlassen. Das weitere Highlight des zweiten Exkursionstages war der Besuch des Hockenheimringes. Jedem bekannt durch die Formel-Eins-Rennen. Unter sachkundiger Führung haben wir das Gelände des Ringes und das Aufgabenportfolio der Hockenheimring GmbH erkundet. Dieses ist außerordentlich vielfältig: Management von Motorsport-Veranstaltungen und Rockkonzerten, Streckenvermietung sowie allgemeine Organisation und Verwaltung. An 330 Tagen war der Ring im letzten Jahr für Veranstaltungen gebucht.

Wobei die Tagesmiete sich auf 25.000 Euro beläuft. Der Besuch des Fahrerlagers auf dem Innengelände der Anlage durfte nicht fehlen, so konnte ein jeder von uns auch das Siegerpodest der Formel-Eins-Fahrer besteigen (nur der Champus zum Spritzen fehlte) und jubeln, wo Schumi viele Male geehrt wurde.

Unser dritter Reisetag stand ganz im Zeichen von Kultur. Am Morgen genossen wir eine Führung in der 50.000-Einwohner-Stadt Speyer mit Besichtigung des weitbekannten Speyerer Domes, wie der Kaiser- und Mariendom zu Speyer bezeichnet wird. Er ist die Kathedrale der katholischen Diözese Speyer und Pfarrkirche der Dompfarrei. Weiter führte uns unser Fußmarsch in das jüdische Viertel der Stadt Speyer. Um 1090 siedelte der Speyerer Bischof Rüdiger Hutzmann in unmittelbarer Nähe des Domes Juden an. Als Mittelpunkt der Siedlung entstand der Judenhof, das Zentrum mit Männer- und Frauensynagoge und dem rituellen Kaltbad (Mikwe). Es ist eines der ältesten noch erhaltenen dieser Art und von großer kulturhistorischer Bedeutung. Nach dem Besuch des Straßenmuseums in Gernsheim (einziges Museum, das sich in Deutschland umfassend mit dem Thema Straße beschäftigt), daher auch ein Muss für jeden Straßenbauer, klang der Tag zur freien Verfügung aus.

Am Montag, dem 4. Reisetag, war „Pfälzer Tag“ angesagt. Unser Bus steuerte das beschauliche Weindörfchen Grünstadt an, wo wir das Weingut Matthias Gaul besichtigen wollten. Ein kleiner Dorfrundgang mit Ausflug durch die Weinberge, sollte uns auf die anschließende Weinprobe einstimmen. Geleitet von unserem fachkundigen Führer, lern-

ten wir unterwegs alle Besonderheiten des Weinanbaues kennen. Der sich anschließende Weinumtrunk bereitete uns schon auf den Abend vor, der beim „Pfälzer Buffet“ in der Hausbrauerei Domhof, Speyer, seinen Abschluss fand. Zu erwähnen sei noch ein später Besuch im rustikalen „Cafe Hübsch“, wo einige Teilnehmer mit anderen Gästen ins Gespräch kamen („es ging unter anderem um den Straßenbau im Kongo“). Am 5. und letzten Tag unserer Reise, war eine Werksbesichtigung der Firma Vögele in Ludwigshafen, angesagt. Der Schwerpunkt der Produktion liegt bei den Straßenfertigern, die als Rad- oder Raupenfertiger, hergestellt werden. Das größte Modell hat eine Einbaubreite von 16 Metern und kann bei einer Verarbeitung von 1.500 Tonnen pro Stunde, einen 40 zentimeterdicken Straßenbelag erzeugen. Die produzierten Einbaubohlen-Modelle dienen dem Einbau von Straßenbelag, wie Asphalt oder Beton. Fachlich kompetente Technische Leiter begrüßten unsere Gruppe und führten durch die Produktionsstätten. Wir haben in dem gut dreistündigen Rundgang alle Einzelheiten, von der Logistik der Herstellung bis zur Endkontrolle der Maschinen, kennengelernt. Unser erster Vorsitzender Hans Schnibbe, bedankt sich nach dem gemeinsamen Mittagessen, bei den Herren der Firma Vögele für die interessante Werksführung mit einem Erinnerungspräsent von der VSVI-Bezirksgruppe Verden. Gegen 14 Uhr starteten wir zur Heimfahrt mit den umfangreichen Eindrücken aus dem Maschinenbau der Firma Vögele im Gepäck. Sodass wir gegen 20.30 Uhr Verden wohlbehalten erreichten.

Dieter Rosenberg

Werksbesichtigung der Firma Vögele in Ludwigshafen



Mitgliederversammlung der VSVI Bremen am 19. Juni 2013 bei der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)

Trotz des in diesem Frühjahr so seltenen sommerlichen Wetters fanden sich am 19. Juni 2013 zahlreiche Mitglieder der VSVI Bremen im Sitzungsraum des Gastgebers, der Bremer Straßenbahn AG, ein. Im Anschluss an die Eröffnung durch den Vorsitzenden Markus Meyer richtete der Pressesprecher der BSAG, Jens Christian Meyer, Grußworte an die Anwesenden, bevor der Vereinsteil der Mitgliederversammlung begonnen wurde. In diesem Jahr standen wichtige Themen an. Dabei handelte es sich um die Wahl eines neuen Vorstandes und eines neuen Rechnungsprüfers sowie die intensive Beschäftigung mit der Anpassung des Mitgliedsbeitrages und den Überlegungen zur Regelkonformität des Handelns der Vereinsmitglieder. Leider standen Ilse Wrede und Wulf Höppner aus persönlichen Gründen für die Vorstandstätigkeit nicht mehr zur Verfügung. Dieses wird von der VSVI Bremen sehr bedauert. An dieser Stelle wird der Dank an beide ausgesprochen für die langjährige Unterstützung in der ehrenamtlichen Vorstandsarbeit. Als neues Vorstandsmitglied stellte sich Lars Keller zur Wahl. Nachdem der Vorsitzende Markus Mey im Amt bestätigt wurde, stimmte die Mitgliederversammlung ebenfalls einstimmig der Neuwahl von Lars Keller und der Blockwahl der ver-



bliebenen Vorstandsmitglieder aus dem alten Vorstand zu. Somit ist sichergestellt, dass die Vorstandsarbeit der VSVI Bremen kontinuierlich fortgeführt werden kann. Darüber hinaus wird sie um neue Impulse durch Lars Keller bereichert, der auch im Verband der Bauindustrie und im Auftrage der FGSV in Verbandsfunktion ehrenamtlich tätig ist. Die VSVI Bremen erhofft sich hierdurch eine verstärkte Vernetzung mit weiteren Institutionen. Die Wahl des Rechnungsprüfers wurde mit dem Dank an Sarah Klünder für ihre zweijährige Tätigkeit in diesem Amt begonnen. Dank der Bereitschaft von Christian Schulte die Nachfolge anzutreten, konnte auch diese Wahl erfolgreich umgesetzt werden. Nachdem die VSVI Bremen ihren 50. Geburtstag im April dieses Jahres bereits begangen hatte, konnten im Rahmen der Ehrung langjähriger Mitglieder neben den 25-jährigen, erstmals auch 50-jährige Mitgliedschaften geehrt werden. Bereits bei der 50-Jahr-Feier waren Heinz-Otto Mohrmann und Erich Seifert mit einer Ehrenurkunde und der goldenen Vereinsnadel geehrt worden. Die weiteren

