

GRUSSWORT DES MINISTERS JÖRG VOGELSÄNGER

Ohne Mobilität würde unsere Gesellschaft nicht funktionieren. Sie ist notwendig für wirtschaftlichen und sozialen Erfolg, hat aber auch negative Folgen. Die Brandenburgische Verkehrspolitik ist deshalb nachhaltig, d. h. auf eine verkehrssparende Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung, die Rückgewinnung städtischer Räume durch Neugestaltung des Verkehrs, gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen und stärkere Bevorrechtigung des Öffentlichen Verkehrs ausgerichtet.

Verkehrspolitisches Ziel bleibt, den Anteil des Gütertransportes auf der Schiene und der Wasserstraßen zu erhöhen und durch bessere Angebote, neue Technologien und Produkte wirtschaftlich attraktiver zu machen.

Durch diese Aktivitäten leisten wir gleichzeitig einen erheblichen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz.

Auch die Sicherheit im Verkehr gehört zu den wesentlichen Bedürfnissen der Menschen. Sie ist eine der herausragenden Erwartungen an staatliche Institutionen und eine der unverzichtbaren Kernaufgaben. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eine ständige Verpflichtung, um Unfallzahlen zu senken und schwere Unfälle zu verhindern.

Damit liegt eine große Aufgabe vor uns. Doch die vorhandenen Zwänge sind nicht unerheblich:

Vor uns liegen Jahre mit angespannter Haushaltslage. An der weiteren Haushaltskonsolidierung führt kein Weg vorbei. Das noch vorhandene Geld soll vordringlich für Investitionen in Bildung und Wissenschaft genutzt werden.

Der Rückgang der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für den Straßenbau im Bereich der Bundesfern- und Landesstraßen wird sich daher in immer stärkerem Maße bemerkbar machen.

Vor diesem Hintergrund war eine strategische Neuausrichtung im Straßenbau erforderlich. Die Landesregierung hat sich für die Strategie „Erhalt des Bestandsnetzes vor Neubau“ entschieden.

Ich bin froh, dass es uns – der Landesverwaltung – trotz dieser Unwägbarkeiten mit Ihnen zusammen gelungen ist, dennoch Straßenbauprojekte auf den Weg zu bringen, so dass die Erreichbarkeit wichtiger Standorte gesichert werden kann. Erwähnen möchte ich an dieser Stelle die Zubringerstraßen zum Flughafen Berlin Brandenburg. Nur mit einer gut funktionierenden und vorhandenen leistungsfähigen Infrastruktur ist es möglich, den neuen Flughafen als wichtigen Jobmotor in der Region zu präsentieren.

Unterstützung gibt es hierbei auch durch den neuen Landesstraßenbedarfsplan 2010 – 2024, der inzwischen vom Landtag verabschiedet wurde.

Dennoch muss ich an dieser Stelle deutlich machen, dass der Schwerpunkt der zukünftigen Arbeit auf dem Erhalt des Bestandsnetzes liegen muss. Bei vorhandenen 5.800 km Landesstraßen, 2.800 km Bundesstraßen und 800 km Bundesautobahnen und nicht zu vergessen auch den Radwegen haben wir gut zu tun, den Spagat zwischen den knappen Haushaltsmitteln und dem Bedarf an erforderlichen Investitionen in einer verträglichen Art zu lösen.

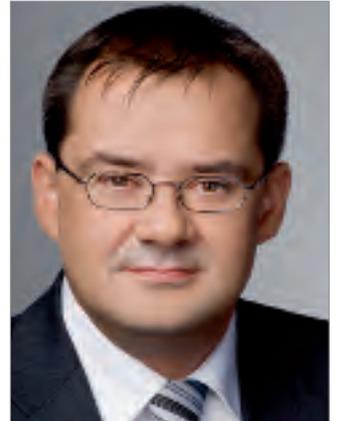
Insofern sind wir auch weiterhin auf das vorhandene Fachwissen von Ingenieuren aus dem Straßenbau und dem Verkehrswesen angewiesen. Fachliche Kompetenz und technisches Know-how werden auch in Zukunft die Basis für eine qualifizierte Planung und Umsetzung sein. Das VSVI-Journal 2012 zeigt sehr deutlich, dass auch im vergangenen Jahr wieder trotz der schwierigen Randbedingungen Bauvorhaben mit hohem technischem Anspruch in Brandenburg umgesetzt werden konnten.

Dass die VSVI Berlin-Brandenburg auch weiterhin bestrebt ist, dieses Wissen in Qualifizierungsveranstaltungen weiterzugeben, halte ich hierbei für besonders wichtig. Machen Sie weiter so!

Ich wünsche Ihnen, den Mitgliedern der VSVI Berlin-Brandenburg, viel Erfolg bei Ihrer Arbeit.

Jörg Vogelsänger

Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg



Jörg Vogelsänger

GRUSSWORT DES SENATORS MICHAEL MÜLLER



Michael Müller

Der neue Berliner Senat hat sich für die kommende 17. Legislaturperiode von 2011 bis 2016 eine klare Überschrift gegeben: „Für starke Wirtschaft, gute Arbeit und sozialen Zusammenhalt“. Und es ist kein Zufall, dass eines der darin formulierten Ziele eine „moderne Stadtentwicklung und starke Infrastruktur“ für Berlin ist.

Eine starke und moderne Verkehrsinfrastruktur ist und bleibt Rückgrat jeder Wohlstandsentwicklung – auch und gerade in Berlin. Wachsende Instandhaltungsrückstände gefährden die Funktionsfähigkeit aller Verkehrsträger. Den Nutzern von Schienenwegen oder auch Straßen wird dies im Zweifel schmerzlich bewusst. Sie erwarten von uns zu Recht, dass in die Infrastruktur – letztlich ein riesiger Teil des Volksvermögens – investiert wird, sie erhalten bleibt und im besten Fall aktiv ausgebaut wird.

Wir werden uns dem mit aller Kraft annehmen. So werden zur Sicherstellung einer kontinuierlichen Straßen- und Brückeninstandhaltung die entsprechenden Mittel im Haushalt dauerhaft gesichert. Oberste Priorität hat der Abbau des Instandhaltungsrückstands. Kosteneffiziente Prozesse zur Straßeninstandsetzung werden Raum greifen. Alle Infrastrukturnetze werden einer Qualifizierung unterzogen. Um den Zustand der Straßen und die Baustellenlogistik zu verbessern wird das „Schlaglochprogramm“ für die Bezirke fortgeführt. Ziel ist auch eine verbesserte Koordinierung der Baustellenplanung in Berlin zu etablieren und das Verkehrsmanagement zu stärken.

Aber eben nicht nur Erhaltung und Instandsetzung des bestehenden Infrastrukturvermögens werden uns beschäftigen. Perspektivisch nehmen wir die Maßnahmen für die langfristige Entwicklung der Infrastruktur der Region in Angriff: Dazu gehören der am 03. Juni 2012 „ans Netz“ gehenden Willy-Brandt-Flughafen, Netzergänzungen bei U- und S-Bahn, die Verlängerung der Bundesautobahn A 100, und die „Tangentialverbindung Ost (TVO)“. Außerdem ist sich Berlin seiner Bedeutung als Verkehrsknoten in der Mitte der Europaweiten Verkehrsströme zwischen Ost und West sowie Nord und Süd bewusst und muss dieser Rolle gerecht werden.

Die Arbeit wird den Straßenbau- und Verkehrsingenieuren also nicht ausgehen. Ich hoffe also auch deshalb weiterhin auf Ihre Unterstützung in der Bauwirtschaft, den Ingenieurbüros und der Verwaltung mit der bisher bewiesenen Kompetenz.

Ich freue mich auf eine konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Ihnen und Ihrer beruflichen Vereinigung.

Michael Müller
Senator für Stadtentwicklung und Umwelt

VORWORT VSVI UND GFVSVI

Erst getrennt und dann gemeinsam wirken über 20 Jahre die Landesverbände der VSVI und deren Fördergemeinschaften in Berlin und Brandenburg erfolgreich bei der technischen und wissenschaftlichen Weiterbildung der Ingenieure des Straßenwesens sowie des Verkehrswesens.

In zahlreichen Veranstaltungen konnte das weitere Rüstzeug für die Bewältigung der Aufgaben in allen Bereichen des beruflichen Handelns gefunden werden. Es bildete immer wieder die Grundlage bei der erfolgreichen Gestaltung der Verkehrsanlagen in Berlin und Brandenburg. Schauen wir zurück, erfüllt es uns mit Stolz! Sehen wir nach vorn, haben wir Sorgen! Die Haushaltszahlen der Länder Berlin und Brandenburg für die kommenden Jahre verheißten nichts Gutes für die Verwaltungen und die Wirtschaft. Damit setzt sich der bereits eingeschlagene „Negativtrend“ fort. Nach Wegfall der EU-Fördermittel wird es allein im Land Brandenburg zu einer Halbierung der Gelder für die Planung und den Bau der Landesstraßen kommen. Von einer Orientierung am Bedarf kann in absehbarer Zeit nicht mehr die Rede sein. Das sogenannte Pavementmanagement wird in Praxis nur noch sinnvoll bei den Bundesautobahnen und –straßen zur Anwendung kommen. Die dann noch vorhandenen Finanzmittel werden keine nachhaltige Instandhaltung und –setzung sicherstellen können. Der Allgemeinzustand unserer Infrastruktur wird sich sukzessive verschlechtern. Gleichzeitig werden sich diese Entwicklungen entscheidend und langfristig negativ auf den Arbeitsmarkt der Bau- und Planungswirtschaft auswirken.

Dazu verlängern sich die Planungszeiträume in bisher nicht dagewesenen Größen. Neue Vorhaben erreichen vielfach nicht die Akzeptanz der betroffenen Bürgerinnen und Bürger. Das Verlangen nach einer anderen „Beteiligungskultur“ ist allgegenwärtig. Von der Politik und der Verwaltung wird mehr Einflussnahme und Kontrolle durch die Öffentlichkeit verlangt. Aber wie soll das funktionieren, wenn von Seiten vieler Bürgerinnen und Bürger der Blick für das Gemeinwohl und die Interessen anderer sowie die Bereitschaft zum Kompromiss fehlt?

Bürgerbeteiligung und Planungsbeschleunigung gehören zu einer modernen Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik. Aber ohne eine ausreichende Personalausstattung aller Genehmigungsbehörden und ihrer dazugehörigen Einrichtungen wird das nicht möglich sein! Wir appellieren an die Politiker der Länder Berlin und Brandenburg dafür Sorge zu tragen, dass die Infrastruktur nicht vernachlässigt wird. Dieses grundsätzliche Anliegen war immer schon das Bindeglied aller Vereinigungen der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Deutschland. Unser Dachverband, die BSVI, wird 2013 fünfzig Jahre alt. Die Jubiläumsfeierlichkeiten werden in Berlin durchgeführt und durch unsere Landesvereinigung entscheidend mitorganisiert. Die BSVI möchte mit möglichst vielen Mitgliedern feiern und lädt daher die Landesvereinigungen ein, mit einer Gruppe von Mitgliedern und deren Partnern nach Berlin zu kommen.

Neben der Festveranstaltung am 06.09.2013 werden Exkursionen zu ausgewählten Großbaustellen in der Region unseren Gästen angeboten.

Lassen Sie uns ein würdiger Gastgeber sein und unterstützen Sie die erfolgreiche Durchführung dieses Programmes durch Ihre aktive Teilnahme.

Liebe Mitglieder und interessierte Leser, wir hoffen, dieses Journal erreicht auch wieder Ihr Interesse und Sie finden die eine oder andere Anregung für Ihre berufliche Tätigkeit. Gleichzeitig möchten wir uns bei all denen bedanken, die unser VSVI Journal 2012 gefördert und gestaltet haben.



Hans-Reinhard Reuter
Vorsitzender der VSVI
Berlin-Brandenburg



Klaus D. Abraham
Vorsitzender der GF VSVI
Berlin-Brandenburg

Hans-Reinhard Reuter und Klaus D. Abraham



BÖGER + JÄCKLE

Planen und Beraten Prüfen und Überwachen

www.boeger-jaeckle.de

Henstedt-Ulzburg/Hamburg Leipzig Dessau Chemnitz Wismar Berlin

Beratende Ingenieure VBI
Prüfingenieure VPI
Schweißfachingenieure
Beschichtungsinspektoren



Mehr als 50 Jahre Kompetenz und Erfahrung



Konstruktiver Ingenieurbau
Brückenbau / Tunnelbau
Verkehrsanlagen

Wasser- u. Hafenbau
Landschaftsplanung
Ingenieur - Hochbau

Projektsteuerung u. Bauüberwachung
Bauwerksprüfung u. Instandsetzung
Werkstattüberwachung im Stahlbau



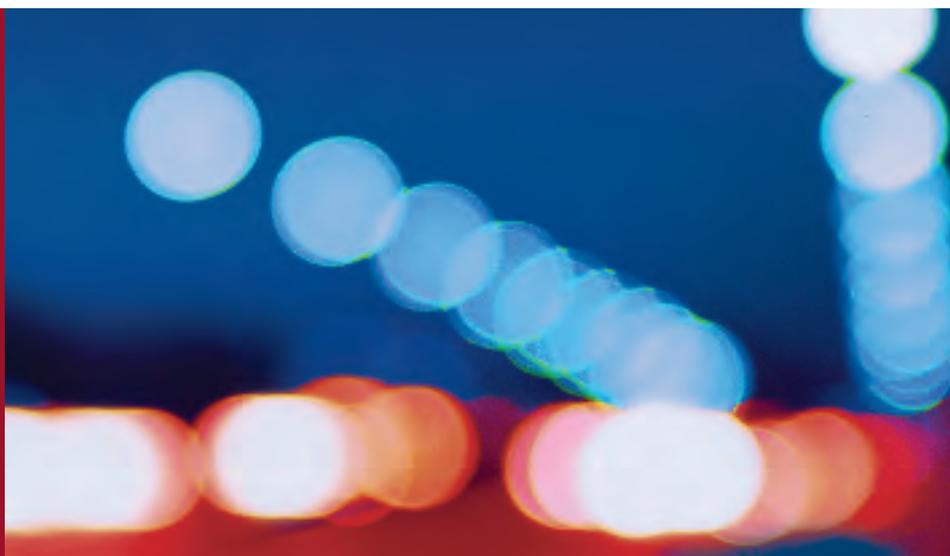
**HOFFMANN
LEICHTER**

Ingenieurgesellschaft

Gute Planung ist der bessere Weg

Verkehrs- und
Infrastrukturplanung

- _ Verkehrsplanung
- _ Straßentwurf
- _ Straßenverkehrstechnik
- _ Immissionsschutz
- _ Projektsteuerung



HOFFMANN-LEICHTER | Ingenieurgesellschaft mbH

Bundesallee 13 – 14 | 10719 Berlin | Tel. 030 8872767-0

Web: www.hoffmann-leichter.de | E-Mail: info@hoffmann-leichter.de

50 Jahre BSVI – ein guter Grund zum gemeinsamen Feiern

Gemeinsam an Projekten arbeiten – gemeinsam bei Fortbildungen lernen – gemeinsam bei Exkursionen Neues erfahren – gemeinsam feiern. Für Letzteres gibt es im Jahr 2013 einen guten Grund: Die BSVI wird 50 Jahre alt.

Solche Feierlichkeiten bedürfen eines langen Vorlaufs, zumal wir nach einem Beschluss der Präsidialversammlung das Jubiläum in Berlin feierlich begehen wollen.

Der eigens für die Feierlichkeiten eingerichtete BSVI-Arbeitskreis hat die Möglichkeiten, die Berlin und sein Umland bieten, intensiv sondiert, eine Auswahl getroffen und nach eingehendem Vergleich einen Veranstaltungsort festgelegt:

Im **Hotel InterContinental Berlin** sind wir bestens aufgehoben. Jede einzelne Veranstaltung kann unter dem Dach dieses Hotels in jeweils einem eigenen Saal stattfinden. Das lästige Räumen des Saals zu Umbauzwecken entfällt. Das InterContinental Berlin kann uns auch ein großes Zimmerkontingent anbieten. Außerdem liegt es so zentral, dass Rahmenprogramme, die Stern-Exkursion und Erkundungen auf eigene Faust günstig von dort starten können.



Um der Idee gerecht zu werden, dass möglichst viele VSVI-Mitglieder an der Feier teilnehmen können, wollen wir den üblichen Ablauf einer Delegiertenversammlung – wie jetzt in Weimar erlebt – zu einem attraktiven zweitägigen Angebot für Alle ausbauen. Damit dieses Vorhaben gelingt, brauchen wir schon heute eine gewisse Planungssicherheit.

Wir bitten daher die Landesvereinigungen, das auf diesen Seiten dargelegte Konzept aktiv in ihre VSVI hinein zu tragen und schon jetzt bei den Bezirksgruppen und Mitgliedern für Berlin 2013 zu werben.



Programm

Donnerstag | 5. September 2013 | Hotel InterContinental

13:30 Uhr Koordinierungsausschuss, Rahmenprogramm

15:30 Uhr Präsidialversammlung



Freitag | 6. September 2013 | Hotel InterContinental

9:30 Uhr Delegiertenversammlung, Rahmenprogramm

13:45 Uhr Stehempfang

14:30 Uhr **Festveranstaltung 50 Jahre BSVI**

19:30 Uhr Festabend



Samstag | 7. September 2013 | Berlin und Brandenburg

9:30 Uhr Treffen und Verteilung auf die Busse

10:00 Uhr Stern-Exkursion

15:30 Uhr Rückkehr von der Stern-Exkursion

16:00 Uhr Abreise der Landesvereinigungen



Hotel InterContinental Berlin

Budapester Straße 2, 10787 Berlin

www.berlin.intercontinental.com

Lage: In Charlottenburg zwischen Ku'damm und Tiergarten | 1 km östlich des Bahnhofs Zoologischer Garten | 800 m östlich der Gedächtniskirche | 100 m zur Spree | 2,5 km westlich des Brandenburger Tors



Mögliche Ziele der Stern-Exkursion

Flughafen Berlin-Brandenburg | Autobahndreieck Havelland | Stadtschloss Potsdam | Kanzler-U-Bahn | Schiffshebewerk Niederfinow

Hinweise und Erläuterungen

Angebot an die Landesvereinigungen

- Die BSVI möchte mit möglichst vielen Mitgliedern feiern und lädt daher die Landesvereinigungen ein, mit einer Gruppe von Mitgliedern und deren Partnern nach Berlin zu kommen und am Freitags- und Samstagsprogramm teilzunehmen.

Organisation der Fahrten aus den Ländern

- Die Landesvereinigungen bzw. ihre Bezirksgruppen organisieren die mehrtägige Reise nach Berlin selbst (Einladung und Anmeldung, Übernachtung, weiteres Programm).
- Je nach landesüblicher Praxis führt die Landesvereinigung, eine einzelne Bezirksgruppe oder ein Zusammenschluss aus mehreren Bezirksgruppen die Bus-, Selbstfahrer- oder Flugreise durch.

Teilnehmerzahlen

- Für den Vertrag mit dem Hotel InterContinental benötigen wir eine ehrliche Abschätzung der Teilnehmerzahlen.
- Maßgeblich ist der Festsaal für die Abendveranstaltung am Freitag. Geben Sie daher bitte im Meldebogen, den die Landesvereinigungen erhalten haben, an, mit wie vielen Mitgliedern und Partnern Sie für den Festabend rechnen.
- Wir gehen davon aus, dass alle Mitglieder auch an der Festveranstaltung und an der Stern-Exkursion teilnehmen, und würden uns freuen, wenn auch deren Partner dazukommen.

Hotelkontingente

- Die Hotelliste finden Sie auf der letzten Seite. Mit diesen Hotels haben wir Zimmerkontingente für die drei Nächte vom 5. bis 8. September 2013 vereinbart.
- Jede VSVI kann mit dem Stichwort „BSVI 2013“ ab sofort ein Zimmerkontingent in dem Hotel ihrer Wahl abrufen. Wer zuerst kommt, mahlt zuerst. Damit sind die Zimmer zwar verbindlich gebucht, aber bei den meisten Hotels ist die Stornierung bis Ende 2012 kostenlos möglich. Die Buchungs- und Stornierungsbedingungen sind bitte je Landesvereinigung individuell zu erfragen.
- Die Teilnehmer der Landesvereinigungen bzw. die Bezirksgruppen reservieren bzw. buchen wie üblich im Frühsommer 2013 das Hotelzimmer bei ihrer Landesvereinigung.

Kosten

- Die **BSVI** trägt:
 - Veranstaltungskosten für Koordinierungsausschuss, Präsidialversammlung, Stehempfang, Festveranstaltung (Saalmieten, Technik, Konferenzgetränke, musikalische Umrahmung, Honorare, Blumenschmuck etc.)
 - Zuschuss für den Festabend
 - Mehrkosten für den Festabend bei weniger Teilnehmern aus den Landesvereinigungen
- Die **VSVI Berlin-Brandenburg** trägt:
 - Veranstaltungskosten für Festabend; sie erhält dazu einen Zuschuss von der BSVI und die Eigenbeteiligungen der Teilnehmer
 - Organisationsaufwand (Tagungsbüro u. ä.)
- Die **Teilnehmer** zahlen:
 - Einzelne Beiträge für den Festabend (ca. 40 Euro für das Buffet, Selbstzahlung der Getränke), für die Stern-Exkursion und für die Rahmenprogramme
 - Teilnahmegebühren für die Mehrtagesfahrt oder Reisekosten (ggf. Erstattung durch die entsendende VSVI)

Termine

- Frühsommer 2013
Einladung und Anmeldung zur Delegiertenversammlung bei der BSVI bzw. zu den Mehrtagesfahrten bei den Landesvereinigungen

Hotelliste

Intercontinental Berlin

Budapester Straße 2
www.berlin.intercontinental.com

Crowne Plaza

Nürnberger Straße 65
www.crowneplazaberlin.com

ELLINGTON HOTEL BERLIN

Nürnberger Straße 50-55
www.ellington-hotel.com

Palace Berlin

Budapester Straße 45
www.palace.de

Sylter Hof *Berlin*

Kurfürstenstraße 114-116
www.sylterhof-berlin.de

H10 berlin ku'damm

Joachimstaler Straße 31-32
www.hotelh10berlinkudamm.com

Steigenberger Hotel Berlin

Los-Angeles-Platz 1
www.steigenberger.com/Berlin

Best Western Hotel President

An der Urania 16-18
www.bestwestern.de

Sorat Hotel Ambassador

Bayreuther Straße 42-43
www.sorat-hotels.com

Die Hotelliste mit den vereinbarten Preisen und Kontingenten liegt den Landesvereinigungen vor.

Kontakt

Die Präsidentin und die Mitglieder des Arbeitskreises 50-Jahrfeier stehen Ihnen gerne für weitere Fragen zur Verfügung:

- Frau Dipl.-Ing. Christiane Ehrhardt, BSVI-Präsidentin
Tel. 07022 / 75434 | c.ehrhardt@nuertingen.de
- Herr Dipl.-Ing. Rainer Popp, Leiter des Arbeitskreises
Tel. 0176 / 83106020 | rainer.popp@t-online.de
- Herr Dipl.-Ing. Hans-Reinhard Reuter, VSVI BE-BB
Tel. 03342 / 355-800 | hans-reinhard.reuter@ls.brandenburg.de
- Herr Dipl.-Ing. Dirk Vielhaben, Fragen zur Hotelliste
Tel. 0179 / 3953122 | vielhaben@boeger-jaeckle.de

Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e.V.
BSVI-Geschäftsstelle | Eichstraße 19 | 30161 Hannover |
Tel. 0511 / 312604 | E-Mail info@bsvi.de | www.bsvi.de

TÄTIGKEITSBERICHT DES LANDESVORSTANDES DER VSVI

Vorstand

Die Vorlage des Berichtes erfolgt gemäß § 6 der Satzung der VSVI BlnBbg und umfasst den Zeitraum vom November 2010 bis Oktober 2011. Der Vorstand der VSVI Berlin-Brandenburg e.V. bestand im Berichtszeitraum aus folgenden Personen:

- Dipl.-Ing. **Hans-Reinhard Reuter**, Vorsitzender
- Dipl.-Geol. **Bernd Dudenhöfer**, stellvertr. Vorsitzender
- Dipl.-Kfm. **Michael Schulz**, Schatzmeister
- Dr.-Ing. **Norbert Ulrich**, Bildung
- Dipl.-Ing. **Iris Kralack**, Bezirksgruppe Potsdam
- Dipl.-Ing. **Steffen Kleiner**, Bezirksgruppe Cottbus
- Dipl.-Ing. **Detlef Figur**, Bezirksgruppe Frankfurt (O)
- Dipl.-Ing. **Ingo Steinicke**, Bezirksgruppe Nord
- Dipl.-Ing. **Rainer Ueckert**, Bezirksgruppe Berlin
- Dipl.-Ing. **Klaus-Dieter Abraham**, kooptiert: Vors. GF VSVI

Im Berichtszeitraum fanden fünf Vorstandssitzungen statt. Außerdem hat der Vorsitzende an sechs Sitzungen der GF VSVI teilgenommen.

Mitgliederbestand

Stand: Oktober 2011

Beitragsfrei	ermäßigt	Vollmitglied	Gesamt	
8	13	287	308	BG Potsdam
4	9	153	166	BG Cottbus
3	13	174	190	BG FFO
0	3	87	90	BG Nord
8	81	337	426	BG Berlin
GESAMT Mitgliederbestand			1180	

Neue Mitglieder

Seit dem 1.1.2011 konnte die VSVI Berlin-Brandenburg 41 neue Mitglieder begrüßen. Allen neuen Mitgliedern gilt ein herzliches Willkommen.

Bezirksgruppe Cottbus (7)

20072	Dipl.-Ing.	Schülke	Jan
20073	Dipl.-Ing.	Vogel	Mandy
20074	Herr	Weidner	Lothar
20075	Frau	Ratajczak	Christine
20076	Dipl.-Ing.	Hempfe	Kathrin
20077	Dipl.-Ing.	Frank	Claudia
20078	Herr	Wiemer	Julius

Bezirksgruppe Potsdam (10)

10124	Dipl.-Ing.	Mahn	Beate
10125	Dipl.-Ökonom	Stuhr	Reinhardt
10126	Dipl.-Ing.	Gräßler	Gabriele
10127	Dipl.-Ing.	Schütze	André
10128	Dipl.-Ing.	Lehmann	Silko
10129	Dipl.-Ing.	Klebsch	Manuela
10130	Herr	Laabs	Thomas
10131	Dipl.-Ing.	Leich	Jörg
10132	Dipl.-Ing.	Jahn	Nicole
10133	Herr	Haase	Matthias

Bezirksgruppe Frankfurt (Oder) (6)

30091	Dipl.-Ing.	Krause	Dirk
30092	Dipl.-Ing.	Veidt	Martin
30093	Dipl.-Ing.	Steinbach	Katrin
30094	Dipl.-Ing.	Barcal	Christoph
30095	Dipl.-Ing.	Frühau	Thomas
30096	Dipl.-Ing.	Wittenburg	Wilfried

Bezirksgruppe Nord (6)

40071	Dipl.-Ing.	Haack	Marcus
40072	Herr	Berteit	Bert
40073	Dipl.-Ing.	Zülsdorf	Melanie
40074	Dipl.-Ing.	Thiedig	Marcus
40075	Bauing.	Collin	Klaus
40076	Dipl.-Ing.	Aschoff	Roland

Bezirksgruppe Berlin (12)

150192	Dipl.-Ing.	Fiedler	David
50193	Dipl.-Ing.	Langer	Boris
50194	Dipl.-Ing.	Bartels	Sylke
50195	Dipl.-Ing.	Grosser	Daniel
50196	Dipl.-Ing.	Otto	Helmut
50197	Dipl.-Ing.	Jahnke	Konrad
50198	Dipl.-Ing.	Günther	Jan
50199	Dipl.-Ing.	Dapschaskas	Gabriele
50200	Herr	Mansoor	Mohi Al-Dean
50201	Herr	Lender	Alexander
50202	Dipl.-Ing.	Grenz	Tassilo
50203	Dipl.-Kfm.	Hillebrand	André

Ehrendes Gedenken für das im Berichtszeitraum verstorbene Mitglied

BG Berlin Herr Friedrich Cornelius im 89. Lebensjahr

TÄTIGKEITSBERICHT DES LANDESVORSTANDES DER GF VSVI

Am 5. Juni 2011 trafen sich Vertreter der alten Vorstände der Vereinigungen von Berlin und Brandenburg mit den amtierenden Vorständen der VSVI und GFVSVI Berlin-Brandenburg und erinnerten gemeinsam an die Verschmelzung vor 10 Jahren.

Mitgliedsbeitrag

Gemäß Mitgliederbeschluss in der letzten Mitgliederversammlung am 6.10.2011 bleibt der Mitgliedsbeitrag für 2012 unverändert bei 46,00 €/jährlich für Vollmitglieder und die Hälfte auf schriftliche Mitteilung.

Wahlen des Vorstandes

In der Mitgliederversammlung 2011 wurde der Vorstand für die nächsten drei Jahre neu gewählt.

Vorstandsmitglieder sind:

Dipl.-Ing. Hans-Reinhard Reuter	Vorsitzender
Dipl.-Geol. Bernd Dudenhöfer	stellvertr. Vorsitzender
Dipl.-Kfm. Michael Schulz	Schatzmeister
Dipl.-Ing. Katrin Vietzke	Bildung
Dipl.-Ing. Iris Kralack	Bezirksgruppe Potsdam
Dipl.-Ing. Steffen Kleiner	Bezirksgruppe Cottbus
Dipl.-Ing. Detlef Figur	Bezirksgruppe Frankfurt (O)
Dipl.-Ing. Ingo Steinicke	Bezirksgruppe Nord
Dipl.-Ing. Rainer Ueckert	Bezirksgruppe Berlin

Im Vorfeld wurde in den jeweiligen Bezirksgruppen-Mitgliederversammlungen ebenfalls satzungsgemäß der Vorstand gewählt. Hier seien nur die neuen Vorsitzenden bzw. Vertreter der Bezirksgruppen im Landesvorstand genannt:

Vertreter im Vorstand VSVI		
BG Potsdam	Herr Frank Schmidt	Frau Iris Kralack
BG Cottbus	Herr Steffen Kleiner	Herr Steffen Kleiner
BG FFO	Frau Edda Retzlaff	Herr Detlef Figur
BG Nord	Frau Bärbel Heuer	Herr Ingo Steinicke
BG Berlin	Herr Bernd Dudenhöfer	Herr Rainer Ueckert

Vorstand

Die Vorlage des Berichtes erfolgt gemäß § 6 der Satzung der GF VSVI BlnBbg und umfasst den Zeitraum vom November 2010 bis Oktober 2011.

Der Vorstand der GF VSVI Berlin-Brandenburg e.V. bestand im Berichtszeitraum aus folgenden Personen:

Dipl.-Ing. **K.-D. Abraham**, Vorsitzender
Dipl.-Ing. **Veit Löser**, stellvertr. Vorsitzender
Dipl.-Kfm. **Michael Schulz**, Schatzmeister
Dipl.-Ing. **Frank Niehoff**
Dipl.-Ing. **Rüdiger Rausch**
Dipl.-Ing. **Konrad Jahnke** für Herrn Lothar Schulz
Dipl.-Ing. **Mario Schönherr**
Dipl.-Ing. **Henrik Vierarm**
Dipl.-Ing. **Hans-Reinhard Reuter**, kooptiert: Vors. VSVI

Im Berichtszeitraum fanden sechs Vorstandssitzungen statt. Außerdem hat der Vorsitzende an fünf Sitzungen der VSVI teilgenommen.

Mitgliederbestand

Die GF VSVI BlnBbg zählte im Oktober 2011

Firmenmitglieder	72
Einzelmitglieder	29
davon Ehrenmitglieder beitragsfrei	2
GESAMT	101

Neue Mitglieder

Im Berichtszeitraum konnte die GFVSVI Berlin-Brandenburg zwei neue Firmenmitglieder und zwei Einzelmitglieder begrüßen.

Dipl.-Ing. Konrad Jahnke
Dipl.-Ing. Ralf Baumann
Oder Havel Mischwerke GmbH & Co. KG
BEV Ingenieure GmbH

Ehrendes Gedenken für das im Berichtszeitraum verstorbene Mitglied
Herr Fred Kapella

Mitgliedsbeiträge

Für Einzelmitglieder bei	55,00 €/jährlich (auf schriftliche Mitteilung die Hälfte)	
Für Firmenmitglieder	bis 5 Mitarbeiter	105,00 €
	bis 15 Mitarbeiter	415,00 €
	bis 50 Mitarbeiter	720,00 €
	bis 150 Mitarbeiter	1.000,00 €
	mehr als 150 Mitarbeiter	1.500,00 €

TÄTIGKEITSBERICHT DES LANDESVORSTANDES DER GF VSVI

Schwerpunkt der Arbeit war die Organisation und Finanzierung der Seminare und Exkursionen der VSVI. Es wurden 12 Fortbildungsveranstaltungen und 5 Fachexkursionen angeboten, an denen insgesamt 797 Personen teilnahmen.

Alle Studienfahrten, die länger als zwei Tage dauerten, wurden von den Bildungsträgern als Bildungsreise anerkannt und ein Freistellungsbescheid erteilt.

Wahl des Vorstandes

In der Mitgliederversammlung 2011 wurde der Vorstand für die nächsten drei Jahre neu gewählt.

Vorstandsmitglieder sind:

Dipl.-Ing. **Klaus-Dieter Abraham**, Vorsitzender
 Dipl.-Ing. **Veit Löser**, stellvertr. Vorsitzender
 Dipl.-Kfm. **Michael Schulz**, Schatzmeister
 Dipl.-Ing. **Ralf Baumann**
 Dipl.-Ing. **Konrad Jahnke**
 Dipl.-Ing. **Frank Niehoff**
 Dipl.-Ing. **Rüdiger Rausch**
 Dipl.-Ing. **Henrik Vierarm**

Fortbildungsveranstaltungen der VSVI BlnBbg im Berichtszeitraum für die Seminare (wie auch für den gesamten Bericht): 4.11.2010 bis 5.10.2011

Datum	Thema	Ort	BG	Teilnehmer
18.11.10	LGB Informationsveranstaltung	VIC GmbH	1	21
20.01.11	Brückenbau in Berlin und Brandenburg	Staatskanzlei Potsdam	1	155
	3. Herbst-Fahrradtour durch den Muskauer Faltenbogen		2	11
25.01.11	Asphaltseminar	Ramada-Hotel FFO	3	142
08.02.11	Erdbauseminar	Ramada-Hotel FFO	3	107
26.03.11	5. Tour in den Muskauer Faltenbogen		2	17
12.04.11	Natursteinpflasterstraßen – Herstellung und Qualitätssicherung	BFW – Ausbildungsstätte Friesack	1	41
14.04.11	Besichtigung GENAN-Werk	Oranienburg	5	9
18.05.11	Besichtigung BBI	Schönefeld	5	44
10.06.11	Solar und Renaturierung	Lieberose	2	29
21.06.11	Besichtigung BBI	Schönefeld	1	26
24.06.11	12. Berliner Wasserbetriebe TEAM Staffellauf	Berliner Tiergarten	5	6
29.09.11	Besichtigung Schiffshebewerk	Niederfinow	5	40
06.10.11	Lärmschutz im Straßenbau	Beuth Hochschule	LV	60
	Geführte Radtour in und um Neuruppin		4	8
Exkursionen / Studienreisen	Besichtigung BBI		1	30
11.-15.5.11	Italien		2	63
25.-29.5.11	Polen		1	31
2./3.9.11	Stettin		4	37
15.-17.9.11	Oberlausitz		2	32
	Gesamt			797

Arbeitskreis Weiterbildung

Seminarjahr 2011

In diesem zurückliegenden Berichtszeitraum können wir wiederum eine positive Bilanz unserer Weiterbildungsarbeit einschließlich durchgeführter Exkursionen verzeichnen. Spiegelbild dieser Bilanz ist die gute bis sehr gute Teilnahme an unseren durch die einzelnen Bezirksgruppen organisierten Veranstaltungen.

Tradition haben hierbei schon unsere jährlich stattfindenden Erdbau-, Asphalt- und Brückenseminare, die auch regelmäßig die höchsten Teilnehmerzahlen zu verzeichnen haben. So lagen uns zum Asphaltseminar am 25.1.2011 142 Teilnahmemeldungen vor und zum Erdbauseminar am 8.2.2011 waren ca. 100 Teilnehmer zu verzeichnen. Aber es sind nicht nur die Seminare mit hohen Teilnehmerzahlen, um die wir uns bemühen, sondern es geht auch darum, aktuelle und spezielle Themenstellungen zielgerichtet in unser Seminarprogramm zu integrieren.

Wie in den Jahren zuvor, haben unsere BG wiederum verantwortungsbewusst unsere finanziellen Mittel im Rahmen der Seminare durchführung eingesetzt. So konnten erneut viele Referenten gewonnen werden, die ihre Beiträge kostenlos hielten. Daneben haben wir die in unseren eigenen Reihen vorhandenen fachlichen Potenziale mit nutzen können.

26.3.2011	5. Tour in den Muskauer Faltenbogen
14.4.2011	Besichtigung Genan-Werk in Oranienburg
11.-15.5.2011	Venedig, Kufstein
18.05./21.6.2011	Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt
25.5.-29.05.2011	Warschau
10.6.2011	Solarpark Lieberose, Renaturierung Spreeaue
2./3.9.2011	Stettin
15.9.-17.9.2011	Via Regia, Görlitz, Zittau, Tschechien
29.9.2011	Schiffshebewerk Niederfinow
21./22.10.2011	Exkursion A72, Bereich Chemnitz, Schloss Augustusburg
21./22.10.2011	Exkursion nach Leipzig, u.a. Bayerischer Bahnhof, City-Tunnel

Über unsere Mitgliederarbeit und hier insbesondere bei Seminaren, Exkursionen, Stammtischen, Foren oder auch beim geselligen Beisammensein, bieten wir allen Mitgliedern ein wichtiges Diskussionsforum für alle berufsständischen Problemstellungen.



**Konstruktiver Ingenieurbau · Wasserbau · Verkehr und Infrastruktur
Verkehrsplanung/-technik · Siedlungswasserwirtschaft · Hoch- und Ingenieurbau
Umwelt- und Landschaftsplanung · Bau- und Projektmanagement**

BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH
Storkower Straße 207A · 10369 Berlin
Tel. 030 26 39 24-0 · Fax 030 26 39 24-44
bdc@bdc-dorsch.de · www.bdc-dorsch.de



Hamburg
Rostock
Frankfurt (Oder)
Neubrandenburg
Stralsund
Ribnitz-Damgarten
Neustadt-Glewe
Waren (Müritz)

Bring visions to life. **BDC**

TÄTIGKEITSBERICHTE ARBEITSKREISE

Ein wichtiges Thema für die Zukunft wird hierbei auch die weitere Entwicklung des Straßenwesens in Brandenburg und hier insbesondere unter der besonderen Berücksichtigung der radikalen Kürzungen im Straßenbauhaushalt sein. Hier müssen wir uns als Straßenbauingenieure zukünftig noch mehr als bisher in einen permanenten Dialog mit den politischen Entscheidungsträgern einbringen, um die Rolle und Bedeutung des Straßenwesens zu verdeutlichen. Dies soll auch weiterhin als Aufforderung an die anderen BG verstanden werden, sich in Diskussionen mit ihren Landtagsabgeordneten, mit dieser Themenstellung ebenso offensiv auseinander zu setzen.

Ergänzend zum Seminarprogramm fanden im zurückliegenden Zeitraum wiederum interessante Exkursionen u.a. zu folgenden Zielen statt (siehe Kasten).

Auch unsere sportlichen Aktivitäten sind nicht zu kurz gekommen. So nahmen wir an der Marathonstaffel auf dem Flugfeld Tempelhof im November 2010 und 2011 und am 24.6.2011 am Teamstaffellauf im Tiergarten Berlin mit zwei Staffeln teil.

Weiterhin soll noch auf die regen Aktivitäten der Seniorengruppe der BG Potsdam verwiesen werden. Mehr als 40 Mitglieder gehören mittlerweile dieser Seniorengruppe an.

Ausblick auf 2012

Nachstehend ein kurzer Ausblick auf zukünftige ausgewählte Aktivitäten innerhalb des Seminar- und Exkursionsprogramms der VSVI Berlin - Brandenburg.

Traditionell werden wieder das Erdbau- und Asphaltseminar im Frühjahr 2012 in Frankfurt durchgeführt. Seminare zu den Themen Radverkehr, Wasserrecht, Umweltplanung, Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen, Vergabeverfahren und Bauablauf, Pflasterarbeiten sind in der Vorbereitung.

Weiterhin sind Exkursionen zur OU Cottbus, nach Bayern und in den süddeutschen Raum in Vorbereitung. Tagesexkursionen zum Flughafen „Berlin Brandenburg Willy Brandt“ und zum Schiffshebewerk Niederfinow sind ebenfalls vorgesehen.

Wie die Jahre zuvor wird traditionell auch in 2012 das von der Bezirksgruppe Potsdam organisierte Sommerfest am 22. Juni 2012 angeboten. Die Berliner Bezirksgruppe lädt nun zum dritten Mal aufs Wasser zu „Wannsee in Flammen“ am 21.9.2012.

Eine weitere Aktivität der BG Cottbus soll an dieser Stelle noch hervorgehoben werden. Zur weiteren Werbung von Nachwuchs für den Beruf des Bauingenieurs im Verkehrswesen, ist als erster Test, ein Vortrag bzw. Diskussion über das Berufsbild des Bauingenieurs im Verkehrswesen in einem Gymnasium vorgesehen. Der im Internetportal der BSVI stehende Film, die Broschüre der BSVI und eigene Erfahrungen sollen hierbei genutzt werden.

Die Damen und Herren des Arbeitskreises für Bildung, die gleichzeitig auch die Seminarverantwortlichen der einzelnen Bezirksgruppen sind, stehen Ihnen als erste Ansprechpartner zu allen Fragen hinsichtlich Weiterbildung zur Verfügung. Konstruktive

Vorschläge und Beiträge werden gerne entgegengenommen.

Abschließend zum Thema Weiterbildung gilt auch in diesem Jahr der Dank des Landesvorstandes allen Beteiligten, Referenten, Seminarverantwortlichen und natürlich auch der GF VSVI, die mit Ihrem Einsatz und ihrem persönlichen Engagement maßgeblich an der umfangreichen Arbeit im zurückliegenden Berichtszeitraum beteiligt waren.

Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit

Der Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit setzt sich aus den Herren Vielhaben (Vorsitzender), Bartz, Dudenhöfer, Figur und Frischgesell zusammen.

Hauptschwerpunkt des Arbeitskreises seit Anfang 2011 ist die Organisation und Vorbereitung der 50 Jahrfeier der BSVI im Jahr 2013. Mit dem Hotel Inter Continental wurde ein repräsentativer Veranstaltungsort für diese Veranstaltung bereits gefunden. Die Organisation wird den Arbeitskreis bis 2013 weiter intensiv beschäftigen.

Ein fortlaufender Schwerpunkt unserer Arbeit ist die Mitgliederwerbung und die weitere Bekanntmachung des VSVI. Hier haben wir eine intensive Zusammenarbeit mit der Beuth Hochschule vereinbart. Wir werden in Kürze auch zu weiteren Berliner und Brandenburger Hochschulen Kontakt aufnehmen und zukünftig an den Hochschulen für die Mitwirkung im VSVI werben. Nicht nur bei den Hochschullehrern sondern gerade auch bei den Studenten. Denn die Studenten von Heute sind die Ingenieure von Morgen und wir als VSVI möchten diesem Nachwuchs das breit gefächerte Angebot des VSVI und deren Mitgliedern zur Verfügung stellen. Die seitens der Firmen angebotenen Praktika, Diplomarbeiten etc., wurden bereits von den Studenten angenommen.

Um die Attraktivität des VSVI für Junge Ingenieure zu steigern, wurde auf der Mitgliederversammlung 2011 die Satzungsänderung geändert. Hierdurch möchten wir in den ersten drei Berufsjahren junge Ingenieure an den VSVI binden, indem wir den Mitgliedsbeitrag für diesen Zeitraum halbieren.

Die Internetseite wurde durch den Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit laufend auf den aktuellen Stand gebracht.

Der VSVI möchte sich zukünftig stärker an Berliner und Brandenburger Schulen engagieren, um für den Beruf des Verkehrsingenieurs zu werben. Die Vorbereitungen hierfür laufen im Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit.



Flugplatz Prag - Flugplatz Tegel - Maisbach, BMW Fahrsicherheitszentrum - Berlin, Landsberger Allee IKEA Parkhaus - BBI Flughafen Schönefeld - Berlin A115 AVUS - Tropical Island -BAB A19 AS Wittstock und AS Röbel - Berlin Friedrichshain, Parkdeck Am Ostbahnhof - Berlin Tempelhof bei Raab Karcher – Großbeeren, Logistikzentrum Leckerland – SM Biesenthal (Winterschäden 2011) - L26 Kleptow nach Prenzlau – Berlin Treptow, Bahnstraße – B180 Naumburg, Knoten Roßbacher Straße – Berlin Lichtenberg, Straße Am Tierpark – Potsdam Babelsberg, Karl-Marx-Straße – Bernau, Brüderstraße – BAB A13 km 55,4 bis 60,4 AS Duben bis AS Lübbenau – Berlin Spandau, Küfersteig – Eisenach, OPEL-Verkehrsanlagen – Potsdam, Große Weinmeisterstraße - L90 Werder nach Phöben – SM Nassenheide (Winterschäden 2011) – Stadt Leipzig (Jahresvertrag Schienenfugensanierung) – Reichenberg, Milchviehanlage – Schulzendorf, Karl-Marx-Straße – BAB A24 km 212,2 bis km 214,5 zw. AS Neuruppin Süd und AS Fehrbellin – Berlin Spandau, Freiheit-Betriebsgelände – B5 Dallgow bis Döberitz – Cottbus, Bahnhofsbrücke – Magdeburg, Allee Center – Berlin, Beusselmarkt – Berlin, Siemens Dynamikwerk – Berlin, Jüdisches Museum – Gühlen nach Leibchel - Luckau, Solarpark ehem. Flugplatz – Berlin, Hofjägerpalais (Tiefgarage) – Lübben, Ratsvorwerk (Deponiegelände) – Brandenburg an der Havel, Flugplatz Briest – Bronkow (Sielloanlage) – Ludwigsfelde, Gelände Quick Mix – L172 OD Velten – Großbeeren bei REWE – BAB A113 km 0 bis km 31 Schönerfelder Kreuz – Selchow, Messiegelände – Baruth, Industriegelände Bernhardsmüh – B87 Ranzig nach Sabrodt – Lübben, Spreewaldschule – Berlin, Sportforum - Tagebau Welzow-Süd, Baufeldfreimachung – Groß Klessow, bei Kaufland – Traunstein, Basisstation bis Kehlsteinhaus - Linthe, Am Kalkberg - Berlin, DGZ-Ring - Neuenhagen, Speyerstraße - Briesen, Schulstraße - L16 Neuruppin, Nauener Straße - Berlin-Mahlsdorf, Hultschiner Damm - Teltow, Niederkirchner Straße - B169 OD Schwarzheide - Leipzig, Porschewerk - Lutherstadt Wittenberg, Nordstraße - Grebbin, Am Mühlenberg - Wahlsdorf, Radweg / Skater



FRÄSDIENST

E.FEIND

Fräsen • Schneiden • Räumen

LÜBBEN - WITTENBURG - SCHMÖLLN

www.FRAESDIENST-FEIND.de



Grußworte an die VSVI-Landesvereinigungen



Sehr geehrte Damen und Herren,

eine bewegte Zeit liegt hinter uns. Eine Zeit, in der wir als BSVI versucht haben, die Aufgaben so zu verteilen, dass keine vorgezogenen Neuwahlen nötig wurden. Dank der Unterstützung verschiedener Kollegen aus den Ländern, ist uns dies gelungen.

Einen großen Stellenwert nimmt für die Mitglieder des Geschäftsführenden Präsidiums mittlerweile die Teilnahme an den Mitgliederversammlungen der Landesvereinigungen ein. Ich durfte dabei sein, wie bspw. in Nordrhein-Westfalen der Staffelstab vom bisherigen Präsidenten Helmut Nikolaus an

den jetzigen Präsidenten Herrn Dr. Heinrich Lessmann übergeben wurde, wobei ich sehr froh bin, dass Herr Nikolaus der BSVI auch in den nächsten Jahren noch ab und zu zur Verfügung stehen wird. Herr Dr. Lessmann führt mittlerweile die Geschicke der VSVI Nordrhein-Westfalen mit dem gleichen Engagement wie sein Vorgänger.

Ein ganz besonderes Bedürfnis war es mir, persönlich an der Mitgliederversammlung der VSVI Bremen teilzunehmen. In den Gedanken der meisten Teilnehmer dieser Veranstaltung war der ehemalige Vorsitzende der VSVI Bremen und Präsident der BSVI Jürgen Mitz anwesend. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit dem neuen Landesvorsitzenden Herr Markus Mey, der uns bereits vor seiner Wahl in der Arbeit der BSVI aktiv unterstützt hat und dieses vermutlich auch weiterhin tun wird. In Bremen wurde mir auch deutlich, wie viel Spaß es macht, das Engagement sehr junger Ingenieure zu spüren. Die Aktivierung der jungen Leute für die Interessen der Landesvereinigungen und letztlich auch zur Unterstützung der Arbeit der BSVI muss eine der vordringlichsten Aufgaben von uns allen werden.

Sehr gefreut habe ich mich auch darüber, dass im Rahmen der Mitgliederversammlung der VSVI Hessen erstmals eine Frau die Landesvereinigung leiten wird. Ich bin überzeugt, dass Frau Katrin Brückner die VSVI Hessen im Rahmen der Präsidialversammlung ebenso intensiv vertreten wird wie ihr Vorgänger Herr Martin Weber.

Im Rahmen dieser Mitgliederversammlungen oder bspw. am Rande einer würdevollen Feier anlässlich des 50-jährigen Bestehens der VSVI Niedersachsen, nehme ich gern die Gelegenheit wahr, mit den VSVI-Mitgliedern an der Basis zu sprechen. Ich kann feststellen, dass durch die Präsenz von Mitgliedern des Geschäftsführenden Präsidiums bei solchen Veranstaltungen und die Erläuterungen der Arbeit der BSVI unsere Arbeit besser wahrgenommen wird.



Sehr geehrte Damen und Herren,

ich habe vor einigen Monaten einen Brief erhalten, in dem einer unserer Mitglieder mich bat, das Wort „Flyer“ nicht mehr zu benutzen, sondern hier wieder den deutschen Begriff „Faltblatt“ zu verwenden. Nach einem längeren, sehr angenehmen Telefonat mit dem Absender, habe ich mir vorgenommen, in diesem Grußwort auf jegliche Anglizismen zu verzichten. Mal sehen wie es klappt. Ich muss Sie aber jetzt schon vorwarnen, dass ich – trotz großem Respekt vor der deutschen Sprache – aller Voraussicht nach mittelfristig rückfällig werden könnte.

Auch im zurückliegenden Jahr konnten wieder Diskussionsbeiträge zu aktuellen Themen von der BSVI veröffentlicht werden. Neben den Argumenten für eine Sicherheitsaudit in der Straßenplanung wurde eine Faltzeitung im A2-Format zum Thema ‚Baukultur‘ veröffentlicht, um hier eine klare Stellung unserer Berufsgruppe herausarbeiten zu können. Diese beiden Veröffentlichungen, die in der Praxis teilweise in einem direkten Spannungsverhältnis liegen, verdeutlichen das große Spektrum, das auf Verbandsebene diskutiert wird.

Trotzdem werden immer wieder wichtige Themen nicht vertieft, da wir davon ausgehen, dass z. B. mit einer kritischen Auseinandersetzung der Neuorganisation der Straßenbauverwaltungen in den einzelnen Ländern keine weiteren hilfreichen Diskussionsbeiträge entstehen können, ohne Einzelne – auf deren Situationsbeschreibungen die Argumentation aufbauen würde –

Viele konstruktive Gespräche sind für mich motivierend und wichtig für unser weiteres Schaffen.

Das Thema ‚Akzeptanz von Großprojekten‘ prägt mehr und mehr die Arbeit von uns Ingenieuren. Es wird offensichtlich immer komplizierter, nötige Investitionen in Infrastrukturprojekte zu erklären. Zu diesem Thema wurde vom VDI und dem VDEI eine gemeinsame Initiative verschiedener Verbände und Vereine ins Leben gerufen, die gemeinsam überlegen, was wir Ingenieure tun können, um solche Projekte positiver darzustellen. Die BSVI bringt sich in diesen Diskussionsprozess sehr gern ein, und natürlich hoffe ich, dass im Rahmen dieser Zusammenarbeit Vorschläge erarbeitet werden können, dieses umzusetzen.

Auch am Thema ‚Baukultur‘ wird derzeit sehr intensiv gearbeitet. So konnte mit den Zeitschriften ‚Straße und Autobahn‘ und ‚Straßenverkehrstechnik‘ ein von Mitgliedern des Initiativkreises Baukultur der BSVI entworfenes Faltblatt verteilt werden.

Ein weiterer Höhepunkt war die gemeinsame Präsentation der FGSV, der Bundesstiftung Baukultur und der BSVI im Rahmen des Einführungskolloquiums zur neuen ESG im Juni in Köln.

Ein anderer Arbeitskreis beschäftigt sich intensiv mit der Neustrukturierung des bisherigen BSVI-Preises. Lassen Sie uns gemeinsam auf das Ergebnis gespannt sein, und unterstützen Sie uns bitte in Zukunft wieder intensiver mit Ihrer Teilnahme an diesem Wettbewerb.

Im Herbst 2013 wird die BSVI 50 Jahre alt. Dies soll Anlass sein, in einem gemeinsamen Festakt die Arbeit der BSVI zu würdigen, vor allem aber diejenigen zu würdigen, die die Arbeit geleistet haben. Anlässlich dieser Veranstaltung soll im Rahmen einer Sternfahrtexkursion den Mitgliedern der Landesvereinigungen die Möglichkeit zu einem gemeinsamen Erfahrungsaustausch gegeben werden. An dem Gesamtkonzept wird bereits fleißig gearbeitet, und wir hoffen natürlich, dass viele Mitglieder der Landesvereinigungen Interesse an einem solchen Erfahrungsaustausch im Rahmen einer Fachexkursion haben.

Ich habe bereits erwähnt, wie wichtig mir der Dialog mit Ihnen, den Mitgliedern der Landesvereinigungen, ist. Ich möchte Sie bitten, den Kontakt zu uns zu suchen, wenn Sie Vorschläge oder Ideen für unsere Arbeit haben. Gleichzeitig möchte ich auch an dieser Stelle wieder die Gelegenheit nutzen, Ihnen für Ihr Engagement in den Landesvereinigungen aber auch für Ihre hilfreiche Unterstützung der Arbeit der BSVI zu danken.

Nur durch Ihre Unterstützung können wir Ergebnisse präsentieren, und es macht Spaß, mit so vielen motivierten und ehrenamtlich tätigen Fachkolleginnen und Fachkollegen zusammenzuarbeiten.

Ihre Christiane Ehrhardt
Vizepräsidentin

in einen Interessenkonflikt zu bringen. Diese Zurückhaltung erscheint zuerst einmal weniger mutig. Intensive Diskussionen haben aber gezeigt, dass wir ein Verband sein wollen, der eine fachliche Heimat für viele bieten soll. Dieses fällt manchmal gerade deshalb schwer, weil in vielen Landesverbänden seit Jahren große strukturelle Umbrüche zu beobachten sind, die einen Austausch hierüber geradezu herausfordern.

Dagegen sind wir der festen Überzeugung, dass die BSVI den jüngeren Mitgliedern eine interessante Plattform bieten soll. Hier wollen wir in nächster Zeit Konzepte entwickeln, die diese Interessen besser aufnehmen sollen. Dafür werden junge Fachkolleginnen und -kollegen gesucht, die hier sicher besser neue Inhalte entwickeln können als ein sich von Anglizismen lossprechender KoA-Vorsitzender.

Ich bin sehr gespannt darauf, ob es uns gelingt, neben den Aktivitäten für junge Kolleginnen und Kollegen in den Landesvereinigungen auch eine überzeugende Struktur in der BSVI aufbauen zu können. Sollten sich hier Menschen aus der entsprechenden Zielgruppe angesprochen fühlen, bitte ich diese, mich direkt zu kontaktieren.

Der BSVI-Preis, der im vergangenen Jahr zum letzten Mal in dem herkömmlichen Rahmen vergeben wurde, wird zurzeit neu konzipiert. Wir sind sicher, dass hier ein neues, interessantes Produkt entstehen kann. Deutlich wurde jedoch, dass auch das alte Konzept viel Gutes aufzuweisen hatte, was sicher auch im neuen Format wiederzufinden sein wird.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Konrad Rothfuchs
Vorsitzender des Koordinierungsausschusses



Straßen sind die Lebensadern unseres Landes, und ohne ein funktionstüchtiges Verkehrssystem würde unsere Zivilisation in kurzer Zeit zusammenbrechen. Straßen- und Verkehrsingenieure sorgen dafür, dass wir uns mit den unterschiedlichsten Verkehrsmitteln bewegen können, dass wir einkaufen und arbeiten können, wo wir das möchten, dass wir abends in's Konzert gehen können oder am Wochenende zum Wandern. Jede Reise fängt vor der Tür, auf einer Straße an, und dort endet sie auch wieder.

Was für uns alle so wichtig ist, kann zugleich aber auch belastend sein: ein großer Teil unserer Bevölkerung leidet unter Verkehrslärm, viele Straßen sind nicht so einladend, dass ihre Nutzer von „ihrer“ Straße sprechen. Manche Straßen sind so lebensfeindlich, dass sich niemand in ihnen aufhalten möchte. Dabei gibt es viele Beispiele, die uns zeigen, dass selbst Straßen mit viel Autoverkehr, etwa die Boulevards von Paris, eine hohe Aufenthaltsqualität bieten und wunderbare Räume sein können.



Die neuen Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung zeigen mit viel Hintergrundinformation und an Hand zahlreicher positiver Beispiele Möglichkeiten auf, wie wir lebenswerte Straßen und ein Verkehrssystem schaffen können, dessen Teile verträglich in unsere Siedlungsräume integriert sind. Das Faltposter „Straße und Baukultur“ greift daher zentrale Teile der neuen ESG auf.

Im 2010 von der BSVI in's Leben gerufenen Initiativkreis „Straße und Baukultur“ arbeitet die BSVI zusammen mit der FGSV und der Stiftung Baukultur daran, Straßen zu einem Teil unserer Baukultur zu machen. Alle Disziplinen, die sich mit der Gestaltung unserer Straßen beschäftigen, sind in der Verantwortung für die Qualität dieser für uns alle wichtigen Lebensräume. Damit wir gemeinsam die gesteckten Ziele erreichen können, ist interdisziplinäre Zusammenarbeit unabdingbar; dabei ist allerdings wichtig, dass Ingenieure, Architekten, Landschaftsarchitekten und Stadtplaner nicht nacheinander, sondern miteinander arbeiten. Die Zusammenarbeit muss sich auf alle Leistungsphasen erstrecken, – wobei in jeder Leistungsphase Schwerpunkt und Verantwortlichkeit anders sein werden.



Nur Projekte, die in einer ganzheitlichen Optimierung aller Aspekte den Zielen der Baukultur entsprechen, sind es wert, mit öffentlichen Mitteln unterstützt zu werden. Für die Zukunft ist daher zu wünschen, dass die baukulturelle Qualität eines Entwurfs zur Voraussetzung für Finanzierung und Förderung eines Projekts gemacht wird. Qualität führt nicht unbedingt zu höheren Herstellungskosten, und die Unterhaltungskosten können durch höhere Qualität sogar gesenkt werden. Die planerischen Leistungen, die zu derartiger Qualität führen, müssen allerdings entsprechend honoriert werden.

Harald Heinz



Abbildungen links (v.o.n.u.):
A 73-Brücke, Rohrfachwerk
Boulevard in Paris
Cours Mirabeau in Aix-en-Provence
Fußgängerbrücke in Hamburg
Dörfliche Ortsdurchfahrt in Brandenburg

Abbildung rechts:
Gestaltungskonzept Landsberger Allee Berlin

„...der Ingenieurmangel kommt mit Wucht ...“ mahnte der Direktor des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) vor Jahresfrist. Nach dessen Erhebungen lag die Zahl der vakanten Bauingenieurstellen im Dezember 2010 bundesweit bei rund 11.900 Stellen.

Die Einschätzungen der Ruhr-Universität Bochum gehen in die gleiche Richtung. Demnach wird die Absolventenzahl im Bauingenieurwesen in Deutschland in den nächsten vier Jahren unter 3800 liegen. Damit fehlen in Deutschland jährlich rund 1000 junge Bauingenieure.

Besonders betroffen sind die Flächenländer Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen.

Der Nachfrageüberhang nach Bauingenieuren zeigt sich auch bei der Jobbörse auf der BSVI-Website, die mit Stellenangeboten gut bestückt ist, in der Rubrik „Stellengesuche“ meistens jedoch keine Einträge vorweist. Der Mangel an gut ausgebildeten Bauingenieuren trifft die Bauindustrie, die Planungsbüros und die öffentlichen Verwaltungen gleichermaßen hart.

„Zeit zum Handeln“, dachte sich die BSVI und tat es auch!

Nach kurzer, sehr intensiver Diskussion im Arbeitskreis „Ingenieurbedarf und Nachwuchswerbung“ war klar: „Wir müssen an die Schüler ran!“ Wie trifft man den Nerv unserer medienverwöhnten Abiturientinnen und Abiturienten am besten? Man dreht einen kurzen Film über das Tätigkeitsfeld eines Bauingenieurs im Verkehrswesen. Und damit sich unsere Zielgruppe der 16- bis 18-jährigen „Jungakademiker in spe“ auch angesprochen fühlen, stammt der Hauptdarsteller in unserem Film natürlich aus eben dieser Generation. Er düst mit seinem Bike durch Hamburg und macht sich seine Gedanken über Verkehr und Mobilität und was dazu nötig ist, damit alles so funktioniert, wie es soll und wer eigentlich dahinter steckt.

Unser Imagefilm ist bereits auf der BSVI-Homepage allen Interessierten frei zugänglich. Auch auf den Internetseiten der VSVI Bayern und weiteren Landesvereinigungen sind die Materialien zur Nachwuchswerbung hinterlegt. Aber damit ist noch keine erfolgreiche Nachwuchswerbung garantiert. „Die Message muss unter das junge Volk!“ Und dies gelingt unserer Meinung nach am besten, wenn man die Gymnasien und Fachoberschulen dazu bringt, unseren Film auf ihrer Schulhomepage zu platzieren oder einen entsprechenden Link zur BSVI-Seite zu schalten. Denn die Internetseiten der eigenen Schule nutzen die Schülerinnen und Schüler in der Oberstufe sehr intensiv.

Ergänzt wird unser Film durch eine selbsterklärende Powerpoint-Präsentation, die das Tätigkeitsfeld eines im Verkehrswesen tätigen Bauingenieurs genauer beleuchtet.

Flankierend haben wir Schulen mit einem großen Einzugsgebiet und mathematisch-naturwissenschaftlicher Ausrichtung bei Bedarf angeboten, unsere beiden Medien in Vortragsveranstaltungen an den Schulen zu präsentieren. Die Veranstaltungen werden von engagierten (jungen und jung gebliebenen) Bauingenieuren durchgeführt, die den Abiturientinnen und Abiturienten einen guten Einblick in ihre Tätigkeiten vermitteln können.

Die bisher geknüpften Kontakte mit den Schulleiterinnen und Schulleitern von Gymnasien in Bayern waren alle sehr positiv. Die ersten Vortragsveranstaltungen fanden im Juli 2011 in Bayreuth statt. Die Mission hat begonnen!

Uwe Zeuschel
Leiter des AK „Ingenieurbedarf und Nachwuchswerbung“



Unsere Homepage ist mit täglich 80 bis 100 Zugriffen gut besucht. Dies bedeutet, dass bis heute insgesamt ca. 225.000 Besucher Interesse an unserem Internetauftritt hatten. In diesen Zahlen sind die automatisierten Zugriffe von Suchmaschinen nicht berücksichtigt, so dass dies auch das tatsächliche Besucheraufkommen widerspiegelt. Vor geraumer Zeit haben wir das Besucherverhalten auf unserer Homepage genauer analysiert. Dabei wurde deutlich, dass durchaus eine intensive fachliche Nutzung zu beobachten war. Das freut uns. Wir werden uns weiter bemühen, interessante Themen einzustellen. Besonders intensiv wurde die Jobbörse besucht. Dem Arbeitsmarkt entsprechend überwogen hierbei doch deutlich die Suchen.

Ich möchte Sie bitten, hier weiter Ihre offenen Stellen zu veröffentlichen, so dass ein interessanter, lebendiger Internetauftritt gewährleistet werden kann. Zunehmend wichtiger wird es schon heute, junge Studentinnen und Studenten, z. B. durch attraktive Praktikumsplätze, an das Ingenieurbüro oder die Verwaltung zu binden. Hierfür haben wir seit letztem Jahr auch eine gesonderte Rubrik für Praktika eingerichtet. In diesem Bereich würden wir uns noch mehr Dynamik wünschen, da Praktika auch in unserem Berufszweig zunehmend wichtiger für die Studentinnen und Studenten werden. Aber auch für die potentiellen Arbeitgeber ist hier eine Chance gegeben, sich zu präsentieren und sich hierüber gute Nachwuchskräfte zu sichern.

Im Arbeitskreis BSVI-aktuell wurde zum wiederholten Mal diskutiert, dass Beiträge zu speziellen Fachthemen, die zu einer Diskussion an-

Hierbei wurde deutlich, dass auf fachlicher Ebene ein internationaler Austausch zunächst auf die Länder Schweiz und Österreich fokussiert werden soll, da hier schon Kontakte bestehen. Trotzdem sind alle aufgefordert, hier bei entsprechenden Kontakten neue Impulse zu geben. Gibt es Ansätze, bitte ich, mir diese kurz per Mail zuzusenden, so dass wir eine inhaltliche und organisatorische Einordnung der Aktivitäten vornehmen können. Einen besonderen Schwerpunkt würde ich im Bereich des Nachwuchses sehen, um auch hier ein attraktiveres Angebot präsentieren zu können.

Die interdisziplinären Themen werden dagegen schon heute im Bereich der Baukultur mit Leben gefüllt. In der mehrseitigen Stellungnahme der BSVI zur Baukultur wird explizit auf die Notwendigkeit einer fachübergreifenden Diskussion im Planungsprozess hingewiesen. Dieses Thema wird auch in der neuen ESG 2011 (Empfehlung zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete, FGSV, 2011) erneut mit Nachdruck aufgenommen und sollte in unserem Planungsalltag zunehmend Beachtung finden. Neben dem inhaltlichen und persönlichen Umgang miteinander ist die Honorierung der Leistungen nicht geklärt. Deutlich muss gemacht werden, dass ein Gestaltungsanspruch auch Geld kostet und nicht in den Honoraren des § 47 der HOAI (Verkehrsanlagen) enthalten sein kann. Hier sollte in den kommenden Monaten eine fachübergreifende Diskussion forciert werden.

Die Themenfelder „Informativ“ und „Innovativ“ sollen in der nächsten Sitzung des Koordinierungsausschusses diskutiert werden. Zu berück-



Ziel muss es sein junge Mitarbeiter durch eine stetige Fortbildung, interessante Projekte und ein gutes Arbeitsklima an das Unternehmen langfristig binden



Stellenanzeige auf der Homepage der BSVI



Tempo 30 nachts aus Lärmschutzgründen (Quelle: LK Argus)

regen sollen, auf die Homepage eingestellt werden könnten. Hierbei muss jedoch beachtet werden, dass diese einem Kommentar entsprechen müssten, um persönliche Meinungen kontrovers diskutieren zu können. Themen, wie die Akzeptanz von Großprojekten oder die fachlich richtige Interpretation von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Bundesautobahnen, stellen nur einen kleinen Ausschnitt kontrovers diskutierter Themen in unserem Fachbereich dar. Denkbar wäre auch, Gastkommentatoren Raum für kontroverse Themen zu geben, um so auch ein breites Spektrum von Argumenten erhalten zu können. Hier ist die Meinungsbildung jedoch noch nicht abgeschlossen, da der Aufwand nicht unerheblich ist, eine Diskussion auf unserer Homepage zu managen.

Im Rahmen der inhaltlichen Veröffentlichungen wird in diesem Jahr ein Beitrag zum Verkehrslärm erarbeitet. Besonderes Augenmerk wird hierbei auf eine prägnante, umfassende Darstellung des Diskussionsstandes in der Fachwelt gelegt. Nach einer Einführung, in der die Verursacher und die Bestimmung der Lärmpegel dargestellt werden, wird den Auswirkungen des Lärms auf unsere Umwelt Raum gegeben. In dieser Diskussion, bei der es um Lärmvorsorge genauso wie um Lärmsanierung gehen muss, nehmen die rechtlichen Grundlagen eine besondere Bedeutung ein. Die Lärmaktionsplanung übernimmt hierbei als Planungsinstrument eine wichtige Rolle. Schlaglichtartige Maßnahmen für innerörtliche wie auch für Außerorts-Situationen helfen einen ersten Überblick zu erhalten. Die Zusammenstellung von Literaturhinweisen, Internetadressen und Regelwerken werden den Beitrag vervollständigen.

Im Rahmen der inhaltlichen Ausrichtung der BSVI wurden die Aspekte international und interdisziplinär im Koordinierungsausschuss diskutiert.

sichtigen gilt es besonders im Bereich des Themenfeldes „Informativ“, dass dies in weiten Teilen in den Landesvereinigungen abgedeckt wird. Trotzdem kann die BSVI eine wichtige ergänzende Rolle übernehmen, in dem sie Unterstützung bei Fortbildungsveranstaltungen z. B. im Rahmen der Einführung der ESG 2011 bietet. Hier können Referenten koordiniert und Inhalte präzisiert werden, auf die die Landesvereinigungen nach Bedarf zurückgreifen können. Diese Aktivitäten sollen in den kommenden Monaten präzisiert und dann über den Koordinierungsausschuss und die Präsidialversammlung an die VSVlen vermittelt werden.

Im Rahmen des Themenfeldes „Innovativ“ sollen neue Erkenntnisse aus der Praxis aufgearbeitet werden, um zusätzliche Hilfestellungen geben zu können. Auch hier ist die Diskussion, in welchem Umfang dies von der BSVI zu leisten ist, noch nicht abschließend geführt. Der Koordinierungsausschuss muss sich diesen Fragenstellungen aber annähern, damit eine zukunftsfähige wissensbasierte Struktur die BSVI prägen kann.

Wie Sie sehen, gibt es viele Ansätze, um wichtige Themenfelder neu zu besetzen. Hierfür brauchen wir jedoch auch Menschen, die sich mit uns auf Bundesebene engagieren wollen. Deshalb bitte ich alle, die an den angesprochenen oder auch weiterführenden Themen Interesse haben, sich bei Frau Ehrhardt oder bei mir zu melden, damit die Arbeit der BSVI weiterhin auf eine breite Diskussion aufbauen kann.

Impressum: Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e.V.
Eichstraße 19, 30161 Hannover
Telefon 0511 312604 • Fax 0511 3885142
info@bsvi.de • www.bsvi.de

TÄTIGKEITSBERICHT DER BEZIRKSGRUPPE POTSDAM

Tätigkeitsbericht der VSVI-Bezirksgruppe Potsdam

Wieder sind bereits 3 Jahre seit der letzten Wahlversammlung im September 2008 vergangen. 3 Jahre in denen die Bezirksgruppe Potsdam des VSVI interessante und vielfältige Aktivitäten durchgeführt hat.

In den Mitgliederversammlungen am 02. November 2009 und 07. Oktober 2010 wurde über die jeweils vergangenen Jahre berichtet. Aus diesem Grund möchte ich meinen Bericht heute auf das vergangene Jahr einschränken. Die Berichte 2009 und 2010 können in den Protokollen nachgelesen werden.

Gegenwärtig haben wir in der Bezirksgruppe 308 Mitglieder. Davon sind 35 Pensionäre bzw. Rentner und 8 Mitglieder beitragsfrei organisiert.

Wir haben im Jahr 2011-10 neue Mitglieder gewonnen. Das sollte dazu anspornen, im Kollegenkreis noch weitere Mitglieder zu werben, denn nur eine starke Vereinigung kann auch die Interessen vertreten und natürlich auch gute Angebote für Fortbildungen organisieren.

Bei den Mitgliedsbeiträgen sind keine Rückstände zu verzeichnen. Im Jahr 2010/2011 fanden fünf Vorstandssitzungen statt. Bei allen Vorstandsmitgliedern möchte ich mich an dieser Stelle für ihre aktive Arbeit sowie ihr Engagement bei der Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltungen bedanken.

Der wesentliche Kern unserer Arbeit in der Bezirksgruppe waren die Seminare, die Fachexkursionen und die Vereinstätigkeit. Ziel war es, stets eine praxisorientierte Fortbildung durchzuführen. Leider wurden von den Mitgliedern wenig Vorschläge oder Wünsche für Fortbildungen an die Vorstandsmitglieder herangetragen.

Ich möchte an dieser Stelle, wie immer, nochmals darauf hinweisen, eine Vereinigung funktioniert nicht nur wenn sein Vorstand arbeitet, sondern jedes Mitglied muss mitwirken.

Insgesamt haben wir 3 Seminare durchgeführt:

- Brückenseminar mit 156 Teilnehmern, wobei hier auch 50 Nichtmitglieder anwesend waren,
- Seminar zu Natursteinpflasterstraßen mit 41 Teilnehmern mit Hinweisen zur Herstellung und Qualitätssicherung
- Besuch der Baustelle des Flughafens BBI

Alle Seminare waren gut besucht.

Der Höhepunkt wie in jedem Jahr war die große Fachexkursion. Im Mai 2011 war unser Ziel in Polen - Warschau.

Alle 29 Mitglieder, die dabei waren, wird die Exkursion in guter Erinnerung sein. Wir haben dort viel Interessantes gesehen und schöne gemeinsame Erlebnisse gehabt. Bemerkenswert war die Entwicklung der Stadt im Hinblick auf die Fußball-WM.

Wichtig für das Vereinsleben ist auch das gesellige Beisammensein.

Besonders große Resonanz hat das nun schon traditionelle Sommerfest der Bezirksgruppe gefunden. Dieses Jahr fand es zum 8. Mal statt. Die Veranstaltung war nicht nur von Mitgliedern der Potsdamer Bezirksgruppe gut besucht. Einen besonderen Dank möchte ich an dieser Stelle an Frau Döhler richten, die sehr maßgeblich zur Vorbereitung der Veranstaltung beigetragen hat. Leider hat der Service der schön gelegenen Gaststätte nicht so funktioniert, wie es abgesprochen war und wir es uns vorgestellt haben. Aus diesem Grund werden wir für das nächste Jahr einen anderen Veranstaltungsort am Wasser wählen.

Auch die Besonderheit der Bezirksgruppe in Form unserer Seniorengruppe möchte ich an dieser Stelle nicht unerwähnt lassen. Unsere Seniorengruppe umfasst zurzeit ca. 50 Mitglieder und wächst eigentlich von Jahr zu Jahr. Bemerkenswert ist, dass wir seit bestehen der Seniorengruppe kaum Austrittserklärungen nach Eintritt ins Rentenalter bei unseren Mitgliedern zu verzeichnen haben. Im Gegenteil: Wir haben sogar einige alte Kolleginnen und Kollegen, die früher nicht Mitglied waren, jetzt durch die Aktivitäten der Senioren hinzugewinnen können.

Grund sind da nicht nur die Themen der Veranstaltungen, sondern auch die Tatsache das sich ab und zu mal Treffens mit alten Kolleginnen und Kollegen. Dabei wird durchaus nicht nur über alte Zeiten geredet! Es gibt ja immer genügend Stoff, um sich auszutauschen.

Das hat man früher eben im Dienst tagsüber getan. Im Rentenalter fehlen dann aber diese Kontakte.

Natürlich kommen nicht jedes Mal alle. Es hat sich in der Seniorengruppe ein sogenannter „harter Kern“ herausgebildet, mit dem man immer rechnen kann. Das sind so 10-15 Personen, so dass wir,



Frank Schmidt

TÄTIGKEITSBERICHT DER BEZIRKSGRUPPE POTSDAM

da wir immer unsere Veranstaltungen mit Angehörigen durchführen, in der Regel 20 – 30 Anwesende verbuchen können.

Auch im zurückliegenden Berichtszeitraum gab es wieder ein vielseitiges, abwechslungsreiches Programm, so z. B. Reiseberichte über Auslandsreisen in Südafrika, Australien und Ecuador. Sie führten Besichtigungen durch, z. B. im Geoforschungszentrum Potsdam, in der neuen Feuerwache in Potsdam, aber auch im Technikmuseum Berlin und in den Berliner Unterwelten am Bahnhof Gesundbrunnen. Die Verkehrsrechnerzentrale der Autobahn in Stolpe sowie das GVZ Wustermark wurden besichtigt. Auch Ausflüge standen auf dem Programm, so nach Beelitz-Heilstätten oder zum Tierschauegehe in der Döberitzer Heide. Nicht zuletzt sei auch an einen kulturellen Vortrag erinnert, der den Schriftsteller Erich Kästner näher brachte.

Die Vorbereitung dieser Veranstaltungen macht manchmal doch Mühe, aber in der Regel findet sich immer jemand, der sich dafür besonders engagiert. Es ist schon im allgemeinen Teamwork, wenn natürlich auch immer einer die Fäden etwas in der Hand haben muss. Das ist bisher immer der Herr Morck gewesen. Besonders aktiv sind aber auch die Herren Verch, Martin und Ballschmiede, die Brüder Munk mit den Vorträgen über ihre Reisen und auch Frau Steinbach. Ihnen allen sei gedankt.

Liebe Mitglieder, insgesamt kann die Bezirksgruppe Potsdam in der letzten Wahlperiode wieder auf eine sehr erfolgreiche Arbeit zurückblicken.

Ich möchte mich an dieser Stelle nochmals persönlich bei allen recht herzlich bedanken, die mich bei der Arbeit unterstützt haben. Mein Dank gilt an dieser Stelle auch dem Landesvorstand mit seinem Vorsitzenden, Herrn Reuter und dem GFVSVI.

Damit möchte ich den Bericht schließen. Vielen Dank.

Frank Schmidt



für urbane Mobilität



Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH

- Planung Verkehrssteuerungssysteme
- Meldepunktsysteme für ÖV-Steuerungen
- Verkehrsleit- und Wegweisungssysteme
- Verkehrs- und Stadtplanung
- Parkraum- und Informationssysteme
- Verkehrsführung während der Bauzeit
- Projektmanagement/Projektsteuerung

Kontakt:
Dipl.-Ing. Volker Müller
E-Mail: Berlin@stadtraum.com
Rotherstraße 22, 10245 Berlin
Telefon: (030) 556 75-111
Fax: (030) 556 75-166

stadtraum.com



Rausch Straßen- und Tiefbau GmbH

- Asphaltarbeiten
- Steinsetzarbeiten
- Terrassen und Gartenwege aus Natursteinpflaster
- Verbundpflasterarbeiten
- Betonarbeiten
- Erdarbeiten aller Art
- Kanalbauarbeiten
- Frischbetonwerk
- Altpflaster
- Findlinge



**Ihr zuverlässiger Partner
in Berlin - Brandenburg!**

Niederlassung Berlin

Kurfürstendamm 125a • 10711 Berlin
Tel. 030 - 3240581 • Fax 030 - 3240682

Niederlassung Falkensee

Chemnitzer Straße 19 • 14612 Falkensee
Tel. 03322 - 50160 • Fax 03322 - 501616

FACHEXKURSION NACH POLEN - WARSCHAU

Fachexkursion 2011 nach Polen - Warschau

Die große Fachexkursion der Bezirksgruppe Potsdam führte in der Zeit vom 25.05. – 29.05.2011 in Polens Hauptstadt Warschau. An der interessanten Exkursion nahmen 29 Mitglieder verschiedener Bezirksgruppen teil.

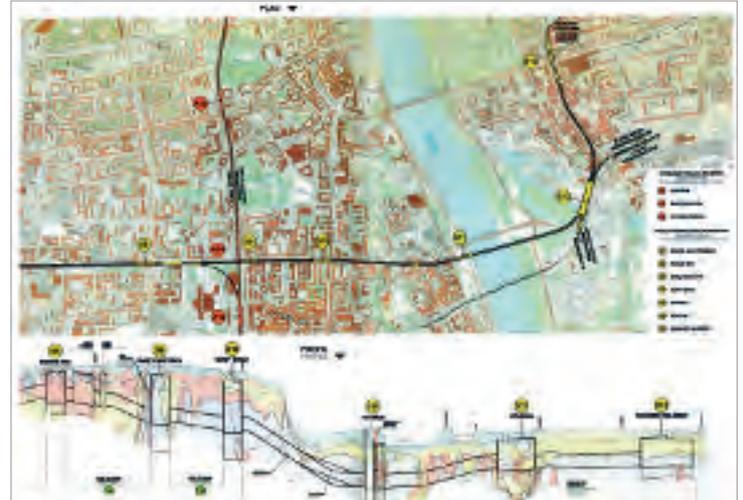
1. Tag

Die Anreise erfolgte in einem komfortablen Reisebus über die A 12 und in Polen über parallel zur künftigen Autobahn verlaufende Straßen nach Warschau.

Unsere Übernachtungen waren in dem Stadtzentrum nahen „Holiday Inn“-Hotel gebucht. Der erste Abend wurde für Stadterkundungen und viele Gespräche genutzt.

2. Tag

Am Morgen des 2. Tages trafen wir uns an Startgrube Powisle der neuen Metrolinie Warschaus. Sie führt an dieser Stelle unter der Weichsel durch und erschließt damit die Seite des neuen Nationalstadions. Auf Grund der schwierigen geologischen Gegebenheiten erfolgt der Bau unter Begleitung eines umfangreichen Baugrundmonitorings. Auffallend für uns war, dass die Leitung der Baustelle von sehr jungen Ingenieuren verschiedener Länder durchgeführt wird.



Der Nachmittag führte uns zur Baustelle der Warschauer Nordbrücke. Die 790 m lange Strombrücke wird als Verbundbrücke ausgeführt. Das Bauwerk besteht aus 3 Brückenüberbauten, die nördliche und südliche Richtungsfahrbahn sowie die Brücke für die Straßenbahn und den Geh- und Radverkehr. Außer der großen Strombrücke werden noch 16 weitere Brückenbauwerke errichtet.

Die Brücke verbindet dann die beiden Warschauer Stadtteile Bielany und Bialoleka und wird eine spürbare Verkehrsentlastung bringen. Das Ingenieurbüro Schüßler-Plan ist an dieser Baustelle als Generalplaner tätig. Hier nochmals vielen Dank an Herrn Stein für seine ausführlichen Erläuterungen.



FACHEXKURSION NACH POLEN - WARSCHAU



Der Tag wurde abgeschlossen mit einem gemeinsamen Abend am Altstädtischen Markt im Restaurant „Kamienne Schodki“.

3. Tag

Für den Freitag war die Besichtigung der Baustelle Autostrada 2 vorgesehen. Diese Autobahn soll bis zur Fußballeuropameisterschaft im Juni 2012 Warschau mit Deutschland verbinden. Einen großen Abschnitt hat die Firma STRABAG mit einem Wertumfang von mehr als 5 Mio PLN zur Bauausführung übertragen bekommen.

Bestandteil der Baumaßnahme sind die Strecke (17,6 km), 25 Bauwerke, Raststationen und Mautstationen sowie Anpassungen im nachgeordneten Netz. Interessant für uns war die Bauweise der Brückenrampen mit bewehrter Erde.

Auch umfangreiche Maßnahmen im Bereich des Umweltschutzes sind Bestandteil des Neubaus, so z.B. mehrere Amphibiendurchlässe, Lärmschutzwände, -wälle und Neuanpflanzungen.

Am Nachmittag hatte jeder Zeit sich, die Altstadt anzusehen und sicher auch in den modernen Geschäften etwas einzukaufen.

4. Tag

Am Vormittag besuchten wir die Baustelle des neuen Nationalstadions zur Fußball-EM 2012. Das Stadion soll über 58.000 Sitzplätze verfügen. Der Baubeginn war 2009, die Fertigstellung sollte im Herbst 2011 erfolgen. Außerdem sollen auf dem Stadiongelände eine Sporthalle mit 20.000 Plätzen und ein Schwimmbad mit 4.500 Plätzen gebaut werden.

Generalplaner des Stadionneubaus ist ein Konsortium aus den Architekturbüros JSK Architekten, Gerkan, Marg und Partner sowie dem Ingenieurbüro Schlaich, Bergermann und Partner.

Das alte Stadion wurde teilweise abgetragen. Die Erstellung von Hochbauarbeiten wurde an die Firmen Alpine PBG SA und Hydrobudowa Polska SA zum Preis von 1,25 Milliarden PLN vergeben. Am 7. Oktober 2009 wurde der Grundstein feierlich gelegt. Auf dem Baugelände sind ca. 1.000 Bauarbeiter beschäftigt. Beim Betonieren von Deckenplatten wurden leere Behälter aus Kunststoff zwischen die Bewehrungsstäbe eingelegt, was zur Minderung des Gewichtes der Konstruktion beiträgt.



FACHEXKURSION NACH POLEN - WARSCHAU

Zehn Treppenhäuser (von der Gesamtanzahl 19) werden in Gleitschalungen betoniert, was den Vorgang bedeutend beschleunigt. Im Frühjahr 2010 war die Stahlbetonkonstruktion des Stadions fertig. Im August 2010 waren alle Betonbauarbeiten endgültig beendet.

Die Montage der Tragekonstruktion der Fassaden aus 32 m langen Stützen hat auch bereits begonnen. Ob die Fertigstellung bis zum Test-Länderspiel zwischen Polen und Deutschland am 6. September 2011 möglich ist, war auch uns beim Baufortschritt zweifelhaft. Wie wir nun wissen, konnte dieser Termin nicht gehalten werden und das Spiel wurde nach Danzig verlegt. Am 30. November 2011 wurde das Stadion feierlich eröffnet.

Im Anschluss führten wir noch eine sehr interessante Stadtrundfahrt durch. Diese führte uns in das ehemalige Warschauer Ghetto, wo wir auch den Ort des historischen Kniefalls von Willy Brandt besuchten.



FACHEXKURSION NACH POLEN - WARSCHAU



Weiter ging es zur Universität Polytechnika Warszawska zum Besuch der historischen Räume.

Wir besuchten die Alte Karowa Brücke und die begrünte Dachterrasse der Universitätsbibliothek.

Der Nachmittag wurde in der Altstadt abgeschlossen. Hier wurde im historischen altstädtischen Lokal „Rycerska“ nochmals gut gegessen und natürlich auch getrunken.

5. Tag

Nach einem ausgiebigen Frühstück traten wir die Rückreise an.

In Poznan machten wir noch eine Zwischenstation. Hier besichtigten wir die restaurierte Altstadt und stärkten uns nochmals für die lange Fahrt.

Zum Erfolg der Fahrt haben zum einen die gute Stimmung, zum anderen auch die sehr kompetenten und hervorragenden Führungen sowie Vermittlung der Fakten durch die Fachkollegen vor Ort beigetragen. Hier wurden teilweise unsere „abgelegten“ Englischkenntnisse gefordert.