Jubilare wurden im Zuge der Mitgliederversammlung namentlich verlesen und erhalten ihre Ehrenurkunde und silberne beziehungsweise goldene Vereinsnadel postalisch zugestellt. Auch die Junge VSVI Bremen berichtete über ihre Aktivitäten im Jahr 2012. Neben einer Studentenexkursion fanden mehrere Stammtischtreffen statt, die zwischenzeitlich einen Kreis von 26 jungen VSVIern einbeziehen. Weiterhin ist die Junge VSVI auf der Suche nach Ansprechpartnern für Jungingenieure in Bremer Unternehmen. Bei Interesse an einer Registrierung auf der Homepage der VSVI Bremen wird um Kontaktaufnahme interessierter Unternehmen mit der Bremer Geschäftsstelle gebeten.

Zum Abschluss des Vereinsteils wurden durch Prof. Carsten Wilm-Müller die aktuelle Situation des Studiengangs Bauingenieurwesen an der Hochschule in Bremen erläutert. Allen VSVI-Mitgliedern und dem beruflichen Umfeld wurde hierbei klargemacht, dass die Hochschulsituation äußerst problematisch ist. Werden derzeit bereits aufgrund der Rahmenbedingungen (Entfall Wehrpflicht, Umstellung auf Abitur nach 12 Schuljahren -G8-) sehr viele Studierende an der Hochschule unterrichtet, was für den Moment ein positi-

Gut besuchte Mitgliederversammlung der Bremer VSVI bei der Bremer Straßenbahn AG

Teilnehmer bei der Bremer Mitgliederversammlung am 19. Juni 2013



Fotos: Britta Berning

ves Signal ist, ist die unzureichende Ausstaffierung der Hochschule mit Lehrkräften zu beklagen. Durch Prof. Carsten Wilm-Müller wurde dafür geworben, den Bedarf an Lehr- und Finanzmitteln der Hochschule möglichst breit zu kommunizieren, um auf Dauer eine anforderungsgerechte und fundierte Lehre gewährleisten zu können.

Im Anschluss an den eigentlichen Vereinsteil gaben Jens-Christian Meyer und Volker Ahrens von der BSAG im Rahmen zweier Präsentationen einen Einblick in die Flotte der BSAG und in die strategischen Ziele der Netzerwei-

terung der BSAG. Mit den Abschlussworten des Vorsitzenden der VSVI Bremen, Markus Mey, wurde der Dank an die Mitglieder für die aktive Mitarbeit, ebenso wie der Dank an die BSAG für die Zurverfügungstellung der Räumlichkeiten, die Bewirtung und die Vorträge ausgesprochen.

**Markus Mey,
Britta Berning**



Foto: Britta Berning

Verabschiedung von Ilse Wrede und Wulf Höppner durch den Vorsitzenden der Bremer VSVI Markus Mey

50 Jahr Feier der VSVI Bremen am 19. April 2013 im Haus der Bauindustrie

Nach langen Monaten Vorarbeit und Vorfreude war es am 19. April endlich soweit: Die VSVI Bremen feierte ihren 50. Geburtstag! Nachdem parallel auch die Präsidialversammlung und der Koordinierungsausschuss der BSVI in Bremen tagte, waren natürlich auch deren Mitglieder herzlich eingeladen, diesen Ehrentag mit uns zu feiern. Somit erzielte unsere 50 Jahr Feier nicht nur eine Resonanz in der Bremer Mitgliedschaft, sondern auch auf Bundesebene. Die nahezu 100 Gäste wurden im Haus der Bauindustrie von dem Landesvorsitzenden der VSVI Bremen, Markus Mey, begrüßt, der den Ablauf

Volker Holm Baustadtrat in Bremerhaven



der Veranstaltung vorstellte und durch den Abend führte. Nachdem Herr Volker Holm, Baustadtrat der Stadt Bremerhaven, die Anwesenden ebenfalls begrüßt hatte, stellte er sehr anschaulich „seine Stadt“ vor. Beginnend mit statistischen Details zu Bremerhaven führte er durch die touristischen Attraktionen, wie das Klima- und das Auswandererhaus, den neuen und alten Hafen und den Zoo am Meer. Darüber hinaus stellte er Details über die Begrenztheit der Flächenerstreckung der Stadt Bremerhaven, umgeben von dem Bundesland Niedersachsen und über die Windanlagen vor Ort, die

BSVI Vorsitzende Christiane Ehrhardt



Fotos: Burkhardt Rütger

Containerterminals bis hin zu dem Hotel Sail City mit seiner Aussichtsplattform vor. Allen Besuchern legte er ans Herz, die besten Aussichten über Bremerhaven von dieser Plattform aus zu genießen. Im Anschluss daran begrüßte die Vorsitzende der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure, Frau Christiane Ehrhardt die Gäste. Sie betonte in ihrer Ansprache noch einmal, wie wichtig Herr Jürgen Mitz (verstorben 2010) als Ideengeber und Motivator für die VSVI Bremen, aber auch für die BSVI, war. Sie lobte Herrn Markus Mey als neuen Landesvorsitzenden für die Fortführung vieler Ideen und seine professionelle Leitung der VSVI Bremen. Frau Ehrhardt hat in der Vergangenheit auch mit vielen Bremern Mitgliedern Berührungspunkte gehabt, deren Gesichter sie zum Teil in der Besuchermenge wiederentdeckte. Auch lobte sie die „JUNGE VSVI“ als Vorreiter für den Kontaktaufbau und die Kontaktpflege zwischen langjähri-

Landesvereinigung Bremen

gen Mitgliedern mit Berufserfahrung auf der einen- und den Studenten und Jungingenieuren auf der anderen Seite. Um den festlichen Rahmen nicht zu kurz kommen zu lassen, hatte die VSVI Bremen die Bremer Musical Company eingeladen, die im Anschluss an die Redebeiträge ein buntes Potpourri aus Chansons, Schlagern und Musical darbot. Nachdem der Applaus des ersten Beitrages der Bremer Musical

Company verklungen war, haben Herr Manfred Arend und Herr Oliver Iversen zwei Studentenpreise an Studierende für ihre Wettbewerbsbeiträge übergeben, die sie im Zuge eines von der Hochschule Bremen, dem VBI und der VSVI ausgelobten Preises erarbeitet hatten. Beide Gruppen hatten sich mit dem Thema „Flugzeughangar und Aussichtsturm“ auseinandergesetzt. Auch das Thema Luftfahrt ist aufgrund seiner

zugehörigen Infrastruktur ein Verkehrsthema und spielt somit in der VSVI eine Rolle. Das spannende Fazit beider Gruppen: Für das Gelingen eines Projektes ist es elementar, dass die beteiligten Fachgebiete möglichst früh zusammengebracht werden, um von Anfang an unrealistische Vorstellungen in der Bearbeitung eines Projektes zu vermeiden. Jede Arbeit wurde mit einem Betrag in Höhe von 250 Euro prämiert. Bei den Vorbereitungen der Feierlichkeiten fielen zwei Anmeldungen ganz besonders auf: Herr Heinz-Otto Mohrmann und Herr Erich Seifert hatten sich als Gründungsmitglieder der VSVI angemeldet. Diese beiden Mitglieder „der ersten Stunde“ bekamen im Rahmen dieser feierlichen Veranstaltung somit schon vor der eigentlichen Ehrung, die im Zuge der Mitgliederversammlung 2013 am 19.06.2013 erfolgen soll, bereits ihre Ehrenurkunden für die 50jährige Mitgliedschaft und eine goldfarbene VSVI-Nadel überreicht. Hier zeigt sich die Bandbreite der VSVI, die sowohl die Studierenden, als auch die langjährigen erfahrenen Kollegen zu ihren Mitgliedern zählen darf. Zum Abschluss des offiziellen Teiles betraten ein weiteres Mal die Darstellerinnen und Darsteller der Bremer Musical Company den Sitzungssaal und begeisterten erneut die Anwesenden. Die charmante Moderation des Leiters der Bremer Musical Company, Herr Thomas Bläschke, und die originellen Darbietungen, in die das Publikum einbezogen wurde, sorgten für viel Freude und langanhaltenden Applaus. Erst nach einer Zugabe durften die Darsteller den Saal verlassen. Im Anschluss daran durfte natürlich das leibliche Wohl nicht zu kurz kommen, genauso wie die Gespräche zwischen den Mitgliedern der VSVI und den anwesenden Gästen.

**Markus Mey,
Britta Berning**

Vergabe des Studentenpreises durch Dr. Manfred Arndt (VBI und Prof. Bellmer Ing. Gruppe) und Oliver Iversen (ASV Bremen und Vorstandsmitglied in der VSVI Bremen)



Ensemble der Bremer Musical Company mit ihrem Leiter Thomas Bläschke



Zahlreiche Besucher der 50-Jahr-Feier der VSVI Bremen



Fotos: Burkhardt Rütger

Die Bremer VSVI in Hannover – Stadtbaurat Bodemann begrüßt die Kollegen aus Bremen

Nachdem nun zweimal Hamburg das Ziel unserer Tagesfahrten war, haben wir am 29. Mai 2013 die niedersächsische Landeshauptstadt besucht. Im Baudezernat sind uns zunächst im theoretischen Teil ein paar Projekte vorgestellt worden, die wir anschließend in der Örtlichkeit besichtigt haben. Eine Schlossbesichtigung in dem gerade fertig gestellten Schloss in Herrenhausen mit anschließendem Essen im benachbarten Castello bildete den Abschluss der Exkursion.

Hannovers Stadtbaurat Uwe Bodemann begrüßt uns in der Bauverwaltung und stellt das Stadtentwicklungsprogramm „Hannover City 2020+“ vor. Eine zukunftsorientierte Innenstadtentwicklung mit breiter Beteiligung der Öffent-

lichkeit ist Ziel dieses Projektes. Der Wettbewerb setzte sich aus Arbeitsgemeinschaften von Architekten / Stadtplanern und Landschaftsarchitekten zusammen. Die Wettbewerbsteilnehmer sollten ein stadt- und freiräumliches Konzept für den nordwestlichen, westlichen, südwestlichen und südlichen Teil der Innenstadt entwerfen. In einer weiteren Planungsphase sollten Vertiefungsräume genauer betrachtet werden.

Im Anschluss an diese Vorträge haben wir bei einem Spaziergang durch die Hannoveraner City die zuvor theoretisch kennengelernten Baustellen in Augenschein genommen. Unter fachkundiger Begleitung von Bernd F. Künne sind uns die Projekte vor Ort

erläutert worden. Die städtebauliche Entwicklung Hannovers ist stark von der Nachkriegsbebauung geprägt. Hannover war nach dem zweiten Weltkrieg fast komplett zerstört. Diese tragische Geschichte der Stadt ist in vier Modellen im Rathaus abgebildet. Hier begann unsere interessante Stadtführung. Auf dem Weg zum Leibnizufer konnten wir die Haltestellenkunst betrachten. Durch die Entsigelung und Begrünung der Busspur und dem damit veränderten Fahrweg auf dem Friedrichswall wurde die von Massimo Iosa Ghini gestaltete Bushaltestelle vor das Kestner-Museum umgesetzt.

Das Hohe Ufer ist eine Uferstraße am östlichen Ufer der Leine, die die Hannoversche Altstadt nach Westen begrenzt.

Projekt Hannover2020+ – Herr Bodemann



Schloss Herrenhäuser Gärten



Leibnizufer



Benno-Ohnesorg-Brücke



Jeder Bremer kennt die Schlachte, ein ähnlicher Ort soll an der historischen Uferzone entstehen. Eine alleeartige Bepflanzung und die Erneuerung der Pflasterflächen sollen den Bereich optisch aufwerten. Durch die Ansiedlung von Gastronomie wird die Aufenthaltsqualität gestärkt. So können die Hannoveraner und Gäste bald an der Leine entlang flanieren. Aber nicht nur die Uferzone, sondern auch der Bereich Marstall wird neu gestaltet. Der Umbau der ehemaligen Volkshochschule und der Wohnungsbau stellen hier den wesentlichen Teil dar.

Am Gebäude der üstra haben wir Hintergrundinformationen über den örtlichen Verkehrsbetrieb gesammelt, bevor wir auf dem Weg zum Klagesmarkt an der Langen Laube, der prominenten Fahrradtraße in der hannoverschen Innenstadt vorbeigelaufen sind. Der Klagesmarkt, ein höhengleicher Knotenpunkt mit anschließender großer Platzfläche, wird derzeit im Rahmen des Programms „Hannover City 2020+“ umgebaut. Lange Zeit wurde der Platz durch einen großen Kreisverkehr mit breiten Verkehrswegen dominiert. Der Kreisverkehr wird zur Einmündung umgebaut, auf den drei Hauptachsen können nach Berechnungen von Verkehrsplanern Fahrspuren eingespart werden, weiterhin entfallen die Mittelstreifen. Durch die verkehrliche Umgestaltung entsteht ein 6.400 Quadratmeter großer Platz.

Unsere VSVI-Kollegen Jens Pohl und Joachim Göhlmann haben uns den

Hochwasserschutz und den Umbau der Benno-Ohnesorg-Brücke in Hannover vorgestellt. Denn Hochwasserschutz ist nicht nur für die küstennahen Städte wichtig. In Hannover wird die Hochwassersituation im Wesentlichen durch die Flüsse Leine, Innerste und Ihme beeinflusst. Das Wasser fließt aus dem Harz kommend einmal quer durch die Stadt. Nach den Ereignissen an der Elbe und Oder in den vergangenen Jahren wurde vom Bundesgesetzgeber ein Gesetz zur Verbesserung des vorbeugenden Hochwasserschutzes erlassen, welches seit 2005 zwingend einheitliche Regelungen im gesamten Bundesgebiet vorsieht. Die Landeshauptstadt Hannover hat ein Schutzprogramm mit hohem Investitionsvolumen entwickelt, das größtenteils schon fertig gestellt ist. Dieses Programm wurde 2006 mit breiter politischer Mehrheit vom Rat der Stadt beschlossen.