Ich denke, dass allen Teilnehmern ein interessantes und abwechslungsreiches Programm geboten wurde und die Exkursion bei allen in guter Erinnerung bleibt.

Frank Schmidt

TÄTIGKEITSBERICHT DER BEZIRKSGRUPPE COTTBUS

Tätigkeitsbericht der Bezirksgruppe Cottbus

Die Bezirksgruppe Cottbus in der VSVI Berlin-Brandenburg e.V. zählte in den Jahren 2010/2011 über 160 Mitglieder. Das stellt ein konstantes Niveau dar, in den vergangenen Jahren konnten wir immer wieder neue Mitglieder gewinnen. Dem gewählten Vorstand der Bezirksgruppe gehörten Frau Sabine Stimmer, Herr Claus Gloßmann, Herr Reinhard Franke, Herr Andreas Schiemenz, Herr Heiner Stephan, Herr Torsten Wiemer, Herr Bernd Leonhardt, Herr Thomas Baum, Herr Lothar Mikule sowie Herr Steffen Kleiner an.



Foto 1: Kostprobe der Mineralquellen im polnischen Teil des Muskauer Faltenbogens

Um es gleich vorweg zu nehmen, die Vorbereitung und Durchführung der Seminare bzw. Exkursionen wurde mit großem Engagement und Sorgfalt betrieben. Viele Mitglieder, aber auch technisch interessierte Fachkollegen aus der Verwaltung und der Wirtschaft brachten sich in die Vereinsarbeit ein und trugen so zum Gelingen der Veranstaltungen bei. Dafür gebührt allen Beteiligten zu Recht Dank und Anerkennung. Ein Rückblick soll die Arbeit der vergangenen Monate an dieser Stelle noch einmal würdigen.

Den Auftakt bildete am 26. März 2011 die nun schon traditionelle Tour durch den Geopark des Muskauer Faltenbogens. Neu war in diesem Jahr, dass die Tour per pedes und ausschließlich auf dem Territorium der polnischen Nachbarn absolviert wurde. Die Mineralquellen von Leknica - selbst nur wenigen Einheimischen bekannt - sind nur eine der geologischen Besonderheiten, welche die Region zu bieten hat. Botanische Raritäten, wie der seltene Schlangenbärlapp entschädigten zusätzlich einen Tagesmarsch bei Regen, Wind und nasskaltem Wetter.



Steffen Kleiner

Die große Fachexkursion des Jahres vom 11.-15. Mai 2011 führte uns nach Italien und Österreich. Ein ausführlicher Bericht zur Exkursion ist in diesem Heft abgedruckt.

Noch vor der Sommerpause führte eine Kurzexkursion in den Solarpark auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz Lieberose. Dieser war nach Abzug der Sowjetarmee im Jahr 1992 in den Besitz des Landes Brandenburg übergegangen – mit allen Altlasten. Neben scharfer Munition auf dem Gelände sorgten vor allem Chemikalien für Gefahr und verunreinigten den Boden und das Grundwasser. Nach der Wiedernutzbarmachung ist der Solarpark nun als ökologisches Leuchtturmprojekt bekannt geworden. Seine installierte Leistung von 53 MW reicht aus, um etwa 15.000 Haushalte mit Strom zu versorgen. Dafür wurden etwa 700.000 Solarmodule auf einer Grundfläche von mehr als 160 ha montiert. Unter dem Stichwort Energieerzeugung und Renaturierung schloss sich die Besichtigung der Cottbuser Spreeaue zwischen Döbbrick und Schmogrow an. Die durch Vattenfall Europe Mining & Generation AG umgesetzte Renaturierung der Spreeaue soll die geplante



Foto 2: Vollständig eingehauste Brecher- und Verarbeitungsanlage des Steinbruchs Koschenberg.

TÄTIGKEITSBERICHT DER BEZIRKSGRUPPE COTTBUS

Stilllegung der Lakomaer Teiche im Abbaugelände des Tagebaus Cottbus-Nord ausgleichen. Acht neue Teiche und Strukturierungsmaßnahmen im Umfeld der Teiche bieten innerhalb kurzer Zeit Lebensräume für mehr als 50 Tierarten sowie für eine Vielzahl von Pflanzengesellschaften. Bei einer geführten Wanderung durch das Gelände rückten die dort angesiedelten Auerochsen, Tarpäne und Wasserbüffel ins Blickfeld der Beobachtungen.

Zur jährlichen Mitgliederversammlung wurde 2011 ein umfangreiches Besichtigungsprogramm geboten. Start der Tour war in Großkoschen mit der Besichtigung des Steinbruchs der Basalt AG Nordostdeutsche Hartsteinwerke. Daran schloss sich ein Besuch des Archäotechnischen Zentrums in Welzow an.

Es unterstützt mit seiner Arbeit die archäologischen Ausgrabungen im Vorfeld der drei aktiven Lausitzer Braunkohletagebaue und macht sie der Öffentlichkeit in besonderer Weise zugänglich. Nur wenige Schritte entfernt, im Packschuppen des alten Bahnhofes der Stadt, wurde die Mitgliederversammlung durchgeführt. Dieser ist kaum noch wiederzuerkennen, seitdem daraus das excursio-Besucherzentrum für die Gäste des Bergbautourismus und des Lausitzer Seenlandes entstanden ist.



Foto 3: Sachkundige Führung durch den Leiter des Archäotechnischen Zentrums Welzow.

Die 3-tägige Exkursion von der Nieder- in die Oberlausitz mitten in das Dreiländereck Deutschland - Polen -Tschechische Republik stand unter dem Motto „Kummt oak rei“. So heißt es in der Oberlausitzer Mundart, wenn Gäste willkommen heißen werden. Wir, die Bezirksgruppe Cottbus der VSVI Berlin-Brandenburg e.V. waren im Spätsommer 2011 Gäste unserer Fachkollegen im Freistaat Sachsen. Die Region präsentiert sich heute über die Grenzen hinweg als bemerkenswerte Kulturlandschaft mit Tradition und Heimatverbundenheit. Schwerpunkte des Programms waren der Besuch der 3. Sächsischen Landesausstellung „800 Jahre via regia“ in Görlitz, der Ausbau der B 178 von der BAB A4 nach Tschechien und die Umgebearchitektur der Dörfer und Städte im Landkreis Görlitz.



Foto 4: Die Altstadt von Görlitz im Blickpunkt.



Foto 5: Nach den Plänen Schinkels im Stil der Neorenaissance erbautes Rathaus von Zittau.

TÄTIGKEITSBERICHT DER BEZIRKSGRUPPE COTTBUS



Foto 6: Mehrfach umgebautes Schloss Frýdlant bei Liberec.



Foto 7: Besucherzentrum im aufwendig restaurierten Umgebendort Obercunnersdorf.

Zur Abrundung wurde ein umfangreiches Rahmenprogramm, wie beispielsweise eine Führung durch Wallensteins Schloss im nordböhmisches Frýdlant oder ein Sprachkundigenkurs in der echten Oberlausitzer Mundart, organisiert.

Den Abschluss bildet Mitte Oktober der Besuch auf der Baustelle der Waldschlösschenbrücke in Dresden. Mag alles schon dazu gesagt sein, ein ganzer Tag an und auf Dresdens neuem Wahrzeichen wird nicht der letzte seiner Art gewesen sein. Diese Veranstaltung wurde auf Wunsch der Mitglieder nicht nur als Besichtigung, sondern auch als Erfahrungsaustausch konzipiert und durch die Bauoberleitung und die Stadt Dresden unterstützt.

Natürlich werden bereits jetzt neue Veranstaltungen vorbereitet. Unter Dach und Fach sind bereits eine Tagesveranstaltung zu den aktuellen Entwicklungen bei der Honorarordnung für

Architekten und Ingenieure sowie ein kombiniertes Theorie-/Praxis-Seminar, welches sich mit dem Thema der Fahrbahnmarkierungen auseinandersetzt. Eine 6. Auflage der Radtour in den Muskauer Faltenbogen gehört ebenso ins Programm wie die traditionelle Baustellervisite am entstehenden Flughafen „Willi Brandt“. Dies wird allerdings die letzte Inaugenscheinnahme vor der offiziellen Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg sein.

Nach dem überaus positiven Echo zu den Veranstaltungen hoffen wir, Sie auch in Zukunft begrüßen zu dürfen und laden Sie ein, gemeinsam interessante und abwechslungsreiche Stunden zu verbringen. (Foto 1-7 Heiner Stephan, Foto 8 Detlef Harz)

Steffen Kleiner



Foto 8: Schöner hätte es auch Canaletto nicht zeichnen können. Die Brandenburger auf der Waldschlösschenbrücke in Dresden.

Fachexkursion 2011 nach Italien und Österreich

Die große Fachexkursion der Bezirksgruppen Cottbus und Frankfurt/Oder in der VSVI Berlin-Brandenburg e.V. vom 11.-15. Mai 2011 hatte die Region Venetien im Norden Italiens zum Ziel. Ergänzt wurde die Tour durch einen interessanten Zwischenaufenthalt in Kufstein im österreichischen Bundesland Tirol.

Wenn man von der Region Venetien spricht, kommt man natürlich an Venedig nicht vorbei. La Serenissima – die Durchlauchtigste – präsentierte sich wie an fast allen Tagen eines Jahres voller Menschen aus der ganzen Welt. Wie die meisten Venezianer, die auf dem Festland leben und mit dem Boot oder dem Zug zum Arbeiten in die Stadt fahren, haben wir ebenfalls die Anreise mit der Eisenbahn ausgewählt. Ein Spaziergang vom Bahnhof über die Rialtobrücke bis zum Markusplatz offerierte eben dann die weni-

ger bekannten Blicke auf das Leben in der Lagunenstadt hinter den Fassaden. Im Mittelpunkt des Programms stand der Baustellenbesuch des seit Jahren umstrittenen MO.S.E.-Projektes (modulo sperimentale elettromeccanico). Es besteht aus 79 Schleusentoren auf dem Meeresboden der Lagune, welche ab einem Hochwasser von 110cm über dem Normalpegel durch Druckluft aufgerichtet werden können.



Foto 4: Stadtansicht von Venedig



Foto 2: Die Hinterhöfe von Venedig.



Foto 4: Bassano del Grappa von der Ponte degli Alpi gesehen.

FACHEXKURSION NACH ITALIEN UND ÖSTERREICH



Foto 3: MO.S.E.-Projekt in der Lagune von Venedig.

Während vergleichbare Projekte in London und Rotterdam schon seit längerem betrieben werden, ist die Inbetriebnahme des venezianischen Sperrwerkes ab 2014 vorgesehen. Die Gegner des Projekts prognostizieren negative Folgen für die Natur und die Wasserqualität der Lagunengewässer, doch viele Menschen verbinden mit der Inbetriebnahme der Fluttore vor der Stadt einen wirksamen Schutz vor dem mehrmals im Jahr auftretenden Acqua Alta. Der Zugang zur Baustelle auf dem offenen Wasser ist derzeit stark eingeschränkt.

Die Hoffnung auf mehr Einblick ins Detail richtete sich auf das durch die Universität Padua betriebene und begehbare Testmo-

dell. Bereits 1984 wurde hier maßstabsgetreu die naturräumliche Situation Venedigs nachgebaut. Doch leider wurde auch hier der Zugang aufgrund von bürokratischen Hindernissen verwehrt.

Freien Zugang für jedermann hat man in Basso del Grappa nicht nur zu den zahlreichen Grappa-Destillieren, sondern auch zu einer bemerkenswerten Brücke. Die Ponte degli Alpini wurde als gedeckte Holzbrücke von Andrea Palladio entworfen und spannt sich vor der imposanten Kulisse der südlichen Kalkalpen über den Fluss Brenta. Nicht der Tresterbrand, sondern der nahegelegene Gipfel des in vielen Kriegen heftig umkämpften Monte Grappa gab dem beschaulichen Ort seinen wohlklingenden Namen.



Foto 5: Palazzo della Ragione in Padua.

FACHEXKURSION NACH ITALIEN UND ÖSTERREICH



Foto 6: Prato della Valle in Padua.

Einen ebensolchen besitzt die altherwürdige Stadt Padua. Sie wartet mit einer solchen Fülle historischer Bauwerke auf, dass ein Tag kaum ausreicht, um dieser Stadt die Referenz zu erweisen. Dank einer auf die Interessen der Teilnehmer zugeschnittenen Stadtführung konnten die berühmtesten Baudenkmäler in kompakter Form vorgestellt werden.

Auf der Rückfahrt in die Heimat wurde in Südtirol ein erster Zwischenstopp eingelegt.

Beim Oberpartegger, einer der über die Grenzen der autonomen Provinz Bozen-Südtirol bekannten Buschenschanken zu Gast zu sein, ist etwas ganz Besonderes. Hier werden bodenständige Spezialitäten, wirkliche hausgemachte Produkte und ein besonderer Hauswein kredenzt. Kleine Zubringerbusse kurvten mit uns auf engen Straßen durch die steilen Weinberge. Auf einem Felsvorsprung über dem Eisacktal duckt sich die Buschenschank von Josef Kainzwaldner. Er selbst serviert im traditionellen blauen Schurz



Foto 7: Brennerautobahn vom Oberpartegger aus gesehen.

FACHEXKURSION NACH ITALIEN UND ÖSTERREICH



Foto 8: Tunnelabstieg zur Inntaleisenbahn.

seine Speckknödelsuppe und die ganze Familie wirbelt in der Küche, um die Gäste zu bewirten. Bereitwillig öffnet er die Kellertore, wo der Speck mindestens ein Jahr abhängt und präsentiert stolz den Vernatsch des Jahrgangs 2010. Der Blick auf die weit entfernte Brennerautobahn zeigt, dass auch hier oben die Zeit nicht stillsteht.

Als letzte Station war Kufstein in Tirol ausgewählt. Ganz in der Nähe befindet sich im Inntal eine Großbaustelle der Österreichischen Bundesbahn. Die vorhandene Bahnstrecke über den Brenner ist seit Jahren überlastet, die Bewohner des engen Unterinntals sind durch den stark zunehmenden Güterverkehr auf der Auto-

bahn und der Eisenbahnstrecke genervt. So entsteht seit einiger Zeit mit der zweigleisigen Zulaufstrecke zum Brennerbasistunnel eine Hochgeschwindigkeitsstrecke der Bahn. Sie ist im Verbund ein Teil der TEN-Achse 1 Berlin-Palermo. Der hohe Streckenstandard und international kompatible Zugsicherungssysteme ermöglichen einen reibungslosen Verkehr über die Staatsgrenzen hinweg und werden die Fahrzeiten auf der Relation München-Verona auf 2:20h verkürzen. Besondere bautechnische Anforderungen stellen die Parallellage zur A 12 sowie der laufende Betrieb der Bahn dar. Die Mitarbeiter der ÖBB präsentierten bei einem Abstieg den bereits in offener Bauweise fertiggestellten Tunnel im Abschnitt Kundl-Radfeld, in welchem gerade die letzte Phase der bahntechnischen Ausstattung eingeläutet wurde. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2012 geplant. Mit der Inbetriebnahme werden sich nahezu 80% der stark vom Güterverkehr frequentierten Strecke im Inntal in Unterflurtrassen befinden.

Was bleibt, ist der Dank an alle Fachkollegen der beiden Bezirksgruppen, an jene in Bayern, Italien und Österreich, die zu dieser erfolgreichen Fachexkursion ihren Teil beitrugen. Allen, die dabei waren, gebührt ein besonderes Dankeschön für ihr Interesse an der Arbeit anderer und für die angenehme Atmosphäre in der Reisegruppe. (Foto 1-9 Heiner Stephan)

Steffen Kleiner



Foto 9: Gruppenbild am Oberparteggerhof.

TÄTIGKEITSBERICHT DER BEZIRKSGRUPPE FRANKFURT (ODER)



Edda Retzlaff



Detlef Figur

In unserer Bezirksgruppe sind die Fachkolleginnen und Fachkollegen aus dem östlichen Brandenburg, insbesondere den Landkreisen Märkisch-Oderland, Barnim, Oder-Spree und der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder) organisiert.

Mitgliederbestand

Die Bezirksgruppe kann per 12/2011 einen Stand von 192 Mitgliedern verzeichnen. Trotz des Ausscheidens von Mitgliedern aus Altersgründen und Umzug konnten wir unsere Mitgliederzahl durch das Werben neuer Mitglieder konstant halten.

Der Vorstand dankt allen ehemaligen Mitgliedern für Ihre Treue und wünscht Ihnen auch weiterhin alles Gute. Die neuen Mitglieder seien hiermit nochmals herzlich begrüßt.

Schwerpunkte der Arbeit

Traditionell lagen und liegen die Hauptschwerpunkte der Arbeit unserer Bezirksgruppe in der Organisation und Durchführung von



Seminaren und Exkursionen. Angeboten wurden bzw. werden vorrangig Tagesseminare in Frankfurt (Oder), die allen Fachkollegen aus der VSVI Berlin-Brandenburg offen stehen. Die beiden größten sind das Erdbauseminar und das Asphaltseminar. Im Januar und Februar. An diesen Veranstaltungen im Ramada-Hotel in Frankfurt (Oder) nahmen in den letzten Jahren jeweils mehr als 100 Fachkollegen teil. Diese große Anzahl spiegelt das große Interesse der Mitglieder aber auch von Gästen an den Seminaren wider und spricht für die hohe Qualität der angebotenen Veranstaltungen. Hier gilt der besondere Dank dem Vorstandmitglied Johannes Neßler, der federführend für den fachlichen Inhalt verantwortlich zeichnet. Ein Dankeschön gilt aber auch dem Personal des Hotels, das in enger Abstimmung mit dem Vorstandmitglied Detlef Figur die Logistik der Veranstaltung im Griff hat, bei der hohen Zahl der Teilnehmer eine nicht zu unterschätzende Leistung.

Als weitere fachliche Höhepunkte organisiert die Bezirksgruppe in Verantwortung von Herrn Detlef Figur und Herrn Johannes Neßler ein- oder mehrtätige Fachexkursionen, die zu interessanten Baustellen und Ingenieurbauwerken in Deutschland und in den Nachbarländern führen. Die gewählten Reiseziele, wie Brüssel/Gent im Jahr 2008, Leipzig und Südfrankreich im Jahr 2009, Bratislava - Budapest/ Pecs im Jahr 2010 und wiederum Leipzig 2011 machen diese Exkursionen sehr begehrt und erfordern eine frühzeitige Anmeldung der immer zahlreich interessierten Mitglieder. Die Fachexkursion 2012 führt uns in den Großraum Stuttgart und zum Bodensee und findet Anfang Mai 2012 statt.

Unsere Bezirksgruppe hat mit dem jährlich zum Ausgang der Ballseason stattfindenden VSVI-Ball eine schöne Tradition etabliert. Der nunmehr 15. VSVI-Ball fand am Sonnabend, den 3. März 2012 im Hotel Ramada in Frankfurt (Oder) statt. Es gab ein anderes, neu gestaltetes Rahmenprogramm, das Tanzbein konnte geschwungen werden. Auch für das leibliche Wohl der Gäste war gut gesorgt.

Als Vorstand haben wir uns auch auf die Fahnen geschrieben, die VSVI als Ingenieurverband, vor allem der Straßen- und Verkehrsbauer, noch bekannter zu machen. Dazu haben nach neuen Wegen gesucht und das werden wir auch weiter tun.

Zur weiteren Belebung des Verbandslebens wünschen wir uns noch mehr aktive und interessierte Mitglieder, insbesondere mehr Fachkollegen aus Baufirmen sowie auch aus den Bauverwaltungen der Landkreise, Städte und Gemeinden. Natürlich sind auch Nichtmitglieder jetzt schon gern gesehene Gäste in unseren Weiterbildungsveranstaltungen.

Edda Retzlaff
Detlef Figur

TÄTIGKEITSBERICHT DER BEZIRKSGRUPPE NORD

Das Jahr 2012 lässt für die Bezirksgruppe Nord in mancherlei Hinsicht Neues erwarten. Die in den vergangenen Jahren verhaltener gewordene Vereinsarbeit soll durch neue Anregungen, Aktivitäten und vor allem durch mehr Mitgliedermotivation intensiviert werden. Wir müssen unsere Aktivitäten auch für die nächste Generation attraktiv machen, um für die Zukunft gut aufgestellt zu sein. Im vergangenen Jahr wurde uns ganz deutlich, dass das Problem des Ingenieur Nachwuchses auch in unserer Vereinigung angekommen ist. Der Altersdurchschnitt steigt, die Mitgliederzahlen stagnieren und die Beteiligung an Fachveranstaltungen ist sehr schwankend.

Die für 2011 geplanten Veranstaltungen der Bezirksgruppe Nord (Stammtisch zum Thema Schiffshebewerk, Radtour auf dem Mauerradweg und Fachexkursionen) konnten nur zum Teil stattfinden. Eine zu kurzfristige Vorbereitung oder auch ein zu geringes Interesse waren Ursache dafür, dass einige Veranstaltungen abgesagt werden mussten.

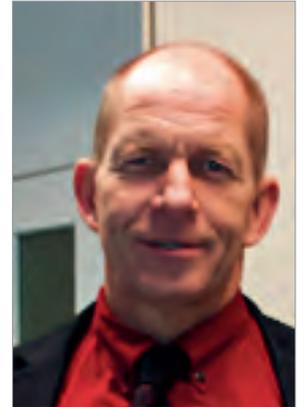
Die traditionelle Herbstexkursion Anfang September jedoch fand mit einer unerwartet starken Beteiligung statt. Diese Exkursion führte uns ins Nachbarland Polen. Dort konnten wir kurz vor Fertigstellung des Vorhabens noch die Baustellen der neuen Autobahn A3 von Slubice in Richtung Warschau besichtigen. Während in Nebenbereichen noch der Erdbau erfolgte, wurden auf der Hauptstrecke schon die Komplettierungen vorgenommen. Schließlich sollte diese Strecke Anfang Dezember in Betrieb gehen.

Von dort aus ging es auf dem bereits fertiggestellten nördlichen Teilstück der A2 nach Stettin. Dort nahm uns die Altstadt in ihren Bann, die wir in kleinen Gruppen und auch individuell erkundeten. Mit einer interessanten Stadt- und Hafentour wurde das Besichtigungsprogramm abgerundet.

2011 war auch ein Wahljahr. Im September wurde ein neuer Vorstand der Bezirksgruppe gewählt.

Im Jahr 2012 streben wir eine neue Aktivierung des Vereinslebens und eine breitere Beteiligung unserer Mitglieder an. Ein langfristig bekannt gemachtes Programm für die Veranstaltungen im neuen Jahr soll die Planung für die Teilnehmer erleichtern und gleichzeitig unsere Offenheit für weitere Anregungen zeigen.

In 2012 ist Folgendes geplant: Stammtisch zum Thema LAGA 2013 im März, Tagesexkursion zum Thema „Pflasterdecken einst und heute“, Mauerstreifenradtour Berlin Anfang Juni, Herbstex-



Ingo Steinicke



Hafenimpressionen

TÄTIGKEITSBERICHT DER BEZIRKSGRUPPE NORD



Baustelle A2/A3



kursion 7./8. September nach Hamburg. Wir sind offen für weitere Ideen und Tipps. Interessante Baustellen nehmen wir gern ins Visier!

Ermutung

Ich wende mich an alle Berufsneulinge oder Interessierte, die mit sich dem Gedanken an eine berufliche Zukunft im Bauwesen, speziell im Bereich Infrastruktur, beschäftigen.

Ihr werdet gebraucht! Wenn auch die Haushaltspolitik in den einzelnen Bundesländern die Entbehrlichkeit des Straßenbauingenie-

ur zurzeit suggeriert. Wenn die Politik auch der Meinung ist, die Finanzmittel für den Straßenbau können weiter reduziert werden, weil das Straßennetz so gut ausgebaut ist und keine Investitionen mehr erforderlich sind, so sagen wir Straßen- und Brückenbauer: Ihr irrt euch! Eine langfristige Nutzbarkeit all dieser Anlagen kann nur durch eine kontinuierliche Wartung und Unterhaltung und den laufenden Ersatz abgängiger Substanz gesichert werden. Unsere Zukunft wird kommen!

Ingo Steinicke



Stadtrundgang

TÄTIGKEITSBERICHT DER BEZIRKSGRUPPE BERLIN

Im Berichtszeitraum hat die Bezirksgruppe Berlin – z.T. in Kooperation mit anderen Bezirksgruppen – wieder eine Reihe interessanter Veranstaltungen angeboten.

Am 14.04.2011 wurde das GENAN-Werk in Oranienburg besucht. Es handelt sich um eines der modernsten Werke weltweit zur Aufbereitung von Autoreifen. Die hochwertigen Ausgangsstoffe Gummi, Stahl und Textilien werden zur Wiederverwendung z.B. in Kunstrasen, Spiel- und Tennisplatzbelägen sowie in modifizierten Bitumen umgewandelt. Von den weltweit jährlich anfallenden 13,5 Mio. Tonnen Altreifen werden in Oranienburg 65.000 t verwertet – das sind 10% der in Deutschland anfallenden Menge.

Am 18.05.2011 folgte eine weitere Baustellenexkursion zum Flughafen BBI (BER) mit wieder imponierenden Ausführungen zum Stand der Bauarbeiten.

Rechtzeitig vor der Inbetriebnahme des neuen Flughafens „Willy Brandt“ am 03.06.2012 wird die Bezirksgruppe im Frühjahr 2012 eine letzte Baustellenbesichtigung organisieren.

Am 24.06.2011 haben sich besonders sportliche Mitglieder unserer Bezirksgruppe an der 12. TEAM-Staffel der Berliner Wasserbetriebe im Berliner Tiergarten beteiligt.

Ein Höhepunkt unserer Öffentlichkeitsarbeit aber war zweifellos die Podiumsdiskussion am 03.08.2011 in der neuen Humboldt-Box auf dem Schlossplatz mit dem Titel: „Berlins Straßen noch desolater als bekannt!“



Abb. 1: Katrin Vietzke und Marco Ilgeroth

ADAC, Bauindustrieverband B/BB, die Fachgemeinschaft Bau B/BB, die Fuhrgewerbeinnung und die VSVI B/BB (partiell betrieben durch die Fördergemeinschaft) hatten Vertreter der im Abgeordnetenhaus wirkenden Parteien zu dieser Veranstaltung geladen, um herauszukitzeln, welche Bedeutung sie der lebenswichtigen Verkehrsinfrastruktur in ihren Wahlzielen zur Berliner Abgeordnetenhauswahl am 18.09.2011 beimessen.

Lebendig moderiert wurde die Diskussion von der Journalistin Petra Schwarz. Eingeleitet hat unser Mitglied Bernd Dudenhöfer als ausgewiesener Experte die Diskussion mit einem Kurzreferat zum Zustand des Berliner Straßennetzes. Die bundesweit zu beobachtende Reaktion der Medien auf diese Ausführungen der VSVI war beispiellos.

9. Mitgliederversammlung

Am 14.09.2011 fand die 9. Mitgliederversammlung der Bezirksgruppe im St. Michael's Heim, Johannische Betriebe GmbH, statt. Es stand die Neuwahl des Bezirksgruppenvorstands an. Nach 18jähriger Tätigkeit als Vorsitzender bzw. stellvertretender Vorsitzender der VSVI in Berlin und Berlin-Brandenburg kandidierte Herr Dipl.-Ing. Bernd Frischgesell nicht mehr für diese Funktion. Zum neuen Vorsitzenden der BG5 wurde Herr Dipl.-



Bernd Frischgesell

Geol. Bernd Dudenhöfer gewählt, zum stellvertretenden Vorsitzenden wieder Herr Dipl.-Ing. Rainer Ueckert. Die weiteren Vorstandsmitglieder sind für die nächsten drei Jahre Frau Dipl.-Ing. Katrin Vietzke sowie die Herren Dipl.-Ingenieure Bernd Frischgesell, Rüdiger Rausch, Michael Spiza und Stefan Wallmann.

Der Landesvorsitzende, Herr Dipl.-Ing. Hans Reinhard Reuter, Herr Rainer Ueckert und der Versammlungsleiter, Herr Manfred Bartz, sprachen Herrn Frischgesell mit bewegten und bewegenden Worten Dank für sein langjähriges Wirken aus.

BSVI

Am 23.09.2011 nahmen 5 Mitglieder der BG5 an der 38. ordentlichen Delegiertenversammlung in Weimar teil. Dort wurden Frau Dipl.-Ing. Christiane Ehrhardt aus Thüringen zur neuen Präsidentin und Herr Dipl.-Ing. Rainer Popp aus Bayern zum Vizepräsidenten der BSVI gewählt.

Schiffshebewerk Niederfinow

An einer Kurzexkursion am 29.09.2011 zur Baustelle des neuen Schiffshebewerks Niederfinow haben 40 Mitglieder mehrerer Bezirksgruppen teilgenommen. Begrüßt wurden sie von den Organisatoren der Besichtigung, unseren Mitgliedern Herrn Dipl.-Ing. Marco Ilgeroth (ASPHALTA Ingenieurgesellschaft für Verkehrsbau mbH) – bestellter Sicherheits- und Gesundheitsschutz-Koordinator auf der Baustelle – und Frau Dipl.-Ing. Katrin Vietzke (SenStadt) (Abb. 1). Die Baumaßnahme war Gegenstand eines Fachbeitrags des Wasserstraßenneubauamts in unserem letzten VSVI-Journal 2011, S. 45. Sie soll im Jahr 2015 abgeschlossen werden (Abb. 2).

Wannsee in Flammen

Eine Tradition scheint unser Angebot zur Teilnahme an der Schiffsfahrt auf dem „Wannsee in Flammen“ zu werden. Am 30.09.2011 haben 130 Mitglieder und Gäste diesen Abend auf dem „MS Wappen von Berlin“ genossen. Eine Wiederholung 2012 ist in Vorbereitung.



Abb. 2: Schiffshebewerk Niederfinow Trogtwanne

Berliner Schloss

Eine weitere, großartige Bereicherung unseres Bildungsangebots war ein Vortrag im Anschluss an die Mitgliederversammlung der Landesvereinigung in der Beuth Hochschule für Technik am 06.10.2011. Die BG5 hatte den Architekten Herrn Dipl.-Ing. Hans-Ernst Kreuzler gewinnen können, über den Wiederaufbau des Berliner Schlosses zu berichten. Herr Kreuzler war viele Jahre bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Berlin und bei der Bundesbaugesellschaft Berlin mbH (BBB) für jegliche Arten öffentlicher Bauvorhaben zuständig. Seit 2007 arbeitet er beim Förderverein für den Wiederaufbau des Berliner Schlosses mit. Außerordentlich kenntnisreich schilderte er die diversen Bauzustände dieses für Berlin wahrlich zentralen Gebäudes von den Anfängen bis zur endgültigen Zerstörung und die hoch komplexen Arbeiten, die seine Wiederherstellung erfordert. Das vorgegebene Zeitbudget hat Herrn Kreuzler in seinem spürbaren Engagement so eingeeengt, dass die BG5 ihn bitten wird, den Vortrag auf einer besonderen Veranstaltung ausführlicher zu wiederholen (Abb. 3).

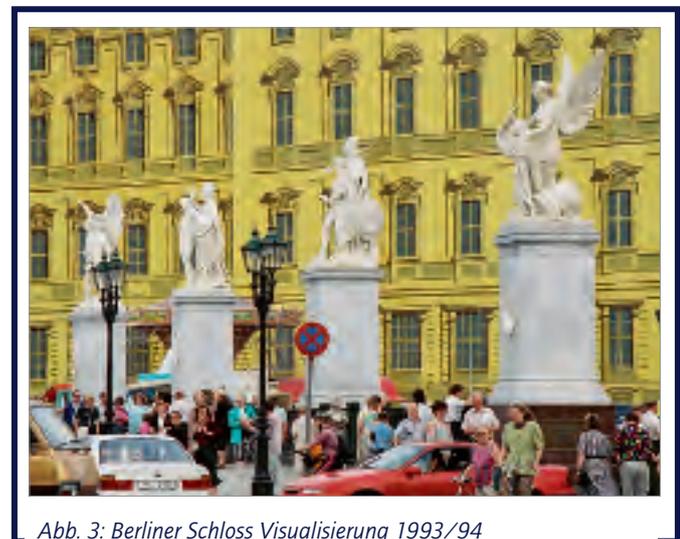


Abb. 3: Berliner Schloss Visualisierung 1993/94

A72/Chemnitz/Augustusburg/Dresden

Am 21.10.2011 machten sich 27 Kolleginnen und Kollegen der Bezirksgruppen Potsdam und Berlin per Bus auf den Weg zu mehreren Baustellen der neuen A72 in Sachsen. Die A72 ist eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen im deutschen Fernstraßennetz. Die Raumplanung des Freistaates Sachsen sieht die Entwicklung der Kernräume Dresden, Halle/Leipzig und Chemnitz-Zwickau zur europäischen Metropolregion Sachsendreieck vor. Der besuchte Neubauabschnitt verbindet, von der Tschechischen Republik kommend, auf 62km Länge die Oberzentren Chemnitz und Leipzig. Die zusammen ca. 20km langen Abschnitte Rathendorf-Frohburg und Frohburg-Borna enthalten insg. 13 Autobahnbrücken, darunter die große Talbrücke Zedtlitzer Grund (315m) (Abb. 4) und die große Talbrücke über den Ossabach (219m) (Abb. 5) sowie diverse Überführungs- und ökologische Bauwerke und eine Grünbrücke.



Abb. 4: A 72 Talbrücke Zedtlitzer Grund Taktschiebegerät



Abb. 5: A72 Ossabachtalbrücke (Lärmschutzwand)

TÄTIGKEITSBERICHT DER BEZIRKSGRUPPE BERLIN



Abb. 7: Schloss Augustusburg

Das von der Trasse durchquerte Gebiet stellt nicht nur höchste Anforderungen an technische Lösungen wegen des vorhandenen Baugrundes, sondern auch an spezielle Schutzmaßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Schäden im Natura 2000-Gebiet. Maßnahmen zur Gewährleistung des Lebensraumverbundes und der räumlich-funktionalen Raumbewegungen von Populationen und Teilpopulationen der Fauna sind z.B. sehr aufwändige Brückenbauwerke und Durchlässe (Beispiel: Bubendorfer Wasserloch). Die Konsolidierung des Baugrundes im Bereich des ehemaligen Braunkohlentiefbergbaus geschah mittels Dynamischer Intensivverdichtung (DYNIV) sowie unter Widerlagerstandorten mittels Rüttelstopfverdichtung (RSV). Die Verkehrsfreigabe ist für Ende 2012 vorgesehen.

Die Weiterfahrt nach Chemnitz endete mit der Ankunft im Hotel Mercure, dem mit 97m höchsten Gebäude der Stadt. Chemnitz hieß auf Befehl der Staatsmächtigen 37 Jahre lang Karl-Marx-Stadt. Eine Volksabstimmung bescherte der Stadt 1990 die Wiederherstellung ihres Namens. Bis dahin war das Zentrum seit den Kriegsbombardierungen eine Brache. Architektengrößen wie Hans Kollhoff und Helmut Jahn haben über Wettbewerbe die Mitte der Stadt von der Größe der Potsdamer-Platz-Bebauung mit moderner Bausubstanz wiederbelebt. Seine Blütezeit hatte Chemnitz allerdings 1930 mit ca. 360.000 Einwohnern. Heute sind es ca. 250.000. Für eine kurze Stadtführung stellte sich die „wiederauferstandene“ Frau Agricola zur Verfügung (Abb. 6).

Der berühmte Sohn der Stadt, Georgius Agricola (Georg Bauer), war zwischen 1546 und 1553 vier Jahre lang ihr Bürgermeister. Seine weltweite Bekanntheit erlangte er als „Vater der Mineralo-

gie“. Die Bergbaulandschaft im Umland hat ihn so beflügelt, dass er sich zu einem der größten Wissenschaftler der Renaissance entwickelte. Als sein Hauptwerk gilt das Buch der Metallkunde „De re metallica libri“.

Der zweite Tag begann mit der Fahrt zum 15km entfernten Schloss Augustusburg (Abb. 7). Der als Krone des Erzgebirges bezeichnete, 1568-72 errichtete Gebäudekomplex gehört zu den repräsentativsten Renaissance-Schlössern Mitteleuropas. Sein von 1553-86 regierender Erbauer, Kurfürst August, legte den Grundstein zu einem modernen Sachsen, das 150 Jahre später unter August dem



Abb. 6: Chemnitz Frau Agricola mit Ehemann 1546



Abb. 8: Augustusburg Falkner mit Steinadler

es u.a. ein Motorrad- und ein Kutschenmuseum sowie den Adler- und Falkenhof, wo ein Berufsfalkner beeindruckende Greifvogelvorführungen zelebriert.

Auf der Heimfahrt nach Berlin war dann noch Zeit für einen Zwischenstopp im Dresdener „Brauhaus am Waldschlösschen“. Graf Marcolini ließ 1790 an dieser Stelle ein Jagdhaus im neogotischen Stil, das er Waldschlösschen nannte, auf einer Anhöhe mit Blick auf die Altstadt erbauen. Seit 1829 wurde es als Schankwirtschaft betrieben. Nach der Fertigstellung einer Großbrauerei an derselben Stelle entstand das „Brauhaus am Waldschlösschen“ im Jahre 1838 (Abb. 9) Der Blick auf die Elbaue mit Dresdens Altstadt und die noch im Bau befindliche Waldschlösschenbrücke war beeindruckend. (Abb. 10)

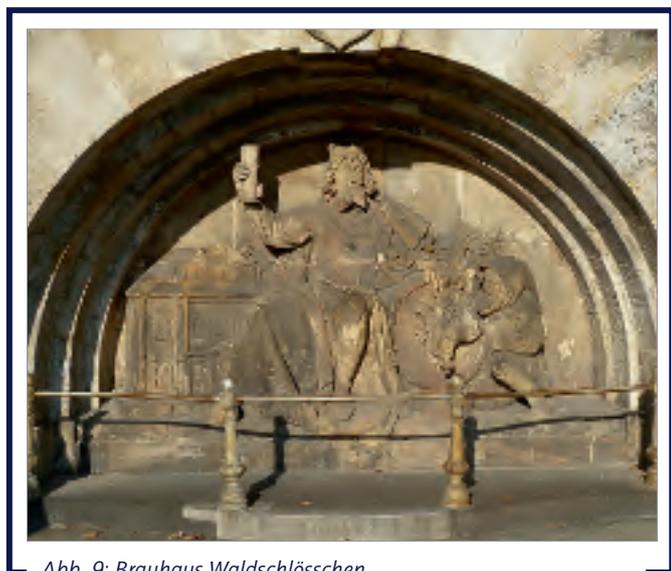


Abb. 9: Brauhaus Waldschlösschen

Bevor der Bus sein Fahrtende in Potsdam ansteuerte, wurden die Berliner gegen 18.20 Uhr an der AVUS abgesetzt. Den Vorstandsmitgliedern Petra Niehoff (Potsdam) und Bernd Dudenhöfer (Berlin) ist besonderer Dank für die hervorragende Organisation dieser Fachexkursion zu zollen.

Aktuelles

Am 05.06.2011 jährten sich die Verschmelzungen der Landesverbände Brandenburg und Berlin zur Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin-Brandenburg e.V. und der Fördergemeinschaft zum 10. Mal. Wir sind begründet zuversichtlich, dass unser gemeinsames Engagement weiterhin fruchtbare Ergebnisse auf jeder Arbeits- und Dienstleistungsebene liefern wird.

Mitglieder der BG5 sind nach den Vorstandswahlen am 06.10.2011 weiterhin mit vollem Einsatz in der Gremienarbeit aktiv: Bernd Dudenhöfer als stellvertretender Landesvorsitzender, Rainer Ueckert als Mitglied der BG5 im Landesvorstand, Michael Schulz als Schatzmeister, Katrin Vietzke als neues, für Bildung verantwortliches, Vorstandsmitglied, Dirk Vielhaben weiterhin als Vorsitzender des Arbeitskreises Öffentlichkeitsarbeit mit den Berliner Mitgliedern Manfred Bartz, Bernd Dudenhöfer und Bernd Frischgesell sowie Rüdiger Rausch weiterhin als Mitglied im Vorstand der GFVSVI.

Mehrere Mitglieder der BG5 haben sich wieder als Referenten in Veranstaltungen anderer Bezirksgruppen zur Verfügung gestellt, so z.B. Dr. Klähne, Anke Horstmeier, Dennis Kohlöffel und Rolf Schumann beim Brückenbaueminar am 20.01.2011 in der BG Potsdam oder Reinhard Lehné beim Asphaltseminar am 25.01.2011 in der BG Frankfurt (O).



Abb. 10: Waldschlösschenbrücke vor „Welterbe“

TÄTIGKEITSBERICHT DER BEZIRKSGRUPPE BERLIN

Ausblick

Nachwuchsförderung entwickelt sich mehr denn je zu einer Aufgabe der in MINT (Mathematik, Ingenieurwesen, Naturwissenschaften, Technik)-Fächern Tätigen. Ingenieurmangel ist inzwischen endlich als Problem unserer Gesellschaft anerkannt. Unser zähes Ringen um die Vertiefung von Kontakten zu Technischen Hochschulen entwickelt sich jedenfalls zur Beuth Hochschule für Technik mit dem Amtsantritt der neuen Dekanin des FB3 – Bauingenieur- und Geoinformationswesen, Frau Prof. Dr. rer. nat. Immyllyn Domnick, dynamischer. Wir beabsichtigen allerdings, potentiellen Nachwuchs schon wesentlich früher, über Schulen, Eltern und Großeltern, mit Wissen über den attraktiven Ingenieurberuf zu versorgen.

Immer breiteren Raum nehmen im Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit die Vorbereitungen der 50-Jahr-Feier der BSVI in Berlin ein. Am 05. und 06.09.2013 soll dies Datum anlässlich einer Delegiertenversammlung mit einem Festakt feierlich gewürdigt werden.

Neue Landesregierung

„Berliner Perspektiven für starke Wirtschaft, gute Arbeit und sozialen Zusammenhalt“ nennt sich der Titel der Koalitionsvereinbarung von SPD und CDU für die Legislaturperiode 2011-2016. Die Reihenfolge in der Aufzählung der 10 Politikfelder lässt auf eine relativ vernunftbetonte Regierungszeit hoffen. Da kann man lesen:

1. **Kraftvolles Berlin:** Starke Wirtschaft. Gute Arbeit.
2. **Pulsierendes Berlin:** Moderne Stadtentwicklung und starke Infrastruktur.

Diese beiden Felder nehmen immerhin 39 der 97 Seiten ein. Das wäre mit einer anderen koalitionären Zusammensetzung nie möglich gewesen. Neben einer offenbar unvermeidlichen Aufzählung sprachkünstlerischer Possierlichkeiten, mit denen ein Dieter Nuhr mehrere Satiregipfel bestreiten könnte, wie z.B.