Der Neubau der Benno-Ohnesorg Brücke ist ein wesentlicher Bestandteil der Hochwasserschutzmaßnahmen. Bei jedem Ansteigen der Fluten hat sich in der Vergangenheit das in Richtung Innenstadt fließende Wasser in diesem Bereich der Ihme aufgestaut. Die Brückenform modelliert den Kraftverlauf der Momentenlinie, dadurch entsteht eine wellenförmige Kante in der Draufsicht und Ansicht. Die Stahlträger hierfür mussten für die Maßnahme besonders angefertigt und als Schwertransporte aus Zwickau angeliefert werden. Durch den Neubau konnte die Spannweite gegenüber dem ursprüng-

lichen Brückenbauwerk um 50 Prozent erweitert werden. Mit dem Neubau der Brücke ist der Durchflussquerschnitt deutlich vergrößert worden, seitdem kann die Brücke Wassermengen einer Jahrhundertflut problemlos bewältigen. Nicht nur baulich, sondern auch verkehrstechnisch ein interessantes Bauvorhaben. Der Umbau der Brücke fand unter laufendem Betrieb bei halbseitiger Bauweise statt, so dass der öffentliche Personenverkehr und der Individualverkehr über die jeweils verbleibende Brückenhälfte abgewickelt werden mussten. Die Stadtbahn ist während der gesamten Bauzeit über die Brücke gefahren um Fahrgäste aus der Innenstadt in die hinter der Brücke gelegenen Stadteile zu befördern. Die Versorgungsleitungen, welche über die Brücke geführt werden, mussten dauerhaft in Betrieb sein, damit die Stromversorgung im Stadtteil Linden gewährleistet blieb. Bevor wir die Brücke und die Hochwassermaßnahmen vor Ort begutachten konnten, durften wir noch die aktuellen, innerstädtischen Projekte in Hannover kennenlernen. Die Abgrabungen, die auf dem östlichen Uferbereich der Ihme zu einer Aufweitung des Abflussprofils führen, konnten wir durch die Wassermassen nur erahnen. Das aktuelle Hochwasserereignis ist passend zu unserem Besuch in Hannover eingetreten, sodass wir nur die Funktionsfähigkeit der Maßnahmen besichtigen konnten. Zum krönenden Abschluss führt uns die Exkursion in die Herrenhäuser Gär-

Projektspaziergang durch Hannover



Exkursionsteilnehmer vor Rathaus Hannover



Fotos: Burkhardt Rütther

ten, wo wir das ehemalige Herzogschloss, gerade fertig gestellt, besichtigen konnten. Das im 16. Jahrhundert durch Herzog Johann Friedrich von Calenberg erbaute und von dem Hofbaumeister Georg Ludwig Friedrich Laves zu Beginn des 18. Jahrhunderts erneuerte Bauwerk wurde im zweiten Weltkrieg durch einen Luftangriff zerstört. Übrig geblieben sind hierbei die Grotte und die Kaskade, welche bis zum heutigen Tag an ihrem ursprünglichen Platz stehen. Die ebenfalls unzerstörte Freitreppe wurde beim Wiederaufbau der Gartenanlage (1966

wiederhergestellt) versetzt. Im Auftrag der Volkswagenstiftung ist das Schloss von 2011 bis zur Fertigstellung im Januar 2013 wieder aufgebaut worden. Die ursprüngliche Außenfassade ist dabei konsequent nach den Entwürfen von Georg Friedrich Laves umgesetzt worden. Das harmonische Zusammenspiel von Historie und moderner Architektur glänzt durch moderne Technik und schlichtes Design. Der große Festsaal im Obergeschoss ist über die Freitreppe mit dem Innenhof verbunden. Die Veranstaltungsräume und das Foyer im Unterge-

schoss werden durch zwei Lichthöfe mit Tageslicht versorgt. Heute wird das Schloss als wirtschaftliches Tagungszentrum genutzt. Christiane Peter von Hochtief Solutions hat uns einen Einblick in den Betrieb der Veranstaltungen gewährt. Als baulich, technischer Ansprechpartner stand uns Dipl. Ing. Architekt Sven Kotulla während der Führung durch das neue Schloss zur Verfügung. Die Exkursion ließen wir mit einem Abendessen in dem schlossnahen Castello ausklingen.

Inga Wodecki

Fachexkursion zum Ersatzneubau der Wümmebrücke am 25. Juni 2013

Am 25. Juni 2013 machten sich über 20 Mitglieder der VSVI Bremen auf den Weg zur Wümmebrücke an der Ritterhuder Heerstraße an der Landesgrenze Bremen-Niedersachsen. Der marode Zustand der alten Wümmebrücke machte diesen Ersatzneubau unumgänglich. Dieser begann im Jahre 2011 und wird 2013 abgeschlossen sein. Die alte 9-feldrige Stahlbetonplattenbrücke wich einer 3-Feld-Brücke mit einer stählernen Bogenkonstruktion als Flussbrücke und beidseitig anschließenden Vorlandbrücken in Stahlbetonverbundbauweise. Mit dieser Maßnahme wird gleichzeitig auch der Knotenpunkt der Straßenverbindung auf der Nordseite

neu geordnet und ausgebaut, sodass dieser Unfallschwerpunkt an der Einmündung der K43 in die L151 entschärft wird. Nach dem Treffen an den Containern der Baustelleneinrichtung auf der Nordseite, startete die Fachexkursion mit einleitenden Worten von Frau Brigitte Pieper, der Amtsleiterin des ASV Bremen, die unter der Überschrift „Bedeutung der Brücke für Bremen und das nieder-sächsische Umland“ eine Einführung in die Details und Historie dieses Bauwerks vermittelte. Dieses Brückenbauprojekt wird gemeinsam vom Land Bremen und dem Land Niedersachsen durchgeführt und finanziert, wobei das Amt für

Straßen und Verkehr Bremen dabei federführend in der Umsetzung ist. Die Kostenteilung zwischen Bremen und Niedersachsen gründet sich auf eine Vereinbarung, die während des Baus der ersten Holzbrücke an diesem Standort im Jahre 1911 verfasst wurde. Diese Vereinbarung wurde heute wieder aufgegriffen und im Resultat werden die Kosten des Brückenbauwerkes hälftig geteilt, die Kosten des Straßenbaus tragen die beiden Länder jeweils für ihren Bereich, also Bremen für die Südseite und Niedersachsen für die Nordseite. Im Anschluss daran erfuhren wir von Michael Pelster, Projektleiter des ASV Bremen, viel Interessantes aus

Begehung des Bogentragwerks vor Ort



Besichtigung der Brückenunterseite



Fotos: Jens Ritter

der Planungs- und Ausführungsgeschichte des Bauwerkes. Dabei wurde verdeutlicht, dass bereits vor über zehn Jahren mit den Planungen begonnen wurde, die Ausführung jedoch aufgrund von Finanzierungsproblemen mehrmals verschoben werden musste. Nach der Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses im Jahre 2009 konnte mit der Detailplanung und der Ausschreibung begonnen werden.