- Gender-Mainstreaming (S.21)
- Gender-Budgeting (S. 21)
- ressourcenschonende Mobilität (S. 22)
- ökologischer Verkehrsmix (S. 22)
- Inklusionsgedanken (S. 24)
- Vermeidung schädlicher Folgen von Licht für Menschen und Tiere (S. 26)
- vertretbare städtebauliche Dichte (S. 27)
- „Sustainable City“ auf der „Tempelhofer Freiheit“ (S. 27)
- Null-Energie-Stadtteil (S. 27)
- bildungsnahe Mantelnutzungen (S. 29)
- niedrigschwellige Dienstleistungen (S. 31)
- auf Grundsätzen der Nachhaltigkeit basierende Mobilitäts- und Verkehrspolitik (S. 32)

- kapazitätsbeschränkende Komplementärmaßnahmen für A100 und TVO (S. 34, 35)
- integratives Verkehrsmanagement (S. 35)
- stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau („Stadttempo Berlin“) (S. 39)

findet sich eine Reihe, z.T. versteckter, Bekenntnisse zur Notwendigkeit einer intakten Verkehrsinfrastruktur:

- starke und moderne Verkehrsinfrastruktur (S. 22)
- kosteneffiziente Prozesse zur Straßeninstandsetzung (S. 25)
- Strategie zur Reduzierung des öffentlichen Sanierungsrückstaus (S. 26)
- oberste Priorität auf dem Abbau des Instandhaltungsrückstands (S. 33) (Haben unsere Warnungen doch etwas bewirkt?)
- Qualifizierung der Infrastrukturnetze (S. 33)
- Sicherung entsprechender Mittel (S. 33)
- Schwerpunkt auf dem Erhalt und der Sanierung der vorhandenen Infrastruktur (S. 34)
- Zur Sicherstellung einer kontinuierlichen Straßen- und Brückeinstandhaltung werden die entsprechenden Mittel im Haushalt dauerhaft gesichert. Die Maßnahmen im übergeordneten Straßennetz werden in einem verbindlichen Investitionsplan parallel zur Finanzplanung für einen Fünf-Jahres-Zeitraum festgeschrieben. Um den Zustand der Straßen und die Baustellenlogistik zu verbessern, wird das Schlaglochprogramm für die Bezirke fortgeführt.

Ferner gibt es eine Reihe wirklich konstruktiver Absichten:

- Großflughafen „Willy Brandt“ bei Bedarf weiter ausbauen (S. 33)
- Netzergänzungen bei U- und S-Bahn (S. 33)
- Verlängerung der A100 16. und 17. Bauabschnitt (S. 34)
- Weiterbau der Tangentialverbindung Ost (TVO) (S. 35)
- auf Schienenverbindungen nach Ost- und Nordeuropa hinarbeiten (S. 35)

Wir dürfen also Grund zu der Annahme haben, dass der neue Senator für Stadtentwicklung bei der Verwirklichung des Programms die notwendige Unterstützung des gesamten Senats bekommt. Im Jahr 2022 wird die Fußballweltmeisterschaft im Emirat Katar ausgetragen. Die Bezirksgruppe Berlin freut sich über die Mitwirkung unseres Vorstandsmitglieds Ste-fan Wallmann von der Fa. HYDER CONSULTING an projektverantwortlicher Stelle bei Bauvorhaben der Verkehrsinfrastruktur in diesem arabischen Staat. Der Vorstand wird im Frühjahr 2013 eine Studienreise dorthin anbieten.

Er wird sich weiterhin bemühen, das in ihn und seine Arbeit gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen.

Bernd Frischgesell

Die Delegiertenversammlung der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e.V. BSVI beschließt in Weimar am 23. September 2011

Straße und Baukultur – Weimarer Erklärung –

Die Werke der Ingenieurinnen und Ingenieure im Straßen- und Verkehrswesen prägen das Erscheinungsbild Deutschlands. Kein Verkehrsweg, keine Siedlung oder Stadt ist denkbar ohne das Planen und Bauen der Straßenbau- und Verkehrsingenieure. Die daraus entstehende hohe Verantwortung für die Ingenieurbaukunst und die baukulturelle Qualität des öffentlichen Raums möchte die BSVI mit dieser Erklärung allen an der Verkehrs-, Stadt- und Landschaftsplanung Beteiligten ins Gedächtnis rufen. Für den Ort dieser Erklärung haben wir bewusst Weimar als BAUHAUS-Stadt gewählt.

So wie alle gesellschaftlichen Rahmenbedingungen einem ständigen Wandel unterworfen sind, müssen auch wir Ingenieure auf neue Herausforderungen reagieren. Verkehrsplanung hat sich im Laufe der vergangenen Jahrzehnte entscheidend geändert. Ansprüche der Mobilität – wie Verkehrsqualität und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer – müssen heute mehr denn je mit den Belangen des Städtebaus sowie des Natur- und Immissionsschutzes in Einklang gebracht und den Bürgerinnen und Bürgern vermittelt werden. Bei den Wertmaßstäben treten Nutzerakzeptanz, Umweltsensibilität und die Gestaltqualität der Verkehrsanlagen und Bauwerke immer stärker in den Vordergrund.

Daher rufen wir alle Bauschaffenden, die für den öffentlichen Raum Verantwortung tragen, auf, diese zehn Punkte zur Leitschnur ihrer täglichen Arbeit zu machen:

1. Von uns Ingenieurinnen und Ingenieuren im Straßen- und Verkehrswesen erwartet die Gesellschaft, dass wir die Mobilitätsansprüche aller Nutzer im Kontext der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen mit Sensibilität für das Umfeld umsetzen.
2. Wir Ingenieure sind einem gesellschaftlich verantwortungsvollen Handeln verpflichtet, das sich auf Fachkompetenz stützt und dabei mit Weitblick über fachliche Grenzen hinaus denken muss. Dazu gehört auch ein kritisches Wort zur rechten Zeit.
3. Die Mobilitätsansprüche aller müssen bei allen Planungen mit der örtlichen Raumsituationen und mit den umwelt- und energie-relevanten Herausforderungen unserer Zeit in Einklang gebracht werden.
4. Planen kann keiner allein. Nur im gemeinschaftlichen Arbeiten der am Bau Beteiligten lassen sich die zukünftigen Herausforderungen meistern und anspruchsvolle Verkehrsanlagen entwickeln, die auch baukulturell überzeugen.
5. Wir alle sind aufgerufen, durch intensive und stete Kommunikation mit den verantwortlichen Entscheidern in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft ein Bewusstsein für eine hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raumes zu schaffen und dies auch durchzusetzen.

6. Alle Projekte – ob einfach oder anspruchsvoll – bedürfen der gleichen gestalterischen Sorgfalt und baulichen Qualität. Es sind die unzähligen kleineren „normalen“ Straßenräume, die das baukulturelle Bild unseres Landes prägen, und die für die Menschen die gleiche Bedeutung wie große Leuchtturmprojekte haben.
7. Kreativität kann nur im Rahmen definierter Regeln erfolgen, weil nur so Werke entstehen können, die sich durch Funktionstüchtigkeit, Bauqualität und Dauerhaftigkeit auszeichnen. Die Baukultur und auch das Technische Regelwerk sind jedoch Veränderungen unterworfen und müssen stetig weiterentwickelt und auch vermittelt werden.
8. Die Kernaufgabe der Zukunft wird weniger der Neubau von Straßen und Brücken sein, sondern viel mehr die stete Erneuerung bestehender Infrastrukturen – oft verbunden mit Umgestaltungen. Dabei müssen Funktion, Kosten und Bauqualität in Balance stehen, um einen sozialverträglichen, gestalterischen und wirtschaftlichen Erfolg zu sichern.
9. Brücken und Verkehrsbauwerke haben einen wesentlichen Einfluss auf das räumliche Erscheinungsbild unserer Umwelt. Deshalb bedarf es gerade hier der gemeinsamen Mühe von Bauingenieuren, Architekten, Stadt- und Landschaftsplanern um die gestalterisch überzeugende Lösung. Die Harmonie mit der Umgebung verlangt dabei nicht immer das Besondere.
10. Als Berufsorganisation haben wir mit den beruflich verbundenen Institutionen eine gemeinsame Verantwortung für die Bildung unseres Ingenieur Nachwuchses durch ein Mitwirken an den Universitäten und Hochschulen. Und auch die ebenso wichtige Fortbildung sehen wir als unsere ureigene Aufgabe an. Hierbei muss neben der grundlegenden Vermittlung der bau- und verkehrswissenschaftlichen Kernkompetenzen ein zukunftsgerichtetes interdisziplinäres Denken und Arbeiten noch stärker verankert werden.

Die Offenheit für das Ganze, die Sensibilität für die Umwelt und das Streben nach Bauqualität muss uns Leitlinie sein bei der Entwicklung von Verkehrsräumen und Bauwerken in Stadt und Landschaft. In einem Dialog auf Augenhöhe mit den mitwirkenden Disziplinen können wir Ingenieure der baukulturellen Dimension der Verkehrsinfrastruktur gerecht werden, die uns in Verantwortung gegeben ist.

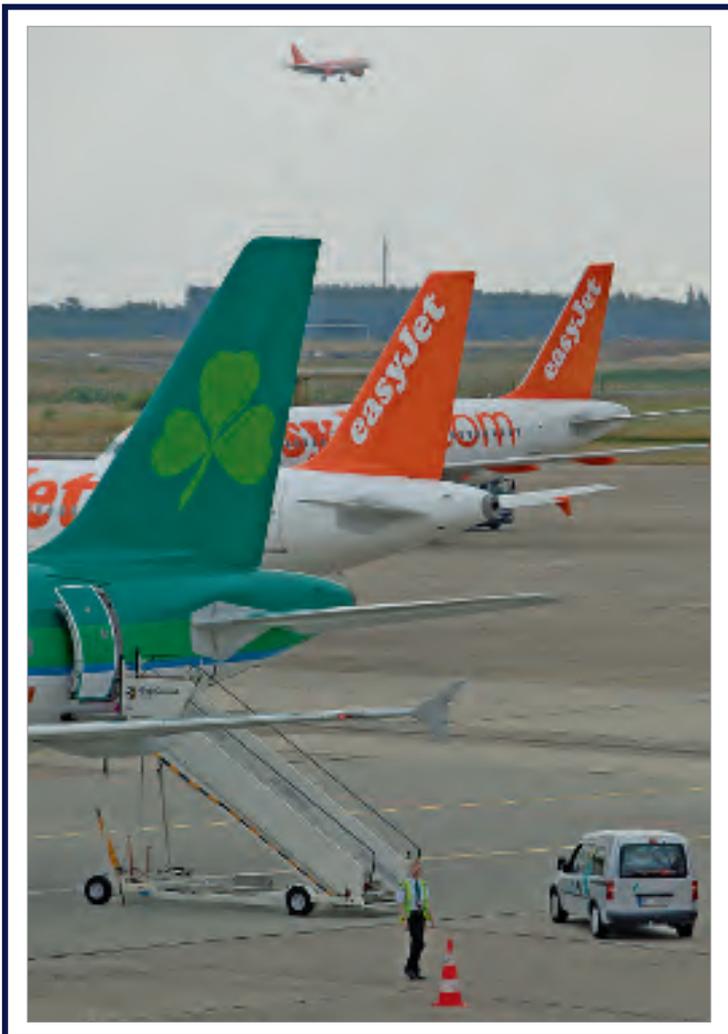
Wir Straßenbau- und Verkehrsingenieure sehen uns der Baukultur verpflichtet. Alle anderen Planer und Bauschaffenden sind aufgerufen, sich dem anzuschließen.

FACHBEITRÄGE

Lebensadern für BER

Für Straßen- und Infrastrukturplaner war der neue Hauptstadtflughafen im Süden Berlins von der Planfeststellung an ein anspruchsvolles Tätigkeitsfeld. Anfang Juni wird er offiziell eröffnet.

Nach über 15 Jahren des Vordenkens, Planens und Bauens ist es endlich soweit: Am 3. Juni 2012 eröffnet der neue Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt BER. Mit diesem Ereignis wird nun der gesamte Flugverkehr der Region im Südosten Berlins am Standort des alten Flughafens Schönefeld konzentriert: Der Flughafen Tempelhof wurde bereits 2008 geschlossen, der Flughafen Tegel schließt zeitgleich mit der Eröffnung des neuen Flughafens. Im Süden Berlins ist nun ein moderner Flughafen mit kurzen Wegen entstanden. Das Terminal liegt zwischen den beiden parallel angelegten Start- und Landebahnen. Die Startkapazität des Flughafens liegt bei 27 Millionen Passagieren. Je nach Passagierentwicklung kann der BER für bis zu 45 Millionen Passagiere ausgebaut werden.



Neithard Müller



Barbara Olfe-Kräutlein



Andreas Schiemenz

Der Ausbau des neuen Berliner Flughafens – der VSVI war stets dabei

Der neue Flughafen ist optimal eingerichtet, um die erwarteten Passagiermengen aufzunehmen: Neben einem eigenen Autobahnanschluss verfügt BER über einen sechsgleisigen Bahnhof mit drei Bahnsteigen direkt unter dem Terminal. Die Schienenanbindung ist uneingeschränkt ICE-tauglich. Zusammen mit dem Flughafen wird am 3. Juni auch der neue Bahnhof eröffnet – größtmögliche öffentliche Aufmerksamkeit für das Ereignis ist garantiert. Der VSVI begleitete das gesamte Baugeschehen mit jährlichen Baustellenexkursionen. So besuchten die Bezirksgruppen Cottbus und Berlin wiederholt die Baustelle.

Infrastruktur am BER – VSVI-Mitglieder pflanzen von Anfang an mit

Viele Mitglieder waren und sind auch beruflich an der Planung für den BER beteiligt. So besteht besonderes Interesse am Informationsaustausch mit den Schwerpunkten Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke. Denn viel Planungsaufwand und Ressourcen sind in den vergangenen Jahren investiert worden, um den perfekten Start am 3. Juni zu ermöglichen. Eine umfangreiche Logistik im Hintergrund wird für reibungsloses Ankommen und Abfliegen sorgen. Hierzu gehört zum Beispiel das umfangreiche Straßennetz auf und um das Flughafengelände.

Mit der Begleitung des Planfeststellungsverfahrens, der Planung des Sekundärstraßennetzes, des Regenwassersystems und Vorflutausbaus, der Erweiterung des Vorfeldes und des Rollbahnsystems sowie diversen anderen Planungsaufgaben beauftragte die seit diesem Jahr als Flughafen Berlin Brandenburg FBB GmbH firmierende Flughafengesellschaft mit der Hyder Consulting GmbH Deutschland einen erfahrenen Dienstleister in der Infrastrukturplanung. Hyder Consulting arbeitete hier überwiegend in Arbeitsgemeinschaften mit weiteren Ingenieurbüros.

Lebensadern für BER – das Sekundärstraßennetz

So plante und überwachte die Hyder Consulting seit 2006 überwiegend aus der brandenburgischen Niederlassung in Luckau in Arbeitsgemeinschaft den Bau des gesamten sekundären Straßennetzes. Dieses ergänzt im Osten das Hauptvorfahrtsystem, das



direkt an die A 113 und die B 96a angeschlossen ist und bindet im Westen an die neu trassierte L 75 an. Das Sekundärstraßennetz erschließt also öffentliche und nicht öffentlich zugängliche Funktionsflächen auf den großen Betriebsgeländen des Flughafens östlich des Terminals und westlich des Vorfeldes bei der Ortschaft Selchow. Erschlossen werden so die betriebsspezifischen Gebäude und Anlagen, unter anderem Sicherheits- und Bodenverkehrsdienste, Feuerwehr, Werkstätten, Catering und Energiezentrale. Auf diesen Betriebsgeländen entstanden rund neun Kilometer Erschließungsstraßen und rund 2.600 Stellplätze. Zur Ermittlung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens hatte Hyder Consulting zunächst ein umfangreiches Gutachten erstellt, auf dessen Grundlage dann das Straßennetz konzipiert wurde.

Neben den Straßen für den überwiegend öffentlichen Verkehr und auf den luftseitigen Sonderflächen waren weitere Straßen innerhalb des Sicherheitszaunes nötig. Für diese insgesamt rund 50 Kilometer teilweise beleuchteter Zaun- und Betriebsstraßen mussten anders als an anderen Flughäfen Baugenehmigungen nach Brandenburgischer Bauordnung eingeholt werden. Eine weitere Besonderheit in der Planung bestand zudem darin, dass der Großteil des Straßennetzes im Luftsicherheitsbereich liegt und hierbei alle geltenden Sicherheitsvorschriften bei der Planung und Bauausführung berücksichtigt werden müssen.

Flugbetriebsflächen – termintreu und im Budget

Im zweitgrößten Teilpaket neben dem Terminalbau wurden die Flugbetriebsflächen für den neuen Flughafen gebaut. Insgesamt wurden ca. 3,3 Mio. Quadratmeter Flächen überwiegend in Betonbauweise befestigt und werden nun als Vorfeld, Rollweg und Start- und Landebahn genutzt. Auch für diese Verkehrsanlagen

hat Hyder Consulting mit diversen ARGE-Partnern Leistungen in der Planung und Bauüberwachung erbracht. Neben dem größten Paket, für das die Planung 2004 begann, wurden zwischenzeitlich auch noch eine erste Vorfelderweiterung, Hangarvorfelder und weitere Rollwege geplant und realisiert. Insgesamt sind für Flugbetriebsflächen mit den Nebenanlagen wie Entwässerung, Befeuern, Unterflurbetankung, Standplatzausrüstung und Zäunen mehr als eine halbe Milliarde € investiert worden – umgesetzt termingerecht und ohne Budgetüberschreitung.

Großprojekt mit sensibler Gesamtlogistik

Besondere Herausforderungen stellten bei der Projektarbeit das Planen und Bauen auf einer der größten Baustellen Deutschlands mit einer Vielzahl von gleichzeitig agierenden Schnittstellenpartnern dar. Dazu zählen unter anderem die Generalplaner für die Planung des Terminals, der betriebsspezifischen Gebäude, des Ver- und Entsorgungnetzes, der Bauleistungen sowie natürlich die in den eigenen Arbeitsgemeinschaften und nicht zuletzt im eigenen Haus.

3. Juni 2012 – ein Meilenstein für die Hauptstadtregion

Mit der Eröffnung des neuen Flughafens im Juni geht für viele der an Planung und Bau Beteiligten eine berufliche Ära ihrem erfolgreichen Ende zu. Das Ergebnis stellt einen Meilenstein in der Entwicklung der Region Berlin-Brandenburg dar. Mit dem sich abzeichnenden weiteren Kapazitätsbedarf bleibt BER aber auch nach der Inbetriebnahme ein spannendes Tätigkeitsfeld für die Branche. Der VSVI machte es sich zur Aufgabe, Informationen zur Verkehrsanlagenplanung des BER unter seinen Mitgliedern auszutauschen und die Großbaustellen vom Baubeginn bis zur Inbetriebnahme zu begleiten. Dies ist mit den vielen rege besuchten Baustellenexkursionen gelungen.

*Neithard Müller,
Barbara Olfe-Kräutlein,
Andreas Schiemenz*

FACHBEITRÄGE

Zustand der Berliner Straßen – Verzehr kaum aufzuhalten

Als Verkehrsteilnehmer gewinnt man den Eindruck, dass sich der Straßenzustand in Berlin von Jahr zu Jahr verschlechtert. Glaubt man den Medien, so ist der überwiegende Teil des Netzes in der Baulast Berlins in einem schlechten Erhaltungszustand. Unter dem Druck der Öffentlichkeit wird die Befahrbarkeit der Straßen durch notdürftige Flickungen wiederhergestellt. Die Verkehrs- und Bauverbände, aber auch der Landesrechnungshof fordern seit Jahren eine Wende in der Erhaltungsstrategie, um den Werteverfall beim Volksvermögen Infrastruktur zu stoppen.

Ein großer Teil des Berliner Stadtstraßennetzes baut noch heute auf Konstruktionsschichten auf, deren Wurzeln bis in die zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts reichen. So hatte das Berliner Straßennetz bereits im Jahre 1959 eine Länge von 4.730 km. Bis 1957 wurde neben dem wieder anlaufenden Bau von Hauptverkehrsstraßen vorwiegend die einfache Instandsetzung vorhandener Fahrbahndecken durchgeführt. Zwischen 1962 und 1969 ersetzte man im Westteil der Stadt die Vorkriegsbauweisen auf einer Fläche von 7 Mio. m² durch die damalige Standardbauweise Gussasphalt auf Betontragschicht. Diese Flächen bilden, mit Ausnahme einiger weniger Neubaustrecken, den jüngsten Bestandteil des kommunalen Straßennetzes von Berlin. Erst ein Bruchteil wurde davon erneuert.

Abgesicherte Angaben zur Nutzungsdauer von Konstruktionsschichten in Fahrbahnen kommunaler Straßen sucht man in der Literatur vergeblich. Erfahrungswerten zufolge kann bis zum vollständigen Ersatz eine Zeit von 30 bis 50 Jahren in Ansatz gebracht werden. Die erwartete Nutzungsdauer setzt allerdings notwendige Erhaltungsmaßnahmen im erforderlichen Umfang voraus.

Bei den in den vergangenen zwei Jahrzehnten erneuerten Straßen haben sich durch fehlende oder zu spät durchgeführte Instandhaltungsmaßnahmen in größerem Ausmaß Schäden eingestellt. Denn der rechtzeitige Eingreifzeitpunkt ist nicht der Zeitpunkt, an dem ein Schlagloch auftritt, sondern der Moment, an dem durch

eine Erhaltungsmaßnahme der Schaden an der Gesamtkonstruktion verhindert und eine maximale Nutzungsdauer garantiert wird.

Für die Instandsetzung des Berliner Straßennetzes werden in den Medien Aufwendungen zwischen 400 – 600 Mio. € genannt. Vor dem Hintergrund des zu erwartenden Erneuerungsbedarfs werden diese Zahlen als deutlich zu niedrig angesehen.

Wenn man sich aus Mangel an eigenem Datenmaterial bei der überschlägigen Abschätzung des Mittelbedarfs an die Erfahrungen anderer Großstädte in Deutschland anlehnt, so lässt sich folgende sehr vereinfachte Rechnung aufmachen:

Die Stadt Stuttgart hat im Jahre 2010 das kommunalen Doppik eingeführt und dazu bis 2008 in einem Zeitraum von 18 Monaten eine flächendeckende Erstbewertung des Infrastrukturvermögens abgeschlossen. Dabei wurde der Zustand aller Infrastrukturelemente untersucht und verschiedenen Zustandsklassen zugeteilt. Durch eine Ermittlung der Herstellungskosten auf Grundlage von Erfahrungswerten wurde die jährliche Abschreibung für einen Nutzungszeitraum von 30 bis 50 Jahren in Abhängigkeit von der Straßenart berechnet. Daraus kann der jährliche Bedarf an Mitteln für die Erneuerung festgelegt werden.

Ausgehend von der Länge bzw. Fläche des Stuttgarter Straßennetzes (1.300 km/17 Mio. m²) im Vergleich zu Berlin (5.300 km/69 Mio. m²), lassen sich Herstellungskosten von 5 Mrd. € und eine daraus resultierende Abschreibung von 100 Mio. € pro Jahr ermitteln. Der Abschreibungszeitraum wurde auf optimistische 50 Jahre bemessen. Bei einem ebenso sehr zurückhaltend geschätzten Erhaltungsbedarf von 2 €/m² und Jahr ergibt sich pro Jahr eine Summe von 140 Mio. € für die bauliche Erhaltung.



Bernd Dudenhöfer



FACHBEITRÄGE

Grundsätzlich erfreulich ist die tendenzielle Steigerung der Straßenbaumittel für die Bezirke, die sich im Jahre 2011 auf 74 Mio. € zur Straßenerhaltung und nochmals 34 Mio. € für Investitionsmaßnahmen (Erneuerung) belaufen sollten. Resümierend lässt sich trotzdem feststellen:

Aus den vorgenannten Zahlen für den Bedarf und die Haushaltsansätze in 2011 von ca. 74 Mio. € ergibt sich für die Straßenerhaltung eine Unterdeckung um etwa den gleichen Betrag.

Beim Vergleich zwischen dem auf der Abschreibung basierenden Erneuerungsbedarf und den dafür in 2011 vorgesehenen Haushaltsansätzen ergibt sich eine Differenz von ca. 66 Mio. € pro Jahr.

Stellt man dem (geschätzten) Bedarf die tatsächlichen eingesetzten Mittel gegenüber, so scheint selbst bei weiter steigenden Erhaltungsmitteln der Verzehr des „Vermögens Straße“ nicht aufzuhalten zu sein.

Sofern die Politik in Berlin tatsächlich gewillt ist, diese Fehlentwicklung zu korrigieren, muss eine Erhaltungsstrategie festgelegt werden, die auf den tatsächlichen Zustand des Streckennetzes ab-

gestimmt ist. Vordringlich ist dabei die Erneuerung der Streckenabschnitte mit dem höchsten Schädigungsgrad. Diese Strecken verursachen eine große Anzahl an unplanbaren Erhaltungsmaßnahmen, die nur der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und der Befahrbarkeit dienen, aber nicht nachhaltig sind.

Voraussetzung für die Erarbeitung einer Erhaltungsstrategie ist der umgehende Aufbau einer verlässlichen Datenbasis über den Netzzustand. Vorher ist es weder möglich, den mittelfristig notwendigen Erhaltungsbedarf abzuschätzen, noch die verfügbaren Mittel sinnvoll zu verteilen. Ohne ein solches Managementsystem bleibt es beim Gießkannenprinzip des Mitteleinsatzes.

Fehlende Investitionen und Unterhaltung an Straßen führen zu sinkender Verkehrssicherheit und zu unnötigen Einschränkungen für den Nutzer. Sie verzehren das Volksvermögen Verkehrsinfrastruktur. Um langfristig das Netz in einen ausreichenden Zustand zu versetzen und es auf diesem Niveau zu erhalten, ist eine Verdopplung der derzeit eingesetzten Mittel erforderlich.

Bernd Dudenhöfer



anerkannt nach
RAP Stra und
Betonprüfstelle

Baustoffprüfung und Sachverständigengutachten



ASPHALTA
Prüf- und Forschungslaboratorium GmbH
Halenseestraße,
Innenraum Avus Nordkurve
D-14055 Berlin

Tel. 030-301 60 36 / 37
Fax 030-302 95 02
www.asphalta.de
prueflabor@asphalta.de

Laborstandorte:
Berlin
Lausitz
Havelland

FACHBEITRÄGE

L 40 Neubau Ortsumgehung Güterfelde und Umbau Güterfelder Eck



Baufeld Güterfelder Eck

Auf der Grundlage des Landesstraßenbedarfsplanes und der Planfeststellungsbeschlüsse von 2008 baut der Landesbetrieb Straßenwesen, Niederlassung West, die Ortsumgehung Güterfelde neu und das Güterfelder Eck im Zuge der L40n.

Status Quo:

Die L40 und die L76 sind regionale Straßenverbindungen, die im Bereich zwischen der südlichen Berliner Stadtgrenze und dem Berliner Ring die Verbindung der Landeshauptstadt in Richtung Osten gewährleisten.

Aufgrund des Fehlens einer geeigneten Verteilerachse erfolgt über die genannten Straßen, insbesondere die L76, ein maßgebender Anteil der Verkehrserschließung der südlichen Berliner Stadtbezirke sowie der Verkehrsanbindung von Stahnsdorf, Teltow und Kleinmachnow sowie weiterführend nach Schönefeld. Die Verkehrsbelastung der L76, die auf einer Länge von ca. 9 km Ortsdurchfahrt ist, ist bereits heute ortsunverträglich. Ein weiterer Straßenausbau ist hier nicht möglich. Aufgrund der prognostizierten Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung der Region ist zukünftig von einer signifikanten Erhöhung des Verkehrsaufkommens auszugehen. Entscheidend beeinflusst wird dieser Trend durch die Entwicklung der Wohn- und Gewerbestandorte wie



Frank Schmidt





Luftbild Taktstation Bauwerk "Hartes Fenn"



Luftbild Neubautrasse Ortsumgehung Güterfelde



Luftbild Kreuzungsbauwerk L 40 n/L 77



Neubau Bauwerk Stahnsdorfer Weg

Potsdam, Stahnsdorf, Ludwigsfelde, Großbeeren mit dem GVZ und Schönefeld mit dem neuen Flughafen.

Lösung des Verkehrsproblems:

Das Verkehrsproblem in der Region soll durch Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Ortsdurchfahrt (L76) und durch Splitting des Quell- und Zielverkehrs auf die L40 auf Basis eines entsprechenden verkehrsgerechten Ausbaus erfolgen.

Ziel des Neubaus ist:

- ✓ Wiederherstellung der Lebensqualität der Anwohner
- ✓ Schaffung der Voraussetzung für einen Straßenrückbau der L76 zur Minimierung der Zerschneidungswirkung als Basis einer zukünftig ortsverträglichen städtebaulichen Entwicklung

FACHBEITRÄGE

- ✓ Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastungen
- ✓ Erhöhung der Reisegeschwindigkeit bei gleichzeitiger Verbesserung des Sicherheitsniveaus
- ✓ Sicherstellung der Funktion der Landesstraße und damit Sicherung der Grundlagen der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung der Region
- ✓ Verbesserung der Verbindung Potsdam – GVZ und Potsdam – Flughafen Berlin-Brandenburg

Funktion im Netz:

Die L 40 ist im o. g. Abschnitt Bestandteil der geplanten tangentialen großräumigen Straßenverbindung, die als Ost-West-Spange am südlichen Berliner Stadtrand die Landeshauptstadt Potsdam unter Einbeziehung der B 101, L 76, B 96a mit dem neuen Flughafen Berlin- Brandenburg verbindet.

Sie wird als vierstreifige anbaufreie Kraftfahrstraße ausgebildet und damit eine wesentliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie der Reisegeschwindigkeit und der Erreichbarkeit in Ost-West-Richtung ermöglichen. Über die Straßenanbindungen in Richtung Norden (L 77, L 77n, L 794, B 101, B 96) wird dabei zusätzlich sichergestellt, dass die L 76 nicht nur vom Durchgangsverkehr entlastet wird sondern, auch die Quell- und Zielverkehre für Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow aufgesplittet werden.

Streckencharakteristik:

Gemäß der Richtlinien sind zusammenhängende Streckenabschnitte von Straßen mit einer einheitlichen Streckencharakteristik (Querschnitt, Knotenpunktsgestaltung, Geschwindigkeitsniveau) auszubilden. Dies ist entscheidend für die Erkennbarkeit und Begreifbarkeit durch den Kraftfahrer (selbsterklärende Straßen).

Der gesamte vierstreifige Streckenabschnitt der L 40 beginnend im Stadtgebiet von Potsdam (Humboldtbrücke) bis zur Anbindung an die B 101 wird aufgrund der notwendigen Leistungsfähigkeit 4-streifig ausgebaut. An der Nuthestraße, als erstem Trassenteilstück, wurden in den vergangenen Jahren aufgrund von vorhandenen Sicherheits- und Leistungsdefiziten durchgehend Abbiege- und Standstreifen bereits nachgerüstet.

Straßenquerschnitt:

Für die Aufnahme der prognostizierten Verkehrsbelastung von ca. 30.000 Kfz/24 h gewährleisten ausschließlich 4-streifige Querschnitte (RQ 26) eine ausreichende Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit.

Knotenpunkte:

Die L 40 wird im betreffenden Abschnitt entsprechend ihrer Funktion der Straßenkategorie All zugeordnet, dementsprechend sind



Bauwerk "Hartes Fenn"



Trasse Güterfelder Eck



WW A145 Einbau pechhaltige Verfestigung

auf der Basis des geltenden Regelwerkes bei zweibahnigen Straßen planfreie Knotenpunkte auszubilden.

Diese Knotenpunktsausbildung wird auch durch die Überprüfung der Verkehrssicherheit bestätigt, so ergibt sich trotz der etwa doppelt so hohen Investitionskosten für den planfreien Knoten gegenüber einem plangleichen Knoten für den planfreien Knoten ein um mehr als 9-fach höheres Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Bau

Die Ortsumgebung Güterfelde wurde in 2 Bauabschnitte unterteilt, hinzu kommt der Umbau des Güterfelder Ecks. Für den ersten 3.000 m langen Bauabschnitt, vom bisherigen Ausbauende der L 40n aus Großbeeren kommend bis hinter die noch zu errichten-



Rampe am Knotenpunkt L 40-L 77

de Radwegbrücke beim Wohngebiet Seematen, erhielt die Firma Matthäi Bauunternehmung aus Michendorf den Zuschlag. Hier wurde neben den umfangreich zu verlegenden Leitungen aller Medienträger mit den Erdbauarbeiten in der Bautrasse begonnen. Ende 2011 wurde die Brücke der L 77 über die L 40n hergestellt, so dass der Verkehr über die L 77 von Stahnsdorf nach Güterfelde wieder aufgenommen werden konnte.

Die endgültige Fertigstellung des 1. Bauabschnittes ist für das III. Quartal 2012 geplant. In diesem Bereich erfolgt die Umsetzung umfangreicher Lärmschutzmaßnahmen für die benachbarten Wohnhäuser.

Für den zweiten Bauabschnitt, Herstellung einer Brücke über das „Harte Fenn“ und einer Straßentrasse von ca. 800 m, wurde ebenfalls der Zuschlag durch den Landesbetrieb Straßenwesen, NL West erteilt. Den Auftrag erhielt die Bietergemeinschaft Schäfer



BW am Güterfelder Eck zur Verknüpfung mit L 76



BW L 77



Trasse L 40

FACHBEITRÄGE

Bauten/ Eurovia/ GP Verkehrswegebau. Hier wurde Ende 2010 mit den ersten Bodenbewegungen begonnen, bevor 2011 die eigentlichen Hauptleistungen für die Brücke über das „Harte Fenn“ gestartet werden können.

Die endgültige Fertigstellung des 2. Bauabschnittes ist für das III. Quartal 2013 geplant, so dass dann die betroffenen Ortslagen entlastet werden.

Als 3. Los schließt sich an die OU Güterfelde das Güterfelder Eck an. Hier war der Baubeginn im Winter 2011 mit der Baufeldfreimachung. Das Bauwerk, über das die L 40 neu in Richtung Stahnsdorf angebunden wird, ist bereits fertiggestellt.

Technische Daten und Kennzahlen:

Frank Schmidt

LOS 1: OU Güterfelde, 1. BA

(Bestand L 40n bis einschl. KP L 40n/L 77)

Strecke: RQ 26
2,4 km Straßenbau,
ca. 300.000,00 m³ Bodenbewegung

BW 2-5 (KP L 40n /L 77): Zweifeldbrücke

Lichte Weite: 29,25 m
Nutzbreite: 10,50 m

BW 2-4 Stützwände: 3.920 m Stützwände und Lärmschutzwände

BW 2-3 Radwegbrücke (Seematenweg):

Einfeldbrücke
Lichte Weite: 34,00 m
Nutzbreite: 3,00 m

BW 2-6 Überführung Stahnsdorfer Weg:

Einfeldbrücke
Lichte Weite: 35,00 m
Nutzbreite: 6,00 m

ca. 7.500 m Schutzplanken
ca. 10.000 m Markierung

Gesamtkosten: ca. 10,0 Mio. Euro

LOS 3: Güterfelder Eck

Strecke: RQ 26
1,5 km Straßenbau
ca. 105.000 m³ Bodenbewegung
1 Durchlass DN 600

Rückbau L76 vom Güterfelder Eck bis zum Ortseingang Stahnsdorf auf 2 Fahrstreifen

BW 1-1 Überführung der L 40alt über die L 40n + Anbindung L76: Zweifeldbrücke
Lichte Weite: 30,10 m
Nutzbreite: 14,25 m

ca. 6.000 m Schutzplanken
ca. 7.500 m Markierung

Gesamtkosten: ca. 10,0 Mio. Euro

LOS 4: Leitungsumverlegung

Umverlegung 2 Abwasserdruckleitungen DN 800/DN 1000, Potsdam-Klärwerk Stahnsdorf

Umverlegung Gas, Wasser, Elektro, Telekom

Gesamtkosten: ca. 8,0 Mio. Euro

Weitere Arbeiten:

- archäologische Untersuchungen	70,0 TEuro
- Munitionsbergung	170,0 TEuro
- Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen	ca. 1,0 MioEuro

LOS 2: OU Güterfelde 2. BA

(vom KP L 40n/L 77 bis Güterfelder Eck)

Strecke: RQ 26
0,9 km Straßenbau
ca. 20.000,00 m³ Bodenbewegung

BW 2-1 Überführung Stolper Weg: Einfeldbrücke

Lichte Weite: 42,10 m
Nutzbreite: 2,50 m

BW 2-2 Brücke über das Harte Fenn:

Gesamtstützweite: 155,00 m
Nutzbreite: 28,50 m

freie Strecke und Durchlass DN 1500

ca. 1.000 m Schutzplanken
ca. 3.000 m Markierung

Gesamtkosten: ca. 12,0 Mio. Euro

EUROVIA verbindet Menschen



- Asphalt- und Betonstraßenbau
- Tief-, Erd- und Kanalbau
- Pflasterarbeiten
- Druckrohrleitungsbau
- Brücken- und Ingenieurbau
- Baustoffproduktion und Recycling

EUROVIA Verkehrsbau Union GmbH
Niederlassung Potsdam
Caputher Chaussee 1 A
14552 Michendorf
Tel. +49 33205 76-100
potsdam@eurovia.de

www.eurovia.de



DYNAMISCH & INNOVATIV
WIR BAUEN ZUKUNFT

Straßenbau & Tiefbau
Bahnbau
Brückenbau
Wasserbau
Erdbau
Ingenieur- & Spezialtiefbau
Projektentwicklung
Schlüsselfertiges Bauen
PPP Infrastructure
Rohrleitungs- & Anlagenbau



InlinePave-Verfahren - Autobahn A1 / Hamburg-Bremen

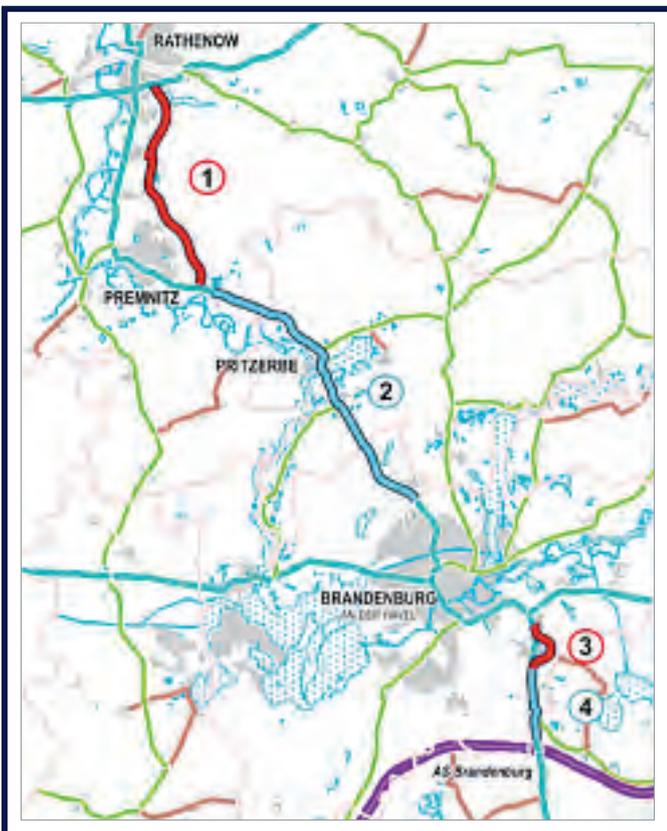
JOHANN BUNTE Bauunternehmung GmbH & Co. KG
Hauptniederlassung Ost
Hans-Grade-Straße 2 | 16515 Oranienburg
Tel. 03301-576-0 | www.johann-bunte.de

FACHBEITRÄGE

Neue Ausbaukonzeption für die B 102 zwischen Rathenow, Brandenburg und der BAB A 2

Ausgangssituation

Mit Beschluss des Deutschen Bundestages vom 01.07.2004 wurde der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen fortgeschrieben. Darin wurde u.a. der Bedarf für eine westliche Ortsumgehung der Stadt Brandenburg in zwei großen Planungsabschnitten (Nord und Süd) bestätigt. Unter Beachtung der im Rahmen der Entwurfsplanung für den Südabschnitt gewonnenen Erkenntnisse über die Kostenentwicklung, hat das Land vorausschauend eine Überprüfung der Kosten für den Nordabschnitt vorgenommen. Dabei wurde festgestellt, dass auch für den Nordabschnitt deutlich höhere Kosten zu erwarten sind. Hauptursachen sind im Wesentlichen die gestiegenen Anforderungen zum Schutz des sensiblen Naturraums der zu querenden Havelniederung und auf Grund der in den letzten Jahren verstärkt auftretenden Hochwasser zusätzlich notwendige Aufwendungen für Vorsorgemaßnahmen des Hochwasserschutzes. Statt der im Bedarfsplan enthaltenen ca. 18 Mio. € wurden nunmehr für den Nordabschnitt Kosten in Höhe von ca. 45 Mio. € und für den Südabschnitt 30 Mio. € statt der ursprünglichen knapp 10 Mio. € prognostiziert.



Edgar Fiedler



Matthias Mitschke

Bedarfsplanmaßnahmen OU Premnitz, OU Brandenburg Nord und Süd

Auf Grund dieser überproportionalen Kostensteigerung und der hohen Auflagen aus dem Natur- und Artenschutz wurden durch das Land Brandenburg alternative Lösungsansätze entwickelt und auf ihre Machbarkeit sowie verkehrliche Wirksamkeit hin untersucht. Ziel war es, an Stelle der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgewiesenen Ortsumgehungen Brandenburg ein bestandsnahes und wirtschaftlich verbessertes Ausbaukonzept für die B 102 zu entwickeln.

Ausgehend von der absehbaren verkehrlichen und strukturellen Entwicklung der Region wurde eine Schwachstellenanalyse für die vorhandene B 102 im Bereich zwischen der Stadt Rathenow und der A2 durchgeführt. Hieraus wurden insgesamt vier Neu- bzw. Ausbaubereiche abgeleitet.

1. B 102n Neubau Ortsumgehung Premnitz,
2. Ertüchtigung und Ausbau der B 102 zwischen Premnitz und Brandenburg,
3. B 102n Neubau der Ortsumgehung Schmerzke und
4. Ertüchtigung und Ausbau der B 102 zwischen Schmerzke und der A2.

B 102n Neubau Ortsumgehung Premnitz

Der Neubau der B 102n Ortsumgehung Premnitz ist bereits im Bedarfsplan Bundesfernstraßen enthalten. Sie stellt damit gemeinsam, mit der bereits fertiggestellten B 188n Ortsumgehung Rathenow, den verbleibenden Teil des ursprünglichen Konzeptes zur Anbindung des westlichen Havellandes an die A2 dar. Neben einer Verkürzung der Reisezeit und einer Entlastung der Ortsdurchfahrten Rathenow, Mögeln, Premnitz und Döberitz erlangt sie besondere Bedeutung für die Anbindung der südlich der Stadt Rathenow gelegenen Gewerbeflächen und hier insbesondere für das Logistikzentrum der Fielmann AG im Gewerbegebiet Heidefeld. Darüber hinaus ist beim Bau der B 188n Ortsumgehung Rathenow bereits die Neuordnung des Verkehrsnetzes der Stadt Rathenow im Zusammenhang mit der B 102n Ortsumgehung Premnitz

berücksichtigt worden. Für die 9,3 km lange Neubaustrecke wird auf Grund der zum Teil sehr anspruchsvollen Baugrundverhältnisse von Baukosten in Höhe von rund 23 Mio. € ausgegangen. Für die planerisch in zwei Teilabschnitte gegliederte Ortsumgebung werden zur Zeit die RE-Entwürfe aufgestellt.