Zwei Besonderheiten an diesem Bauwerk wurden von Herrn Pelster noch separat hervorgehoben: Aufgrund des bei der Ausführung angetroffenen Baugrundes musste das geplante Tiefgründungssystem angepasst werden. Die während der Ausführung durchgeführten Baugrunduntersuchungen konnten die Untersuchungen aus der Entwurfsphase nicht vollständig bestätigen. Dies

ist auf die sehr wechselhafte Bodenstruktur im unmittelbaren Flussbereich zurückzuführen. Im Bereich der Pfeilerachsen wurde deutlich schlechterer Boden angetroffen, so dass zusätzliche und vom Durchmesser her kleinere Pfähle eingebaut werden mussten. Die Montage der Brücke mit dem Einschubvorgang war – kurz vor Weihnachten im Dezember des letzten Jahres – das Highlight dieser Baustelle. Die auf der Nordseite der Wümme vorgefertigte Stahlkonstruktion wurde mittels Pontons über die Pfeiler bis in die endgültige Lage verschoben. Um den Tidehub der Wümme auszugleichen, musste das Lesumsperrwerk geschlossen werden. Gleichzeitig konnten die verbleibenden Wasserspiegelschwankungen durch Fluten und Lenzen der Pontons ausgeglichen werden. Nach dieser theoretischen Einführung konnten wir

uns ein Eindruck vom aktuellen Baugeschehen verschaffen. Die ausführende Firma Schälerbau mit ihrem verantwortlichen Bauleiter Herrn Alexander Krölls führte uns über die Baustelle. Aktuelle Arbeiten wie das Aufbringen der Grundierung für die Fahrbahnabdichtung sowie die abschnittsweise Herstellung der neuen Straßenverbindung konnten besichtigt werden. Natürlich wurde auch ein Blick auf das Bogen-tragwerk oder die Unterseite der Brücke geworfen. Konkrete Fragen zur Konstruktion oder den weiteren Arbeiten wurden beantwortet.

Im Anschluss fand noch ein reger Gedankenaustausch statt. Dank eines Grillwagens vor Ort kam auch das leibliche Wohl nicht zu kurz.

Marko Nitsche

Nachruf Dr. Henning Jagau

Unser Kollege Dr.-Ing. Henning Jagau ist durch einen sehr traurigen Unfall aus unserer Mitte gerissen worden. Mit ihm verlieren wir einen geschätzten Kollegen. Sein fachlicher Rat zur Beurteilung des für Bauingenieure im Allgemeinen immer sehr zweifelhaften Partners Baugrund wird uns fehlen, war Herr Dr. Jagau doch ein Ingenieur, der stets eine sinnvolle, fachgerechte und vor allem praktikable Lösung suchte, die manchmal ungewöhnlich war, aber gerade darin letztlich überraschend.

Er wird uns auch fehlen als Kollege, der ehrenamtlich tätig war, hier beim Zusammentragen von wichtigen Vor-

trägen und Besichtigungen im Rahmen der Weiterbildung der gemeinsamen Veranstaltungen vom VDI, Bereich Bautechnik, und unserer VSVI. Gerade das Aufreißen einer Lücke im ehrenamtlichen Bereich hinterlässt immer große Sorgen, diese Lücke durch einen gleichwertigen Nachfolger wieder schließen zu können.

So wird uns Henning Jagau fehlen, als Mensch, als Kollege, als Berater und als ehrenamtlich Tätiger. Gegenüber seinen hinterbliebenen Verwandten drücken wir unsere aufrichtige Anteilnahme aus.

Prof. Dipl.-Ing. Horst Bellmer



Geburtstage / Jubilare / Neue Mitglieder

September bis Dezember 2013

50 Jahre

September

Dipl.-Ing. Oliver da Silva Sobral Bremen

November

Dipl.-Ing. Susanne Papin Ritterhude

70 Jahre

September

Ing. (grad.) Heinz Metscher Langen-Neuenwalde
Bau-Ing. Siegfried Preuß Ganderkesee

75 Jahre

September

Ing. (grad.) Uwe Wiechmann Loxstedt

November

Dipl.-Ing. Dietmar Mahlstedt Bremen

80 Jahre

September

Dipl.-Ing. Heinz-Herrmann Punke Bremen

82 Jahre

Oktober

Dipl.-Ing. Gerold Menkens Hatten

November

Dipl.-Ing. Hans Imhoff Bremen

83 Jahre

September

Ing. (grad.) Dietrich Gautzsch Bremen

87 Jahre

Dezember

Dipl.-Ing. Werner Dantzer Bremerhaven

25 Jahre Mitgliedschaft

Dipl.-Ing Bernd Albrecht

Dipl.-Ing. Franz-Josef Speckjohann

50 Jahre Mitgliedschaft

Ing. (grad.) Dietrich Gautzsch

Dipl.-Ing. Joachim Lürmann

Ing. (grad.) Alfred Warnken

Ing. (grad.) Ulrich Monsees

Ing. Ulrich Quick

Dipl.-Ing. Karl-Heinz Sandmann

Dipl.-Ing. Erich Seifert

Dipl.-Ing. Hans-Otto Mohrmann

Neues Mitglied

Mai bis August 2013

Schinke, Jan-Niklas
Student bei BPR Bremen

Geplante Exkursionen

Baustellenexkursion Lesumbrücke

Voraussichtlicher Termin:

2. Halbjahr 2013

Am Standort der alten Lesumbrücke in Bremen Burg-Lesum wird 2011 im Auftrag des Amtes für Straßen und Verkehr ein Ersatzneubau als Stabbogenbrücke in Stahl errichtet.

Die VSVI Bremen plant eine Baustellenexkursion nach erfolgtem Einschubvorgang der neuen Brücke.

Darüber hinaus ist eine Präsentation hinsichtlich der Werkstattfertigung geplant.

Der Termin ist abhängig vom Baufortschritt und wird rechtzeitig bekanntgegeben.

Vortrag BAB A 20

Voraussichtlicher Termin:

2. Halbjahr 2013

Ein wichtiger Baustein zur Erschließung des nordwestdeutschen Raums ist die

geplante Küstenautobahn A 20 (früher A 22). Durch diese Autobahn rücken die Nord- und Ostseeanrainerstaaten näher zusammen, und die räumliche Trennung zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen im Unterelbegebiet wird überwunden.

Die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen an der Nordsee und die Erreichbarkeit des Unterweser- und Unterelberaumes werden verbessert. Vor diesem Hintergrund ist die A 20 als Ziel der Raumordnung im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2008 enthalten.

Die A 20 in Niedersachsen gehört mit einer Länge von rund 121 km (davon 114 km Neubaustrecke) neben der A 39, der A 14 in Sachsen-Anhalt und der A 94 in Bayern zu den größten deutschen Neubauplanungen von Autobahnen. Das Bauvolumen selbst bewegt sich nach derzeitiger Schätzung in einer Größenordnung von rund 1,27 Milliarden Euro.