Ertüchtigung und Ausbau der B 102 zwischen Premnitz und Brandenburg

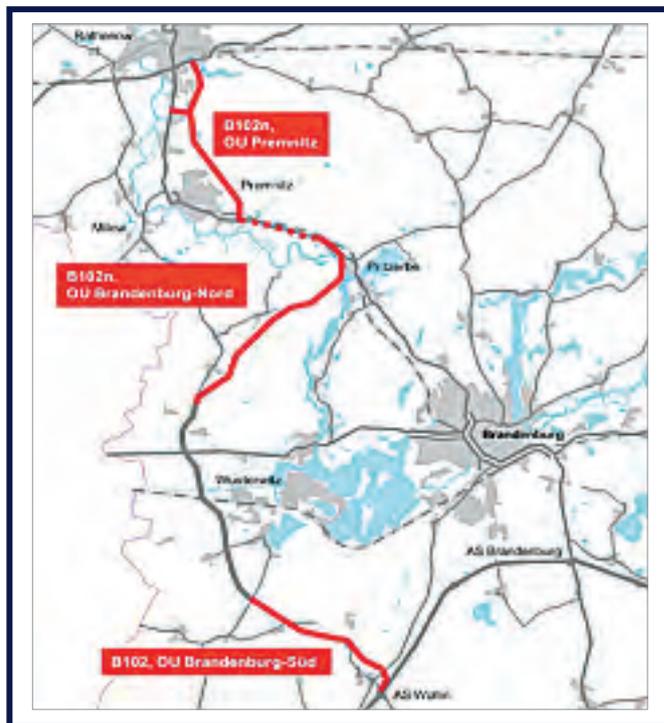
Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Reisegeschwindigkeit ist besonders vor dem Hintergrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung ohne den Neubau der Ortsumgebung Brandenburg Nord im gesamten Streckenabschnitt eine Trennung zwischen motorisiertem Fahrzeugverkehr und Radverkehr zwingend notwendig. Es ist deshalb geplant zwischen Pritzerbe und Döberitz, als Lückenschluss zum bestehenden Netz, auf 6 km Länge einen Radweg neu zu errichten. Darüber hinaus weist die räumliche Linienführung der bestehenden B 102 im Bereich zwischen Fohrde und Brandenburg auf 4 km Länge im Aufriss erhebliche Unstetigkeiten auf. Daraus folgend sind hier die erforderlichen Sichtweiten nicht in erforderlichem Umfang gewährleistet. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Verringerung der Reisezeit und zum Verzicht auf verkehrsbehördliche Restriktionen ist hier die abschnittsweise Anordnung von Zusatzfahrstreifen vorgesehen. Das Investitionsvolumen für den Radweg und den Ausbau der B 102 beläuft sich auf insgesamt 3 Mio. €.

B 102n Neubau der Ortsumgebung Schmerzke

Sofern die vorhandene B 102 anstelle der bisher geplanten Trassenverläufe der Ortsumgehungen Brandenburg Nord und Süd die Funktion der verkehrlichen Anbindung des westlichen Havellandes an die A2 übernimmt, ist im Jahr 2025 von einer Verkehrsbelastung von 20.000 Kfz/24 h auszugehen. Der vorhandene zweistreifige Querschnitt innerhalb der Ortslage Schmerzke ist bei diesem Verkehrsaufkommen deutlich unterbemessen. Besonders ungünstig wirkt sich dabei die Querschnittsreduzierung von vier auf zwei Fahrstreifen im Bereich des Knotenpunktes B 102/B 1 in Neuschmerzke aus und ein LSA geregelter Knotenpunkt innerhalb der Ortslage. Es wird deshalb der Neubau einer Ortsumgebung Schmerzke auf einer Länge von 3,3 km mit einem Regelquerschnitt RQ 11 + Z angestrebt. Im Ergebnis einer ersten Machbarkeitsuntersuchung wird hier von Kosten in Höhe von 13 Mio. € ausgegangen.

Ertüchtigung und Ausbau der B 102 zwischen Schmerzke und der BAB A2

Die bauliche und verkehrliche Situation der vorhandenen B 102 zwischen der Ortslage Schmerzke und der BAB A2 ist mit der im Umfeld der Ortslage Schmerzke vergleichbar. Durch die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg wurde hier bereits eine Entwurfsplanung für den dreistreifigen Ausbau der B 102 einschließlich einer Verlegung der Ortsdurchfahrt Paterdamm er-



arbeitet. Für die insgesamt 4 km lange Strecke soll in diesem Jahr der Antrag auf Planfeststellung eingereicht werden. Die zu erwartenden Baukosten belaufen sich auf 7 Mio. €.

Fazit

Ausgehend von der Kostenentwicklung und den Widerständen im Bereich des Natur- und Artenschutzes wird seitens des Landes Brandenburg ein Bau der Ortsumgehungen Brandenburg Nord und Süd trotz ihrer Verankerung im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen nicht mehr als anstrebenswert erachtet. Stattdessen soll das vorgenannte Ausbaukonzept zur B 102 im Zusammenwirken mit dem Neubau der Ortsumgebung Premnitz langfristig eine leistungsstarke Anbindung des westlichen Havellandes und der Stadt Brandenburg an das Bundesautobahnnetz gewährleisten. Durch den Ausbau bestehender Streckenabschnitte sowie den bestands- und siedlungsnahen Neubau sollen Eingriffe in Natur- und Landschaft reduziert und damit die Genehmigungsfähigkeit verbessert werden. Nach den vorliegenden Untersuchungen ist für das oben dargestellte Konzept (ohne die OU Premnitz) von Kosten in Höhe von 23 Mio. € auszugehen. Das zu erwartende Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) liegt bei 6,8. Geht man davon aus, dass für die Ortsumgehungen Brandenburg Nord und Süd nach heutigem Kenntnisstand mit Kosten von insgesamt 75 Mio. € zu rechnen ist und damit ein NKV von 0,7 (BB Nord) bzw. 3,5 (BB Süd) erreicht wird, erscheint das beschriebene Ausbaukonzept alternativlos. Das Bundesministerium für Bauen, Verkehr und Stadtentwicklung hat diesem Konzept zugestimmt, so dass nun die Vorbereitungen für die Umsetzung, insbesondere am Abschnitt BAB 2 bis Brandenburg gearbeitet werden kann.

Edgar Fiedler, Matthias Mitschke

FACHBEITRÄGE

Wettbewerb Kreisverkehre im Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

1. Einleitung

Mit Beginn des 20. Jahrhunderts hatte in einigen großen Städten die Verkehrsdichte so stark zugenommen, dass besonders fortschrittliche Ingenieure und Stadtplaner begannen die Kreuzung von Straßen über große Plätze als Kreisverkehre zu ordnen (New York: Columbus Circle, Paris: Arc de Triomphe). Vorreiter des Baus von Kreisverkehren in Europa ist Frankreich geblieben (ca. 25 T KV), aber auch in Deutschland hat der Kreisverkehr als ehemals „vergessene Knotenpunktsform“ (Brlon, Universität Karlsruhe 1984) in den letzten Jahren die Beachtung gefunden, die ihm gebührt. Das liegt an seinen „inneren“ Werten, das sind besonders die hohe Verkehrssicherheit, die Geschwindigkeitsdämpfung und die Aufwertung des öffentlichen Raumes durch Gestaltungsmöglichkeiten; zu bedenken ist neben der Streckencharakteristik der Platzbedarf und die vergleichsweise höheren Baukosten, als bei einer Straßenkreuzung. Der ersparte Aufwand für eine Signalisierung spricht wieder für den Kreisverkehr.



Kreisverkehr Bad Saarow

2. Anlaß und Zielstellung

Mittlerweile nähert sich die Zahl der in Brandenburg geplanten und gebauten Kreisverkehre der 300. Das bedeutet trotz der vorhandenen Regelwerke wie „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006), dem RE des MIR Brandenburg, Abt.4, Nr.7/2009 vom 20.04.2009 sowie den internen „Hinweisen zu Entwurf, Bau und Ausstattung von Kreisverkehren“ des FB 22 des LS vom

04.08.2009 die Schaffung ganz unterschiedlicher Lösungen in Gestalt und Qualität in Abhängigkeit von den örtlichen Bedingungen. Mit dem Ziel der weiteren Optimierung künftiger Kreisverkehrslösungen lobte der Landesbetrieb Straßenwesen im Jahr 2011 einen Wettbewerb beispielhafter Kreisverkehre aus.

3. Konzept Wettbewerb

Zuerst galt es zu klären, auf welchem Weg dieses Ziel mit einem vertretbaren Aufwand in der verfügbaren Zeit erreichbar ist. Als erfolgversprechend bot sich ein Wettbewerb unter den Niederlassungen – mit Ausnahme der NL Autobahn – an. Zur Vorbereitung und Durchführung des Wettbewerbes wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, in die aus jeder Niederlassung ein Mitglied durch den Vorstandsvorsitzenden berufen wurde: NL Ost – Frau Uta Krüger, NL Süd – Frau Susett Bark, NL West – Herr Heinz-Michael Landes. Die Leitung der Gruppe wurde dem Autor übertragen.



Ludwig Herr



Arbeitsgruppe



Kreisverkehr Calau

Am 24.02.2011 konstituierte sich die AG mit ihrer ersten Zusammenkunft und erarbeitete wesentliche Grundlagen der weiteren Arbeit:

- Zielstellung ist das Finden, Auszeichnen und Propagieren beispielhaft guter Lösungen von Kreisverkehren,
- Grundlage der Auswahl sind auszuarbeitende Bewertungskriterien,
- die Niederlassungen sollen auf der Basis vorgegebener einzureichender Unterlagen Vorschläge für gebaute Objekte aus dem Niederlassungsbereich (B- und L-Strassen) unterbreiten,
- nach Wichtung und Wertung schlägt die AG dem Vorstand des LS beispielhafte Lösungen für die Auszeichnung vor,
- der Wettbewerb soll in periodischen Zeitintervallen erfolgen (vorerst z. B. jährlich).

Die Niederlassungen können in einer Bewertungsrunde bis zu 3 Beispiele einreichen, darunter einen Außerortskreisel. Die Objekte sollen seit 2 Jahren für den Verkehr freigegeben sein. Es sollen keine Unterschiede zwischen Kreisverkehren an Bundes- bzw Landesstraßen gemacht werden. Aus Gründen der Zuständigkeit sind Kreisverkehre in kommunaler Baulast für den Wettbewerb nicht zugelassen. Bei Interesse ist es den Kommunen freigestellt, den Sachverstand der AG für eine Begutachtung anzufordern.

Auch die Bewertungskriterien wurden bereits in der ersten Beratung diskutiert.

Folgende Grundstruktur wurde konzipiert:

- Lage im Netz
- Verkehrsbelastung (DTV)
- Erkennbarkeit und Sicherheit der Verkehrsführung
- Unfallgeschehen
- Wegweisung, Markierung, Beschilderung
- Bauausführung, Materialwahl, Verarbeitungsqualität und Reparaturfreundlichkeit
- Baukosten, Wirtschaftlichkeit, Unterhaltungsaufwand
- Innenraumgestaltung, Bepflanzung, Kreiselkunst, Originalität
- Beleuchtung (innerorts).

Gemeinsam mit einem Grob Ablaufplan bestätigte der Vorstandsvorsitzende am 16.03. dieses Konzept. Die zwei folgenden AG-Beratungen erarbeiteten die Ausschreibung und die interne Wertungsmatrix für den Wettbewerb. Anfang Juni wurde die Ausschreibungsunterlage mit detaillierten Angaben zu den bis Anfang September einzureichenden Unterlagen den Niederlassungen übergeben. Gefordert waren u.a. die Bezeichnung des Vorhabens, eine Übersichtskarte, ein Übersichtslageplan, ein umfangreiches Datenblatt (Baujahr, Baukosten, Bauweise, Verkehrsstärken, Unfallhäufigkeit und -art, Bemaßung des Objekts, Bepflanzung, Gestaltung), Angaben zur Vorwegweisung, der Markierungs- und Beschilderungsplan, das Bearbeiterteam der NL, ein Erläuterungsbericht und max. 5 Situationsfotos. Als Preise wurden für Platz 1 - 3 Ehrenurkunden und für den Sieger eine Fachexkursion eigener Wahl ausgelobt.

4. Die Entscheidung

Durch die Niederlassungen wurden fristgerecht zu Anfang September 4 Beiträge eingereicht und zwar NL Ost 1, NL West 1, NL Süd 2 Kreisverkehre. Die Vorprüfung der Arbeiten wurde innerhalb der Arbeitsgruppe durchgeführt. Im Zuge der Vorprüfung erwies es sich als notwendig alle eingereichten Kreisverkehre zu bereisen, um sich einen Vororteindruck zu verschaffen. Am 24. November erfolgte in der Zentrale des Landesbetriebs in Hoppegarten die Jurysitzung. Gemäß der Ausschreibung wurde Herr Thomas Kuss als Vertreter der Zentrale in die Jury kooptiert. Die Jury setzte sich aus den Mitgliedern der Arbeitsgruppe zusammen.

FACHBEITRÄGE

Zum Juryvorsitzenden wurde Herr Ludwig Herrn gewählt. Die Entscheidungsfindung erfolgte ähnlich wie bei einem städtebaulichen Wettbewerb:

- Vortrag der Ergebnisse der Vorprüfung nacheinander für jedes einzelne Objekt,
- individuelle Bewertung jedes eingereichten Vorhabens anhand der im Vorfeld erarbeiteten Wertungsmatrix (hierbei ist der Preisrichter auf der Basis der Vorprüfungsergebnisse hinsichtlich seiner fachlichen Bewertung der jeweiligen Arbeit subjektiv frei),
- Durchführung mehrerer Ausscheidungsrunden auf der Grundlage der erreichten Wertungspunkte bis die Wertungsrangfolge feststeht.

Durch die Jury wurden alle eingereichten Arbeiten zur Wertung zugelassen. Die Ersterprobung der Bewertungsmatrix an den Ausschreibungsforderungen führte in der Bewertungsarbeit zu Korrekturen, die für künftigen Wettbewerbe zu beachten sein werden:

- Die Bewertung der Wirtschaftlichkeit ist durch die Angabe der Gesamtbaukosten ohne weitergehende Differenzierung bei der Unterschiedlichkeit der Kreisel nicht vergleichbar und wurde nicht gewertet,
- das Wertungskriterium „Verkehrsführung Fußgänger“ ist für Innerortskreisel durchaus sinnvoll; bei Außerortskreiseln eher nicht,
- das Kriterium „Erkennbarkeit bei Nacht“ erfordert eine Bereisung nach Einbruch der Dunkelheit, die in diesem Jahr nicht durchgeführt wurde. Im Ergebnis führte das zur Nichtwertung der Kriterien „Baukosten“ und „Erkennbarkeit bei Nacht“. Der einzige Außerortskreisel erhielt – um ihn nicht bei der Wertung in Nachteil zu setzen – beim Kriterium „Verkehrsführung Fußgänger“ die gemittelte Punktzahl der gewerteten Innerortskreisel.

Drei Ausscheidungsrunden erbrachten schließlich die Wertungsrangfolge:

1. Kreisverkehr B 246/L 88 in der Ortsdurchfahrt Beelitz
2. Kreisverkehr L 55 in der Ortsdurchfahrt Calau
3. Kreisverkehr L 35 in der Ortsdurchfahrt Bad Saarow

Der Außerortskreisel L 400/L 402 bei Kiekebusch belegte Rang 4. Die Jury empfahl dem Vorstand des LS Ehrenurkunden entsprechend der Wertungsrangfolge bis zu Platz 3 zu vergeben. Der Sieger soll mit dem ausgelobten Preis prämiert werden.



Kreisverkehr Beelitz

Herzlichen Glückwunsch an dieser Stelle dem Sieger, wie auch den Platzierten.

5. Fazit

Infolge der positiven Wirkungen, die von einem solchen Wettstreit ausgehen, wie z. B. die Befruchtung der Diskussion um die Kreisverkehre oder die Anregungen zu qualitativvoller Bauausführung sowie kostensparender Unterhaltung, ja sogar die Ermutigung zu origineller Gestaltung, und unter dem Blickwinkel der großen Zahl mittlerweile in Brandenburg existierender Kreisverkehre empfiehlt die AG auch im Jahr 2012 diesen Wettbewerb durchzuführen

Ludwig Herrn



Hentschke

**Verkehrsbauten Straße • Verkehrsbauten Bahn • Schlüsselfertigbau / Hochbau
Tief- und Straßenbau • Betonfertigteile**



Hentschke Bau GmbH • Zeppelinstraße 15 • 02625 Bautzen
Tel. +49 3591 6703-0 • Fax +49 3591 23100 • mail@hentschke-bau.de • www.hentschke-bau.de

***pro*VIA**

**Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH
Mitschke, Kargel und Partner**



Büro Beelitz

Treuenbrietzener Str. 48
14547 Beelitz

Telefon: 03 32 04 – 64 98 - 0
Telefax: 03 32 04 – 64 98 - 29

Büro Berlin

Moosdorfstraße 3
12435 Berlin

Telefon: 030 – 39 50 97 07
Telefax: 030 – 39 50 97 09

www.provia-online.de

FACHBEITRÄGE

Umgestaltung der Bahnhofstraße in der Stadt Cottbus

Anlass

Mit der Fertigstellung des Mittleren Rings im Westen von Cottbus ergibt sich die Möglichkeit, zukünftig motorisierten Durchgangsverkehr aus der Bahnhofstraße herauszuhalten und den bisher sowohl verkehrlich als auch durch Feinstaub- und Lärmemissionen stark belasteten Straßenzug zwischen der Wilhelm-Külz-Straße und der Berliner Straße im Sinne einer städtebaulichen Integration zu entwickeln und stadtverträglich umzubauen.

„In Cottbus ist es auf Grund der spezifischen Situation der Bahnhofstraße in den letzten Jahren nicht gelungen die Grenzwerte für PM 10 einzuhalten. Ein Luftreinhalte- und Aktionsplan wurde für die Stadt aufgestellt. Dieser enthält als eine der Kernmaßnahmen der Verkehrsverlagerung die Schließung des Mittleren Ringes im Einklang mit dem Umbau der Bahnhofstraße. Damit soll bewirkt werden, dass 40 % des Kfz-Verkehrs aus der Bahnhofstraße heraus auf den mittleren Ring geleitet wird. Diese Kernmaßnahmen des Cottbuser Luftreinhalteplanes sind von der Europäischen Kommission als erfolgreich anerkannt. Ohne diese Gegenmaßnahmen stand ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland und hier das Land Brandenburg bevor.

Lufthygienische Probleme durch Verkehrsverlagerung mittels Straßenumbau zu lösen, ist eine Methode die nahezu Pilotcharakter besitzt. Dieser „Cottbuser Weg“ führt unter anderen auch dazu, dass für die Stadt Cottbus das Thema Umweltzone entbehrlich wird.“ [Quelle: Stadt Cottbus, FB 66 und 72]

Die maßgebliche Zielstellung ist die Verbesserung der Umweltbedingungen.

Städtebaulich Ausgangssituation

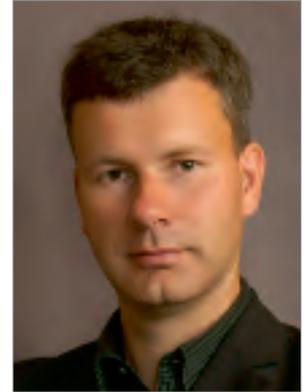
Sowohl in ihrer baulich räumlichen Ausprägung als auch in ihrer Erschließungsfunktion hatte die Bahnhofstraße seit ihrer planmäßigen Anlage in den 1870er Jahren eine herausragende Bedeutung im Stadtgrundriss und Stadtgefüge.



Abb.1: Bahnhofstraße / Karl-Liebknecht-Straße (1905); Blick nach Süden auf die eingleisige Straßenbahnführung



Siegfried Reibetanz



Heiner Stephan

Sie war als repräsentatives Rückgrat der angrenzenden Stadterweiterungsgebiete des 19. Jahrhunderts mit breiten Gehwegen, Vorgärten, Alleebäumen, Straßenbahn und einer spannungsreichen Bebauung aus Villen und Wohngeschäftshäusern unterschiedlicher Epochen konzipiert. Gleichzeitig war die Bahnhofstraße Hauptachse zwischen den südlich gelegenen Stadtteilen und dem städtischen Zentrum.



Abb. 2: Situation um 1910

Obwohl das Altbauensemble in den meisten Abschnitten weitgehend erhalten und im Zuge der Stadtsanierung bereits aufgewertet wurde, hat die Straße vor allem durch einen „autogerechten Ausbau“ viel von ihren ursprünglichen Qualitäten verloren. Einzelne Straßenbäume und Vorgärten, schmale Gehwege mit überwiegend erneuerungsbedürftigen Befestigungen sowie breite Fahrbahnen mit der Straßenbahntrasse beeinträchtigen das Straßenbild sowie die Geh- und Aufenthaltsqualität. Der nördliche Abschnitt zwischen der August-Bebel-Straße und Berliner Straße wirkt durch die einseitige Aufweitung des Straßenprofils sowie die verloren gegangene Randbebauung städtebaulich besonders desintegriert.



Abb.3: Situation 2009

Verkehrliche Ausgangssituation

Die Bahnhofstraße in Cottbus verläuft in zentraler Lage in Nord-Süd-Richtung und stellt derzeit mit einer Belastung von ca. 28.000 Kfz/d die wichtigste verkehrliche Verbindung innerhalb der Innenstadt dar. Als Hauptstraße mit örtlicher und überörtlicher Verbindungsfunktion verbindet sie auf einer Länge von 800m zwischen der Bahnhofsbrücke im Süden und der Berliner Straße im Norden die südlich der Bahntrasse gelegenen Gebiete mit dem Innenstadtbereich und ermöglicht in nördlicher Richtung die Anbindung der nördlichen Stadtteile. Linksabbiegen ist nicht gestattet und wird durch Blockumfahrungen gelöst.

Durch das hohe Verkehrsaufkommen kombiniert mit beidseitig durchgehender Bebauung kommt es zu Überschreitungen von Grenzwerten bei Feinstaub und Schwellwerten bei Lärm.



Abb.4: Blick von der Bahnhofsbrücke

Die Bahnhofstraße wird von der Straßenbahn befahren. Angebote für den ruhenden Verkehr entlang der Bahnhofstraße existieren nicht.

Separate Radverkehrsanlagen sind in der Bahnhofstraße nicht vorhanden. Von Süden kommend führt ein Radweg (hochbordig) über die Bahnhofsbrücke und endet auf der Ostseite an der Marienstraße bzw. beginnt in der Gegenrichtung ab der Wilhelm-Külz-Straße. Zwischen Marienstraße und Berliner Straße wird die Benutzung des teilweise sehr schmalen Gehweges beidseitig durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ für den Radverkehr freigegeben.



Abb.5: Konflikt Radfahrer - Lieferverkehr

Entwicklungsgrundsätze / Leitbilder

Für die Umgestaltung der Bahnhofstraße wurden folgende Entwicklungsgrundsätze, Zielsetzungen und Leitbilder postuliert:

Die Bahnhofstraße ist zu einer attraktiven, zukunftsorientierten Stadtstraße aufzuwerten. Die räumlichen Fassungen und Raumkanten sind zu entwickeln und Störungen in den Begleiträumen (Stadtreparatur) zu beseitigen. Die Entwicklungsmöglichkeiten für die Begleitnutzungen sind durch großzügiger gestaltete Nebenanlagen zu verbessern. Der Straßenraum ist durch beidseitige Baumpflanzungen (Alleecharakter) zu gliedern und aufzuwerten. Die städtebaulich-verkehrliche Verflechtung der Bahnhofstraße mit den angrenzenden Quartieren ist zu stärken.

Die Geh- und Aufenthaltsqualitäten sind zu verbessern. Es sind sichere und benutzerfreundliche Anlagen für den Fahrradverkehr zu schaffen. Die erforderliche Durchlassfähigkeit für den Quell- und Zielverkehr ist zu sichern. Die Bedienungsqualität des ÖPNV ist weiterzuentwickeln. Die Bahnhofstraße ist weitestgehend barrierefrei zu gestalten. Sichere Querungshilfen für Fußgänger sind zu schaffen.

Variantenuntersuchung

Im Rahmen einer Variantenuntersuchung im Vorfeld wurden folgende Kriterien untersucht:

- 2-, 3- und 4-streifiger Ausbau
- Realisierung des ÖPNV ohne Straßenbahn
- Führung des ÖPNV mit Bus und Straßenbahn in Seiten- oder Mittellage

FACHBEITRÄGE

- Ausbildung der Haltestellen in Seiten- oder Mittellage
- eingleisige oder zweigleisige Führung der Straßenbahn
- Einordnung von Liefer- und Parkmöglichkeiten in den Seitenbereichen
- Führung des Radverkehrs als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn oder als Radweg im Seitenbereich auf Gehwegniveau
- einreihige oder zweireihige alleearartige Baumpflanzungen

Mit der nachfolgend dargestellten und sich bereits in der baulichen Umsetzung befindlichen Vorzugsvariante soll die Verkehrsbelastung in der Bahnhofstraße um ca. 40 % auf i.M. 15.000 Kfz/d sinken.

Technische Gestaltung Verkehrsanlagen

Der Straßenzug wird als Hauptgeschäftsstraße geplant. Der künftige einbahnige Querschnitt weist für den Kraftfahrzeugverkehr und schienenengebundenen Verkehr je Fahrtrichtung einen Fahrstreifen auf. Diese werden im Bereich der Schienen mit Gußasphalt als Deckschicht, in den Knotenpunkten mit Splittmastixasphalt befestigt. Die Fahrstreifen sind durch einen mit Großpflaster befestigten und mit Flachborden abgesetzten durchgehenden Mittelstreifen getrennt. Dieser dient auch als Rettungsweg. Im Bereich der Knotenpunkte werden aus dem Mittelstreifen heraus die Linksabbiegestreifen entwickelt. Das Linksabbiegen aus der Bahnhofstraße in die angrenzenden Quartiere wird damit künftig zur Stärkung der Quell- und Zielverkehre zugelassen.

Gleisseitig werden kontinuierlich elastisch gelagerte und ummantelte Schienen Ri55N auf fester Fahrbahn eingebaut. Diese relativ wenig eingesetzte Rillenschiene wurde deshalb gewählt, da die Bauhöhe im eingebauten Zustand exakt zum vorgesehenen Straßenaufbau passte, d.h. Oberkante Betontragplatte Gleisbereich ist gleich Oberkante Schottertragschicht. Die allseitige Ummantelung der Schienen mindert die Übertragung von Schwingungen, reduziert den Körperschall und die elektrischen Streuströme.

Das Längsparken und Liefern ist im geplanten Unter- bzw. Mehrzweckstreifen neben den Fahrstreifen vorgesehen. In diesem wird auch die beidseitige alleearartige Baumbepflanzung angeordnet, die neben gestalterischen Zwecken auch die Feinstaubbelastung weiter senken helfen soll. Als Baumart wurden Säuleneichen gewählt, zum einen den Oberleitungen geschuldet, zum anderen, um den durch den Kfz-Verkehr emittierten Feinstaub auch nach oben entlassen zu können.

Zwischen aus Kleinpflaster befestigten Ober- und Unterstreifen wird ein getrennter Rad- und Gehweg angeordnet. Dieser wird wie in vielen Bereichen der Innenstadt bereits umgesetzt mit diagonal angeordneten Gehwegplatten aus Beton in antrazit und hell-

grau befestigt. Kontrovers diskutiert wurde auch die Variante der Anlage eines Radfahrstreifens. Dieser wurde u.a. verworfen aus Gründen problematischer Kapausbildungen im Bereich der Straßenbahnhaltestellen, benachbartes Gleis und dadurch fehlende Akzeptanz sowie relativ komplizierter Führung und Einbindung in die lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte. Regelmäßig werden behindertengerecht angelegte Querungshilfen angeordnet.

Mit diesem geplanten Fahrbahnquerschnitt und den damit auch in etwa wieder hergestellten historischen Proportionen vervollständigt die Bahnhofstraße die Strukturen des Denkmalbereiches der „Westlichen Stadterweiterung 1871-1914“, in dem Sie sich vollständig befindet.

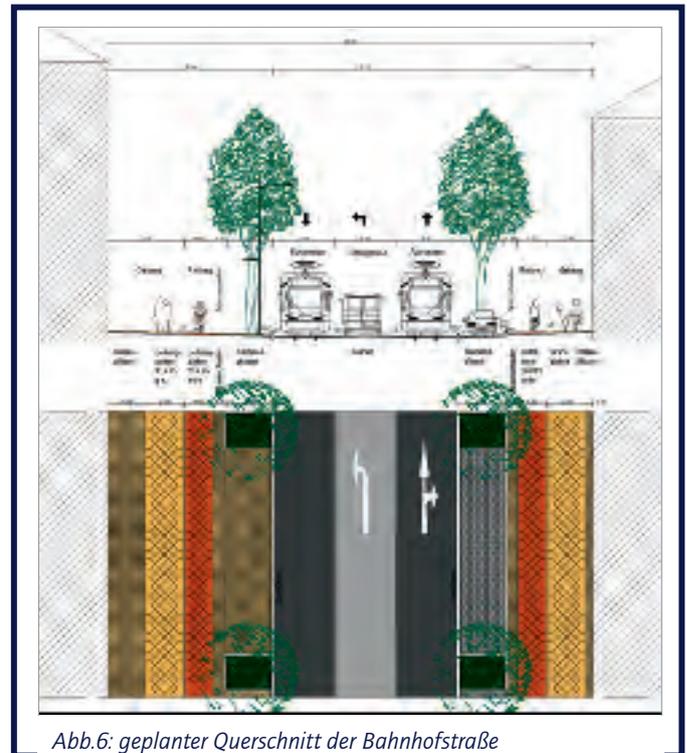


Abb. 6: geplanter Querschnitt der Bahnhofstraße

Ausstattungsseitig wird Stadtmobiliar vorgesehen, welches auch schon beim Umbau des Stadthallenvorplatzes eingesetzt wurde. Die ehemals vorhandenen historischen Vorgärten werden im Rahmen des rechtlich und technisch Möglichen wieder hergestellt.

Oberleitungs- Beleuchtungs- und LSA-Masten werden losgelöst von den Häuserfronten komplett neu errichtet und soweit möglich miteinander kombiniert.

Materialseitig wurde nach dem Motto weniger ist mehr verfahren. Bis auf die Warteflächen, die sandfarben gestaltet werden, werden hellgraue und antrazitfarbene Materialien eingebaut. Format-

seitig werden nur Groß- und Kleinpflastersteine, aber kein Mosaikpflaster, eingesetzt. Das Natursteinpflaster wird regional typisch in passe verlegt. Kontrastierend hierzu ist als Blindenleitsystem weißes taktiles Orientierungspflaster vorgesehen, dessen Profil auch mit rollenden Kugelspitzen erfasst werden kann.

Weitere Beteiligte

Neben den Fachplanungen des Gleisbaus, der Oberleitungen, der Lichtsignalanlagen, der Verkehrssicherung (separates Los), des Landschaftsbaus sowie der Straßenbeleuchtung mussten im Rahmen der Umbaumaßnahme auch die notwendigen Leitungsbaumaßnahmen integriert werden. So ist neben dem Mischwasser- und Regenwasserkanalneubau sowie den Kanalsanierungen auch die Erneuerung der Trinkwasserleitungen Bestandteil der Gesamtplanung. Weiterhin erfolgt mit der derzeitigen fernwärmeseitigen Umstellung des Dampfnetzes auf Heißwasser in Cottbus der Netzausbau in der gesamten Bahnhofstraße inkl. der potenziellen Hausanschlüsse. Es werden diverse Schutzrohrtrassen, u.a. für Telekommunikationskabel verlegt. Beidseitig entlang der

Bahnhofstraße wird jeweils eine LSA-Koordinierungsstrecke vorgesehen. Zudem ist vorgesehen, in den Abschnitten zwischen den Knotenpunkten auf jeder Seite einen Leuchtenmast für verkehrsbeobachtende Maßnahmen zu nutzen.

Planungsprozess / Öffentlichkeitsarbeit

Der Erstellung ausführungs- und ausschreibungsreifer Unterlagen lag ein sehr ambitionierter Zeitplan zugrunde. So wurde die auf der Machbarkeitsstudie fußende technische Planung im Juli 2009 beauftragt. Termingerech konnte dann im März 2011 nach dem traditionsreichen größten ostdeutschen Karnevalsumzug (Meißenstein), welcher die Bahnhofstraße quert, mit dem Umbau begonnen werden. Um alle an der Planung Beteiligten während der Planungsphase zu koordinieren, wurden durch das Baudezernat und den zuständigen Fachbereich 66, Grün- und Verkehrsflächen wöchentlich Projektsteuerungsrunden durchgeführt, in der Probleme dargelegt, diskutiert und zeitnah ausgeräumt werden konnten. Diese straff organisierten Beratungen hatten erheblichen Anteil an der sehr guten Vorbereitung dieser komplexen Maßnahme und ihrer bisher termingerechten Umsetzung.



Planungsleistungen für Verkehrs- sowie Ver- und Entsorgungsanlagen, Wasserbau, GIS-Dienstleistungen, Entwurfs- und Bestandsvermessung

Fon 0355-47815-18
Fax 0355-47815-99
kisters.de/uc

KISTERS

GRUPPE PLANWERK Stadtplaner Architekten Ingenieure

Wir bearbeiten Ingenieurplanungen mit besonderen städtebaulichen und gestalterischen Anforderungen. Unsere Stärke ist die fachübergreifende Kompetenz an den Schnittstellen von Ingenieurbau, Städtebau, Verkehrsplanung und Freiraumgestaltung. Unsere Projektteams bestehen aus erfahrenen Bauingenieuren, Architekten, Stadtplanern und Landschaftsarchitekten.

- Verkehrsanlagen
- Ingenieurbauwerke
- Freianlagen
- Hochbau
- Machbarkeitsstudien
- Städtebauliche Planungen aller Art
- Diskursive und partizipative Planungsverfahren

Pariser Straße 1 10719 Berlin
Fon 030 889 163 90 Fax 030 889 163 91
mail@gruppeplanwerk.de www.gruppeplanwerk.de

FACHBEITRÄGE



Abb.7: Visualisierung der geplanten Verkehrsanlagen

Um die Bürger der Stadt Cottbus und insbesondere die Anlieger auf diese Umbaumaßnahme hinsichtlich Planung und Bauablauf rechtzeitig vorzubereiten und zu sensibilisieren, wurde neben den notwendigen Bescheiden, Genehmigungen und Beschlüssen natürlich auch großer Wert auf die Öffentlichkeitsarbeit gelegt. So sind 3 öffentliche Bürger- sowie 2 separate Informationsveranstaltungen für die Gewerbetreibenden durchgeführt worden. Hier wurde den Bürgern auch die Möglichkeit gegeben, sich im Rahmen des finanziell, technisch Machbaren in den Planungsprozess einzubringen. So ist die Anzahl der Kurzzeitstellflächen noch erhöht oder die Einordnung weiterer historischer Vorgärten geprüft worden. Selbstverständlich wurde das Großvorhaben auch in den Fraktionen und Ausschüssen der Stadtverordneten regelmäßig vorgestellt.

Nach anfänglich doch sehr kontrovers geführten Diskussionen ist nun eine immer größere Akzeptanz in der Stadt Cottbus und insbesondere bei den Anliegern festzustellen. (siehe auch Artikel der Lausitzer Rundschau vom 19.12.2011 (<http://www.lr-online.de/regionen/cottbus/Winterpause-fuer-die-Bahnhofstrasse;art1049,3614376>))

Baudurchführung

Die Bauausführung ist in 2 Jahresscheiben geplant. In 2011 wurde bereits termingerecht die westliche Verkehrsfläche fertig gestellt, einschl. des Löwenanteils an Neuverlegungen unterirdischer Medien. In 2012 wird mit der Ausführung der östlichen Seite begonnen. Im Dezember 2012 soll dann die Bahnhofstraße wieder komplett dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Verkehrsführungsseitig wird der Kfz-Verkehr während der gesamten Bauzeit einspurig in Süd-Nord-Richtung durch die Baustelle geführt. Der Nord-Süd-Verkehr wird über den Mittleren Ring umgeleitet. Die Straßenbahn wurde durch Busse ersetzt. Somit simuliert die Verkehrsführung während der Bauzeit gleichzeitig grob den künftigen Verkehrsablauf, stellt sozusagen einen „Stresstest“ der Belastbarkeit der Verkehrsanlagen wie dem Mittleren Ring und der zweistreifigen Bahnhofstraße dar. Festgestellt werden kann jetzt schon, auch bestätigt in der regionale Presse, dass das vorher befürchtete Verkehrschaos in Cottbus weitestgehend ausgeblieben ist.

*Siegfried Reibetanz,
Heiner Stephan*



Abb.8: Baubeginn mit dem Rückbau der Gleise auf der Westseite

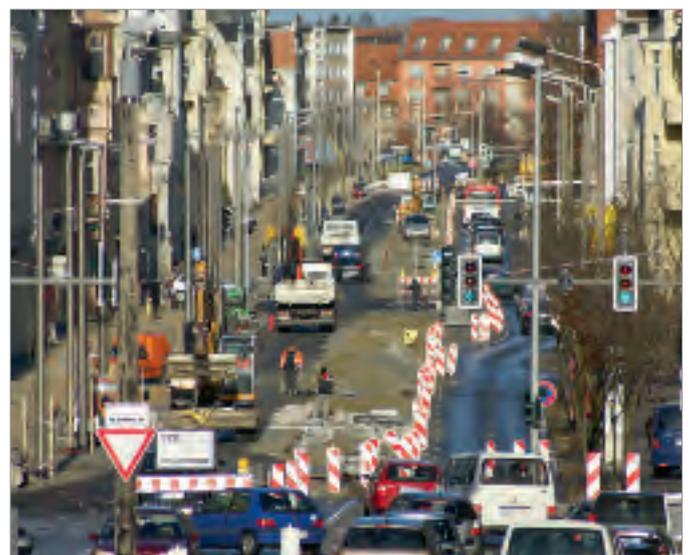


Abb.9: Halbzeit



HYDER CONSULTING STRASSEN.

Ob als Generalplaner, Berater oder Bauüberwacher:
In der Verbindung von Tradition und Innovation
entwickeln wir für jedes Verkehrsprojekt
die optimale Lösung.

Weitere Informationen unter: www.hyderconsulting.de

www.strabag.de



DYNAMIK AUF GUTEM FUNDAMENT

Als Marktführer im deutschen Verkehrswegebau bieten wir unseren Kunden innovative Lösungen und komplexe Dienstleistungen rund um das Thema Bau.

STRABAG AG, Direktion Berlin-Brandenburg
Bessemerstraße 42b, 12103 Berlin, Tel. +49 30 75477-0, Fax +49 30 75477-102
dir-sb-berlin-brandenburg@strabag.com

STRABAG

FACHBEITRÄGE



Marion Klepel



Ralf Baumann



Jörn Richter



Lutz Pfeiffer



Wolfgang Schwerin



Peter Wolf

Verkehrsschau oder Verkehrssicherheitsinspektion – ein Praxisvergleich

Zusammenfassung

Trotz großer Anstrengungen wurde das erklärte Ziel der Europäischen Union, die Anzahl der Verkehrstoten im Zeitraum 2001 bis 2010 zu halbieren, Epaweit und auch in der Bundesrepublik Deutschland nicht erreicht. Die Europäische Union hat deshalb mit der EU-Richtlinie 2008/96 weitere Anstrengungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit initiiert. In Deutschland rücken Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im bestehenden Straßennetz mehr und mehr in den Vordergrund. Das Verfahren der Verkehrssicherheitsinspektionen wird zur Aufdeckung von Sicherheitsdefiziten an vorhandenen Verkehrsanlagen und der Konzeption von Maßnahmen in einigen europäischen Ländern bereits erfolgreich angewendet. Die Erfahrungen mit diesem Verfahren werden anhand eines Pilotversuches erläutert und die Unterschiede zum bekannten Verfahren der Verkehrsschau dargestellt.

1. Ausgangssituation

In der letzten Dekade wurden in der Europäischen Union und der Bundesrepublik Deutschland vielfältige Anstrengungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unternommen. Das erklärte Ziel der EU, die Anzahl der Verkehrstoten im Zeitraum 2001 bis 2010 zu halbieren wurde aus ganz unterschiedlichen Gründen Epaweit und auch in der Bundesrepublik Deutschland nicht erreicht. Der in Deutschland und vergleichbaren Ländern zu verzeichnende Rückgang der Anzahl von Verkehrstoten ist zu einem großen Anteil der verbesserten aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit und den Fortschritten im Rettungswesen und in der medizinischen Versorgung zu verdanken. Für eine weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit muss zukünftig die Sicherheit der Straßenverkehrsanlagen stärker in den Fokus der zuständigen Regierungen, Verwaltungen und Baulasträger rücken. Zur Intensivierung dieser Anstrengungen hat das europäische Parlament und der Rat der

Verfahren gemäß EU 2008/96	Umsetzung in Deutschland
Straßenverkehrssicherheitsaudit (für Infrastrukturprojekte nach Artikel 4, EU 2008/96)	Flächendeckende Anwendung für das TERN-Netz. Überwiegend in Anwendung für Bundes- und Landesstraßen gemäß den Regelungen der einzelnen Bundesländer, vereinzelt freiwillige Anwendung bei Kreis- und Gemeindestraßen. Die Audits werden im Auftrag der Straßenbauverwaltungen durch geschulte Verkehrssicherheitsauditoren durchgeführt. Regelwerk: <i>Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen, ESAS 2002</i>
Sicherheitseinstufung (für vorhandenes Straßennetz nach Artikel 5, EU 2008/96)	Derzeit durchgängige Anwendung nur für die Autobahnen durch die BAST, restliches Straßennetz freiwillig im Ermessen der einzelnen Bundesländer (z. B. Land Brandenburg: BASTa-System), Regelwerk: <i>Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen, ESN 2003</i>
Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit (für vorhandenes Straßennetz nach Artikel 5, EU 2008/96)	Flächendeckende und kontinuierliche Erfassung und Auswertung von Unfalldaten (Unfalltypensteckkarten), Initiierung von Maßnahmen bei Unfallhäufungen durch die örtliche Verkehrsunfallkommission, Regelwerk: <i>Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, 1998; VwV-StVO § 44</i>
Sicherheitsprüfung (für vorhandenes Straßennetz nach Artikel 5, EU 2008/96)	Flächendeckende Anwendung durch regelmäßige Durchführung der Verkehrsschau unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde, der Straßenbauverwaltung und der Polizei, Streckenkontrollen durch Autobahn- und Straßenmeistereien. Regelwerk: <i>Merkblatt für die Verkehrsschauen, M DV 2007; VwV-StVO § 44; Maßnahmenkatalog Straßenunterhaltung und Betrieb (Mk6d)</i>

Europäischen Union die Richtlinie 2008/96 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur verabschiedet [EU-Kommission, 2008]. Bestandteil dieser Richtlinie ist unter anderem das Straßenverkehrssicherheitsaudit, die Sicherheitseinstufung des in Betrieb befindlichen Straßennetzes und auch die Sicherheitsüberprüfung vorhandener Straßen.

Außerdem hat die Kommission der europäischen Union am 20.07.2010 vorgeschlagen, das Ziel der Halbierung der Gesamtzahl der Unfalltoten im Straßenverkehr zwischen 2010 und 2020 beizubehalten [Europäische Kommission, 2010]. Dazu hat die Kommission sieben Ziele definiert. Ziel 3 lautet „Sichere Straßeninfrastruktur“ und beinhaltet u.a., „die Anwendung der relevanten Grundsätze des Infrastruktursicherheitsmanagements auf die Straßen zweiter Ordnung der Mitgliedstaaten (zu) fördern.“

Die Richtlinie 2008/96 gilt verpflichtend für das transeuropäische Straßennetz (TERN), wobei vor dem Hintergrund der bis 2020 angestrebten Halbierung der Zahl von Verkehrstoten davon auszugehen ist, dass die in der Richtlinie genannten Verfahren perspektivisch auch im weiteren Straßennetz angewendet werden. In der Bundesrepublik Deutschland sind die meisten Autobahnen sowie einige längere Abschnitte von wichtigen Bundesstraßen (z. B. B 33, B 50, B 96 und B 105) Bestandteil des TERN-Netzes.

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie in Deutschland die Anforderungen der EU Richtlinie 2008/96 umgesetzt werden.