Die linienbestimmte Trasse führt von einem Autobahndreieck mit der A 28 bei Westerstede (Landkreis Ammerland) über ein Autobahnkreuz mit der A 29 bei Jaderberg durch den Wesertunnel südlich von Nordenham. Sie verläuft dann im Versatz über die A 27 bis südlich von Bremerhaven und weiter nördlich von Bremervörde durch den Raum Oldendorf/Himmelpforten bis zum geplanten Elbtunnel bei Drochtersen (Landkreis Stade). Dort wird die A 20 mit der ebenfalls geplanten A 26 in einem Autobahndreieck verknüpft.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr betreibt die Planungen zur Küstenautobahn A 20 in ihren Geschäftsbereichen Stade und Oldenburg.

Über dieses interessante Bauvorhaben wird es einen Vortrag in Zusammenarbeit mit der IHK Bremerhaven geben, dessen Details wir schnellstmöglich an dieser Stelle ergänzen werden.

WEITERE GEPLANTE FACHEXKURSIONEN FÜR 2013:

- Straßenbahnlinie 4 – voraussichtlich im 2. Halbjahr 2013
- Fachexkursion zur A 281 – BA 3/2
- Fachexkursion zur Besichtigung der Schrägseilbrücke an der A 281

Die mehrtägige Fachexkursion 2013 wird – aufgrund des 50jährigen Jubiläums der BSVI – Berlin als Ziel haben. Die Organisation vor Ort wird über die BSVI ausgerichtet.

Veranstaltungen in Niedersachsen

LANDESVEREINIGUNG NIEDERSACHSEN

Siehe auch
www.vsvi-niedersachsen.de

6. bis 7. September 2013

BSVI 50-Jahr-Feier in Berlin

Bezirksgruppe Braunschweig

29. bis 31. August 2013

Exkursion nach Essen

November 2013

Besichtigung Neubau Eintracht-Stadion
in Braunschweig

Januar 2014

Neujahrsempfang

Bezirksgruppe Celle

2. bis 5. September

Fachexkursion nach Stuttgart
und ins Umland

Bezirksgruppe Hannover

5. bis 7. September 2013

Mehrtagesexkursion nach Berlin
„50 Jahre BSVI“

26. September 2013

14 Uhr: Halbtagesexkursion
Stadtbahnverlängerung Misburg-Mitte,
Treffpunkt: Baucontainer Schierholz-
straße/Buchholzer Straße

28. November 2013

18 Uhr: Jahresabschluss mit Grünkohl-
büfett, Hotel Hennies. OT Altwarm-
büchen, Hannoversche Straße 40,
30916 Isernhagen, Nebengebäude
TENNE

4. Februar 2014

17 Uhr: Mitgliederversammlung der
Bezirksgruppe mit Preisskat und
Doppelkopfspiel; Spielbeteiligung
bitte bei Anmeldung nennen
Central-Hotel Kaiserhof, Ernst-August-
Platz 4, 30159 Hannover, Salon 5,
1. Etage

Bezirksgruppe Hildesheim

6. bis 9. September 2013

Exkursion Raum Berlin,
BSVI 50-Jahr-Feier

Bezirksgruppe Emsland

17. August 2013

Familienfest in der Gaststätte „Grüner
Jäger“, Lingen

6. bis 7. September 2013

Jubiläumsveranstaltung „50 Jahre
BSVI“

27. bis 28. September 2013

Exkursion zu Airbus, Hamburg und
das PP Projekt BAB A 1 unter Verkehr

24. Oktober 2013

Halbtagesexkursion zum Stahlwerk
Benteler in Lingen

Bezirksgruppe Lüneburg

6. bis 8. September 2013

Jubiläumsveranstaltung „50 Jahre
BSVI“

Bezirksgruppe Northeim

6. bis 7. September 2013

50 Jahre BSVI Berlin

24. September 2013

Halbtagesexkursion mit Partner nach
Nennung

Bezirksgruppe Ostfriesland

15. bis 19. Oktober 2013

Exkursion nach Istanbul

14. November 2013

Jahresabschlussstreffen im Landhaus
Feyen, Mittegrobefehn

Bezirksgruppe Verden

6. bis 10. September 2013

Wochenendfahrt mit Partnern nach
Berlin

1. Teilnahme an der Jubiläums-
veranstaltung „50 Jahre BSVI“

2. Fach- und Kulturprogramm
Berlin / Potsdam

Anmeldeschluss: 1. Februar 2013

21. November 2013, 16.30 Uhr

2. Stammtisch für Mitglieder
und Gäste

Fachvortrag, Rückblick 2013,
Ausblick 2014

Ort: Verdener Hof in Verden,
Nasse Straße 1

Bei einem Treffen der Bezirksgruppenvorsitzenden am 21. November 2013 in Verden wurde nochmals einmütig festgestellt, dass Gäste bei den Veranstaltungen aus anderen Bezirksgruppen stets willkommen sind. Von dieser Möglichkeit sollte im Sinne eines guten Zusammenhaltes unserer Vereinigung reger Gebrauch gemacht werden.

Adressen VSVI Bremen

Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure der Freien Hansestadt Bremen e.V.



www.vsvi-bremen.de
Geschäftsstelle:
Britta Berning
Bürgermeister-Spitta-
Allee 18
28329 Bremen
Tel. 0421 20349-133
Fax 0421 20349-34

Vorstand

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Markus Mey
c/o BPR Beraten Planen
Realisieren, Dipl.-Ing.
Bernd F. Künne & Partner
Ostertorstraße 38/39
28195 Bremen
Tel. 0421 33502-0
Fax 0421 33502-33

2. Vorsitzender, Geschäftsführer

Dipl.-Ing. Oliver Iversen
c/o Amt für Straßen und
Verkehr
Herdentorsteinweg 49/50
28195 Bremen
Tel. 0421 361-96979
Fax 0421 361-17049

Schatzmeister

Dipl.-Ing. Lars Keller
c/o Winkler KG
(GmbH & Co.)
Hemelinger Hafendamm 22
28309 Bremen
Tel. 0421 27743-0
Fax 0421 34690-54

Ingenieurnachwuchs und Wissenschaft

Prof. Dr.-Ing. Carsten-Wilm
Müller
c/o Hochschule Bremen
Labor für Verkehrswesen
und Städtebau (LaVeS)
Neustadtswall 30, Gebäude
AB, Raum 712, FB 3
28199 Bremen
Tel. 0421 59 053-480
Fax 0421 59 053-479

Organisation und Veranstaltungen

Dr.-Ing. Jens Ritter
c/o Prof. Bellmer Ingenieur-
gruppe GmbH
Henrich-Focke-Straße 13
28199 Bremen
Tel. 0421 174 63-31
Fax 0421 174 63-33

Strategie und Fortbildung

Dipl.-Ing. Enno Wagener
c/o Magistrat der Stadt
Bremerhaven
Amt für Straßen- und
Brückenbau
Fährstraße 20
27568 Bremerhaven
Tel. 0471 590-2184
Fax 0471 590-2077

Öffentlichkeitsarbeit und Interessenvertretung

Dipl.-Wirtsch.-Ing.
Bernd Aschauer
c/o August Reiners
Bauunternehmen GmbH
Arberger Hafendamm 16
28309 Bremen
Tel.: 0421 4107-120
Fax: 0421 4107-123



Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Niedersachsen e.V.

Geschäftsstelle:
Martina Hoffmann
Eichstraße 19
30161 Hannover
Tel. 0511 / 32 53 60
Fax 0511 / 32 56 53

www.vsvi-niedersachsen.de
info@vsvi-niedersachsen.de

Präsidium

Präsident und fachliche Fortbildung

Hon.-Prof. Dipl.-Ing.
Markus Brockmann
Rosenrotweg 3
31787 Hameln
Tel. 05151 / 27849
tagsüber:
Tel. 05151 / 607 178
Fax 05151 / 655 57
markus.brockmann@vsvi-niedersachsen.de

Vizepräsident und Schatzmeister

Dipl.-Ing. Hans Schnibbe
c/o Gottfried Stehne Bauunternehmung GmbH & Co. KG
Koppelstraße 28
27711 Osterholz-Scharmbeck
Tel. 04791 / 802-19
hans.schnibbe@vsvi-niedersachsen.de

Geschäftsführer, Öffentlichkeitsarbeit und Verbindung zwischen Präsidium und Redaktion

Dipl.-Ing. Matthias Kohl
c/o Obermeyer
Planen + Beraten GmbH
Leisewitzstraße 37 a
30175 Hannover
Tel. 0511 / 85 07 - 23
Fax 0511 / 85 07 - 70
matthias.kohl@vsvi-niedersachsen.de

Berufsständische Fragen, Verbindung zwischen Präsidium und BSVI

Dipl.-Ing. Joachim Grupe
c/o KEMINA BAU
Lohweg 42, 30559 Hannover
Tel. 0511 / 16 99 07 - 0
Fax 0511 / 16 99 07 - 33
joachim.grupe@vsvi-niedersachsen.de

Organisation und Veranstaltungen

Dipl.-Ing. Volker Schäfer
c/o Schäfer Consult
Stieglitzstraße 23
26919 Brake
Tel. 04401 / 93 65 29
Fax 04401 / 54 53
volker.schaefer@vsvi-niedersachsen.de

Förderung des Ingenieurnachwuchses

Dipl.-Ing. Lothar Griese
c/o Ingenieurbüro Griese
Wehderstraße 4
26123 Oldenburg
Tel. 0441 / 3906 3980
Fax 0441 / 3906 3989
lothar.griese@vsvi-niedersachsen.de

Braunschweig 01

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Heinz-Georg Leuer
c/o Stadt Braunschweig
Bohlweg 30
38100 Braunschweig
Tel. 0531 / 470-40 76
Fax 0531 / 470-42 88

2. Vorsitzender

Akad. Direktor Dr.-Ing.
Holger Lorenz
c/o ISBS, TU Braunschweig
Beethovenstraße 51 b
38106 Braunschweig
Tel. 0531 / 391 - 62053

Organisation

Dipl.-Ing. Edgar Hartwig
c/o Volkswagen AG Werk-
technik
Tel. 05361 / 92 14 18
Fax 05361 / 95 72 14 18

Redakteur

Dipl.-Ing. Hartmut Poggenklas
Max-Planck-Straße 41
38104 Braunschweig
Tel. 0531 / 37 32 32

Schrift- und Kassenführer

Dipl.-Ing. Henning Römer
c/o Fa. August Reiners
Volkmarder Straße 37
38104 Braunschweig
Tel. 0531 / 23721 - 17
Fax 0531 / 23721 - 12

Celle 02

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Holger Meins
c/o NLStBV GB Lüneburg
Am Alten Eisenwerk 2d
21339 Lüneburg
Tel. 04131 / 15 12 91
Fax 04131 / 15 12 03

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Klaus Obert
Am Brunnen 12
29229 Celle
Tel./Fax 05141 / 5 11 92

Kassenwart

Dipl.-Ing. Holger Gralher
c/o Kreisstraßenmeisterei
Langer Balkenweg
29331 Lachendorf
Tel. 05141 / 9 16 66 40
Fax 05141 / 9 16 66 96

Schriftführer

Dirk Rother, c/o Ingenieurge-
sellschaft Heidt & Peters mbH
Sprengerstraße 38 c
29223 Celle
Tel. 05141 / 93 88-50

Hameln 03

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Ralf Wilde
c/o Stadt Hameln
Rathausplatz 1
31785 Hameln
Tel. 05151 / 202-1535

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Michael Warm
c/o NLStBV GB Hameln
Roseplatz 5
31785 Hameln
Tel. 05151 / 607 - 156
Fax 05151 / 65 557

Redaktioneller Mitarbeiter

Dipl.-Ing. Rudolf Traut
Bückebergstraße 28
31789 Hameln
Tel. 05151 / 14 566

Kassenwart

Dipl.-Ing. Holger Smits
c/o NLStBV GB Hameln
Roseplatz 5
31785 Hameln
Tel. 05151 / 607 - 137
Fax 05151 / 65 557

Hannover 04

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Stefan Grampler
c/o Stadt Hannover
Fachbereich Tiefbau
Neue-Land-Straße 2
30625 Hannover
Tel. 0511 / 168-4884
Fax 0511 / 168-48484

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Lutz Kirsch
c/o Emch+Berger GmbH, Inge-
nieure und Planer Nürnberg
Landschaftsstraße 3
30159 Hannover
Tel. 0511 / 36599-27
Fax 0511 / 36599-78

Kassenwart

Matthias Heimsoth
c/o Emch+Berger GmbH, Inge-
nieure und Planer Nürnberg
Landschaftsstraße 3
30159 Hannover
Tel. 0511 / 36599-22
Fax 0511 / 36599-78

Hildesheim 05

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Holger Pabsch
c/o Ing. Büro Pabsch & Partner
Barienroder Str. 23
31139 Hildesheim
Tel. 05121 / 2094-0

2. Vorsitzender

Michael Stein
c/o KEMNA Bau
Lohweg 44
30559 Hannover
Tel. 0511 / 67699-0

Beisitzer

Dipl.-Ing. Martin Keil
c/o Stadt Hildesheim
Markt 3
31134 Hildesheim
Tel. 05121 / 301 - 36 12

Schrift- und Kassenführer

Bauging. (grad.) Fritz Igel
c/o NLSTBV GB Hannover
Dorfstraße 17-19
30159 Hannover
Tel. 0511 / 3 99 36 - 154
Fax 0511 / 3 99 36 - 299

Redaktioneller Mitarbeiter

Andreas Gummert
Haferkamp 11, 31061 Alfeld
Tel. 0511 / 30 34-24 18 (d)
Fax 0511 / 30 34-20 99 (d)

Emsland 06

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Martin Zeller
Marienstr. 22, 49808 Lingen
Tel. 0591 / 610 49 00
Fax 0591 / 610 49 01