Tabelle 1: (siehe Seite 63,) Übersicht über die Anwendung von Verfahren des Sicherheitsmanagements in Deutschland, Stand Februar 2011

Die Übersicht zeigt, dass die europäischen Anforderungen in Deutschland durch entsprechende nationale Maßnahmen zum Sicherheitsmanagement vollständig umgesetzt werden. Die Verfahren sind im Regelwerk bzw. in Verwaltungsvorschriften verankert. In der praktischen Umsetzung innerhalb der Bundesländer gibt es jedoch deutliche Unterschiede. Im Sinne der ehrgeizigen Europäischen Zielsetzungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist es erforderlich, die wesentlichen Elemente des Sicherheitsmanagements in Deutschland länderübergreifend zu harmonisieren und flächendeckend umzusetzen. Dies betrifft insbesondere die Anwendung des Verkehrssicherheitsaudits nach ESAS und die Sicherheitseinstufung für das vorhandene Straßennetz nach ESN.

Des Weiteren stellen aus der Sicht der Autoren die angewendeten Verfahren zum Teil immer noch Insellösungen dar und die Schnittstellen zwischen den Verfahren sind verbesserungsbedürftig.

In der Praxis steht häufig die Frage, wie das Wissen um unfallauffällige Straßenabschnitte systematisch und zielführend für Verbesserungsmaßnahmen genutzt werden kann. Die Richtlinie der EU gibt hier den Weg klar vor. Die Straßenabschnitte mit hohen Unfallhäufigkeiten sowie die Straßenabschnitte mit hohen Sicherheitspotentialen (im Sinne der ESN) sind von Expertenteams durch Ortsbesichtigung zu untersuchen. Auf dieser Grundlage sind geeignete bauliche und betriebliche Maßnahmen zur Verbes-

serung anzuordnen (vgl. EU 2008/96, Artikel 5, Absätze 2 und 3). Die praktische Umsetzung dieser Vorgaben erfolgt in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich, nachfolgend ein Beispiel aus dem Umfeld der Autoren:

Im Land Brandenburg wird seit 1996 durch die Straßenbauverwaltung eine Sicherheitseinstufung des Straßennetzes mit dem Programmsystem BASTa [Höppner und Wenk, 2001] durchgeführt. Dazu werden die Verkehrsunfälle ausgewertet und das Sicherheitspotential wird straßenabschnittsweise ermittelt. Die Ergebnisse liegen als Straßennetzkarten mit farbig abgestufter Darstellung der Sicherheitspotentiale vor. Im Regelfall erfüllen aber selbst die Abschnitte mit den höchsten Sicherheitspotentialen (rote Darstellung) nicht die formalen Anforderungen an Unfallhäufungslinien nach dem Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Demzufolge werden diese auch nicht durch die Unfallkommissionen behandelt. Nach geltendem deutschem Regelwerk gibt es formal keinen Anlass und auch kein standardisiertes Instrument, um sich mit den offensichtlichen Unfallhäufungen auseinanderzusetzen.

Aus Sicht der Autoren besteht hier ein großes Potential zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, welches in das Verkehrsmanagement zukünftig viel stärker einzubeziehen ist. Dazu sind standardisierte Verfahren für die örtliche Untersuchung unfallauffälliger Bereiche erforderlich, die die bestehenden Risiken und Defizite aufzeigen und konkrete Maßnahmen zur Verbesserung benennen. Als etabliertes Verfahren zur örtlichen Kontrolle und Bewertung der Verkehrssicherheit von Straßenabschnitten wird die Verkehrsschau nach dem Merkblatt M DV 2007 [FGSV; 2007] durchgeführt. Hier stellt sich zunächst die Frage, ob dieses Verfahren geeignet ist, für unfallauffällige Straßenabschnitte die unfallauslösenden oder unfallbegünstigenden Situationen und Ursachen zu finden und dafür gezielt Gegenmaßnahmen abzuleiten.

In der Praxis beschränken sich Verkehrsschauen oft auf die Kontrolle der Beschilderung, der Markierung und der Schutz- und Leiteinrichtungen. Alle weiteren sicherheitsrelevanten baulichen und betrieblichen Aspekte der Straßenanlagen werden nicht ausreichend erfasst. Ob diese subjektive Meinung vieler Fachleute einer intensiveren Betrachtung Stand hält, ist im Weiteren noch Thema dieses Artikels.

Als Ergänzung bzw. als Alternative zur Verkehrsschau sehen die Autoren das Verfahren der Verkehrssicherheitsinspektion. Dieses Verfahren wird bereits im Ausland erfolgreich genutzt und ist im englischsprachigen Raum als Road Safety Inspection bekannt. In Österreich [FGS; 2007] befindet sich ein Verkehrssicherheitsinspektionsverfahren in der Einführung. In Deutschland werden gegenwärtig durch den Arbeitskreis 2.7.1 der FGSV „Empfehlungen für die Durchführung eines Bestandsaudits von Straßen“ aufgestellt.

Dieses Verfahren wird in formaler Form, ähnlich dem Verkehrssicherheitsaudit, durchgeführt. Das Grundprinzip der Verkehrssi-

FACHBEITRÄGE

cherheitsinspektion ist die Analyse aller baulichen und betrieblichen Faktoren einer Straßenanlage, die Auswirkungen auf die Sicherheit haben können. Dies erfolgt durch örtliche Untersuchungen anhand von standardisierten Checklisten. Das Verfahren eignet sich gleichermaßen für die Untersuchung bekannter Unfallschwerpunkte und für vorbeugende Sicherheitsbewertungen, da Gefahren und Risiken unabhängig von Unfalldaten erkannt werden können.

Die Verfahren der Verkehrssicherheitsinspektion und der in Deutschland bekannten Verkehrsschau werden zur Verdeutlichung der Unterschiede und Besonderheiten beider Verfahren zunächst vergleichsweise an einem praktischen Beispiel angewendet. Den Autoren dienten dazu die Erfahrungen in der Anwendung der Verkehrssicherheitsinspektion im Ausland und in anderen Pilotversuchen im Land Brandenburg. Basis der Verkehrssicherheitsinspektion war die vom Weltstraßenverband PIARC auch unter Mitwirkung von deutschen Verkehrssicherheitsexperten im Jahr 2007 veröffentlichte Richtlinie [PIARC; 2007] mit den zugehörigen Checklisten.

Durch die Autoren wurde an einem Außerortsabschnitt einer Bundesstraße im Land Brandenburg ein Vergleich der Verfahren Verkehrsschau nach M DV 2007 mit der Verkehrssicherheitsinspektion in zwei getrennten Teams von je drei Verkehrssicherheitsauditoren unabhängig von einander erprobt. Die Ergebnisse dieses Pilotversuches werden im Folgenden gegenübergestellt und bewertet.

2. Praxisvergleich: Verkehrsschau / Verkehrssicherheitsinspektion

2.1 Beschreibung der Untersuchungsstrecke

Bei der untersuchten Strecke handelt es sich um einen Außerortsabschnitt einer Bundesstraße im Landkreis Märkisch-Oderland (Land Brandenburg), die nach der BASTA- Auswertung als „rote Strecke“ (hohes Sicherheitspotential) geführt wird. Die untersuchte Strecke beginnt am Ende einer Ortsdurchfahrt und endet an einem plangleichen signalgeregelten Knotenpunkt mit einer anderen Bundesstraße.

Streckencharakteristik:

- ⇨ zweistreifiger Querschnitt mit ca. 6,0 m befestigter Breite, Alleebaumbestand
- ⇨ Länge der untersuchten Strecke ca. 3,3 km, unstetige Linienführung in Grund- und Aufriss mit engen Radien im Grundriss

Verbindungsfunktionsstufe LS II

- ⇨ DTV ca. 5.600 Kfz/24h mit 6 % SV-Anteil (336 Kfz/24h)
- ⇨ $V_{zul.} = 80 \text{ km/h}$ (Z 274-58 + Zusatzzeichen 1006-39 Allee)

Bild 1: Typische Situation - Kurvenbereich mit schlechten Sichtverhältnissen und fehlender Fahrbahnaufweitung

Auf dem zu untersuchenden Streckenabschnitt wurden im zurückliegenden 3-Jahreszeitraum neun Verkehrsunfälle mit schwerem



Bild 1: Typische Situation - Kurvenbereich mit schlechten Sichtverhältnissen und fehlender Fahrbahnaufweitung

Personenschaden erfasst. Die resultierende Unfallkostendichte liegt bei ca. 200.000 Euro/km*a. Die formalen Vorgaben zur Einstufung als Unfallhäufungslinie sind nicht erfüllt, weil die Unfälle im Streckenabschnitt sehr ungleichmäßig verteilt auftraten. Die genauen Informationen zum Unfallgeschehen wurden erst nach dem Pilotversuch ausgewertet, um die Objektivität der Teams vor Ort nicht zu beeinträchtigen.

2.2 Durchführung und Ergebnisse der Verkehrsschau

Die von drei Verkehrssicherheitsauditoren durchgeführte Verkehrsschau erfolgte im November 2009 in enger Anlehnung an die Regel-Verkehrsschau nach M DV 2007.

Das Ziel der Verkehrsschau ist laut M DV, für einen verkehrssicheren Zustand von Verkehrsanlagen im Sinne der Verkehrssicherungspflicht des Straßenbaulastträgers zu sorgen. Die Fragenkomplexe des M DV für Außerortsstraßen beinhalten folgende Themen:

- ⇨ Knotenpunkte
- ⇨ Streckenabschnitte mit Schwerpunkt in Bezug auf Beschilderung und Markierung
- ⇨ Seitenräume

Die Regelverkehrsschau soll dabei netzweit alle 2 Jahre durchgeführt werden, für die Gemeinde- und Nebenstraßen gilt ein 4-jähriger Turnus. Sie wird meist durch die zuständigen Straßenmeistereien im Rahmen von Streckenbefahrungen geleistet.

Die gängige Praxis der Streckenbefahrung wurde zugunsten möglichst umfassender Ergebnisse durch eine Begehung in beiden Fahrtrichtungen ersetzt.

Im Ergebnis wurden insgesamt 17 Defizite hinsichtlich der Markierung / Beschilderung und des seitlichen Straßenraumes festgestellt (Bild 2). Folgende wesentliche Punkte werden im Bericht zur Verkehrsschau aufgeführt:

- ⇒ fehlende Wiederholung von VKZ 274-58 (Geschwindigkeitsbeschränkung nach Knotenpunkt)
- ⇒ VKZ mit schlechten Nachtsichteigenschaften oder mechanischen Beschädigungen
- ⇒ verdeckte Verkehrszeichen und LSA im Vorfeld bzw. am Knotenpunkt
- ⇒ mangelhafte Markierung (abgenutzte Randmarkierung, Phantommarkierung)
- ⇒ Schutzplanken enden vorzeitig trotz hoher Böschung
- ⇒ stark eingeschränkte Sicht in enger Kurve

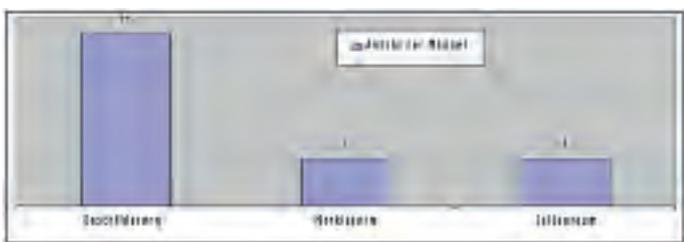


Bild 2: Übersicht über die Ergebnisse der Verkehrsschau

2.3 Durchführung und Ergebnisse der Verkehrssicherheitsinspektion

Die Basis für die durchgeführte Verkehrssicherheitsinspektion bildete die PIARC-Richtlinie mit den zugehörigen Checklisten. Es wurden Checklisten verwendet, die auf deutsche Verhältnisse im Rahmen verschiedener, früherer Feldversuche des GRSA e.V. [Vollpracht und Pfeiffer; 2008] angepasst wurden.

Das Ziel der Verkehrssicherheitsinspektion ist die Prüfung aller sicherheitsrelevanten Eigenschaften der Verkehrsanlage nach einem gesamtheitlichen Ansatz. Bei der Entwicklung der PIARC-Richtlinie wurden durch die Mitwirkung deutscher Fachleute die Erfahrungen aus dem Verkehrssicherheitsaudit und aus der klaren Struktur der ESAS [FGSV; 2002] genutzt. Nach der inhaltlichen Gliederung der Inspektionschecklisten werden deshalb deutlich mehr Fragenkomplexe in die Prüfung als bei der vergleichenden Verkehrsschau einbezogen:

- ⇒ Funktion und Umgebung
- ⇒ Querschnitt
- ⇒ Linienführung
- ⇒ Knotenpunktsgestaltung
- ⇒ Verkehrszeichen und Markierung
- ⇒ Anlagen ÖPNV
- ⇒ Straßenausstattung, Schutz- und Leiteinrichtungen
- ⇒ Fußgänger und Radfahrer

Verkehrssicherheitsinspektionen erfolgen im Regelfall als Begehungen.

Der zu untersuchende Straßenabschnitt wurde Anfang Dezember 2009 in beiden Fahrtrichtungen durch ein zweites Inspektorenteam begangen. Diesem Team waren die Ergebnisse der Verkehrsschau nicht bekannt.

Der Inspektionsbericht zeigt 36 verkehrssicherheitsrelevante Mängel auf (Bild 3). Als besonders kritisch werden folgende Punkte benannt:

- ⇒ ungenügende Gestaltung (Moderation) der Übergänge außerorts – innerorts, verbunden mit fehlenden Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung am Ortseingang (Bild 4),
- ⇒ unregelmäßige Führung des Radverkehrs am Ortseingang (Bild 4),
- ⇒ zu geringe Fahrbahnbreite, fehlende Kurvenaufweitungen, Einschränkungen im Lichtraumprofil (Bild 5), zu schmale und nicht tragfähige Bankette,
- ⇒ un stetige Linienführung mit langen Geraden und kurzen, engen Kurven, Haltesichtweiten nicht gewährleistet, Alleebäume als Sichthindernisse in Kurven und bei Zufahrten (Bild 1 und 6),
- ⇒ missverständliche Verkehrszeichen (Bild 7), Markierung in schlechtem Zustand,
- ⇒ fehlende Gehweganbindung für Bushaltestellen (Bild 8),
- ⇒ fehlende Schutz- und Leiteinrichtungen.

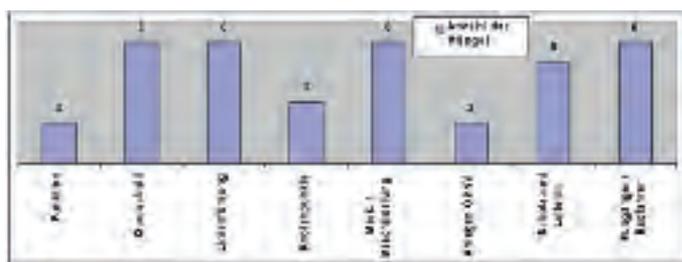


Bild 3: Übersicht über die Ergebnisse der Verkehrssicherheitsinspektion

Beispielhafte Situationen:

Bild 4: Ortseingang ohne geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen und unsicherer Führung des Radverkehrs

Bild 5: Baum im Lichtraumprofil

Bild 6: Der Vorwegweiser hinter der Rechtskurve wird durch Bäume verdeckt, die unmittelbar folgende Kreuzung ist erst sehr spät erkennbar

Bild 7: Missverständliche Beschilderung - Rechts- oder Linkskurve?

Bild 8: Bushaltestelle im Außerortsbereich ohne Gehweganbindung - ungesicherte Führung der Fußgänger

Die Gliederung des Inspektionsberichtes erfolgt in Anlehnung an die Erfahrungen mit Berichten zum Verkehrssicherheitsaudit und den internationalen Erfahrungen in:

Teil A Allgemeine Angaben (Lage des Abschnittes, Verkehrsbelastung, Datum, Zeit, Teilnehmer etc.)

Teil B Mängelanalyse (Beschreibung der Mängel, Fotodokumentation, Gesamtbewertung)

Teil C Vorschläge für Maßnahmen

FACHBEITRÄGE



Bild 4: Ortseingang ohne geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen und unsicherer Führung des Radverkehrs



Bild 6: Der Vorwegweiser hinter der Rechtskurve wird durch Bäume verdeckt, die unmittelbar folgende Kreuzung ist erst sehr spät erkennbar



Bild 5: Baum im Lichtraumprofil

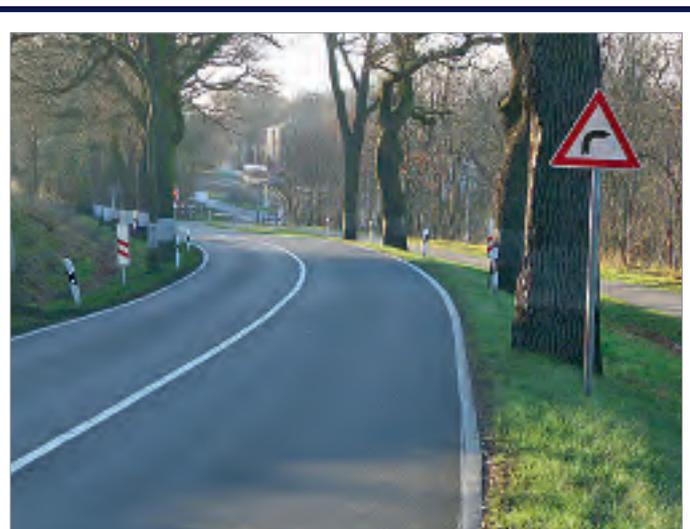


Bild 7: Missverständliche Beschilderung – Rechts- oder Linkskurve?

Erfahrungsgemäß ist an bestehenden Verkehrsanlagen oft eine Vielzahl von Mängeln festzustellen. Das Risikopotential der einzelnen Punkte ist dabei sehr unterschiedlich. Deshalb ist es erforderlich, die festgestellten Mängel entsprechend zu wichten. Im Inspektionsbericht wird als Abschluss des Teil B diese Bewertung vorgenommen, die kritischen Punkte mit dem höchsten Gefährdungspotential werden herausgestellt.

Der Bericht zur Inspektion wird mit dem Teil C „Kurz-, Mittel- und Langfristige Maßnahmen“ abgeschlossen. Dort werden Empfehlungen für den Straßenbaulastträger zur Verbesserung der Situation gegeben. Die kurzfristigen Maßnahmen beinhalten Leistungen, die nach Art und Umfang im Rahmen der Unterhaltung umsetzbar sind. Die weiteren Maßnahmen sind umfangreicher und in die Investitionsplanung aufzunehmen.

2.4 Vergleich der Ergebnisse

Erwartungsgemäß sind die Ergebnisse hinsichtlich der Aspekte der Verkehrssicherheit beider untersuchter Verfahren unterschiedlich ausgefallen.

FACHBEITRÄGE

Die Mängel der Markierung und der Beschilderung werden im Wesentlichen mit beiden Verfahren erkannt. Hier gibt die Fachkunde der inspizierenden Personen den Ausschlag über die Qualität der Untersuchung.

Die wesentlichen sicherheitsrelevanten Mängel der Straßenanlage können jedoch nur bei einer gesamtheitlichen Betrachtung der Straße und des Umfeldes erfasst und beschrieben werden. Dies ist mit dem Verfahren der Verkehrsschau nach dem M DV nicht möglich, da Themen wie z. B. die Linienführung, Sichtverhältnisse, das tatsächliche Geschwindigkeitsverhalten und die Gesamtwirkung der Straße auf den Fahrer nicht berücksichtigt werden.

Folgende wesentliche Sicherheitsdefizite wurden mit dem Verfahren der Verkehrssicherheitsinspektion erkannt und im Inspektionsbericht als maßgebende Risikopotentiale herausgestellt:

- ⇒ Verkehrsanlage entspricht weder im Querschnitt noch in der Linienführung der Netzfunktionen einer LS II – Verbindung (fehlende Kurvenaufweitungen, mangelnde Sichtverhältnisse, enge Radien nach langen Geraden etc.)

- ⇒ mangelnde Verkehrsqualität fordert unangepasstes Verkehrsverhalten (unangepasste Geschwindigkeit und risikoreiche Überholmanöver) heraus

- ⇒ Konfliktpotential mit schwächeren Verkehrsteilnehmern im Vorfeld der Ortslage, fehlende Moderation der Änderung der Streckencharakteristik

Die im Bericht unter Teil C vorgeschlagenen kurz- mittel und langfristigen Maßnahmen konzentrieren sich auf die drei benannten Risikopotentiale.

Die nachträgliche Auswertung der verfügbaren Unfalldaten für den untersuchten Streckenabschnitt zeigte, dass mit der Inspektion diejenigen Mängel und Defizite der Verkehrsanlage deutlich herausgearbeitet wurden, die maßgeblich auslösende oder zumindest begünstigende Faktoren für die dokumentierten schweren Verkehrsunfälle waren. Bei Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen können solche Unfälle zukünftig verhindert oder in ihren Folgen gemindert werden.

KLEPEL & PARTNER - kpl
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswegeplanung mbH

Straßen verbinden

- Bundesautobahnen
- Bundes- und Landesstraßen
- Rastanlagen
- Ortsdurchfahrten
- Radwege- und Nebenanlagen
- Verkehrssicherheitsaudits und Verkehrssicherheitsinspektionen

Niederlassung Berlin:
Helmweg 7
12623 Berlin

Niederlassung Hildesheim:
Mühlendahl Str. 81 b, 31166 Hildesheim

Tele: (030) 55 295 38 - 0
Fax: (030) 55 295 39 - 20
www.klepel-partner.de

info@klepel-partner.de

Beratung - Planung Projektmanagement Bauleitung / Bauüberwachung

- Verkehrsplanung
- Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke
- Verkehrstechnik
- Lärmschutz
- Infrastrukturplanung

Sanierung Buckower Straße in Frankfurt (O.)

Komplexe Erschließung Technologiepark Ostbrandenburg

B 1/B 167 Ortsumgehung Seelow

B 112 Ortsumgehung Frankfurt (O.), Querung Bahnanlagen in EPS-Bauweise mit Steildamm

Frankfurter Ingenieurconsult GmbH

Leipziger Straße 32
15232 Frankfurt (Oder)
Fon 0335 54 19 45
FAX 0335 54 04 05
MAIL ansorge.partner@arcor.de

FACHBEITRÄGE

3. Zusammenfassung und Ausblick

Der Praxisvergleich der Verfahren Verkehrsschau und Verkehrssicherheitsinspektion zeigt deutlich das hohe Potential eines formalisierten Inspektionsverfahrens, insbesondere für die Analyse von unfallauffälligen Strecken nach ESN. Es werden Risiken und Mängel erkannt, die nicht Thema der Regelverkehrsschau sind.

Die Verkehrsschau erfüllt die Anforderungen an eine turnusmäßige Prüfung des Straßennetzes (Sicherheitsprüfung im Sinne EU 2008/96, Artikel 5). Es werden Mängel in der Straßenausstattung und offensichtliche Verkehrsgefährdungen erkannt. Die Durchführung der Verkehrsschau als Befahrung sichert die notwendige Effektivität des Verfahrens, um im erforderlichen 2- oder 4 Jahresabstand das gesamte Straßennetz einer systematischen Kontrolle zu unterziehen.

Für die Untersuchung unfallauffälliger Streckenabschnitte ist die Verkehrsschau nicht geeignet. Hier hat der Pilotversuch deutlich gezeigt, dass die Sicherheit einer Straßenanlage von vielen unterschiedlichen Faktoren abhängt. Diese wirken teilweise im Zusammenhang und können nur bei einer gesamtheitlichen Betrachtung erkannt werden. Das Verfahren der Verkehrssicherheitsinspektion liefert dafür den geeigneten methodischen Rahmen.

Eine umfangreiche Beschreibung des Verfahrens wurde durch den Weltstraßenverband veröffentlicht [PIARC; 2007]. Die Autoren arbeiten auf der Grundlage dieser Richtlinie und haben diese auf die deutschen Verhältnisse angepasst. Kern des Verfahrens ist die systematische Kontrolle der Straßenanlagen auf der Grundlage vorgegebener Checklisten. Diese Listen erleichtern fachkundigen Erstanwendern den Einstieg in das Verfahren und bieten erfahrenen Inspektoren eine zusätzliche Hilfe bei der praktischen Durchführung.

Das Verfahren ermöglicht über die Untersuchung von unfallauffälligen Bereichen hinaus auch die vorbeugende Identifizierung potentieller Risiken. Damit können Maßnahmen ergriffen werden bevor Unfälle passieren. Die bisher vorherrschenden reaktiven Maßnahmen der Unfallbekämpfung (Handeln nach Unfällen) werden damit um ein pro-aktives Element ergänzt.

Dass zur Verkehrssicherheitsinspektion eingesetzte Personal muss in der Anwendung des Verfahrens geschult werden. Darüber hinaus sind fundierte Kenntnisse aus den Bereichen der Planung, der Ausrüstung und der Unterhaltung von Straßen erforderlich. Hier kommen insbesondere die Fachleute der Straßenbauverwaltungen, Mitglieder der Unfallkommissionen und Verkehrssicherheitsauditoren in Frage.

Es wäre denkbar, im Zusammenhang mit der Umsetzung der ESN die nachfolgend notwendigen Untersuchungen der Unfallhäufungen und die notwendigen Maßnahmenkonzeptionen über Verkehrssicherheitsinspektionen zu realisieren. Die Verantwortlichkeit dafür sollte bei den zuständigen Straßenbauverwaltungen liegen, um kurze Entscheidungswege bei der Maßnahmenumsetzung zu sichern.



Bild 8: Bushaltestelle im Außerortsbereich ohne Gehweganbindung – ungesicherte Führung der Fußgänger

Nicht geeignet ist das Verfahren für eine flächendeckende pro-aktive Anwendung im Straßennetz. Dafür ist der Aufwand durch die erforderliche Begehung der Straßenanlagen und die umfangreiche Dokumentation zu groß. Es könnten jedoch gezielt jene Streckenabschnitte bestehender Straßen mit einer Verkehrssicherheitsinspektion untersucht werden, die vergleichsweise hohe statistische Unfallrisiken aufgrund bestimmter geometrischer oder betrieblicher Parameter bzw. aufgrund hoher Verkehrsbelastungen oder besonderer Verkehrszusammensetzungen aufweisen.

Im Rahmen von Untersuchungen von Bestandsstrecken wurden z. B. kürzlich in Bayern die Risikokriterien für Landstraßen herausgearbeitet und statistisch nachgewiesen [Bösl und Spahn; 2010].

Eine räumlich begrenzte pro-aktive Anwendung der Verkehrssicherheitsinspektion kann beispielsweise in den folgenden Fällen sinnvoll sein:

- ⇒ besonders kurvige oder bergige Straßenabschnitte
- ⇒ Straßen mit hoher Verkehrsbelastung
- ⇒ Straßen mit ungünstigen Nutzungsüberlagerungen (z. B. Ortsdurchfahrten, hochrangige Außerortsstraßen mit vielen Knotenpunkten und Einmündungen)
- ⇒ Straßen mit hohem Anteil an Radverkehr

Die Autoren empfehlen die Anwendung des Verfahrens für die Unfallkommissionen als zusätzliches Hilfsmittel in Ergänzung zum Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen [FGSV; 1998]. Damit können bekannte Unfallschwerpunkte gezielt einer Verkehrssicherheitsinspektion unterzogen werden.

Das Verfahren der Verkehrssicherheitsinspektion ist aus Sicht der Autoren für die zukünftige Anwendung in Deutschland von Interesse. Das bestehende Sicherheitsmanagement kann damit um ein wichtiges und neues Element ergänzt werden. (*Literaturhinweise siehe Seite 87*)

Marion Klepel, Ralf Baumann, Jörn Richter,
Lutz Pfeiffer, Wolfgang Schwerin, Peter Wolf



Das Bauwerk verbindet zwei überlappende
Bauabschnitte, 1. Pfeiler

BERATEN - PLANEN - ÜBERWACHEN - PRÜFEN



Sandauer Brücke Havelberg



VIC Unternehmensgruppe

Sauerbruchstr. 12
14482 Potsdam
Tel.: 030 31 7488132
www.vic-gmbh.de
info@vic-gmbh.de

Potsdam - Dresden - Berlin - Zwickau - Halle - Stahnsdorf - Weimar - Lindow



DEUTAG GmbH & Co. KG
Niederlassung Ost Freiheit 9
13597 Berlin
Telefon: 030 33088-0
Telefax: 030 33088-7000
E-Mail: nl-ost@deutag.de
www.deutag.de



Verantwortung für die Zukunft – durch Mobilität und sichere Verkehrswege, Ressourcenschonung sowie intelligente Recyclinglösungen. Die DEUTAG Niederlassung Ost leistet hierzu in den unterschiedlichen Arbeitsgebieten einen wichtigen Beitrag.

Das Leistungsspektrum reicht von der Asphaltherstellung über die Baustoffaufbereitung bis hin zur Baustoffverwertung. Langjährige Erfahrung, hohe Produktqualität und kundennaher Service haben uns zu einem zuverlässigen Partner von öffentlichen, gewerblichen und privaten Auftraggebern gemacht.

Mit innovativen Produkten, Dienstleistungen und Ideen sorgt die DEUTAG Niederlassung Ost nicht nur für Verkehrssicherheit und Mobilität, sondern auch für den Schutz der Umwelt und damit für eine lebenswerte Zukunft.



Wir mischen für SIE und IHRE Baumaßnahmen:

Asphalttragschichten
Asphaltbinderschichten
Asphaltdeckschichten

Splittmastixasphalt
Gussasphalt
Asphalt-Sonderbeläge
DEUCOLOR farbige Asphalte

FACHBEITRÄGE

L33 - BAB A10 bis Landesgrenze – Was lange währt, wird gut

Jeder, der schon einmal von Strausberg Richtung Berlin auf der Altlandsberger Chaussee unterwegs war, stand in den Spitzenzeiten bestimmt im Stau und hat sich gefragt, warum es nicht möglich ist, die Fahrbahn, die auf Berliner Territorium bis Hellersdorf schon 4-spurig ausgebaut war, weiter zu verlängern.

Nachdem es Anfang der 90er eine Machbarkeitsstudie gab, mit Berlin eine Kostenteilungsvereinbarung ausgehandelt war, ging es 1997 mit der Verkehrszählung als Grundlage für die Planung los. Die Maßnahme wurde in zwei verkehrswirksame Abschnitte gegliedert.

Der erste Abschnitt zwischen dem Berliner Ring A 10 und der Ortslage Hönow wurde so gestaltet, dass er ausschließlich im Land Brandenburg lag. Das ermöglichte ein relativ zügiges Baugenehmigungsverfahren, welches 2011 abgeschlossen wurde.

Mit dem Bau wurde zeitnah begonnen, der Baufortschritt ist mittlerweile täglich zu sehen.

Ein zweiter Abschnitt geht von Hönow bis nach Berlin.

Der zweite Abschnitt von der Ortslage Hönow bis zur Landesgrenze Berlin geht sowohl über Brandenburger als auch über Berliner Territorium. Durch die vielen Abstimmungen mit der Berliner Senatsverwaltung sowie dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf mit ihren unzähligen nachgeordneten Dienststellen, gestaltete sich das Verfahren wesentlich aufwändiger.

Die Länder Berlin und Brandenburg müssen beide ein Baurechtsverfahren durchführen.

Das Planfeststellungsverfahren soll Ende Januar mit der Einreichung der Unterlagen zur Anhörungsbehörde beginnen. Mit dem Baubeginn ist realistisch gesehen nicht vor 2014 zu rechnen.

Ausführungen zum ersten Abschnitt

Unzureichende Verkehrsverhältnisse

Mit der Öffnung der Grenzen nahm der Straßenverkehr seit 1990 sprunghaft zu. Diese Zunahme betraf auch die L 33 (Altlandsberger Chaussee).

Im ersten Bauabschnitt betrug das Verkehrsaufkommen 1660 bis 2000 in Fahrzeuge in der Spitzenstunde. Die prognostizierte Verkehrsmenge für 2012 ist mit einem DTV von 31.000 Kfz/24 h mit einem zwei streifigen (einbahnig) Querschnitt nicht zu bewältigen.

Der Auslastungsgrad übersteigt 100 %. Es kommt, wie zurzeit in den Hauptverkehrszeiten zu erleben, zu stockendem Verkehr und Kolonnenfahrt. Dadurch steigt das Unfallrisiko.

Durch den zweibahnigen Ausbau wird die Leichtigkeit des Verkehrs erhöht und das Unfallrisiko sinkt, weiterhin steigt die Reisegeschwindigkeit.

Die Entwicklungsziele des Landes Brandenburg werden erreicht.

Im Weiteren wurden 5 Varianten untersucht.

Ein Ziel war es, die Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet mit der darin befindlichen Hönowener Weiherkette so gering wie möglich zu halten. Andererseits sollte der Radverkehr, der im Moment aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens stark gefährdet ist, Berücksichtigung finden. Inzwischen hatte auch die Anlage der Tankstelle Tatsachen geschaffen.



Manuela Elßner



Bild 1: Spatenstich.



Bild 2: vierstreifiger Ausbau auf nördl. Seite neben der vorh. Fahrbahn der L 33

Als Variantenuntersuchung wurde ein Vergleich

- Der Verbreiterung auf der Südseite (Nordseite) der L 33, die nördliche (südliche) Baumreihe steht im Bankett (Variante 1)
- Der Verbreiterung auf der Südseite der L 33, die südliche Baumreihe steht im Mittelstreifen (Variante 2)
- Der Verbreiterung auf der Südseite der L 33 mit einem Sparquerschnitt (Variante 3)
- Der Neubau nördlich der Allee beim Erhalt beider Baumreihen (Variante 4)
- Der Neubau südlich der Allee beim Erhalt beider Baumreihen (Variante 5)

Ausgewählt unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit die Variante 4.

Vorzugsvariante.

Ein großer Vorteil der Variante 4 war der unkomplizierte Naturraum – fast ausschließlich Feldflur mit Intensivacker, der aufwändige faunistische Untersuchungen verzichtbar machte und keine



Bild 3: Fahrbahnausbau mit Radweg auf südl. Seite neben der vorh. L 33

großen Widerstände seitens der Naturschutzbehörden und –Organisationen erwarten ließ.

Allerdings kam es durch die gewählte Variante dazu, dass einige landwirtschaftliche Nutzer Ihre Grundstücke nicht mehr erreichen konnten. Das machte ein Deckblattverfahren im Rahmen der Planfeststellung erforderlich und hat 1 Jahr zusätzliche Planungszeit gekostet.

Der Termin des Baubeginns ergab sich durch die aus dem Planfeststellungsbeschluss resultierenden vorzeitigen Besitzeinweisungen, in der die Fristen für die Betretung der Grundstücke einen frühesten Zuschlagstermin am 29.07.2011 ergaben.

- Baubeginn: 18. August, Spatenstich mit politischer Prominenz (Bild 1)
- Baufirma: Berger Bau
- Zugeschlagene Bausumme: 3.686.291,16 € (geschätzte Kosten inkl. Umverlegungen, Grunderwerb usw. waren 5.127.000,-€)
- 5.127.000,-€
- Bauüberwachungsbüro: Asphalta
- Bauablauf: ausgeschriebene Bauzeit sind 576 WT, was 24 Monaten entspricht.
- Bauende: geplant Juli 2013

Durch Mittelumschichtung und einem gestrafften Bauzeitenplan der ausführenden Firma sowie enger Zusammenarbeit aller am Bau Beteiligten, ist ein Bauende in 2012 angekündigt. (Bild 2 und 3)

Wir wünschen uns für den 2. Bauabschnitt ein schnelles Planfeststellungsverfahren, einen ebenso reibungslosen Bauablauf und damit einen erfolgreichen Abschluss der dann kompletten Baumaßnahme.

Manuela Eißner

Interdisziplinäre Kompetenz für die Herausforderungen der Zukunft

Planung

Bauüberwachung

Vertragsmanagement

SiGeKo

Technologische Beratung

Ingenieurgesellschaft für Verkehrsbau mbH

Ingenieurbauwerke und Verkehrsanlagen

Hoch- und Spezialtiefbau

Wasserbau und Bahnbau

Rückbau- und Sanierungsmaßnahmen

Beratende Ingenieurbaukammer Berlin

Zertifiziert nach DIN ISO 9001
ÜZ-Stelle nach BauPG

Hauptniederlassung Falkensee
Elsterstraße 63
14612 Falkensee

Tel. 03322 - 240090
Fax 03322 - 239309
www.asphalta.de
ingbuero@asphalta.de

FACHBEITRÄGE

Kompaktasphalt auf der Berliner Autobahn

Fahrbahnerneuerungsarbeiten und Sanierung der Entwässerungsanlagen im Bereich zwischen AS Sachsendamm und AS Wolfensteindamm/Schloßstraße auf der BAB A 103 in Berlin

Dipl.-Ing. (FH) Alexander Uebelgünne, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin; **Dipl.-Ing. Jürgen Köhler**, Arbeitsgemeinschaft Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co. KG / Lanwehr Bau GmbH; **Dipl.-Ing. Marco Ilgeroth**, ASPHALTA Ingenieurgesellschaft für Verkehrsbau mbH

Einführung

Die Bundesautobahn 103 (BAB A 103) verbindet den Berliner Stadtring (A 100) vom Kreuz Schöneberg mit dem Steglitzer Kreis und wurde 1980 fertiggestellt.

Die im Jahre 1987 in einem Versuchsprogramm eingebauten Drainsphalte und Drainbinder wurden letztmalig durch einen Splittmastixasphalt 0/8 S mit Pmb 45 A und einem Asphaltbinder 0/16 S mit Pmb 45 A im Jahr 1995 ersetzt.

Im Ergebnis der 2006 vorliegenden ZEB-Daten wurden Warn- und Schwellenwertüberschreitungen der 100 m -Werte beim Gesamtwert in beiden Richtungsfahrbahnen auf Grund der schlechten Substanz (Allgemeine Unebenheiten, Flickstellen, Rissbildungen) und des Gebrauchswertes (Griffigkeit) ausgewiesen, die die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Objektbereich Straße als Auftragsverwaltung des Bundes dazu veranlassten, Planungen für eine Instandsetzungsmaßnahme aufzunehmen.

Im Vorfeld der Planungsleistungen wurden umfangreiche Bohrkernuntersuchungen und Umweltverträglichkeitsprüfungen in Auftrag gegeben, um den vorhandenen Zustand des Fahrbahnoberbaus zu dokumentieren und daraus ein wirtschaftliches Instandsetzungskonzept ableiten zu können. Parallel erfolgte eine TV-Untersuchung bzw. eine anschließende Schadensdokumentation der vorhandenen Entwässerungsanlagen im gesamten Streckenbereich der BAB A 103.

Mit Vorlage der Untersuchungsergebnisse bzw. nach technischer und wirtschaftlicher Prüfung, hat sich die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Objektbereich Straße dazu entschieden, notwendige Fahrbahnerneuerungsmaßnahmen auf der BAB A 103 durch eine mittelfristige Sanierung in einer Gesamtstärke von 14 cm mit läroptimierten Deckschichtbelägen auszuführen. Neben der Sanierung des schlechten Zustandes der Fahrbahnoberflächen haben diese Beläge das Ziel, den vom Verkehr ausgehenden Lärm in der Stadt zu reduzieren.



Jürgen Köhler



Alexander Uebelgünne



Marco Ilgeroth

Bautechnische Grundlagen

Der gesamte Streckenabschnitt der BAB A 103 wies neben den zahlreichen Unebenheiten, Flickstellen, Rissbildungen und der mangelhaften Griffigkeit hinsichtlich der Fahrbahnentwässerung unzureichende Quer- und Längsgefälle auf. Notwendige höhenmäßige Anpassungsarbeiten im Zuge der Instandsetzung gestalteten sich sehr schwierig, da sowohl die Randstreifenbefestigung durch Sonderbordsteine sowie Zwangspunkte von anstehenden Ingenieurbauwerken (Übergangskonstruktionen) eine Veränderung kaum zuließen.

Zur Verbesserung der Fahrbahnentwässerung wurde in der Planungsphase aus diesem Grund ein optimiertes Deckenbuch erstellt. Um bereits beim Fräsen die genauen Abtragshöhen optimal zu erreichen, wurden in der Bauausführung die Fräsarbeiten mittels tachymetrischer 3-D-Steuerung ausgeführt.

Die Instandsetzungsarbeiten auf der BAB A 103 erstreckten sich in beiden Richtungsfahrbahnen über 6 vorhandene Fahrstreifen von der Anschlussstelle (AS) Schloßstraße/Wolfensteindamm über das Autobahnkreuz (AK) Schöneberg bis zur AS Sachsendamm.

Der Baubereich beinhaltete freie Streckenabschnitte, Brückenbauwerke und den Tunnel Feuerbachstraße sowie zusätzlich Sonderbereiche, wie die Verbindungsfahrbahnen/Kleeblätter sowie Ein- und Ausfahrten, überwiegend als Rampen. Parallel zu den Fahrbahninstandsetzungsarbeiten wurden punktuell die vorhandenen Entwässerungsanlagen saniert, die sich in örtliche Reparaturen, Renovierungen mittels Schlauchliner sowie offene Erneuerungen unterteilen.

Bei der BAB A 103 handelt es sich um eine Fahrbahnstrecke mit einer Gesamtlänge von ca. 3.100 m je Fahrtrichtung. Die Hauptfahrbahn in beiden Fahrtrichtungen hat eine Gesamtfahrbahnbreite von 10,50 m über drei Fahrstreifen, die von Sonderbordsteinen (Wellborden) seitlich eingefasst sind.



Bild 2: Fertiger (Beladung Binderschicht)



Bild 3: Walzeneinsatz zur Hauptverdichtung

Aufgrund des fehlenden Seitenstreifens war es nicht möglich, den Verkehr während der Bauzeit auf 2 Fahrstreifen zu führen. Auch ein Überleiten des Verkehrs war durch die geringe Fahrbahnbreite und die großen Höhenunterschiede im Mittelstreifen nicht möglich.

In Abstimmung mit der Verkehrslenkung Berlin, der Autobahnpolizei und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde im Vorfeld für die einzelnen Bauphasen festgelegt, den Verkehr unter Aufrechterhaltung eines Fahrstreifens je Fahrtrichtung zu führen, was eine wesentliche Verbesserung der Einbaubedingungen zu Folge hat. Die Mittelnaht konnte somit sauber auf einer Breite von 5,25 m in die mittlere Fahrspur gelegt werden.

Insgesamt wurden Fahrbahnbeläge aus Asphalt in Größenordnungen von ca. 25.000 m² Deckschicht aus MA 8 S und MA 11 S, Dicke 3,0 bis 6,0 cm,

ca. 50.000 m² Profilausgleich aus AC 16 BS, Dicke: 6,0 bis 8,0 cm und

ca. 83.000 m² Kompaktasphalt, bestehend aus: 2,0 cm AC 11 DS und 6,0 bis 10,0 cm AC 16 BS im kombinierten Hoch- und Tiefbau eingebaut.

Hinsichtlich der einzusetzenden Mischgutarten waren folgende Anforderungen aus Sicht des Straßenbaulastträgers zwingend notwendig:

- ⇒ hochstandfeste Deck- und Binderschichten (Bindemittel 10/40-65A)
- ⇒ Anforderungen an die erhöhte Polierresistenz (PSV angegeben mindestens 53) mit dem entsprechenden Nachweis des Polierwiderstandes nach Wehner/Schulze sowie Anforderungen auf den Widerstand gegen Zertrümmerung
- ⇒ Lärmmindernde Eigenschaften der Deckschichtbeläge auf den Ingenieurbauwerken durch den Abstreusplitt, Lieferkörnung 2/3 oder 2/4
- ⇒ Aufgehellte Deckschichten mit natürlichem Aufhellungsstein:

Unter Berücksichtigung der Witterungsbedingungen, der Verwendung eines lärmoptimierten Deckschichtbelages und der engen Fertigstellungstermine hat sich die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung dazu entschlossen, die bituminösen Fahrbahnstandsetzungsarbeiten auf der freien Strecke in einer Kompaktbauweise herstellen zu lassen. In der Kompaktbauweise werden sowohl die Asphaltbinder- als auch die Asphaltdeckschicht in einem Arbeitsgang eingebaut.