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Jochen Brandewiede
Ludwigstraße 22
49716 Meppen
Tel. 05931 / 1 28 09

Schriftführer

Dipl.-Ing. Detlev Thieke
Landkreis Emsland
Fachbereich Straßenbau
Ordniederung 1
49716 Meppen
Tel. 05931 / 44 15 66

Kassenwart

Dipl.-Ing. Werner Molde
c/o Bauunternehmung
August Mainka GmbH & Co.
Darmer Esch 74, 49811 Lingen
Tel. 0591 / 800 06-618
Fax 0591 / 800 06-50

Lüneburg 07

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Growitz
Celler Straße 59
29574 Ebstorf

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Manuela Kapak-
Wendt
c/o SM Uelzen
Holdenstedter Straße 92
29525 Uelzen
Tel. 0581 / 7 34 03
Fax 0581 / 1 48 43

Kassenwart

Dipl.-Ing. Thomas Rohlfing
c/o SM Dannenberg
Lüneburger Straße 17
29451 Dannenberg
Tel. 05861 / 975670
Fax 05861 / 975677

Schriftführer

Dipl.-Ing. André Novotny
c/o Ing.-Büro Odermann
Apfelallee 3 a
21337 Lüneburg
Tel. 04131 / 86 340
Fax 04131 / 86 3410

Nienburg 08

Vorstand

zur Zeit nicht besetzt, vertre-
ten durch das Präsidium
Ansprechpartner:
Geschäftsstelle

Redakteur

Dipl.-Ing. Friedrich Berghorn
Auf dem Acker 8
31592 Stolzenau
Tel. 05765 / 94 27 28
Fax 05765 / 94 27 29

Northeim 09

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Horst Wegener
c/o Eurovia Teerbau GmbH
Lindenstraße 28
37520 Osterode
Tel. 05522 / 5098-49

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Hendrik Weitemeier
c/o Ingenieurbüro Weitemeier
Kiefernweg 11
37127 Dransfeld
Tel. 05502 / 9105611

Schriftführer

Dipl.-Ing. Hans Heiko Keppel
c/o Eurovia Teerbau GmbH
Lindenstraße 28
37520 Osterode
Tel. 05522 / 5098-32

Kassenwart

Dipl.-Ing. Simone Reppin
c/o NLStBV-Z Hannover
Göttinger Chaussee 76 a
30453 Hannover
Tel. 0511 / 30342611

Oldenburg 10

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Lothar Griese
c/o Ingenieurbüro Griese
Wehdestraße 4
26123 Oldenburg
Tel. 0441 / 3906 3980
Fax 0441 / 3906 3989

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Wilhelm Grünefeld
c/o Wessels und Grünefeld
Ingenieurberatung
Schmaler Damm 17a
26169 Friesoythe
Tel. 04491 / 92 11 55
Fax 04491 / 92 11 72

Schriftführer

Dipl.-Ing. Gunnar Hirsch
c/o Ingenieurbüro Hirsch
Eike-von-Repkow-Straße 32a
26121 Oldenburg
Tel. 0441 / 71248
Fax 0441 / 7775376

Kassenwart

Dipl.-Ing. Doris Ehrich
c/o NLStBV GB Oldenburg
Kaiserstraße 27
26122 Oldenburg
Tel. 0441 / 2181 - 170

Osnabrück 11

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Jürgen Schmidt
c/o Stadt Osnabrück
FD Straßenbau
Hasemauer 1
49074 Osnabrück
Tel. 0541 / 323-42 21
Fax 0541 / 323-15 42 21

2. Vorsitzender und Schriftführer

Dipl.-Ing. Horst Dallmann
c/o Hermann Dallmann
GmbH & Co. KG
Wiesenweg 7
49565 Bramsche
Tel. 05461 / 952-16
Fax 05461 / 952-70

Kassenwart

Dipl.-Ing. Helmut Kattenbeck
c/o Oevermann Verkehrs-
wegebau GmbH
Elbstraße 60
49090 Osnabrück
Tel. 0541 / 69 118-10
Fax 0541 / 69 118-30

Ostfriesland 12

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Hilko Kruse-
Edenhuisen, STRABAG AG
Direktion Nordwest, Bereich
Weser-Ems, Gruppe Aurich
Raiffeisenstr. 7, 26603 Aurich
Tel.: 04941 / 9 50 17 22

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Heiko Schürmann
c/o NLStBV – GB Aurich
Eschener Allee 31
26587 Aurich
Tel.: 04941 / 9 51 - 248
und
Dipl.-Ing. Karl-Heinz Müller
c/o G. Koch GmbH & Co.
An der Hössen 4a
26655 Westerstede
Tel.: 04488 / 83 86 - 12

Schriftführer

Dipl.-Ing. Christian Janssen
Matthäi Bauunternehmen
Sternkamp 14
26655 Westerstede
Tel.: 04488 / 511 - 312

Kassenwart

Dipl.-Ing. Arnold Buß
c/o NLStBV – GB Aurich
Eschener Allee 31
26587 Aurich
Tel.: 04941 / 951 - 320

Stade 13

1. Vorsitzender + Schriftführer

Dipl.-Ing. Ralf Patjens
c/o NLSTBV GB Stade
Harsefelder Straße 2
21680 Stade
Tel. 04141 / 601 - 330
Fax 04141 / 601 - 397

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Ralf Mehrtens
c/o Georg Mehrtens Ing.-Bau
GmbH
Industriestraße 8
27628 Bramstedt
Tel. 04746 / 9199-0
Fax 04746 / 9199-10

Kassenwart

Dipl.-Ing. Adrian Andres
c/o SM Otterndorf
Wesermünder Str. 3
21762 Otterndorf
Tel. 04751 / 9228-0
Fax 04751 / 9228-20

Kultur und Information

Dipl.-Ing. Jens Hinck
c/o Matthäi Bauunternehmen
Gnarrenburger Str. 195
27432 Bremervörde
Tel. 04761 / 999-0
Fax 04761 / 5037

Verden 14

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Hans Schnibbe
c/o Gottfried Stehne Bauun-
ternehmung GmbH & Co. KG
Koppelstraße 28
27711 Osterholz-Scharmbeck
Tel. 04791 / 802-19
h.schnibbe@stehne.de

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Adolf Biere
c/o A-mobil-services GmbH
Stader Straße 36
27419 Sittensen
Tel. 04282 / 50932 - 13
adolf.biere@a-mobil-services.de

Schriftführer

Dipl.-Ing. Dieter Rosenberg
c/o SM Rotenburg/Wümmme
Moorkamp 78
27356 Rotenburg/Wümmme
Tel. 04261 / 966 227
Fax 04261 / 966 228

Kassenwart

Dipl.-Ing. Jens-Uwe Prütz
c/o DEUTAG GmbH & Co.KG
NI Nord
Oldenburger Allee 19-21
30659 Hannover
Tel. 0511 / 6 46 66-233
Fax 0511 / 6 46 66-239





Barrierefreiheit auf Usbekisch

Foto: Paul Babel



Straßenunterhaltung ist in Usbekistan noch kein Thema

Foto: Stefan Grampler