Bei der in den ZTV Asphalt geforderten Bauweise handelt es sich um die Bauweise mit einem Modulfertiger, da die ZTV Asphalt klarstellen, dass „die untere heiße Schicht nicht zu befahren“ ist. Beim Modulfertiger wird über einen Beschicker abwechselnd der Deckschichtkübel mit Deckschichtmischgut oder der Binder-schichtkübel mit Bindermischgut beschickt (Bild 2).

Durch diesen parallelen Arbeitsschritt ergeben sich erheblich geringere Einbauzeiten als zur konventionellen Bauweise. **Bild 5:** Weitere Herausforderung bei der Kompaktasphaltbauweise ist die Materiallogistik. Durch den gleichzeitigen Einbau von Asphaltbinder mit der Asphaltdeckschicht werden große Mengen Mischgut gleichzeitig benötigt.

Gefordert werden i.d.R. mehr als 200 t Asphaltbinder in der Stunde. Es sind daher im Regelfall mindestens 3 Asphaltmischanlagen in die Beschickung des Kompaktasphaltfertigers eingebunden, von denen 2 den Asphaltbinder mit identischer Rezeptur liefern müssen.

FACHBEITRÄGE



Bild 4: Verdichtungsmessung mittels Isotopsonde

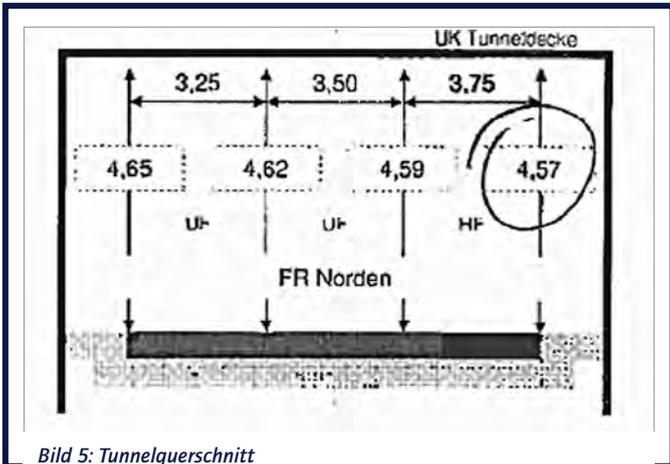


Bild 5: Tunnelquerschnitt



Bild 6: umgebauter Fertiger, Beschickung mit Förderbandsattel

Diese Abstimmung und Lieferung der Materialmengen in Verbindung mit dem Einbau erfordern ein Höchstmaß an Erfahrung des Beschickersonnals.

Für die Hauptfahrbahn wurde folgender Konstruktionsaufbau gewählt:

- 2,0 cm AC 11 D S
- 6,0 cm AC 16 B S
- 6,0 cm AC 16 B S mit gleichzeitigem Profilausgleich
- 14,0 cm (davon 8 cm Kompaktasphaltbauweise)**

Die Kornzusammensetzung des Mineralstoffgemisches für den Asphaltbeton besteht unter Berücksichtigung der Masse-% der einzelnen Lieferkörnungen aus Kalkstein, Grauwacke, Natursand und Vossit.

Folgende Anforderungen wurden an das Mischgut beim Kompaktasphalt gestellt:

2,0 cm AC 11 DS

Bindemittel = 10/40-65 A mit 3 M.-v.H. viskositätssenkendem Additiv (z. B. Sasobit o.ä.) elastische Rückstellung nach DIN EN 13398 in der Kontrollprüfung mit 40 v.H. bei 20 cm Ausziehlänge; Nachweis der Affinität nach TPA-11 mit 70 v.H. bitumentumhüllter Fläche nach 24 h Rollzeit;

grobe Gesteinskörnung mit Kategorie C100/0; bei Korngemischen: grobe Gesteinskörnungen Widerstand gegen Polieren PSV mind. 53; mit Mindestanteil ECS 35 mit 100 v.H.; Nachweis eines ausreichenden Polierwiderstandes durch Prognoseprüfung nach dem Verfahren Wehner/Schulze Nachweis einer hohen Polierresistenz über das Verfahren Wehner/Schulze, PWS Minimalwert 0,42 (für Bkl. SV mit besonderen Beanspruchungen, Beanspruchungsstufe 3 der Verkehrssimulation) Aufgehellte Deckschicht mit Aufhellungsgestein/hellem Naturgestein.

Prüfungen gemäß FGSV-AP Aufhellung. In der Erstprüfung Leuchtdichtekoeffizient q_0 , Range 0,09 cd/(m²*lx).

6,0 cm AC 16 BS

Bindemittel = 10/40-65A mit 3 M.-v.H. viskositätssenkendem Additiv (z. B. Sasobit o.ä.) in Fahrbahnen der Bauklasse SV und I. elastische Rückstellung nach DIN EN 13398 in der Kontrollprüfung mit 40 v.H. bei 20 cm Ausziehlänge;

in der Erstprüfung sowie in der Kontrollprüfung (an den extrahierten Bestandteilen) Nachweis der Affinität nach TPA-11 mit 70 v.H. bitumentumhüllter Fläche nach 24 Std. Rollzeit

grobe Gesteinskörnungen mit Kategorie C100/0 Verdichtungsgrad 99 v.H. Die Mitverwendung von Asphaltgranulaten mit max. 30 M.-v.H. ist erlaubt.

In der erweiterten Erstprüfung: Prüfung mittels Spurbildungsversuch am Kompaktasphalt, mittels Gummirad und Luftbad.

6,0 cm AC 16 BS als Profilausgleich

Bindemittel = 25/55-55 A in Fahrbahnen der Bauklasse SV und I, elastische Rückstellung nach DIN EN 13398 in der Kontrollprüfung mit 40 v.H. bei 20 cm Ausziehlänge;

In der Erstprüfung sowie in der Kontrollprüfung (an den extrahierten Bestandteilen) Nachweis der Affinität nach TPA-11 mit 70 v.H. bitumenummüllter Fläche nach 24 h Rollzeit.

grobe Gesteinskörnung mit Kategorie C100/0

Verdichtungsgrad 98 v.H. Die Mitverwendung von Asphaltgranulaten mit max. 30 M.-v.H. ist erlaubt.

Auf den Ingenieurbauwerken (Brückenbereiche) erfolgt die Instandsetzung der Fahrbahndeckschicht mit Gussasphalt MA 8 S, wobei die Oberfläche mit natürlichen, kubisch gebrochenen Aufhellungsgestein in einer speziellen Lieferkörnung 2/3 oder 2/4 mm bearbeitet wird, um die optimierten lärmindernden Eigenschaften der Gussasphaltdeckschicht zu erreichen.

Um die sehr hohen Anforderungen an das Mischgut zu erfüllen, wurde als Grundgestein ein Quarzit (Saalburg) und Granodiorit (Schwarzkolm) verwendet und als Abstreumaterial ein Taunusquarzit 1/3 gewählt.



Bild 7 und 8: Einbau Gußasphalt auf Ingenieurbauwerk mit Einbaubohe und Abstreuerung

Beim Einbau des Gussasphaltes MA 8 S wurde eine Einbaubohe verwendet, die mit einer automatischen Nivelliereinrichtung und mit einer automatischen Abstreuvorrichtung ausgerüstet ist (Bilder 7 und 8)).

Besonderheiten bei der Asphaltdeckschicht aus Gussasphalt MA 8 S mit lärmtechnisch verbesserten Eigenschaften sind vor allem beim Abstreusplitt zu berücksichtigen. Die Anlieferung des Abstreumaterials hat unmittelbar vor Einbaubeginn zu erfolgen. Das Abstreumaterial muss bei Übergabe in die Abstreuvorrichtung des Einbaugerätes eine Temperatur von ca. 150°C haben und ist vor einem vorzeitigen Auskühlen mit einem hierfür geeigneten Behälter zu schützen. Bei Anlieferung an der Baustelle ist das Abstreumaterial auf Über-/Unterkorn, Staub, Verklebung, Feuchtigkeit und Temperatur zu prüfen.

Auf die heiße Oberfläche wird maschinell eine Materialmenge von 10 bis 13 kg/m² gleichmäßig aufgebracht. Das Abstreumaterial sinkt durch seine Eigenmasse in den Asphaltmörtel der Gussasphaltoberfläche ein. Das Abstreumaterial wird danach nicht mehr mit Walzen an- oder eingedrückt um die spezielle Textur der Oberfläche zu erhalten.

Die Eignung der Gussasphaltes sind hinsichtlich der Prüfung zur Riss-Sicherheit nach dem Berliner Biegezugkriterium ($Q_{II} \leq i \cdot 0,6$) im Rahmen der erweiterten Erstprüfung gesondert nachzuweisen. Viskositätsmindernde Zusätze als Verarbeitungshilfe dürfen bei der Asphaltherstellung nur als Bestandteil des fertigen Bindemittels verwendet werden.

Folgende Anforderungen wurden an das Mischgut bei den Ingenieurbauwerken gestellt:

Asphaltdeckschicht aus MA 8 S nach TLAsphalt-StB 07 herstellen und nach TV Asphalt-StB 07 einbauen

Asphaltdeckschicht aus Gussasphalt MA 8 S herstellen.

Einbaubreiten nach Unterlagen des AG.

In Verkehrsflächen der Bauklasse SV und I.

Einbaudicke = 3,5 cm einschl. eingedrücktem Abstreumaterial
Bindemittel 10/40-65 A mit 3 M.-v.H. viskositätssenkendem Additiv (z. B. Sasobit o.ä.)

Kalksteinfüller.

Gussasphalt ohne Verwendung von Asphaltgranulat.

Anteil an natürlichem Aufhellungsgestein: 35 M.-v.H. (grobe Gesteinskörnung)

Leuchtdichtkoeffizient Kategorie D2 ($q_0 = 0,09$).

Grobe Gesteinskörnung, Kategorie SZ 18, PSV mind. 53.

FACHBEITRÄGE



Bild 9: umgebauter Fertiger, Beschickung mit Förderbandsattel

Instandsetzungsarbeiten

Technische Detailbeschreibung zum Kompaktasphalt

Innovativ werden mit einem Einbaufertiger gleichzeitig zwei Asphalt-schichten eingebaut.

Die untere Schicht wird nicht mit Transportfahrzeugen befahren und sie wird mit hoher Vorverdichtung eingebaut. Die abschließende Verdichtung beider Asphalt-schichten erfolgt durch Walzen in einem Arbeitsgang, womit eine innige Verzahnung und ein guter Schichtenverbund entstehen.

In Bezug auf die Bauarbeiten auf der BAB A 103 sind folgende weitere technische Vorzüge gegenüber den traditionellen Einbauverfahren anzuführen:

- ⇨ Einsparung von Anspritzmittel im Bereich Binder-/Deckschicht,
- ⇨ Einbau auch bei ungünstigeren Witterungsbedingungen (bis 0°C) und einhergehende Verlängerung der Einbausaison,
- ⇨ Halbierung der Dicke der Deckschicht,
- ⇨ Verlängerung der verfügbaren Verdichtungszeit aufgrund der Einbautemperaturen,
- ⇨ Höhere Wärmestandfestigkeit gegenüber konventioneller Bauweisen und einhergehend weniger „Spurrinnen“,
- ⇨ Ausgezeichnete Ebenheit und gleichmäßige Schichtstärke der Deckschicht auf voller
- ⇨ Arbeitsbreite sowie gute Profiltgenauigkeit aufgrund geringer Abstände der Einbaubohlen.

Gerätebeschreibung

Grundbreite: 3.000 mm bis 6.000 mm (Variobohle ohne Anbauteile), Arbeitsbreite: 9.000 mm bis 13.000 m (starre Bohle), Länge: 7.821 mm, Breite: 3.000 mm, Höhe: 3.600 mm, Transportbreite: 3.000 mm, ges. Gewicht: ca. 58 t, Arbeitsgeschwindigkeit: 0-30 m/min, Transportgeschwindigkeit: 3,80 km/h, Kapazität Einbaustärke: (max) 400 mm, Schneckendurchmesser: 500 mm, Materialkübel (Unterbau/Verschleiß) 45 t, Nennleistung @ 1.800 rpm.

Der Kompaktasphaltfertiger besteht aus einem Grundgerät und einem Deckschichtfertigermodul. Das Grundgerät ist ein Straßen-großfertiger mit 3 m bis 6 m/9 m Grundbreite und besteht aus:

- 2 Einbaubohlen mit Hochverdichtungstechnik mit bis zu 9 m breiter nivellierbarer Variobohle und bei größeren Breiten mit einer starren Bohle von 9 m bis 13 m und
- 2 vergrößerten Mischgutkübeln für die Aufnahme von bis zusammen 45 t.

Asphalteinbau an der BAB A 103

Die Belieferung des Kompaktasphaltfertigers mit Asphaltmischgut erfolgte getrennt nach Asphaltdeck- und Asphaltbinder-schicht aus zwei Mischwerken.

Die Einbaugeschwindigkeit wurde mit 3 m/min bzw. mit ca. 200 t/h gewählt; Einbaubreite 5,35 m mit der Grundausrüstung Variobohle (Bild 5).

Die endgültige Verdichtung erfolgte mit insgesamt 1 Doppelvibrationswalze 3 t zum Andrücken direkt hinter der Bohle und 5 weiteren Doppelvibrationswalzen von 6-14 t zur Hauptverdichtung. Zur Absicherung wurde 1 DV 9 t als Ersatz bereitgestellt (Bild 3). Das Abstreuen wurde mit einem Anbaustreuer realisiert.

Zur Tunneldurchfahrt war der Umbau der Gerätetechnik am oberen Vorratsbehälter für das Deckenmischgut auf Grund der fehlenden lichten Höhe erforderlich.

Die Durchfahrtshöhen von mindestens 4,57 m in Fahrtrichtung Norden und 4,54 m in Fahrtrichtung Süden unterschritten die Gerätehöhe von 4,63 m (Bilder 5, 6 und 10).

Außerdem wurde zur Tunneldurchfahrt der Transport des Mischgutes auf Förderbandsattel, sog. Flow Boys, umgestellt (Bild 9).

Die Fertigstellung für den Bauabschnitt von der AS Sachsendamm bis zur AS Schloßstraße / Wolfensteindamm ist bis spätestens zum 02.09.2011 vorgesehen.

Die Baukosten betragen ca. 4,5 Mio. € und werden vom Bund als Baulastträger der Bundesautobahnen übernommen.



Bild 10: Rückbau Aufsatz Förderbehälter für Deckmischgut



Straßenverkehrstechnik Thiele GmbH

- Markierung von Straßen und Einrichtungen des ruhenden Verkehrs mit verschiedenen Markierungsmaterialien
- Entwurf und Aufstellung von Baustellenschildern
- Herstellung von Schildern
- Lieferung und Aufstellung von Verkehrszeichen
- Vermietung und Verkauf von Bauzäunen
- Lieferung und Einbau von Glasmarkern

Straßenverkehrstechnik Thiele GmbH

Wilhelm-Conrad-Röntgen-Straße 2
16225 Eberswalde

Fon 03334 23 62 39 Fax 03334 23 62 89
Mobil 0173 24 38 001
Mail svt@nexgo.de



Verkehrstechnik GmbH
Frankfurt (Oder)

- Baustellensicherung
- Beschilderung
- Markierung
- Lichtsignalanlagen
- Verkehrstechnische Beratung und Problemlösung
- 24h-Wartungsdienst



Hauptsitz Frankfurt (O.)
Schubertstraße 49
15234 Frankfurt (Oder)
Tel. 03 35 / 4 55 88-0
Fax 03 35 / 4 55 88-20

Außenstelle Berlin
August-Borsig-Ring 40
15589 Schöneiche
Tel. 030 / 64 33 10-0
Fax 030 / 64 33 10-30

info@VBS-Verkehrstechnik.de
www.VBS-Verkehrstechnik.de

Außenstelle Eberswalde
Rängen-Str. 2
16225 Eberswalde
Tel. 0 33 34 / 23 74 64
Fax 0 33 34 / 23 74 65

Außenstelle Göttingen
Kampweg 12
37124 Rosdorf
Tel. 0551 / 46 94 22 40
Fax: 0551 / 46 94 22 41



Von der Idee bis zur Umsetzung

Beratung und Planung
Bautechnische Prüfung und Sachverständigenwesen
Baumanagement
Projektmanagement

www.zerna.eu

GRUNDBAU - TUNNELBAU - KRAFTWERKSBAU - INDUSTRIEBAU - BAHNBAU
STRASSENBAU - BRÜCKENBAU - INGENIEURBAU - LEITUNGSTIEFBAU
HOCHBAU - GEOTECHNIK - BAUWERKSPRÜFUNG - BAUWERKSERHALTUNG
SIEDLUNGSWASSERWIRTSCHAFT - BERGSCHADENSICHERUNG - BERGBAU
WASSERBAU

■ VERKEHR
■ ENERGIE
■ UMWELT
■ RAUM

Niederlassung Berlin
Ackerstraße 3 b
10115 Berlin
Tel.: +49 30 39 99 39 - 0
Fax: +49 30 39 99 39 - 17

Bochum • Berlin • Darmstadt • Duisburg • Hamburg • Köln • München • Stuttgart



Prüfinstitut für Baustoffe GmbH

12437 Berlin, Köpenicker Landstraße 280
Tel. (030) 63 95 80 - 0
Fax (030) 63 95 80 50
E-Mail: berlin@peba.de www.peba.de



Anerkannte Prüfstelle nach RAP Stra

- Eignungs- und Kontrolluntersuchungen
- Boden- und Baugrunduntersuchungen
- Fremdüberwachungsprüfungen
- Schiedsuntersuchungen
- Schadensgutachten
- Umweltverträglichkeitsprüfungen
- Straßenzustandsanalysen
- Griffigkeitsmessungen mit SKM
- Betonprüfstelle
- Überwachungs- und Zertifizierungsstelle nach dem BauPG

FACHBEITRÄGE

Ersatzneubau der Spandauer-Damm-Brücke in Berlin

Die Spandauer-Damm-Brücke liegt im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin. Sie überquert im Zuge des Spandauer Damms auf einer Länge von 116 m die Gleise der Berliner S-Bahn und der Fernbahn sowie die Bundesautobahn BAB A 100, welche über die im Brückenbereich bestehende Anschlussstelle Spandauer Damm verbunden wird.

Der Spandauer Damm ist Teil einer zentralen Hauptverbindung zwischen dem westlichen Stadtzentrum und dem Bezirk Spandau am Rand von Berlin mit Industriestandorten. Er hat aus diesem Grund für den Berliner Straßenverkehr eine herausragende Verkehrsfunktion. Die Verkehrsbelegung auf dem Spandauer Damm im Abschnitt der Brücke und auf der BAB A 100 im betroffenen 6-streifigen Streckenabschnitt ist überdurchschnittlich hoch. Der Autobahnabschnitt gehört zu den am stärksten belasteten Verkehrsabschnitten im gesamten Bundesgebiet.

Die S-Bahn-Linien unterhalb der Brücke sind Teil des Berliner S-Bahn-Ringes, der in beiden Richtungen werktags im 5-Minuten-Takt bedient wird. Auf den Gleisen der Fernbahn fahren Regionalbahnen der DB im Stundentakt.

Die Spandauer-Damm-Brücke dient der Weiterführung einer großen Anzahl von Versorgungsleitungen. Neben sechs Trink- und Abwasserleitungen sind eine Gasleitung, drei Fernwärmeleitungen, verschiedene Stromleitungen des Hoch-, Mittel- und Niederspannungsnetzes, eine größere Anzahl an Telekommunikationsleitungen fünf verschiedener Netzbetreiber, sowie die Leitungen der Lichtsignalanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlage und Straßenbeleuchtung zu nennen.

Die im Rahmen von Baustoffuntersuchungen festgestellten Schäden an den vorhandenen Bauwerken stellten sich als gravierend dar und führten anhand statischer Nachweise zu verminderten Tragfähigkeiten. Die Spandauer-Damm-Brücke bzw. die Rampe Südost waren demnach für schwere Lkw >30t, die Rampenbrücke Nordost für mittelschwere Lkw >18t, nicht mehr befahrbar. Zuletzt musste das Brückenbauwerk infolge der Schäden in die Brückenklasse 30/30 eingestuft werden.

Im Ergebnis führte die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu dem eindeutigen Ergebnis den Ersatzneubau der Brücke sowie der Rampen Nordost, Südost und Nordwest durchzuführen.

Planung zum Neubau der Brücken - Für den Neubau der Spandauer-Damm-Brücke sind zwei eigenständige Brückenbauwerke errichtet worden, von denen eines als Brücke des Bundes die BAB A 100 und das andere als Brücke des Landes Berlin die Bahnanlagen



Katrin Vietzke



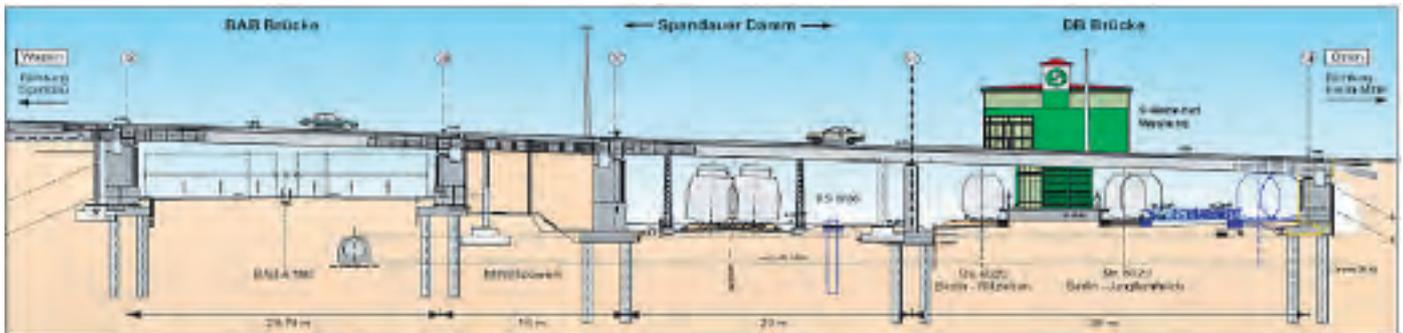
Arne Huhn

der Fern- und der S-Bahn überspannt. Aus wirtschaftlichen und aus baugestalterischen Gründen wurden beide Brücken, zugehörig zu einer „Brückenfamilie“, in gleicher Bauart mit Überbauten in Stahlverbundweise errichtet.

Die Widerlager und Pfeilerachsen sind mittels Großbohrpfählen gegründet und neu hergestellt. Die Überbauten bestehen aus acht stählernen Hauptlängsträgern mit einer Betonfahrbahnplatte (Verbundlösung) und spannen als Einfeldträger mit ca. 30 m über die BAB A 100 und als Zweifeldträger mit ca. 27 bis 29 m bzw. 38 m über die Bahnanlagen der Fern- und der S-Bahn mit dem S-Bahnhof Westend.

Zur Vereinfachung der Herstellung ist für die Breite des Überbaus im Unterschied zum Bestandsbauwerk eine einheitliche Brückenbreite von 38,94 m durchgängig für Bahn- und BAB-Brücke berücksichtigt. Die Brücke über die BAB A 100 ist, wie im Bestand, in Längsrichtung fugenlos ausgebildet. Die Brücke über die Bahn,





bei der die Randbedingung aus der Anschlussstelle Spandauer Damm nicht besteht, wurde dagegen durch Anordnung einer Längsfuge im Bereich der Mittelkappe in zwei Überbauten getrennt.

Die verschiedenen Versorgungsleitungen sind wie beim Vorgängerbauwerk unter der Fahrbahnplatte in den Zwischenräumen der Hauptträger angehängt.

Zwischen den beiden Brückenbauwerken, die ca. 14 m voneinander entfernt sind, befindet sich ein Erdkörper als Mittelbauwerk. An diesen schließen die östlichen Rampenbauwerke als Erddämme mit seitlichen Stützwänden an.

Die Organisation des Knotenpunkts der Anschlussstelle war für die vorhandenen Verkehre nicht ausreichend bemessen. Im Zuge des Neubaus der Brücke wurde aus diesem Grund die Leistungsfähigkeit erhöht. Das tangentielle Abbiegen wird ermöglicht und im Anschlussstellenbereich sind die Rampen aufgeweitet worden.

Planung zum Neubau der Stützwände und Rampen - Die Stützwerke der Rampenanlagen sind aus Stahlbeton hergestellt. Abhängig von den örtlichen Randbedingungen erfolgte die Errichtung von Winkelstützwänden (mit vorderem und erdseitigem Sporn), Schwergewichtswänden (ohne Sporne) und Trogbauwerken. Bei beengten Platzverhältnissen im Bereich bestehender Regen- und Mischwassersammler (Ei-Kanäle), wurden die Stützwände auf Großbohrpfählen gegründet.

Bauen unter Verkehr – Wegen der Aufrechterhaltung des Verkehrs auf und unter der Brücke wurde ein Bauablauf mit zwei Bauphasen entwickelt.

Seit Beginn der Bauarbeiten im Mai 2008 konnten die umfangreichen Arbeiten an den nördlichen Brückenbauteile nach 15 Monaten Bauzeit fertig gestellt werden. Mit zeitlich nahtlosem Übergang wurden die Abbruch- und Neubauarbeiten in der 2. Bauphase fortgesetzt.

Phase zwei beinhaltete den Abbruch der Südseite und die Fertigstellung des gesamten Brückenbauwerkes, inklusive der neu zu errichtenden Anschlussrampen der BAB A 100 innerhalb der planmäßigen Gesamtbauphase von 35 Monaten.

Während der gesamten Bauzeit wurde auf dem Spandauer Damm ein Gegenverkehr mit zwei Fahrstreifen sowie die Überführung der Fußgänger und Radfahrer gemeinsam auf einer Gehwegseite gewährleistet. Die Verkehrsströme auf der BAB A 100, der S-Bahn und Fernbahn konnten weitestgehend aufrecht erhalten werden. Lediglich durch die zwingend erforderlichen Verkehrssicherungs-

DER PLANVERFASSER

Unsere Fachgebiete der Beratung, Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, Planung und Bauleitung sind:

- Straßen- und Wegebau
- Freianlagen und Sportplätze
- Komplexe Erschließung von Wohnbaustandorten
- Komplexe Erschließung von Gewerbegebieten
- Siedlungswirtschaft
- Wasser- und Abwassertechnik
- Zustandsgutachten von Kanälen
- Kanalsanierung
- Entwässerung weitraumiger ländlicher Gebiete
- Wasserbau
- Abfallwirtschaft

Ingenieurgesellschaft Frankfurt/Öden mbH
 Baumechanikerweg 48 - Postfach 1820 - 15208 Frankfurt
 Telefon (0335) 683 57 0 Telefax (0335) 683 57 118
 E-Mail büro@igf-fo.de Internet www.igf-fo.de

FACHBEITRÄGE

maßnahmen, z. B. während der Vollsperrungen zum Abbruch und zur Montage, mussten die Verkehrswege eingeschränkt werden.

Architektonisches Gestaltungskonzept - Das architektonische Konzept zur Gestaltung der Spandauer-Damm-Brücke folgt den wirtschaftlichen, herstellungstechnischen und konstruktiven Vorgaben der Gesamtplanung. Hauptaugenmerk wird dabei auf eine geometrische Ausbildung der notwendigen Bauteile der Brücke gerichtet.

Die Widerlager sind plastisch gegliedert in Pfeilervorlagen, die in Achse und Breite den Hauptträgern entsprechen. Die zurückliegenden durchgehenden Wandebenen zwischen den Pfeilervorlagen sind mit Hochbauklinkern (rotbunt) im Blockverband verblendet.

Die Pfeilervorlagen werden aus dunkel eingefärbtem Beton gebildet, die seitlichen Kanten sind parallel zur Trägerlage ausgerichtet. Der Beton für die Stützevorlagen wurde mit farbgebenden Zuschlägen (Pottasche, Weißzement) anthrazitgrau hergestellt. Für den Sockelbereich kam ein heller Beton zur Anwendung. Die Betonsichtflächen sind mit einem Graffiti-Schutz-System (semipermanent, matte Oberfläche) versehen.

Die Mittelstützenreihe ist aus einheitlichen Stahlbetonstützen gebildet, deren Ansichtskante durch eine ovale Rundung minimiert ist. Der Beton für die Stützen wurde unter Zusatz von farbgebenden Zuschlägen (Weißzement) weiß hergestellt und mit einem Graffiti-Schutz-System (semipermanent, matte Oberfläche) versehen.

Die neu errichteten Stützwände der Rampen wurden mit Hochbauklinkern, analog den Widerlagerwänden, versehen.

Neben der Grundausleuchtung des Verkehrsraumes durch die zentralen vierarmigen Lichtmaste in Brückenmitte ist eine in den Geländerverlauf integrierte Leuchtenreihe als Effektbeleuchtung angeordnet.

Mit der Verkehrsfreigabe am 28.03.2011 konnte auf sämtlichen Verkehrswegen der neu errichteten Brückenbauwerke über die BAB A 100 und die Bahnanlagen sowie auf den Rampenbauwerken der AS Spandauer Damm wieder der zugehörige Verkehr von Fußgängern, Radfahrern und Straßenverkehrsteilnehmern ohne Einschränkungen fließen.

Die Gesamtkosten für sämtliche Bauleistungen zum Ersatzneubau der Spandauer-Damm-Brücke belaufen sich auf ca. 36 Millionen E. Davon tragen die Bundesrepublik Deutschland und das Land Berlin ungefähr jeweils die Hälfte. Die Finanzierung des Landesanteils wird zu einem wesentlichen Anteil mittels EFRE-Mittel von der europäischen Union gefördert.

*Katrin Vietzke
Arne Huhn*



PERSÖNLICHES

„Lebenskunst besteht darin, die eigene Natur mit der eigenen Arbeit in Einklang zu bringen.“

(Luis de Leon 1527 od. 1528 - 1591)

Dieses schon klassisch gewordene Sprichwort aus dem Spanien des 16. Jahrhunderts könnte der Wahlspruch im Arbeitsleben des Herrn Dr. Norbert Ulrich sein.

Nach dem Studiumabschluss an der Technischen Hochschule Leipzig 1976 und der Promotion zum Dr.-Ing. 1981 verlief die berufliche Entwicklung über die Stationen Technische Universität Leipzig, Bezirksdirektion Straßenwesen Potsdam, Hochschule für Verkehrswesen Dresden, Brandenburgisches Autobahnamt bis zur heutigen Tätigkeit bei der Firma Schübler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH als Prokurist und Abteilungsleiter Verkehrsinfrastruktur-entwicklung.

Parallel dazu war Dr. Norbert Ulrich aktives Mitglied unserer VSVI. Er war von 1997 bis 2001 Mitglied des Vorstandes der VSVI Brandenburg e.V. und nach der Vereinigung mit der VSVI Berlin ab 2001 zuständiges Mitglied für Bildung. Damit zeichnete Dr. Ulrich für das Hauptziel der VSVI, der technischen und wissenschaftlichen Weiterbildung der Mitglieder verantwortlich. Gleichzeitig ist er Gründungsmitglied des Koordinierungsausschusses der BSVI im Jahre 1998 gewesen. Seit dieser Zeit fungierte er auch als stellvertretender Vorsitzender. Zahlreiche Projekte der BSVI tragen seine Handschrift. Sein Wirken kann anhand der vielen gelungenen Veranstaltungen als überaus erfolgreich eingeschätzt werden. Ihm ist es gelungen, stets die umfangreichen beruflichen Aktivitäten mit der ehrenamtlichen Vereinsarbeit in Übereinstimmung zu bringen.

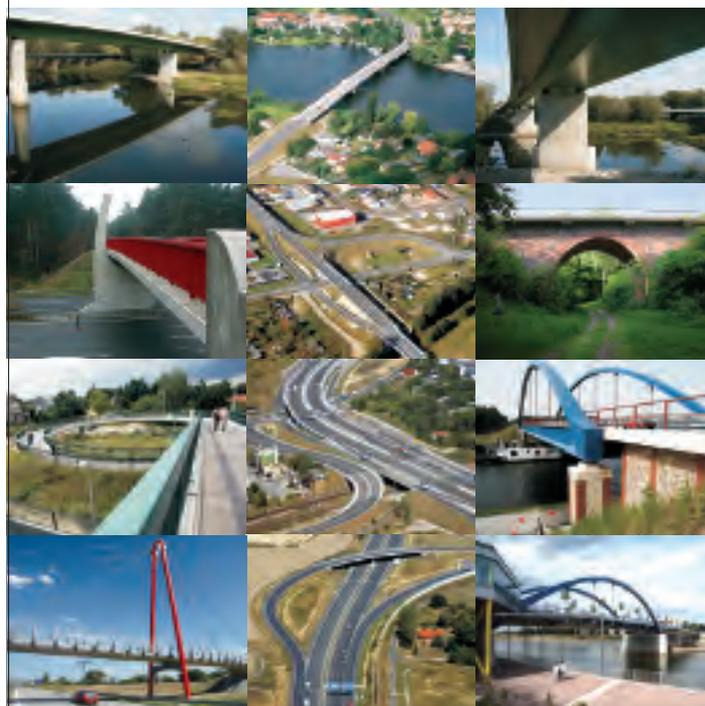
Durch Dr. Ulrichs ruhiges und überzeugendes Wesen, seine Offenheit und sein großes Engagement hat er ein hohes Maß an Achtung und Anerkennung bei allen, die ihn kennen, erworben.

Im Namen des Vorstandes darf ich mich für die jahrelange aktive Mitarbeit bedanken und alles Gute für den weiteren beruflichen Werdegang wünschen.

Hans-Reinhard Reuter

 Schübler-Plan

Verantwortung für die Zukunft



Beratung - Planung - Bauüberwachung - Projektmanagement

www.schuessler-plan.de

AUTORENVERZEICHNIS

Autorenverzeichnis

Abraham Klaus-Dieter , Dipl.-Ing.	abraham@vic-gmbh.de VIC GmbH	Olfe-Kräutlein Barbara , (M.A.)	Barbara.olfe-kraeutlein@hyderconsulting.com Hyder Consulting GmbH
Baumann Ralf , Dipl.-Ing.	r.baumann@schuessler-plan.de Schüßler-Plan GmbH, Berlin	Pfeiffer Lutz , Dipl.-Ing.	lutz.pfeiffer@ayoh.de DEGES Deutsche Einheit Fernstraßen- planungs- und -bau GmbH
Dudenhöfer Bernd , Dipl.-Geologe	bdudenhoefer@asphalta.de Asphalta Prüf- und Forschungs- laboratorium GmbH	Richter Jörn , Dipl.-Ing.	ansorge.partner@arcor.de Ansoerge & Partner Frankfurter Ingenieur- consult GmbH
Eißner Manuela , Dipl.-Ing.	Manuela.Eissner@LS.Brandenburg Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg NL Ost	Reibetanz Siegfried , Dipl.-Ing.	mail@gruppeplanwerk.de Gruppe Planwerk GbR
Fiedler Edgar , Dipl.-Ing.	edgar.fiedler@mil.brandenburg.de Ministerium für Infrastruktur und Landwirt- schaft des Landes Brandenburg, Referat 45	Retzlaff Edda , Dipl.-Ing.	edda.retzlaff@ls.brandenburg.de Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg NL Ost
Figur Detlef , Dipl.-Ing.	info@mainka-strassenunterhaltung.de Mainka GmbH	Reuter Hans-Reinhard , Dipl.-Ing.	über manuela.koepen@ls.brandenburg.de Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Frischgesell Bernd , Dipl.-Ing.	frischgesell@web.de	Schiemenz Andreas , Dipl.-Ing. (FH)	andreas.schiemenz@hyderconsulting.com Hyder Consulting GmbH
Herrn Ludwig , Dipl.-Ing.	ludwig@herrn.de	Schmidt Frank , Dipl.-Ing.	frank.schmidt@ls.brandenburg.de Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg NL West
Huhn Arne , Dipl.-Ing.	arne.huhn@senstadtum.berlin.de Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin	Schwerin Wolfgang , Dipl.-Ing.	schwerin@dahme-spreewald.de Landkreis Dahme-Spreewald, Amt für Kreisent- wicklung und Denkmalschutz
Ilgeroth Marco , Dipl.-Ing. (FH)	marcilgeroth@asphalta.de Asphalta Ingenieurgesellschaft für Verkehrsbau mbH	Steinicke Ingo , Dipl.-Ing.	steinicke@vic-gmbh.de VIC GmbH
Kleiner Steffen , Dipl.-Ing.	steffen.kleiner@ls.brandenburg.de Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg NL Süd	Stephan Heiner , Dipl.-Ing. (FH)	heiner.stephan@kisters.de Kisters AG
Klepel Marion , Dipl.-Ing.	info@klepel-partner.de Klepel & Partner - kpi GmbH	Uebelgünne Alexander , Dipl.-Ing. (FH)	alexander.uebelguenne@senstadtum.berlin.de Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin
Köhler Jürgen , Dipl.-Ing.	koehlerj@johann-bunte.de Arbeitsgemeinschaft Johann Bunte Bauunter- nehmung GmbH & Co. KG / Lanwehr Bau GmbH	Vielhaben Dirk , Dipl.-Ing. (FH)	vielhaben@boeger-jaeckle.de Böger + Jäckle Gesellschaft Beratender Ingenieure mbH & Co. KG
Mitschke Matthias , Dipl.-Ing.	m.mitschke@t-online.de proVia Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH	Vietzke Katrin , Dipl.-Ing.	katrin.vietzke@senstadtum.berlin.de Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin
Müller Neithard , Dr.-Ing.	neithard.mueller@hyderconsulting.com Hyder Consulting GmbH	Wolf Peter , Dipl.-Ing.	peterwolfd@web.de Ingenieurgesellschaft Schade Wolf & Kollegen



Leonhardt, Andrä und Partner

www.lap-consult.com

Die Kunst des Konstruierens



Roskower Hafenbrücke | Brandenburg a. d. Havel

Brücke über den Stadtkanal | Brandenburg a. d. Havel

Ortsumgebung Wusteritz L 96 n

Büro Berlin
Rosenthaler Straße 40/41
10178 Berlin
Telefon 030 283983-0
Telefax 030 283983-21
berlin@lap-consult.com

Jahrzehntelange Erfahrung auf allen Gebieten des konstruktiven Ingenieurbaus

- > kreative und innovative Entwürfe
- > wettbewerbsfähige Sondervorschläge
- > Ausführungsplanungen auf dem neuesten Stand der Technik
- > Prüfungen und Bauüberwachungen

ADRESSEN UND KONTAKTE

Landesvorstand der VSVI

Vorsitzender

Dipl.-Ing. Hans-Reinhard Reuter
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Lindenallee 51, 15366 Hoppegarten
Fax: 03342/ 355-825 Tel.: 03342/ 355-800

Stellv. Vorsitzender

Dipl.-Geologe Bernd Dudenhöfer
Asphalta, Prüf- und Forschungslaboratorium GmbH
Halenseestraße, Innenraum Avus Nordkurve
14055 Berlin
Fax: 030/ 302 95 02 Tel.: 030/ 301 60 36

Schatzmeister

Dipl.-Kaufm. Michael Schulz
c/o MSRC Research & Consulting,
Mobil 0160/ 4747475 Tel.: 030/ 311 79780

Verantwortliche für Bildung

Dipl.-Ing. Katrin Vietzke
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung Berlin Tel.: 030/ 90139 3760

Vertreter der Bezirksgruppen

- Potsdam

Dipl.-Ing. Iris Kralack
Ministerium für Infrastruktur
und Landwirtschaft Tel.: 0331/ 866-8430

- Cottbus

Dipl.-Ing. Steffen Kleiner
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Niederlassung Süd, Hauptsitz Cottbus
Tel.: 0355/ 4991-6825

- Frankfurt (Oder)

Dipl.-Ing. Detlef Figur
Mainka GmbH Tel.: 033434/ 156 12

- Nord

Dipl.-Ing. Ingo Steinicke
VIC Verkehrsanlagen GmbH Tel.: 0331/ 7496-133

- Berlin

Dipl.-Ing. Rainer Ueckert
Ueckert- Bau Tel.: 030/ 7751 751

Rechnungsprüfer

Herr Alexander Kotzian
Herr André Hillebrand

Stellvertr. Rechnungsprüfer

Herr Bernd Westphal
Herr Torsten von Grumbkow

Vorstand der GF VSVI

Vorsitzender

Dipl.-Ing. Klaus-Dieter Abraham
VIC GmbH
Sauerbruchstraße 12, 14482 Potsdam
Fax: 0331/ 7496-200 Tel.: 0331/ 7496-131

Stellv. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Veit Löser
EUROVIA VBU GmbH, NL Straßen- und Tiefbau Berlin
Pyramidenring 12, 12681 Berlin
Fax: 030/ 54 384 109 Tel.: 030/ 54 384 100/101

Schatzmeister

Dipl.-Kaufm. Michael Schulz
c/o MSRC Research & Consulting,
Mobil 0160/ 4747475 Tel.: 030/ 311 79780

Weitere Mitglieder

Dipl.-Ing. Ralf Baumann
Schüssler Plan GmbH Tel.: 030/ 42106 338

Dipl.-Ing. Konrad Jahnke
STRABAG Direktion Straßenbau
Berlin Brandenburg Tel.: 030/ 75477 101

Dipl.-Ing. Frank Niehoff
Ministerium für Infrastruktur und
Landwirtschaft (MIL) Potsdam Tel.: 0331/ 866-8420

Dipl.-Ing. Rüdiger Rausch
Rausch Straßen- und
Tiefbau GmbH, Falkensee Tel.: 03322/ 5016-0

Dipl.-Ing. Hans-Reinhard Reuter
Landesbetrieb Straßenwesen
Brandenburg Tel.: 03342/ 355-800

Dipl.-Ing. Mario Schönherr
DEGES GmbH Berlin Tel.: 030/ 20243-735

Dipl.-Ing. Henrik Vierarm
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung Berlin Tel.: 030/ 9016-6521

Rechnungsprüfer

Herr Alexander Kotzian
Herr Torsten von Grumbkow

Stellvertr. Rechnungsprüfer

Herr Bernd Westphal
Herr André Hillebrand

VSVI Berlin- Brandenburg e. V. und GF VSVI Berlin- Brandenburg e. V.

Gemeinsame Geschäftsstelle

Karl-Marx-Straße 27, 14482 Potsdam
E- Mail: u.voigt@vsvi-blbbbg.de Tel.: 0331/ 7 44 61 21
Internet: www.vsvi-blbbbg.de Fax: 0331/ 7 44 61 27

Leitung der Geschäftsstelle

Frau Ulrike Voigt
E- Mail: u.voigt@vsvi-blbbbg.de

ADRESSEN UND KONTAKTE

Bezirksgruppe Potsdam – BG 1

c/o Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Niederlassung West

Steinstraße 104 - 106, 14480 Potsdam

Frank.Schmidt@LS.Brandenburg.de

Fax: 0331/ 2334-125

Tel.: 0331/ 2334-277

Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Frank Schmidt

Landesbetrieb Straßenwesen, NL West

Steinstraße 104- 106, 14480 Potsdam

Frank.Schmidt@LS.Brandenburg.de

Tel.: 0331/ 2334-277

Stellv. Vorsitzende:

Dipl.-Ing. Iris Kralack

MIL Potsdam

Iris.Kralack@MIL.Brandenburg.de

Tel.: 0331/ 866-8430

Seminarverantwortliche:

Dipl.-Ing. Petra Niehoff

LS Brandenburg, NL West

Petra.Niehoff@LS.Brandenburg.de

Tel.: 0331/ 2334-264

Dipl.-Ing. Matthias Mitschke

PROVIA GmbH Beelitz

m.mitschke@provia-online.de

Tel.: 033204/ 64980

weitere Vorstandsmitglieder:

Dipl.-Ing. Klaus-Dieter Abraham

VIC GmbH Potsdam

Abraham@VIC-gmbh.de

Tel.: 0331/ 7496-132

Dipl.-Ing. Ulrike Döhler

LS Brandenburg

Ulrike.Doehler@LS.Brandenburg.de

Tel.: 03342/ 355-823

Dipl.-Ing. Norbert Praetzel

Stadtverwaltung Potsdam

Norbert.Praetzel@Rathaus.Potsdam.de

Tel.: 0331/ 289-2740

Dipl.-Ing. Andreas Schmidt

EUROVIA Verkehrsbau Union NL Potsdam

Andreas.Schmidt@EUROVIA.de

Tel.: 033205/ 761 00

Dipl.-Ing. Holger Dribbisch

dribbisch@gmx.de

Tel.: 0151/ 27038795

Bezirksgruppe Cottbus – BG 2

c/o Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Niederlassung Süd

Von- Schön- Straße 11, 03050 Cottbus

BG.Cottbus@vsvi-blbbg.de

Fax: 0355/ 4991 6906

Tel.: 0355/ 4991 6825

Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Steffen Kleiner

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, NL Süd

Von- Schön- Straße 11, 03050 Cottbus

Steffen.Kleiner@ls.Brandenburg.de

Tel.: 0355/ 4991-6859

Stellv. Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Lothar Mikule

LS Brandenburg, NL Autobahn

Lothar.Mikule@ls.Brandenburg.de

Tel.: 03542/ 892 921

Seminarverantwortlicher:

Dipl.-Ing. Heiner Stephan

Kisters AG Cottbus

heiner.stephan@kisters.de

Tel.: 0355/ 47 81 518

weitere Vorstandsmitglieder:

Dipl.-Ing. Thomas Baum

BUNG Ingenieure AG, NL Dresden

baum.thomas@bung-ag.de

Tel.: 0351/ 47758 30

Dipl.-Ing. Reinhard Franke

LS Brandenburg, NL Süd

Reinhard.Franke@ls.brandenburg.de

Tel.: 0355/ 4991-6761

Dipl.-Ing. Claus Gloßmann

DEUTAG GmbH und Co. KG, NL Ost

glossmann@deutag.de

Tel.: 0355/ 724 507

Dipl.-Ing. Bernd Leonhardt

LS Brandenburg, NL Süd

Bernd.Leonhardt@ls.brandenburg.de

Tel.: 0355/ 4991-6826

Dipl.-Ing. Sabine Stimmer

Ing.-Büro Stimmer

ib.stimmer@web.de

Tel.: 0355/ 701 346

Dipl.-Ing. Torsten Wiemer

LS Brandenburg, NL Süd

Torsten.Wiemer@ls.brandenburg.de

Tel.: 0355/ 4991-6759

Dipl.-Ing. Andreas Schiemenz

Hyder Consulting GmbH Deutschland

Andreas.Schiemenz@hyderconsulting.com

Tel.: 03544/ 502 312

Bezirksgruppe Frankfurt (Oder) – BG 3

c/o Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Niederlassung Ost
Müllroser Chaussee 51, 15236 Frankfurt (Oder)
BG.Frankfurt@vsvi-blbbg.de
Fax: 0335/ 560- 26 53 Tel.: 0335/ 560- 25 76

Vorsitzende:

Dipl.-Ing. Edda Retzlaff
LS Brandenburg, NL Ost
Müllroser Chaussee 51, 15236 Frankfurt (Oder)
edda.retzlaff@ls.brandenburg.de Tel.: 0335/ 560-25 76

Stellv. Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Detlef Figur
Mainka GmbH
info@mainka-strassenunterhaltung.de Tel.: 033434/ 15 612

Seminarverantwortliche:

Dipl.-Ing. Johannes Neßler
LS Brandenburg, NL Ost
Johannes.Nessler@ls.brandenburg.de Tel.: 03334/ 66-1300

Dipl.-Ing. Detlef Figur
Mainka GmbH
info@mainka-strassenunterhaltung.de Tel.: 033434/ 15 612

weitere Vorstandsmitglieder:

Dipl.-Ing. Rolf Krause
Meilenstein Ingenieure GmbH
rk@meilenstein-ing.de Tel.: 03341/ 3659-31

Dipl.-Ing. Stefan Kunigam
IGF GmbH
kunigam@igf-ffo.de Tel.: 0335/ 68 35 712

Dipl.-Ing. Jörn Richter
Ansorge & Partner
Ansorge.partner@arcor.de Tel.: 0335/ 54 56 77

Dipl.-Ing. Peter Stadeler
Ing.- Büro Stadeler
mail@ib-stadeler.de Tel.: 03341/ 44 99 63

Bezirksgruppe Nord – BG 4

VSVI Berlin- Brandenburg e. V. – BG Nord
Karl- Marx- Straße 27, 14482 Potsdam
bg.nord@vsvi-blbbg.de
Fax: 0331/ 7 44 61 27 Tel.: 0331/ 7 44 61 21

Vorsitzende:

Dipl.-Ing. Bärbel Heuer
Ing.-Büro Heuer
bheuer@ingenieurteam.net Tel.: 03394/ 47 39-0

Stellv. Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Volker Südmeier
IBW GmbH
info@ibw-gransee.de Tel.: 03306/ 79 84-0

Vertreter im Landesvorstand:

Dipl.-Ing. Ingo Steinicke
VIC GmbH
steinicke@vic-gmbh.de Tel.: 0331/ 7496 133

Seminarverantwortlicher:

Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Otte
LS Brandenburg
NL Ost NS Eberswalde Tel.: 03334/ 661333

weitere Vorstandsmitglieder:

Dipl.-Ing. Jan Lüttwitz
Eurovia VBU GmbH Lindow
jan.luettwitz@eurovia.de Tel.: 033933/ 892 0

Dipl.-Ing. Manuela Elßner
LS Brandenburg
NL Ost NS Eberswalde
manuela.elsner@ls.brandenburg.de Tel.: 03334/ 661341

Dipl.-Ing. Rüdiger Schmidt
STRABAG AG Templin
ruediger.schmidt@strabag.de Tel.: 03987/ 51751

KONTAKTE / IMPRESSUM / LITERATURVERZEICHNIS

Bezirksgruppe Berlin – BG 5

VSVI Berlin- Brandenburg e. V. – BG Berlin
 Karl-Marx-Straße 27, 14482 Potsdam
 u.voigt@vsvi-blbbg.de
 Fax: 0331/ 7446 127 Tel.: 0331/ 7446 121

Vorsitzender:

Dipl.-Geologe Bernd Dudenhöfer
 Asphalta Prüf- und Forschungslaboratorium GmbH
 bdudenhoefer@asphalta.de Tel.: 030/ 301 60 36

Stellv. Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Rainer Ueckert
 Ueckert- Bau
 rainer.ueckert@t-online.de Tel.: 030/ 77 51 751

Seminarverantwortliche:

Dipl.-Ing. Katrin Vietzke
 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin
 katrin.vietzke@senstadt.berlin.de Tel.: 030/ 9012- 6895

Dipl.-Ing. Stefan Wallmann
 Hyder Consulting GmbH Deutschland
 stefan.wallmann@hyderconsulting.com
 Tel.: 030/ 515 909-0

weitere Vorstandsmitglieder:

Dipl.-Ing. Rüdiger Rausch
 Rausch Straßen- und Tiefbau GmbH
 r.rausch@rausch-strassenbau.de Tel.: 03322/ 5016-0

Dipl.-Ing.(FH) Michael Spiza
 Bezirksamt Spandau von Berlin; Tiefbauamt
 michael.spiza@ba-spandau.berlin.de Tel.: 030/ 90 279-22 64

Dipl.-Ing. Bernd Frischgesell
 frischgesell@web.de Tel.: 030/ 406 10 52

Arbeitskreis Weiterbildung

Vorsitzende:

Dipl.-Ing. Katrin Vietzke
 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin
 katrin.vietzke@senstadtum.berlin.de
 Fax: 030/ 90139 3761 Tel.: 030/ 90139 3760

Stellv. Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Detlef Figur
 Mainka GmbH
 info@mainka-strassenunterhaltung.de Tel.: 033434/ 15 612

Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit

Vorsitzender:

Dipl.-Ing. (FH) Dirk Vielhaben
 Böger+ Jäckle Gesellschaft Beratender Ingenieure mbH & Co. KG
 vielhaben@boeger-jaeckle.de Tel.: 030/ 411989 22
 www.boeger-jaeckle.de Fax: 030/ 411989 23

Stellv. Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Bernd Frischgesell
 frischgesell@web.de Tel.: 030/ 406 10 52

Impressum:

Herausgeber: Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin- Brandenburg e. V.

Redaktion: AKÖ mit den Mitgliedern: Dirk Vielhaben, Manfred Bartz, Bernd Dudenhöfer, Detlef Figur, Bernd Frischgesell;
 Für die Fachbeiträge und Beiträge der Bezirksgruppen zeichnen die Autoren verantwortlich.

Fotos: Fachbeiträge und Beiträge: die jeweiligen Autoren

Gestaltung, Satz und Druck: Druckerei Rüss, Ulanenweg 4 in 14469 Potsdam

Titelfoto: Siehe Inhaltsverzeichnis

Redaktionsschluss: 31. März 2012

Literaturverzeichnis von Seite 69
Verkehrsschau oder Verkehrssicherheitsinspektion – ein Praxisvergleich

Europäische Union, Richtlinie 2008/96 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur

Europäische Kommission (2010), Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 KOM(2010) 389 endg“

Höppner, M. und Wenk, S.,(2001), BASt – Expertensystem zur digitalen Unfall-Auswertung im Land Brandenburg, in Straßenverkehrstechnik Heft 10/2000; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2007), Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen (M DV), Köln; Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (2007), Richtlinien zur „Road Safety Inspection“, RVS 02.02.34, Wien; PIARC (2007), Road Safety Inspection Guideline for safety checks of existing roads, Paris; Vollpracht, H.-J. und Pfeiffer, L. (2008), Verkehrssicherheitsinspektionen in Brandenburg nach dem PIARC Leitfaden, in Straße und Autobahn Heft 06; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002), Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS), Köln; Bösl, B. und Spahn, V. (2010), Präventiver Schutz vor schweren Unfallfolgen auf Landstraßen, in Straßenverkehrstechnik Heft 02; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (1998), Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Köln; Erstveröffentlichung „Straßenverkehrstechnik“, Ausgabe 7/2011“



Asphaltstraßenbau
Dünnschichtbeläge
Pflasterarbeiten
Radwegebau
Gussasphalt
Brückenbau
Abdichtung

◆ NL Glindow ◆ NL Brückenbau ◆ NL Gussasphalt ◆

Handwerkerstraße 1 ◆ 15366 Hoppegarten
Telefon 03342 - 42426-0 ◆ Fax 03342 - 42426-211
e-Mail info@rask-bb.de

R Remixen
A Asphaltarbeiten, Guß- und Plastasphalt
S Strassenbau und Reparatur
K Kaltasphaltarbeiten, Oberflächenbehandlungen



HS DIPLOMINGENIEURE
HAAK & SCHULZE
Büro für Brücken- und Ingenieurbau

Entwurfsplanung
Ausführungsplanung
Gesamtplanung
Brückenprüfung
Bauüberwachung

Dorfstraße 1A, 16356 Ahrensfelde
Eichwalder Straße 4, 15738 Zeuthen
Tel. (030) 921 044 510
Fax (030) 921 044 577
eMail info@haak-schulze.de



Ingenieur
Dienstleistungen

Landschafts-,
Tief- und Wasserbau

- Baumanagement
- Akquise
- Kostenanalyse
- Rentabilitätsquote
- Beratung
- Berechnung und Betreuung

Dipl.Ing. (FH) **Steffen Wolter**
Friedrich-Ebert-Straße 4b
15344 Strausberg
FON 03341 39 015 75 MOBIL 0163 444 17 66
FAX 03341 39 015 76

stra lab®
Baustoff- und Straßenprüfung

Nach RAP Stra anerkannte Prüfstelle

Gewerbegebiet Tasdorf | Tasdorf Süd Nr. 7
15562 Rüdersdorf

Telefon (03 36 38) 710 | Telefax (03 36 38) 7121
www.stralab.de | e-Mail: stralab@stralab.de

- › Untersuchungslaboratorium für Böden, Beton, Asphalt, Mineral- und Recyclingbaustoffe
- › Zuglassen nach RAPStra für Eignungs-, Fremdüberwachungs- und Kontrollprüfungen
- › Durchführung von Baugrunduntersuchungen, Zustandserfassung, Erarbeitung von Rekonstruktionsvorschlägen
- › Betonprüfstelle E nach DIN 1045
- › Mitglied im Verband der Straßenbaulaboratorien e.V.
- › Überwachungs- und Zertifizierungsstelle nach BauPG

SATZUNG DER VSVI

SATZUNG der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin- Brandenburg e. V. vom 18.04.2001

Geänderte Fassung vom 27.09.2004, Zustimmung vom 29.03.2005; geänderte Fassung vom 6.10.2011

§ 1 - Name, Sitz, Rechtsform und Geschäftsjahr

- (1) Der Verein führt den Namen
Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin-
Brandenburg e. V. (im Weiteren VSVI BlnBbg genannt).
- (2) Die VSVI BlnBbg hat ihren Sitz in Potsdam und ist in das
Vereinsregister beim Amtsgericht Potsdam eingetragen.
- (3) Die VSVI BlnBbg unterhält eine Geschäftsstelle.
- (4) Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 2 - Zweck der Vereinigung

- (1) Zweck der Vereinigung ist es, die im Land Berlin und im
Land Brandenburg im Straßenwesen und im Verkehrswesen
tätigen Ingenieure zusammenzuschließen mit dem Ziel, die
fachtechnische und wissenschaftliche Weiterbildung zu
fördern, dadurch bei der Lösung von technischen, fachlichen
und fachbezogenen beruflichen und politischen Fragen
des Straßen- und Verkehrswesens mitzuwirken sowie die
beruflichen, wirtschaftlichen und sozialen Interessen ihrer
Mitglieder zu vertreten und zu fördern.
- (2) Der Satzungszweck soll insbesondere durch die
Zusammenarbeit mit der Gemeinschaft zur Förderung
der fachlichen Fortbildung der Straßenbau- und
Verkehrsingenieure Berlin- Brandenburg e. V. und der
Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure
sowie mit anderen Berufsverbänden verwirklicht werden.
- (3) Die VSVI BlnBbg ist selbstlos tätig, sie verfolgt keine eigenen
wirtschaftlichen Zwecke und arbeitet überparteilich.
- (4) Die Mittel der VSVI BlnBbg dürfen nur für die
satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder
erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln der VSVI BlnBbg.
- (5) Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck der
Körperschaft fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe
Vergütungen begünstigt werden.

§ 3 - Mitgliedschaft

- (1) In die VSVI BlnBbg können aufgenommen werden:
 1. als ordentliche Mitglieder
- a) alle im Straßenwesen und im Verkehrswesen sowie
auf verwandten Gebieten tätigen Ingenieure, die die
Abschlussprüfung einer anerkannten Ausbildungsstätte
(Technische Universität oder Hochschule, Fachhochschule
oder gleichwertige Ingenieurschule) bestanden haben;
- b) sonstige auf diesen Gebieten Tätige, die ohne einen solchen
Ausbildungsgang mit Erfolg Ingenieuraufgaben erfüllen und
besondere Erfahrungen haben;
 2. als Ehrenmitglieder
Personen, die sich um die Förderung der Ziele der VSVI
BlnBbg oder für das Straßenwesen und das Verkehrswesen
besondere Verdienste erworben haben;

3. als studierende Mitglieder
Studierende an den unter Nr. 1 Buchstabe a) genannten
Ausbildungsstätten.

- (2) Mitglied darf nur werden, wer im Besitz des aktiven und pas-
siven Wahlrechts ist und nicht durch gerichtliche Anordnung
in der Verfügung über sein Vermögen beschränkt ist.

Der Antrag auf Erwerb der Mitgliedschaft ist schriftlich bei der
Geschäftsstelle des Landesvorstandes einzureichen.

Der Landesvorstand entscheidet über die Aufnahme mit
einfacher Mehrheit nach Anhörung der jeweiligen Bezirksgruppe.

Gegen den ablehnenden Beschluss des Landesvorstandes kann
die Entscheidung der Mitgliederversammlung beantragt werden.
Diese entscheidet endgültig mit einfacher Stimmenmehrheit.

Jedes Mitglied erhält bei seiner Aufnahme eine Satzung.

- (3) Die Ehrenmitglieder wählt und ernennt auf Vorschlag des
Landesvorstandes oder aus der Mitgliederversammlung die
Mitgliederversammlung mit Zweidrittelmehrheit.
- (4) Die Mitgliedschaft endet durch:
 1. Austritt, der schriftlich gegenüber dem Landesvorstand
unter Einhaltung einer Frist von drei Monaten (spätestens
30. September) nur zum Jahresschluss zu erklären ist;
 2. Ausschluss, der durch Beschluss des Landesvorstandes
mit Zweidrittelmehrheit erfolgen kann, wenn
 - a) die für die Aufnahme notwendigen satzungsmäßigen
Voraussetzungen weggefallen sind,
 - b) grobe und wiederholte Verstöße gegen die Satzung
festgestellt werden.

Gegen den Ausschlussbeschluss des Landesvorstandes steht
dem ausgeschlossenen Mitglied die Berufung an die nächste Mit-
gliederversammlung zu. Diese entscheidet mit einfacher Mehr-
heit. Bis zur endgültigen Entscheidung ruhen die Mitgliedschafts-
rechte;

3. Streichung aus der Mitgliederliste wegen
Beitragsrückstand von einem Jahr (Einzahlungspflicht bis 31.
März des Geschäftsjahres) nach erfolgloser zweiter Mahnung;
4. Tod.

- (5) Ehrenmitglieder können ihre Mitgliedschaft jederzeit durch
eine einfache schriftliche Erklärung ohne Einhaltung einer
Frist beenden.

- (6) Ausgeschiedene Mitglieder verlieren alle Ansprüche gegen
das Vereinsvermögen.

§ 4 - Mitgliedsbeitrag

- (1) Der Mitgliedsbeitrag wird von der Mitgliederversammlung für
das auf die Mitgliederversammlung folgende Geschäftsjahr
festgesetzt.
- (2) Für im Beruf stehende Mitglieder wird der volle Jahresbeitrag
festgelegt, für nicht mehr im Beruf stehende Mitglieder der

halbe Jahresbeitrag. Für Mitglieder in den ersten drei vollen Berufskalenderjahren gilt ebenso der halbe Jahresbeitrag. Der reduzierte Beitrag wird aufgrund einer schriftlichen Mitteilung gegenüber der Landesgeschäftsstelle gewährt.

- (3) Bei Eintritt im ersten Halbjahr ist der volle Jahresbeitrag, bei Eintritt im zweiten Halbjahr der halbe Jahresbeitrag zu zahlen.
- (4) Der Mitgliedsbeitrag ist spätestens bis zum 31. März des Geschäftsjahres zu entrichten.
- (5) Ehrenmitglieder, Studierende und Mitglieder im Erziehungsurlaub sind nicht beitragspflichtig.

§ 5 - Organe

Die Organe der VSVI BlnBbg sind:

1. die Mitgliederversammlung (§ 6)
2. der Landesvorstand (§ 7)
3. die Bezirksgruppen (§ 8)

§ 6 - Mitgliederversammlung

(1) Die Mitgliederversammlung ist das oberste Organ der VSVI BlnBbg.

(2) Die ordentliche Mitgliederversammlung der Landesvereinigung und der Bezirksgruppen findet einmal im Jahr statt.

Die Tagesordnung muss folgende Punkte umfassen:

1. Genehmigung der Niederschrift der letzten Mitgliederversammlung
 2. Jahresbericht über die Tätigkeit der VSVI BlnBbg
 3. Rechnungsbericht über das abgelaufene Geschäftsjahr
 4. Bericht der Rechnungsprüfer
 5. Entlastung des Vorstandes
 6. Festsetzung des Mitgliedsbeitrages
 7. Genehmigung des Haushaltsplanes
 8. Wahlen (§ 7 Abs. 1)
 9. Anträge (§ 6 Abs. 5)
 10. Sonstiges.
- (3) Außerordentliche Mitgliederversammlungen sind einzuberufen:
1. auf schriftlichen Antrag unter Angabe des Grundes von mindestens der Hälfte der Vorstandsmitglieder
 2. auf schriftlichen Antrag unter Angabe des Grundes von mindestens einem Zehntel der Mitglieder.
- (4) Alle Mitgliederversammlungen sind vom Vorsitzenden schriftlich unter Einhaltung einer Ladungsfrist von drei Wochen unter Mitteilung der Tagesordnung einzuberufen. In besonderen Fällen ist der Vorstand ermächtigt, mit einer kürzeren Ladungsfrist einzuladen. Der besondere Fall muss in der Mitgliederversammlung mit Zweidrittelmehrheit der Anwesenden bestätigt werden. Jede ordnungsgemäß einberufene Mitgliederversammlung ist beschlussfähig (außer nach § 12 - Auflösung).

Die Versammlung leitet der Vorsitzende, der stellvertretende Vorsitzende oder ein von der Mitglieder-versammlung gewähltes Vereinsmitglied

- (5) Anträge müssen spätestens zehn Tage vor der Mitgliederversammlung dem Vorstand schriftlich vorliegen. Später eingegangene Anträge können nur dann behandelt werden, wenn dies mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der anwesenden Mitglieder vor Eintritt in die Tagesordnung beschlossen wird
- (6) Das Stimmrecht in der Mitgliederversammlung sowie das aktive und passive Wahlrecht haben alle Mitglieder, die nachweislich ihren Mitgliedsbeitrag rechtzeitig bezahlt haben, ausgenommen studierende Mitglieder, die nur beratende Stimme haben. Alle Beschlüsse werden, soweit nach Gesetz und Satzung nicht anders bestimmt, mit einfacher Stimmenmehrheit gefasst.
- (7) Satzungsänderungsbeschlüsse bedürfen einer Mehrheit von drei Vierteln der anwesenden Mitglieder.
- (8) Über die Versammlung und die gefassten Beschlüsse ist eine Niederschrift von einem vorher festgelegten Protokollführer mit der eigenen Unterschrift zu fertigen, die vom jeweiligen Versammlungsleiter sowie dem Vorsitzenden oder/und einem weiteren Vorstandsmitglied zu unterzeichnen ist.

§ 7 - Landesvorstand

- (1) Der Landesvorstand besteht aus dem Vorsitzenden, seinem Stellvertreter, dem Schatzmeister, dem Verantwortlichen für Bildung sowie jeweils einem Mitglied aus jeder Bezirksgruppe. Im gesamten Landesvorstand ist eine paritätische Zusammensetzung aus Verwaltung und Wirtschaft anzustreben. Die Mitglieder des Landesvorstandes werden für die Dauer von 3 Jahren gewählt (§ 6 Abs. 2).

Wiederwahl ist zulässig.

- (2) Der Vorstandsvorsitzende der GF VSVI (Gemeinschaft zur Förderung der fachlichen Fortbildung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin- Brandenburg e. V.) ist kooptiertes Mitglied im Vorstand der VSVI, soweit er nicht selbst ordentliches Mitglied im Landesvorstand ist.
- (3) Der Landesvorsitzende und der stellvertretende Landesvorsitzende werden jeweils in getrennten Wahlgängen von der Mitgliederversammlung in geheimer Wahl gewählt. Die weiteren Landesvorstandsmitglieder können in einem weiteren gemeinsamen Wahlgang gewählt werden. Auch diese Wahl ist geheim.
- (4) Der Landesvorstand amtiert bis zur Wahl eines neuen Landesvorstandes. Die Tätigkeit des Landesvorstandes sowie die der Mitglieder der Fachausschüsse und Arbeitskreise ist ehrenamtlich, besondere Aufwendungen werden auf Nachweis erstattet. Der Landesvorstand führt die laufenden Geschäfte der VSVI BlnBbg.

SATZUNG DER VSVI

- (5) Der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende vertreten die VSVI BlnBbg gerichtlich und außergerichtlich, und zwar jeder für sich allein. Beide bilden den Vorstand gemäß § 26 BGB.
- (6) Die Beschlüsse des Landesvorstandes werden, soweit nicht anders bestimmt, mit einfacher Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder gefasst. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Landesvorsitzenden, bei Abwesenheit die seines Stellvertreters.
Zur Beschlussfähigkeit ist die Anwesenheit von sechs Landesvorstandsmitgliedern erforderlich. Über die Beschlüsse des Landesvorstandes ist eine Niederschrift zu fertigen, die vom Vorsitzenden zu unterzeichnen ist.
- (7) Scheidet ein Mitglied des Landesvorstandes während der Wahlperiode aus, so wählt der verbleibende Landesvorstand ein Ersatzmitglied für die restliche Wahlperiode des ausgeschiedenen Mitglieds. Dessen Wahl muss in der nächsten Mitgliederversammlung bestätigt werden.

In den Bezirksgruppenvorständen ist entsprechend zu verfahren.

Scheidet ein Landesvorstandsmitglied aus einer Bezirksgruppe aus, so ist das entsprechende Ersatzmitglied auf Vorschlag der jeweiligen Bezirksgruppe vom verbleibenden Landesvorstand zu wählen.

§ 8 - Bezirksgruppen

- (1) Die Vereinigung ist in Bezirksgruppen untergliedert. Zugehörigkeit und Abgrenzung der einzelnen Bezirksgruppen richtet sich nach der Geschäftsordnung, die vom Vorstand erlassen wird.
- (2) Der Vorstand der jeweiligen Bezirksgruppe besteht aus dem Vorsitzenden, seinem Stellvertreter sowie bis zu acht weiteren Vorstandsmitgliedern. Sie werden in der jeweiligen Bezirksgruppenversammlung gewählt, die zeitlich frühestens drei Monate vor der ordentlichen Mitgliederversammlung stattfinden muss, sofern in dieser ordentlichen Mitgliederversammlung Landesvorstandswahlen vorzunehmen sind.
- (3) Der Vorstand der Bezirksgruppe wird für die Dauer von 3 Jahren gewählt. Wiederwahl ist zulässig.
- (4) Die formalen Regelungen der Satzung der VSVI BlnBbg gelten analog für die Bezirksgruppen.
- (5) Die Bezirksgruppen führen die erforderlichen Veranstaltungen zur Erreichung der in der Satzung niedergelegten Ziele selbständig durch.
- (6) Der Vorstand der jeweiligen Bezirksgruppe nominiert einen Vertreter für die Wahl als weiteres Mitglied im Landesvorstand (§ 7 Abs. 1).
- (7) Die jeweilige Bezirksgruppe kann auf die Nominierung eines weiteren Mitgliedes im Landesvorstand verzichten, wenn sie sich bereits durch die Wahl eines Vertreters oder mehrerer Vertreter ihrer Bezirksgruppe als Landesvorsitzender, stellvertretender Landesvorsitzender, Schatzmeister und/oder Verantwortlicher für Bildung im Landesvorstand als vertreten ansieht (§ 8 Abs. 1).

Die Anzahl der stimmberechtigten Mitglieder im Landesvorstand reduziert sich dementsprechend.

§ 9 - Fachausschüsse und Arbeitskreise

- (1) Der Landesvorstand ist berechtigt, Fachausschüsse und Arbeitskreise zu berufen. Deren Mitglieder wählen aus ihren Reihen mit einfacher Stimmenmehrheit den Vorsitzenden und seinen Stellvertreter.
- (2) Der Landesvorstand ist zu den Sitzungen der Fachausschüsse und Arbeitskreise einzuladen.

§ 10 - Rechnungsprüfung

- (1) Zur Prüfung der Kassenführung und Vermögensverwaltung werden von der Landesmitgliederversammlung alle drei Jahre zwei Rechnungsprüfer und zwei Stellvertreter gewählt, die nicht dem Landesvorstand angehören dürfen. Alle drei Jahre ist einer der Rechnungsprüfer neu zu wählen. Sie berichten der Mitgliederversammlung über das Ergebnis der Prüfung.
- (2) Nur auf Antrag der Rechnungsprüfer kann dem Landesvorstand Entlastung erteilt werden.

§ 11 – Haftung

Die Mitglieder des Landesvorstandes und der Bezirksgruppenvorstände, die Rechnungsprüfer sowie die Mitglieder der Fachausschüsse und Arbeitskreise sind ehrenamtlich tätig.

Sie sind von der persönlichen Haftung freigestellt, die in Wahrnehmung der Geschäfte der Vereinigung entsteht; es sei denn, ein Schaden wurde grob fahrlässig oder vorsätzlich herbeigeführt. Die Freistellung erstreckt sich auf alle erforderlichen prozessualen Handlungen und Anwendungen.

§ 12 - Auflösung

- (1) Die Auflösung der VSVI BlnBbg kann nur in einer dazu berufenen Mitgliederversammlung mit einer Mehrheit von drei Vierteln der erschienenen stimmberechtigten Mitglieder beschlossen werden, sofern mindestens ein Viertel der stimmberechtigten Mitglieder an der Abstimmung teilgenommen hat.
- (2) Ist eine Versammlung gemäß Abs. 1 nicht beschlussfähig, ist eine neue Mitgliederversammlung einzuberufen, die ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder beschlussfähig ist. Darauf ist in der Einladung besonders hinzuweisen. Im Übrigen gilt für die Einladung § 6 Abs. 4.
- (3) Bei Auflösung des Vereins fällt das Vermögen der Vereinigung an den im Auflösungsbeschluss zu benennenden Rechtsträger, wenn dieser zum Zeitpunkt des Anfalls ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts steuerbegünstigte Zwecke der Abgabenordnung verfolgt, sonst an eine Körperschaft des öffentlichen Rechts oder eine andere steuerbegünstigte Körperschaft, deren Zweck dieser Satzung (§ 2) nahe kommt. Beschlüsse über die künftige Verwendung des Vermögens dürfen erst nach Einwilligung des Finanzamtes ausgeführt werden.

SATZUNG der Gemeinschaft zur Förderung der fachlichen Fortbildung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin- Brandenburg e.V. vom 18.04.2001;

Geänderte Fassung vom 27.09.2004; Zustimmung vom 24.02.2005

§ 1 Name, Sitz, Rechtsform und Geschäftsjahr

- (1) Der Verein führt den Namen
„Gemeinschaft zur Förderung der fachlichen Fortbildung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin-Brandenburg e.V.“
(im Weiteren GF VSVI BlnBbg genannt)
- (2) Die GF VSVI BlnBbg hat ihren Sitz in Potsdam und ist im Vereinsregister beim Amtsgericht Potsdam eingetragen.
- (3) Die GF VSVI BlnBbg unterhält zusammen mit der VSVI BlnBbg (Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin- Brandenburg e.V.) eine Geschäftsstelle.
- (4) Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 2 Zweck der GF VSVI Berlin- Brandenburg

- (1) Die GF VSVI BlnBbg verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnittes „Steuerbegünstigte Zwecke der Abgabeordnung.“
- (2) Zweck der Gemeinschaft ist es, die in den Ländern Berlin und Brandenburg für den Straßenbau und das Verkehrswesen tätigen Ingenieure und den Nachwuchs in der technischen und wissenschaftlichen Fortbildung zu fördern. Der Satzungszweck wird verwirklicht insbesondere durch Fachseminare, Fachexkursionen, Besichtigungen, Fachsymposien und Verbreitung von fachlichem Schrifttum und Lehrfilmen.
- (3) Die GF VSVI BlnBbg ist selbstlos tätig; sie verfolgt keine eigenwirtschaftlichen Zwecke und arbeitet überparteilich.
- (4) Mittel der GF VSVI BlnBbg dürfen nur für die satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln der GF VSVI BlnBbg.
- (5) Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck der Körperschaft fremd sind oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

§ 3 Mitgliedschaft

- (1) In die GF VSVI BlnBbg können aufgenommen werden
 - Unternehmen als Kapital- und Personengesellschaften (juristische Personen)

- Einzelpersonen (natürliche Personen) und
 - Körperschaften,
- die im Straßenbau oder im Verkehrswesen bzw. auf verwandten Gebieten tätig sind und den Zweck der GF VSVI BlnBbg unterstützen wollen.
- (2) Als Einzelmitglieder werden nur Personen aufgenommen, die
 - als Beamte oder Angestellte im öffentlichen Dienst,
 - an Hochschulen, Forschungseinrichtungen bzw. in vergleichbaren Einrichtungen,
 - als freischaffende Ingenieure oder
 - als Angestellte in Mitgliedsunternehmentätig sind.
 - (3) Der Antrag auf Erwerb der Mitgliedschaft ist schriftlich beim Vorstand einzureichen, der mit einfacher Mehrheit über die Aufnahme entscheidet. Gegen einen ablehnenden Beschluss des Vorstandes kann die Entscheidung der Mitgliederversammlung beantragt werden. Diese entscheidet endgültig mit einfacher Mehrheit.
Jedes Mitglied erhält bei seiner Aufnahme eine Satzung.
 - (4) Die Ehrenmitglieder wählt und ernennt auf Vorschlag des Vorstandes oder aus der Mitgliederversammlung die Mitgliederversammlung mit Zweidrittelmehrheit.
 - (5) Die Mitgliedschaft endet durch
 1. Austritt, der schriftlich beim Vorstand unter Einhaltung einer Frist von 3 Monaten (spätestens 30. September) nur zum Jahresschluss zu erklären ist;
 2. Ausschluss, der durch Beschluss des Vorstandes mit Zweidrittelmehrheit erfolgen kann, wenn
 - a) bei einem Beitragsrückstand von mehr als einem Jahr eine zweite Mahnung erfolglos bleibt oder
 - b) grobe und wiederholte Verstöße gegen die Satzung oder gegen das Ansehen und die Zwecke des Vereins festgestellt werden.

Gegen den Ausschließungsbeschluss des Vorstandes steht dem ausgeschlossenen Mitglied die Berufung an die nächste Mitgliederversammlung zu. Bis zur endgültigen Entscheidung ruhen die Mitgliedschaftsrechte.

3. Untergang der juristischen Person,
4. Tod des Einzelmitglieds.

SATZUNG DER GF VSVI

- (6) Ehrenmitglieder können ihre Mitgliedschaft jederzeit durch eine einfache schriftliche Erklärung ohne Einhaltung einer Frist kündigen.
- (7) Den Ausschluss von Ehrenmitgliedern kann nur die Mitgliederversammlung mit Zweidrittelmehrheit beschließen.
- (8) Ausgeschiedene Mitglieder verlieren alle Ansprüche gegen das Vereinsvermögen.

§ 4 Mitgliedsbeiträge

- (1) Die Mitgliedsbeiträge und die Zahlungsbedingungen werden von der Mitgliederversammlung für das auf die Mitgliederversammlung folgende Geschäftsjahr festgesetzt.
- (2) Für Einzelmitglieder, die nicht mehr im Berufsleben stehen, wird der halbe Jahresbeitrag festgelegt. Der zu reduzierende Beitrag wird gewährt durch einen schriftlichen Antrag gegenüber dem Vorstand.
- (3) Der Mitgliedsbeitrag ist spätestens bis zum 31. März des Geschäftsjahres zu entrichten.
- (4) Ehrenmitglieder sind nicht beitragspflichtig.

§ 5 Organe

Die Organe der GF VSVI BlnBbg sind:

- 1. Die Mitgliederversammlung (§6)
- 2. Der Vorstand (§ 7)

§ 6 Mitgliederversammlung

- (1) Die Mitgliederversammlung ist das oberste Organ der GF VSVI BlnBbg.
- (2) Die ordentliche Mitgliederversammlung findet einmal im Jahr statt.

Die Tagesordnung muss folgende Punkte umfassen:

- 1. Genehmigung der Niederschrift der letzten Mitgliederversammlung
- 2. Jahresbericht über die Tätigkeit der GF VSVI BlnBbg
- 3. Rechnungsbericht über das abgelaufene Geschäftsjahr
- 4. Bericht der Rechnungsprüfer
- 5. Entlastung des Vorstandes
- 6. Festsetzung der Mitgliedsbeiträge
- 7. Genehmigung des Haushaltsplanes

- 8. Wahlen (§ 7 Abs. 1)
- 9. Anträge (§ 6 Abs. 5)
- 10. Sonstiges

- (3) Außerordentliche Mitgliederversammlungen sind einzuberufen:
 - 1. Auf schriftlichen Antrag unter Angabe des Grundes mindestens der Hälfte der Vorstandsmitglieder,
 - 2. Auf schriftlichen Antrag unter Angabe des Grundes von mindestens einem Zehntel der Mitglieder.
- (4) Alle Mitgliederversammlungen sind vom Vorsitzenden schriftlich unter Einhaltung einer Ladungsfrist von drei Wochen unter Mitteilung der Tagesordnung einzuberufen. In besonderen Fällen ist der Vorstand ermächtigt, mit einer kürzeren Ladungsfrist einzuladen. Der besondere Fall muss in der Mitgliederversammlung mit Zweidrittelmehrheit der Anwesenden bestätigt werden.

Jede ordnungsgemäß einberufene Mitgliederversammlung ist beschlussfähig (außer § 10 Auflösung). Die Versammlung leitet der Vorsitzende, der stellvertretende Vorsitzende oder ein von der Mitgliederversammlung gewähltes Vereinsmitglied.

- (5) Anträge müssen spätestens zehn Tage vor der Mitgliederversammlung dem Vorstand schriftlich vorliegen. Später eingegangene Anträge können nur dann behandelt werden, wenn dies mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der anwesenden Mitglieder vor Beginn der Tagesordnung beschlossen wird.
- (6) Das Stimmrecht in der Mitgliederversammlung sowie das aktive und passive Wahlrecht haben alle Mitglieder, bei Firmenmitgliedern wird dies durch den Beauftragten wahrgenommen, die nachweislich ihren entsprechenden Mitgliedsbeitrag rechtzeitig bezahlt haben.

Alle Beschlüsse werden, soweit nach Gesetz und Satzung nicht anderes bestimmt, mit einfacher Stimmenmehrheit gefasst. Satzungsänderungsbeschlüsse bedürfen einer Mehrheit von drei Vierteln der anwesenden Mitglieder.

- (7) Über die Versammlung und die gefassten Beschlüsse ist eine Niederschrift von einem vorher festgelegten Protokollführer mit eigener Unterschrift zu fertigen, die vom jeweiligen Versammlungsleiter sowie dem Vorsitzenden oder/und jeweils einem weiteren Vorstandsmitglied zu unterzeichnen ist.

§ 7 Vorstand

- (1) Der Vorstand besteht aus dem Vorsitzenden, seinem Stellvertreter und bis zu 6 weiteren Mitgliedern. Sie werden aus der Mitgliederversammlung für die Dauer von 3 Jahren gewählt (§ 6 Abs. 2). Wiederwahl ist zulässig.
- (2) Der Vorstandsvorsitzende oder ein Mitglied des Vorstandes der VSVI BlnBbg (Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin-Brandenburg e.V.) ist kooptiertes Mitglied im Vorstand der GF VSVI BlnBbg, soweit er nicht selbst gewähltes Mitglied im Vorstand ist.
- (3) Der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende werden in getrennten Wahlgängen von der Mitgliederversammlung in geheimer Wahl gewählt. Die weiteren Vorstandsmitglieder können in einem gemeinsamen Wahlgang gewählt werden. Auch diese Wahl ist geheim.
- (4) Der Vorstand amtiert bis zur Wahl eines neuen Vorstandes. Die Tätigkeit des Vorstandes ist ehrenamtlich, besondere Aufwendungen werden auf Nachweis erstattet. Der Vorstand führt die laufenden Geschäfte der GF VSVI BlnBbg.
- (5) Der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende vertreten die GF VSVI BlnBbg gerichtlich und außergerichtlich, und zwar jeder für sich allein.

Beide bilden den Vorstand gemäß § 26 BGB.

- (6) Die Beschlüsse des Vorstandes werden, soweit nicht anderes bestimmt, mit einfacher Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder gefasst. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden, bei Abwesenheit, die seines Stellvertreters.
- (7) Scheidet ein Mitglied des Vorstandes während seiner Amtszeitperiode aus, so wählt der verbleibende Vorstand ein Ersatzmitglied für die restliche Amtsdauer des ausgeschiedenen Mitglieds, dessen Wahl in der nächsten Mitgliederversammlung bestätigt werden muss.

Zur Beschlussfähigkeit ist die Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Vorstandsmitglieder erforderlich. Über die Beschlüsse des Vorstandes ist eine Niederschrift zu fertigen, die vom Vorsitzenden zu unterzeichnen ist.

§ 8 Rechnungsprüfung

- (1) Zur Prüfung der Kassenführung und Vermögensverwaltung werden von der Mitgliederversammlung alle drei Jahre zwei Rechnungsprüfer und zwei Stellvertreter gewählt, die nicht dem Vorstand angehören dürfen. Alle drei Jahre ist einer der Rechnungsprüfer neu zu wählen. Sie berichten der Mitgliederversammlung über das Ergebnis der Prüfung.
- (2) Nur auf Antrag der Rechnungsprüfer kann dem Vorstand Entlastung erteilt werden.

§ 9 Haftung

Die Mitglieder des Vorstandes und die Rechnungsprüfer sind ehrenamtlich tätig.

Sie sind von der persönlichen Haftung freigestellt, die in Wahrnehmung der Geschäfte der Fördergemeinschaft entsteht; es sei denn, ein Schaden wurde grob fahrlässig oder vorsätzlich herbeigeführt. Die Freistellung erstreckt sich auf alle erforderlichen prozessualen Handlungen und Aufwendungen.

§ 10 Auflösung

- (1) Die Auflösung der GF VSVI BlnBbg kann nur in einer dazu einberufenen Mitgliederversammlung mit einer Mehrheit von drei Vierteln der erschienen stimmberechtigten Mitglieder beschlossen werden, sofern mindestens ein Viertel der stimmberechtigten Mitglieder an der Abstimmung teilgenommen hat.
- (2) Ist eine Versammlung gemäß Abs. 1 nicht beschlussfähig, ist eine neue Mitgliederversammlung einzuberufen, die ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden beschlussfähig ist. Darauf ist in der Einladung besonders hinzuweisen. Im Übrigen gilt für die Einladung § 6 Abs. 4.
- 3) Bei Auflösung des Vereins oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke fällt das Vermögen des Vereins an eine Körperschaft des öffentlichen Rechts oder eine andere steuerbegünstigte Körperschaft zwecks Verwendung für die Förderung der Bildung.



AUFNAHMEANTRAG VSVI

Aufnahmeantrag für eine Mitgliedschaft in der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin-Brandenburg e.V.

Geschäftsstelle:

VSVI Berlin-Brandenburg e.V., Karl-Marx-Straße 27, 14482 Potsdam, Telefon 0331-744 61 21, Telefax 0331-744 61 27

Ich beantrage die Aufnahme als ordentliches Mitglied in die Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin-Brandenburg e.V.

ab: in der Bezirksgruppe: Potsdam Cottbus Frankfurt (Oder)
 Nord Berlin

Angaben zur Person:

Name, Vorname

Berufsbezeichnung (akad. Grad):

Geboren am: in:

Anschrift (privat)

Telefon (privat): Telefax (privat):

E-Mail (privat):

Letzte Studienanstalt:

Abschlussexamen Fachrichtung:

Arbeitgeber:

Anschrift (dienstlich):

Telefon (dienstlich): Telefax (dienstlich):

E-Mail (dienstlich):

Sofern ich keine Einzugsermächtigung erteile, erkläre ich mich bereit, den Beitrag (siehe § 4 der Satzung) nach Bestätigung der Mitgliedschaft auf das in der Bestätigung genannte Konto zu überweisen.

....., den.....
Unterschrift

Einzugsermächtigung

Hiermit ermächtige ich die Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin-Brandenburg e.V., den jährlichen Mitgliedsbeitrag mittels Lastschriftverfahren vom unten angegebenen Konto einzuziehen. Dieser Auftrag behält solange seine Gültigkeit, bis er schriftlich widerrufen wird.

Kontonummer:

Bankleitzahl:

Bezeichnung der Bank:

....., den.....
Unterschrift

Bestätigung durch den Landesvorstand

Bearbeitung durch die Geschäftsstelle

Mitgliedsnummer: Versand der Unterlagen am:

