

VSVI Journal

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

2019





Fachexkursion

Karlsruhe und Rastatt 2017



Titelthema

15 Jahre SAS in Brandenburg



Fachbeitrag

1.200 vermörtelte Stopfsäulen stabilisieren den Untergrund

GRUSSWORTE

- 4** Grußwort der Ministerin Kathrin Schneider
- 5** Grußwort der Senatorin Regine Günther
- 6** Vorwort VSVI und GF VSVI

TÄTIGKEITSBERICHTE

- 7** Landesvorstand der VSVI
- 9** Vorstand der GF VSVI
- 11** Arbeitskreise
- 13** Tempi Passati – 50 Jahre VSVI Berlin
- 14** Vierter Berlin-Brandenburger Straßenbautag

BEITRÄGE DER BEZIRKSGRUPPEN

- 16** Tätigkeitsbericht [BEZIRKSGRUPPE POTSDAM](#)
- 19** Tätigkeitsbericht [BEZIRKSGRUPPE COTTBUS](#)
- 21** Tätigkeitsbericht [BEZIRKSGRUPPE FRANKFURT \(ODER\)](#)
- 22** VSVI Exkursion und Bildungsreise vom 10.05 bis 14.05.2017 nach Karlsruhe und Rastatt
- 27** Tätigkeitsbericht [BEZIRKSGRUPPE NORD](#)
- 31** Tätigkeitsbericht [BEZIRKSGRUPPE BERLIN](#)

FACHBEITRÄGE

- 34** Titelthema: 15 Jahre Verkehrssicherheitsaudit in Brandenburg – Erfahrungsbericht und Ausblick
- 39** Verbesserung der Anbindung des Wirtschaftsstandortes Rathenow/Premnitz an die Autobahn 2
- 45** Verfügbarkeitsmodell A10/A24 – Brandenburgs größtes Bauprojekt seit der Wiedervereinigung
- 54** Duales Studium im Fachbereich Bauingenieurwesen an der Fachhochschule Potsdam
- 57** Ein Kreisverkehr kommt groß raus!
- 63** Planung und Bau der B 112 – Ortsdurchfahrt Podelzig
- 69** 1.200 vermörtelte Stopfsäulen stabilisieren den Untergrund
- 75** Planung und Bauvorbereitung eines Radweges entlang der B 273 zwischen Wandlitz und Wensickendorf
- 79** Berlin – der denkmalgerechte Umbau der Karl-Marx-Allee von Alexanderplatz bis Strausberger Platz
- 93** Bushaltestellen auf der Berliner Stadtautobahn
- 96** Autorenverzeichnis/Impressum
- 98** Persönliches
- 99** Adressen und Kontakte
- 102** Satzungen
- 109** Aufnahmeanträge



*Kathrin Schneider
Ministerin für Infrastruktur und Landes-
planung des Landes Brandenburg
(Foto: MIL)*

Grußwort der Ministerin Kathrin Schneider

Mobilität ist eine wichtige Grundlage für Wachstum und Beschäftigung. Für das Land Brandenburg sind daher intakte, leistungsfähige und umweltgerechte Verkehrswege eine wichtige Voraussetzung, den berechtigten Mobilitätsansprüchen der Menschen und der Wirtschaft gerecht zu werden. Die Mobilität der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg kann nur gesichert werden, wenn es gelingt, moderne Infrastruktur auf der Schiene, der Straße und der Wasserstraße zu realisieren. Die Verkehrspolitik muss den Herausforderungen des EU-Binnenmarktes, der Globalisierung der Wirtschaft, der Entwicklung einer modernen Dienstleistungsgesellschaft und den Umweltzielen gerecht werden.

Brandenburg und Berlin sind sich einig, den Umweltverbund verstärkt zu befördern. Gleichzeitig muss ein Flächenland wie Brandenburg aber auch gute Verkehrsinfrastruktur bereitstellen.

In der laufenden Legislaturperiode ist es gelungen, die Investitionen in die Infrastruktur schrittweise zu erhöhen. Das gerade für die Sanierung der Ortsdurchfahrten aufgelegte 100-Millionen Euro-Programm läuft planmäßig. Mit den Ausbaumaßnahmen verbessern wir den Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit und insbesondere auch die Lebensqualität in unseren Städten und Dörfern.

Mit dem Beschluss zum Haushalt 2019/2020 hat das Land Brandenburg dazu weitere wichtige Weichen gestellt. Es wird nun auch möglich, den Personalbestand zu erhöhen. Gerade vor dem Hintergrund des zunehmenden Fachkräftebedarfs, ist es erforderlich, auf eigene Ausbildung zu setzen. So hat der Landesbetrieb Straßenwesen eine Kooperation mit der Fachhochschule Potsdam gestartet. Mit einer dualen Ausbildung soll der Nachwuchs zielgerichtet und effizient ausgebildet werden. Ich werbe auch für besondere Anstrengungen der Bauwirtschaft in der Aus- und Fortbildung, damit auch zukünftig qualitativ hochwertige Verkehrsinfrastruktur gebaut werden kann.

Die Übernahme der Autobahnen in die direkte Verwaltung des Bundes ab dem Jahr 2021 und die Umsetzung der Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes sind große Herausforderungen in den nächsten Jahren.

Wir haben uns in Brandenburg viel vorgenommen, um die Erreichbarkeiten in allen Landesteilen dauerhaft abzusichern! Ich setze auf Ihre Unterstützung bei der Umsetzung dieser ambitionierten Pläne.

Kathrin Schneider

Grußwort der Senatorin Regine Günther

Die Metropole Berlin kann nur mit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur funktionieren. Ohne qualitativ hochwertige Verkehrswege wie Straßen, Brücken oder Unterführungen können weder Menschen noch Waren oder Rohstoffe von A nach B gelangen. Für unseren Wohlstand, für unsere Mobilität und Lebensqualität ist eine starke und moderne Verkehrsinfrastruktur unverzichtbar.

Hinzu kommen die Herausforderungen der wachsenden Stadt und einer modernen Verkehrspolitik, die sehr viel stärker als früher Klima- und Umweltschutz, Verkehrssicherheit und ein rücksichtsvolles Miteinander in den Blick nimmt. Im Berliner Mobilitätsgesetz sind diese neuen Prioritäten festgelegt. Es geht um ein leistungsfähiges, sicheres, barrierefreies und gerechtes Verkehrssystem für alle VerkehrsteilnehmerInnen.

Wir leiten in Berlin ein Jahrzehnt der Investitionen ein und bauen den Investitionsstau ab. So sind zur Sicherung einer kontinuierlichen Instandhaltung und dem notwendigen Ausbau von Straßen, Gehwegen, Radwegen und Wasserbauwerken die entsprechenden Mittel im Haushalt dauerhaft eingestellt. Gleichzeitig wird der Personalbestand in der Verwaltung kontinuierlich weiter erhöht.

Die Berlinerinnen und Berliner können sich darauf verlassen, dass wir die Infrastruktur modernisieren und an ihren Bedürfnissen ausrichten. Dazu gehört unter anderem, dass den Anforderungen des Fahrrad- und Fußverkehrs adäquat begegnet wird. Die immer zahlreicheren Radfahrerinnen und Radfahrer treffen vielerorts auf eine Infrastruktur, die ihre Bedürfnisse nicht erfüllt. Das werden wir genauso ändern wie wir die Bedürfnisse der FußgängerInnen beispielsweise nach Barrierefreiheit stärker in den Blick nehmen werden.

Um die gewaltigen Aufgaben im Bereich der Verkehrsinfrastruktur meistern zu können, sind wir auf leistungsfähige und kompetente PartnerInnen angewiesen. Das Anforderungsprofil an hochwertige Ingenieurleistungen erhöht sich ständig und unterstreicht die Bedeutung dieses facettenreichen Berufszweiges.

Gemeinsam werden IngenieurInnen aus Wirtschaft und Verwaltung Infrastrukturvorhaben engagiert und fachkundig umsetzen. Gemeinsam werden wir dafür Sorge tragen, dass ingenieurtechnischer Nachwuchs gefördert wird und dass IngenieurInnen der produktive Austausch von Erfahrungen ermöglicht wird.

Die VSVI Berlin-Brandenburg leistet mit ihrem Engagement im Bereich der technischen und praxisorientierten Aus- und Weiterbildung einen äußerst wichtigen Beitrag zur Zukunftssicherung der Ingenieursberufe.

Dafür danke ich Ihnen und freue mich auf eine konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Ihnen und Ihrer berufsständischen Vereinigung.



*Regine Günther
Senatorin für Umwelt, Verkehr und
Klimaschutz des Landes Berlin
(Foto: SenUVK)*

Regine Günther

Vorwort VSVI und GF VSVI

Das vorliegende VSVI-Journal 2019 beschäftigt sich u. a. mit dem verkehrspolitischen Schwerpunktthema „Radverkehr“. Damit reagieren wir auf das Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018. Es soll die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit verbessern – eine verkehrspolitische Aufgabe, die wir natürlich vom Ansatz her sehr unterstützen. Dabei sollte jedoch mehr als bisher die ausgewogene Balance zwischen den einzelnen Verkehrsträgern beachtet werden.

Die einseitige Bevorzugung einer Verkehrsart führt häufig zu Effektivitätsverlusten und aggressiven Verhaltensweisen der vermeintlich benachteiligten Verkehrsteilnehmer. Wir sollten nicht vergessen, dass es sich bei den Betroffenen um menschliche Wesen mit unterschiedlichen Charakteren handelt. Die „Vision Zero“ ist ein ehrenwertes Ziel, welches jedoch unter den gegenwärtigen Bedingungen leider noch utopisch erscheint, da unsere Gesellschaft auch die Mobilität des Einzelnen voraussetzt.

Wir aber müssen durch unser Handeln einen Beitrag zur generellen Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Ländern Berlin und Brandenburg leisten und die Vereinstätigkeit noch mehr darauf abstellen. Die 44 Verkehrstoten in Berlin und die immer noch deutschlandweit pro Einwohner höchste Zahl an Getöteten im Straßenverkehr in Brandenburg mahnen. Die betroffenen Behörden in unseren Bundesländern sind aufgefordert, durch ihr Verwaltungshandeln die entsprechenden Voraussetzungen für den Bau und den Betrieb sicherer Verkehrsanlagen zu schaffen.

Leider sind unsere warnenden Worte aus den Journalen 2015 und 2017 hinsichtlich des Fachkräftemangels im politischen Alltag zu spät gehört worden. Der Markt hat seinerseits auf die lange Zeit der Investitionsschwäche der öffentlichen Hand reagiert. Die Anzahl der Auszubildenden und Studierenden in unserer Branche ist erheblich zurückgegangen. In der Zwischenzeit gibt es zwar Personalstellen, aber kaum noch geeignete Fachleute dafür.

Öffentliche Verwaltung und Wirtschaft ringen gnadenlos um die wenigen qualifizierten Bewerber. Wir dürfen an dieser Stelle daran erinnern, dass uns nur ein verantwortungsvolles Miteinander hilft, die jeweiligen Ziele zu erreichen.

Daher werden wir gemeinsam mit dem Bauindustrieverband Ost und der Fachgemeinschaft Bau Berlin-Brandenburg den



*Hans-Reinhard Reuter
Vorsitzender der VSVI
Berlin-Brandenburg*



*Klaus-Dieter Abraham
Vorsitzender der GF VSVI
Berlin-Brandenburg*

5. Berlin-Brandenburger Straßenbautag für den Herbst 2019 vorbereiten. Die rege Teilnahme unserer Mitglieder an den bisherigen Veranstaltungen hat uns ermutigt, den eingeschlagenen Weg weiterzugehen. Wir werden weiterhin versuchen, durch qualifizierte Vorträge und Podiumsdiskussionen die fachlichen Schwerpunktthemen unserer Zeit anzusprechen. Dabei können auch Sie durch Ihre Themenvorschläge und Anregungen zum Veranstaltungsinhalt aktiv beitragen.

Gleichzeitig möchten wir an dieser Stelle nochmals an einen möglichst verlustarmen Übergang der Auftragsverwaltung durch die Bundesländer in die Verantwortung der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen des Bundes erinnern. Der „Investitionshochlauf“ des Bundesverkehrsministeriums wird nur wirksam und seine positiven Effekte entfalten, wenn kurzfristig die neuen Zuständigkeiten durch arbeitsfähige Strukturen untersetzt werden. Der Übergang muss transparent, effizient und verantwortungsbewusst mit den betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erfolgen.

Nun wünschen wir ihnen viel Spaß beim Lesen des neuen Journals und bedanken uns bei allen, die zum Gelingen der Broschüre beigetragen haben.

_____ *Hans-Reinhard Reuter und Klaus-Dieter Abraham*

Vorstand VSVI

Die Vorlage des Berichtes erfolgt gemäß § 6 der Satzung der VSVI BlnBbg und umfasst den Zeitraum vom 17. November 2017 bis 6. November 2018.

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.-Ing. **Katrin Vietzke**, Bildung
 Dipl.-Kfm. **Michael Schulz**, Schatzmeister
 Dipl.-Ing. **Iris Kralack**, Bezirksgruppe Potsdam
 Dipl.-Ing. **Heiner Stephan**, Bezirksgruppe Cottbus
 Dipl.-Ing. **Detlef Figur**, Bezirksgruppe Frankfurt (O)
 Dipl.-Ing. **Ingo Steinicke**, Bezirksgruppe Nord
 Dipl.-Ing. **Werner Breinig**, Bezirksgruppe Berlin
 Dipl.-Ing. **Klaus-Dieter Abraham**, kooptiert: Vors. GF VSVI

Im Berichtszeitraum fanden vier Vorstandssitzungen und eine außerordentliche Sitzung statt. Außerdem hat der Vorsitzende an vier Sitzungen der GF VSVI teilgenommen.

Der Vorsitzende nahm als Moderator der Veranstaltung am 4. Straßenbautag am 17. Oktober 2018 im Ludwig-Erhard-Haus in Berlin teil. Es konnten ca. 230 Personen begrüßt werden, davon ca. 140 Mitglieder der VSVI.

Mitgliederbestand (Stand: November 2018)

BG	Vollmitglied	beitragsfrei	ermäßigt	Pensionär	gesamt
Potsdam	234	5	5	42	286
Cottbus	124	2	4	21	151
FFO	150	3	3	18	174
Nord	84	2	2	6	94
Berlin	326	29	14	67	436
gesamt	911	39	28	163	1141

Mitgliedsbeitrag

Gemäß Mitgliederbeschluss in der letzten Mitgliederversammlung am 7.11.2018 wird der Mitgliedsbeitrag für 2019 wie folgt bestätigt: 56,00 € für Vollmitglieder. Die Hälfte auf schriftliche Mitteilung.

Neue Mitglieder

Im gesamten Berichtszeitraum konnte die VSVI Berlin-Brandenburg 49 neue Mitglieder begrüßen (Vorjahr 51). Allen neuen Mitgliedern gilt ein herzliches Willkommen.

Bezirksgruppe Potsdam (8)			
10174	M.Eng.	Hocke	André
10175		Engler	Thomas
10176	Dipl.-Ing.	Vogel	Markus
10177	Dipl.-Ing.	Berenz	Peter
10178	B.Eng.	Rasch	Lisa
10179	Dipl.-Ing.	Karn	Marco
10180	B.Sc.	Hillmann	Carolin
10181	B.Sc.	Andreosso	Rafael

Bezirksgruppe Frankfurt (Oder) (3)			
30121	Dipl.-Ing.	Schulz	Guido
30122	Dipl.-Ing.	Greifenhagen	Ellen
30123	B.Sc.	Unger	Jonas

Bezirksgruppe Nord (4)			
40116	Dipl.-Ing.	Laborge	Robert
40117	Dipl.-Ing.	Jandt	Sylvia
40118	Dipl.-Ing.	Jandt	Gunnar
40119	B.Sc.	Zieger	Christoph

Bezirksgruppe Berlin (29)			
50301	M.Eng.	Lubach	Alexander
50302	M.Sc.	Jahnel	Alexandra
50303	Dipl.-Ing.	Christmann	Maja
50304	B.Eng.	Fechtler	Oona
50305	Dr.-Ing.	Giehler	Reinhard
50306	Dipl.-Ing.	Böstfleisch	Dietmar
50307	M.Eng.	Plumbohm	Paul
50308	M.Eng.	Prskalo	Hrvoje
50309		Gröger	Joshua

TÄTIGKEITSBERICHT DES LANDESVORSTANDES DER VSVI

Bezirksgruppe Berlin (29)			
50310		Kühn	Thorsten
50311	M.Sc.	Mauersberger	Niko
50312	Dipl.-Ing.	Medenwald	Robert
50313		Junkherr	Nicole
50314	M.Sc.	Sterz	Anke
50315	Dipl.-Ing.	Büttner	Tobias
50316	M.Sc.	Jedamzik	Matthias
50317	Dipl.-Ing.	Lehmann	André
50318		Etrich	Stephan
50319		Erjavec	Urban

Bezirksgruppe Berlin (29)			
50320	M.Sc.	Schüler	Robert
50321	Dipl.-Ing.	Kähne	Kathrin
50322	Dipl.-Ing.	Grellmann	Kai
50323	M.Eng.	Lüpken	Andreas
50324	Dipl.-Ing.	Kalinowsky	Jens
50325	M.Eng.	Standke	Christian
50326	M.Eng.	Minuth	Isabell
50327	Dipl.-Wirt.-Ing.	Scholtyssek	Frank
50328	Dr.-Ing.	Tandler	Jens
50329	Dipl.-Ing.	Labud	Manfred

Ehrendes Gedenken für die im Berichtszeitraum verstorbenen Mitglieder:

BG 1	Dipl.-Ing. Alfred Steinbach	im 82. Lebensjahr
	Dipl.-Ing. Wolfgang Verch	im 90. Lebensjahr
BG 4	Dipl.-Ing. Rüdiger Schmidt	im 60. Lebensjahr
BG 5	Dipl.-Ing. Friedrich Graf	im 94. Lebensjahr
	Ing. Klaus Hammerschmidt	im 80. Lebensjahr
	Dipl.-Ing. Bernd Herholz	im 73. Lebensjahr

Vorstand GF VSVI

Die Vorlage des Berichtes erfolgt gemäß § 6 der Satzung der GF VSVI BlnBbg und umfasst den Zeitraum vom November 2017 bis Oktober 2018.

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

Dipl.-Ing. **Klaus-Dieter Abraham**, Vorsitzender

Dipl.-Ing. **Detlef Figur**, stellvertretender Vorsitzender

Dipl.-Ing. **Ralf Baumann**

Dipl.-Ing. **Tassilo Grenz**

Dipl.-Ing. **Frank Niehoff**

Dipl.-Ing. **Rüdiger Rausch**

Dipl.-Ing. **Henrik Vierarm**

Dipl.-Kfm. **Michael Schulz**, Schatzmeister

Dipl.-Ing. **Mario Schönherr**, kooptiert

Dipl.-Ing. **Hans-Reinhard Reuter**, kooptiert: Vors. VSVI

Im Berichtszeitraum fanden fünf Vorstandssitzungen und eine außerordentliche statt. Außerdem hat der Vorsitzende an fünf Sitzungen der VSVI teilgenommen.

An folgenden Veranstaltungen nahm der Vorsitzende als Vertreter der GF VSVI teil:

- Frühjahrsempfang der Brandenburgischen Ingenieurkammer
- Ingenieurkammertag der BBIK
- Haushaltsbesprechung mit der VSVI
- 4. Straßenbautag Berlin Brandenburg am 17. Oktober 2018 in Berlin

Mitgliederbestand

Die GF VSVI BlnBbg zählte am

	16.11.2017	07.11.2018
Firmenmitglieder	56	58
Einzelmitglieder	27	27
davon Ehrenmitglieder beitragsfrei	2	2
GESAMT	83	85

Neue Mitglieder

Einzelmitglied: Felix Raschke

Firmenmitglied: Cold Asphalt GmbH
Ingenieurbüro Uwe Voigt

Mitgliedsbeiträge

Gemäß Beschluss der Mitgliederversammlung bleibt der Mitgliedsbeitrag unverändert

für Einzelmitglieder bei	55,00 €/jährlich (auf schriftl. 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 €

Fortbildungsveranstaltungen der VSVI BlnBbg

Insgesamt 892 Personen haben die vielfältigen Seminare und Exkursionen zur Fortbildung genutzt.

Seminare

Datum	Thema	Ort	BG	Teilnehmer
16.11.17	BIM	Beuth Hochschule	5	53
23.01.18	Asphalt	Campus Strausberg	3	169
27.02.18	Erdbau	Campus Strausberg	3	151
06.03.18	Bautechnik	Technikmuseum	5	87
15.03.18	Verkehrssicherheit im innerörtlichen Fußgänger- und Radverkehr	LS Brandenburg, DS Potsdam	1	34
07.06.18	Umbau Bahnhof Cottbus, 2. Baustellenbegehung		2	21
28.06.18	Führung ehem. Kaserne Kramnitz		1	23
20.08.18	LAGA Wittstock		4	16
30.08.18	HOAI – eVergabe	Ratssaal Stadthaus Cottbus	2	115
06.09.18	Pflastertag 2018	Steinbruchmuseum Haselbachtal	2	21
17.9.18	Beelitz-Heilstätten		5	17
19.9.18	Brückenbausymposium	FH Potsdam	1/5	115

Exkursionen/Studienreisen

Datum	Ziel	BG	Teilnehmer
03.05.-05.05.18	Dresden	3	38
05.09.-09.09.18	Dänemark	1	32

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

Arbeitskreis Weiterbildung

Auch 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 verzeichnen.

- So nahmen am Asphaltseminar der BG Frankfurt am 23.01.2018 169 (162 Vorjahr) Personen teil und beim Erdbauseminar der BG Frankfurt am 27.02.2018 waren 151 (131 Vorjahr) Teilnehmer anwesend.
- Dazu kommt das Seminar „Bautechnik“ der BG Berlin am 06.03.2018 im Technikmuseum mit 87 Teilnehmern.
- Die Bezirksgruppe Cottbus bot am 30.08.2018 ein Seminar zum Thema „HOAI – eVergabe“ an, das bei 115 Teilnehmern großes Interesse fand.
- Das Brückenbausymposium, organisiert von den Bezirksgruppen Potsdam und Berlin, konnte 115 Besucher registrieren.
- Gesamtzahl der Teilnehmer an Seminaren und Studienreisen: 892

Aber es sind nicht nur die Seminare mit hohen Teilnehmerzahlen, um die sich bemüht wird, sondern es geht auch darum, aktuelle und spezielle Themenstellungen zielgerichtet in das Seminarprogramm zu integrieren.

Aus der Haushaltsabrechnung kann entnommen werden, dass, wie in den Jahren zuvor, die finanziellen Mittel im Rahmen der Seminare durchführung verantwortungsbewusst eingesetzt wurden. So konnten wiederum viele Referenten gewonnen werden, die ihre Seminare kostenlos abhielten. Daneben wurden die eigenen vorhandenen fachlichen Potenziale genutzt.

Vorschläge und ggfs. auch Beiträge können jederzeit an die Seminarverantwortlichen ihrer Bezirksgruppe oder auch an den Landesvorstand herangetragen werden.

Über die Mitgliederarbeit und hier insbesondere bei Seminaren, Exkursionen, Stammtischen, Foren oder auch beim geselligen Beisammensein, wird allen Mitgliedern ein breites Diskussionsforum für alle berufsständischen Problemstellungen geboten.

Ausblick

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

Da die genaue Untersetzung der Themen aus aktuellen Gründen größtenteils noch nicht endgültig feststehen kann, wird an dieser Stelle nur ein erster Überblick gegeben. Die genauen Informationen zu den jeweiligen Veranstaltungen können zum gegebenen Zeitpunkt rechtzeitig im Internet eingeholt werden bzw. werden den Mitgliedern auch über die turnusmäßige Hauspost unserer Geschäftsstelle zugesandt.

Traditionell werden wieder das Erdbau- und Asphaltseminar im Januar und Februar 2019 in Frankfurt (Oder) durchgeführt. Die BG Berlin wird erneut zum Thema „Bautechnik“ einladen und mit Potsdam das Brückenbausymposium 2019 organisieren. Geplant ist eine Studienfahrt nach Indien, organisiert durch die Bezirksgruppe Cottbus, sowie nach Bayern – vorbereitet von der BG Potsdam.

An dieser Stelle wiederum die Bitte an die Seminarverantwortlichen der einzelnen Bezirksgruppen, die Seminarvorschauen möglichst aktuell und langfristig auf unserer Internetseite einstellen zu lassen.

Die Damen und Herren des Arbeitskreises für Weiterbildung, 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.

Ein gegenwärtig zentrales Thema ist die vom Bundestag und Bundesrat beschlossene Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems und die damit einhergehende Reform der Bundesfernstraßenverwaltung. Gemäß Artikel 143e Absatz 1 Grundgesetz werden die Bundesautobahnen längstens bis zum 31.12.2020 in Auftragsverwaltung durch die Länder geführt. Darüber hinaus macht das Land Berlin von Artikel 90 Absatz 4 Grundgesetz Gebrauch und gibt abweichend vom Land Brandenburg die Verwaltung der ca. 15 km Bundesstraßen an den Bund ab. Zur Erledigung der Aufgaben hat der Bund Die Autobahn GmbH und das Fernstraßenbundesamt gegründet. Die Länder Berlin und Brandenburg sind Teil des Standortbereiches Nordost mit der Niederlassung in Stolpe und Außenstellen in Berlin und Cottbus. Zur Planung und weiteren Verwendung sind die standortspezifischen Organisationsstrukturen den Ländern übermittelt worden.

Wesentliche Herausforderungen der Länder bestehen bis 31.12.2020 darin, die Auftragsverwaltung im Sinne von Artikel 143e Absatz 1 Satz 1 in gewohnter Qualität fortzuführen, die Überleitung der bisherigen Auftragsverwaltung zum Bund gemäß Fernstraßenüberleitungsgesetz sicherzustellen und eine personalverträgliche Transformationsphase zu gewährleisten.

Das Land Brandenburg hat sich klar dafür ausgesprochen, die Auftragsverwaltung für die Bundesstraßen weiterhin beizubehalten.

Der Vortrag des Herrn Dr. Klein (Vorstandsvorsitzender des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg) anlässlich des 4. Straßenbautages Berlin-Brandenburg am 17.10.2018 stellte eine sehr interessante und umfassende Information zum gegenwärtigen Stand dar. Außerdem fanden im Monat Oktober Personalversammlungen in Berlin und Brandenburg zum Thema statt. Dort informierte der Bund über die geplanten Standorte, zukünftige Struktur und die Zeitschiene.

Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit

Der Arbeitskreis setzt sich aktuell aus Frau Fimmel, Frau Niehoff und den Herren Gumz, Figur, Stadeler, Terlinden und Vielhaben zusammen. Wir bedanken uns an dieser Stelle bei allen Mitwirkenden für die ehrenamtliche Arbeit und ihren großen Einsatz.

Hauptschwerpunkte des Arbeitskreises Öffentlichkeitsarbeit in den letzten Jahren waren die Mitgliederwerbung an Hoch-

schulen und die Organisation und Vorbereitung des neuen VSVI Journals 2019.

Durch unsere Mitgliederwerbung an der Beuth-Hochschule konnten weitere Studierende für die VSVI gewonnen werden. Derzeit läuft die Vorbereitung zur Überarbeitung und Aktualisierung der Internetseite der VSVI.

Anzeige

Ab Juli für Sie in Berlin verfügbar

dn|ing
dn Ingenieure GmbH
Architekten | Ingenieure | Stadtplaner
www.dn-ing.de | Heerstr. 18/20 | 14052 Berlin

Tempi Passati

Am 14.03.1969 wurde von 31 in den damaligen Grenzen des Bundeslandes Berlin (West) in technischen Verwaltungen und der Bauwirtschaft tätigen Ingenieuren die Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Berlin (VSVI) e.V. gegründet. Im selben Jahr nahm auch die GFVSVI Berlin e.V. ihre Arbeit auf.

Die Berliner Ingenieure folgten damit dem Beispiel von neun anderen Bundesländern, in denen dieser Schritt seit 1956 (Schleswig-Holstein) vollzogen worden war.

Die Gründungsphase der VSVI Berlin war zu jener Zeit durch komplizierte innenpolitische Entwicklungen geprägt. Verkehr, insbesondere der von Kraftfahrzeugen auf Straßen erzeugte, wurde in Teilen der Gesellschaft zum Feind gesunder Entwicklungen des Staatswesens erklärt.

Das Ansehen der für Planung, Bau und Unterhaltung verantwortlichen Bau- und Verkehrsingenieure begann rapide zu sinken. So sahen sie sich gezwungen, vom grundgesetzlich in Artikel 9 Abs. 3 Satz 1 gewährleisteten Recht Gebrauch zu machen, nach dem durch jedermann und für alle Berufe zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen Vereinigungen gebildet werden dürfen.

Die in den VSVIen organisierten Mitglieder haben hinreichend Grund, auf ihre Leistungen im Gefüge lebensnotwendiger Wirtschaftsbeiträge stolz zu sein. Dabei lassen sie selbstverständlich nicht außer Acht, dass sich fortwährend ändernde Wertevorstellungen sinnvoll zu berücksichtigen sind. Letzteres fällt angesichts jüngerer Entwicklungen der Berliner Verkehrspolitik zunehmend schwer.

Die mit dem Fall der Mauer sowie dem Umzug der Bundesregierung nach Berlin zunächst euphorische Inanspruchnahme des Fachwissens der Bauingenieure für die Wiederherstellung und Neuschaffung aller Verkehrsverbindungen in Berlin, seinem Umland und darüber hinaus ist inzwischen diversen Restriktionen gewichen, die der wachsenden Stadt entgegen wirken sollen.

Mit der Absicht, die Bedeutung ihres Wirkens zu stärken, haben die VSVI Berlin und die GFVSVI Berlin sowie die seit 1990 existierenden VSVI Brandenburg und die GFVSVI Brandenburg in Mitgliederversammlungen am 05.06.2001 auf der Grundlage des Vereinsrechts beschlossen, die beiden VSVIen zu einem Landesverband VSVI Berlin-Brandenburg e.V. und die beiden GFVSVIen zu einem Landesverband GFVSVI Berlin Brandenburg e.V. zu verschmelzen. An diesem Tag beendeten die beiden getrennten „Vereinigungen“ und die beiden „Gemeinschaften“ ihre Existenz. Die VSVI Berlin – fortan die Bezirksgruppe 5 des Landesverbandes – wurde damals 32, die VSVI Brandenburg 11 Jahre alt.

Die VSVI Berlin-Brandenburg e.V. leistet mithin seit 18 gemeinsamen Jahren – zweifellos mehrheitlich anerkannt – satzungsgemäß hervorragende Arbeit im Sinne des Gemeinwohls der beiden Bundesländer. Es ist zu hoffen, dass die Umstände manch politisch verantwortliche Führungskraft zeitnah zwingen, im Bereich der Verkehrsinfrastruktur mehr Realitätssinn walten zu lassen.

Ach ja, die Statistik hat uns daran erinnert, dass die ehemalige VSVI Berlin und die GFVSVI Berlin im Jahr 2019 50 Jahre alt geworden wären.

Ihr Schicksal ist mithin dem von dem italienischen Literaturhistoriker Francesco De Santis im 19. Jahrhundert formulierten Gesetz gefolgt: „Die Auflösung des Einen ist die Entstehung des Anderen.“

_____ *Dipl.-Ing. Bernd Frischgesell*

Vierter Berlin-Brandenburger Straßenbautag

Das Konzept für den Ersatzneubau der Berliner Rudolf-Wissell-Brücke ist in dieser Größenordnung weltweit einmalig. Die Megabaustelle – der Ausbau der A10 zusammen mit der Erneuerung der A24 – ist das größte Autobahnprojekt Brandenburgs. Die Veranstaltung informierte aber nicht nur über die beiden Mammutprojekte.



am Mikrophon: VSVI-Vorsitzender Hans-Reinhard Reuter; in der 1. Reihe: Brandenburgs Bauministerin Kathrin Schneider, FG Bau Hauptgeschäftsführerin Dr. Manja Schreiner und Stefan Tidow, Berliner Staatssekretär für Umwelt und Klimaschutz

Der Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg, dem Bauindustrieverband Ost sowie dem VSVI Berlin-Brandenburg ist es unter der Schirmherrschaft von Brandenburgs Bauministerin Kathrin Schneider und der Berliner Verkehrssenatorin Regine Günther auch in diesem Jahr wieder gelungen, mit dem Berlin-Brandenburger Straßenbautag eine Plattform für den fundierten Austausch zu aktuellen Themen des Straßenbaus zu bieten. Mehr als 230 Gäste aus Politik und Verwaltung, Wirtschaft und Technik sowie Forschung und Bildung diskutierten miteinander und informierten sich gegenseitig über neueste Entwicklungen.



Die Podiumsdiskussion widmete sich der Fachkräftesicherung in Unternehmen und Verwaltung.

Große Herausforderungen bei Ausbau und Sanierung

Zwar bleiben die Infrastrukturinvestitionen für Jahre auf einem Rekordniveau, aber auch die Herausforderungen, die Ausbau und Sanierung des Straßennetzes mit sich bringen, bleiben vielfältig. So wächst beispielsweise die Anzahl der Berufspendler mit PKW oder Zweirad zwischen Berlin und Brandenburg stetig. Entsprechend ist ein leistungsfähiges und belastbares Straßennetz für die Wirtschaftsregion Berlin-Brandenburg immer wichtiger. Doch zusammen mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen steigt auch der Anspruch an die Produkte, die verbaut werden und nicht zuletzt auch durch veränderte Witterungsbedingungen einer immer höheren Belastung ausgesetzt sind.

Lebensdauer, Verlässlichkeit, Umwelt- sowie Sozialverträglichkeit und natürlich der Fachkräftemangel sind weitere Fragen der Gegenwart, denen die Experten am 17. Oktober in Berlin nachgegangen sind.

„Die vorgestellten Konzepte zur Zukunft unserer Mobilität sind beeindruckend, stellen sämtliche Akteure gleichzeitig aber vor gewaltige Herausforderungen. Um einen Verkehrsinfarkt zu vermeiden, müssen die Prozesse nicht nur fein aufeinander abgestimmt sein. Alle Projektbeteiligten müssen partnerschaftlich zusammenarbeiten. Darüber hinaus ist es essenziell, bürokratische Hürden abzubauen. Unsere Firmen stehen bereit, die Herausforderungen anzugehen“, fasste Dr. Manja Schreiner, Hauptgeschäftsführerin der Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg e.V., die Ergebnisse des Straßenbautages zusammen.

Text: Claudia Kintscher

Fotos: Stefan Walter

Dieser Beitrag erschien erstmals in der FG Bau Konkret, Ausgabe Nr. 03, November 2018.



Tätigkeitsbericht



Frank Schmidt

Gegenwärtig sind in der Bezirksgruppe 285 Mitglieder organisiert. Die Anzahl der ausgeschiedenen Mitglieder hat sich im letzten Jahr genau die Waage mit den Neuzugängen gehalten. Wir haben dabei 46 Senioren, die noch sehr aktiv tätig sind. Seit dem 01.01.2018 haben wir 8 Neumitglieder in der Bezirksgruppe zu verzeichnen, die ich hier ganz herzlich nochmals begrüßen möchte.

Wichtig ist es weiterhin noch weitere Mitglieder zu werben, denn nur eine starke Vereinigung kann auch die Interessen vertreten und natürlich auch gute Angebote für Fortbildungen organisieren.

Der Vorstand der Bezirksgruppe Potsdam bestand aus folgenden Personen:

Dipl.-Ing. Frank Schmidt – Vorsitzender

Dipl.-Ing. Iris Kralack – stellv. Vorsitzender

als weitere Vorstandsmitglieder: Dipl.-Ing. Volkmar Brühl
Dipl.-Ing. Axel Schrandt
Dipl.-Ing. Andreas Schmidt
Dipl.-Ing. Matthias Mitschke
Dipl.-Ing. Klaus-Dieter Abraham
Dipl.-Ing. Ulrike Döhler
Dipl.-Ing. Petra Niehoff
Dipl.-Ing. Hans Morck

Im Jahr 2017/2018 fanden fünf Vorstandssitzungen statt. Bei allen Vorstandsmitgliedern möchte ich mich an dieser Stelle für ihre aktive Arbeit sowie ihr Engagement, trotz der starken beruflichen Einspannung, bei der Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltungen bedanken.

Der wesentliche Kern unserer Arbeit in der Bezirksgruppe waren die Seminare, die Fachexkursion und die Vereinstätigkeit. Ziel war es, stets eine praxisorientierte Fortbildung durchzuführen. Leider kamen wieder von den Mitgliedern kaum Vorschläge oder Wünsche für Fortbildungen. Ich bitte Sie nochmals, sich aktiv in die Arbeit der Vereinigung einzubringen.

Insgesamt haben wir drei Seminare durchgeführt. Die Besichtigung der ehemaligen Kaserne in Krampnitz war für die 23 Teilnehmer sehr informativ. Der Vortrag zur Vorstellung zur Verkehrssicherheit im innerörtlichen Fußgänger- und Radverkehr fand große Aufmerksamkeit. Am Seminar nahmen 34 Kollegen teil. Das nunmehr traditionelle Brückenseminar zum Brückenbau in Berlin und Brandenburg fand mit seinen über 115 Teilnehmern wieder großen Anklang, nicht nur bei VSVI-Mitgliedern. Mein Dank gilt hier allen Organisatoren, Referenten und vor allem auch der Fachhochschule Potsdam und der Stadt Teltow für die Bereitstellung der Veranstaltungsräume.

Der Höhepunkt war im Jahr 2018 die große Fachexkursion. Sie führte uns nach Dänemark, hier nach Odense und Kopenhagen. Wir haben sehr viel gesehen und erlebt. Der Besuch der Baustellen war genauso interessant wie die Städte mit ihren Verkehrskonzepten. Wir waren mit 28 Kollegen unterwegs.

Nachdem in 2017 auf die Ausrichtung des Sommerfestes verzichtet wurde, hoffte der Vorstand, dass sich in diesem Jahr wieder mehr Mitglieder begeistern lassen würden. Ein neues Konzept sollte dies unterstützen. Die Organisatoren der BG Potsdam hatten die Veranstaltung unter dem Motto „VSVI-Weinabend“ mit viel Engagement vorbereitet. Leider konnte auch in diesem Jahr die Teilnehmerzahl (74) kaum die Kosten decken. Es wurde daher beschlossen, dass in 2019 keine Veranstaltung der BG Potsdam stattfinden wird.

Auch die Besonderheit der Bezirksgruppe in Form unserer Seniorengruppe möchte ich an dieser Stelle nicht unerwähnt lassen. Umfangreiche Aktivitäten werden organisiert, so dass die ehemaligen Kollegen sich zum einen fachlich fit halten und zum anderen auch Teile ihrer Freizeit gemeinsam verbringen.

Hier ist die Initiative von Herrn Morck, aber auch von vielen anderen Senioren hervorzuheben. So informierten sie sich über einen Umbau der A 10 im Bereich Michendorf und haben die Meteorologische Station auf dem Telegrafenberg besichtigt. Auch Vorträge, wie z.B. zu einer Reise ins Baltikum, waren Themen gemeinsamer Veranstaltungen.

Anhand dieser vielen Aktivitäten sehen Sie, wie fit unsere Senioren sind und wie abwechslungsreich es zugeht, so wie es sich für einen Verein gehört. Besonders für Senioren, die auch tagsüber frei vom beruflichen Stress sind, ist das eine Chance, weiterhin fit zu bleiben. Vielen Dank für diese Arbeit.

Aber auch unserem Hans fällt in seinem Alter die Organisation schwerer. Es wäre schön, wenn sich einer von den „Frischsenioren“ hier finden würde, der an seiner Stelle die Gruppe weiter zusammenhält und die Veranstaltungen mit vorbereitet und organisiert.

Liebe Mitglieder, insgesamt kann die Bezirksgruppe Potsdam im letzten Jahr wieder auf eine sehr erfolgreiche Arbeit zurückblicken.

Ich möchte an dieser Stelle nochmals an Ihre Mitarbeit in der Vereinigung appellieren. Das heißt zum einen: Bringen Sie sich ein bei der Organisation von Veranstaltungen oder mit Vorschlägen zu Veranstaltungen; zum anderen: Nehmen Sie die Angebote auch wahr!

Nichts ist betrüblicher, als wenn viele Anmeldungen vorliegen, dann nur wenige Kollegen erscheinen oder andererseits aus Kapazitätsgründen anderen abgesagt werden muss.

Melden Sie sich, wenn Sie zu angemeldeten Veranstaltungen nicht können, kurz per Telefon oder E-Mail ab, dann können Interessenten noch nachrücken.

Sollte es Kritiken oder Hinweise zu Veranstaltungen geben, bitte ich Sie, diese an den Vorstand heranzutragen.

An dieser Stelle bedanke ich mich nochmals persönlich bei allen, die mich bei der Arbeit unterstützt haben. Mein Dank gilt an dieser Stelle auch dem Landesvorstand und dem GF VSVI.

Vielen Dank.

Frank Schmidt





STARKE

PERFORMANCE

FRÄSEN SCHNEIDEN RÄUMEN

Fräsdienst Enrico Feind e.K. · Mühlbergweg 3 · 15907 Lübben
Tel. 03546 2757-0 · Fax 03546 2757-111 · www.fraesdienst-feind.de

Ingenieurgesellschaft für
Landschaftsplanung und
Freiraumgestaltung mbH





Alles im grünen Bereich

Ingenieurdienstleistungen
von der Planung bis zur Ausführung
für Ihre Verkehrsvorhaben

Potsdam | Berlin – www.ilf-mbh.de
0331-74384-60

Photo by Davide Cantelli on Unsplash

VOIGT INGENIEURE

PLANUNG | BAUÜBERWACHUNG
BERATUNG | PROJEKTSTEUERUNG

Wir sind Ihr zuverlässiger Experte und regionaler Partner für die Planung von effizienten, leistungsfähigen Infrastrukturen und setzen dabei auf innovative Lösungen.

Kompetenzbereiche:

- Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke
- Erschließungsgebiete
- Infrastruktur an Flughäfen
- Versorgung mit Wasser, Strom, Gas, Telekommunikation
- Entsorgung und Behandlung von Schmutz- und Regenwasser



VOIGT INGENIEURE GmbH

Kurfürstendamm 217 | 10719 Berlin
Am Damm 8 | 15926 Luckau
Parzellenstraße 10 | 03046 Cottbus
www.voigt-ingenieure.de

FÜR MENSCHEN PLANEN

Tätigkeitsbericht

Die Bezirksgruppe Cottbus bündelt regional die fachlichen Kontakte von derzeit 151 Mitgliedern in den Landkreisen Oberspreewald-Lausitz, Elbe-Elster, Spree-Neiße, Dahme-Spreewald und der kreisfreien Stadt Cottbus.

Dem Vorstand der Bezirksgruppe gehören seit September 2017 Frau Sabine Stimmer, Frau Andrea Brede-Tann, Frau Kathrin Hauzenberger, Herr Reinhard Franke, Herr Andreas Schiemenz, Herr Steffen Kleiner, Herr Torsten Wiemer und Herr Heiner Stephan an. Bei unseren ehemaligen Vorstandsmitgliedern Herrn Claus Gloßmann, Herrn Bernd Leonhardt und Herrn Lothar Mikule möchten wir uns nochmal für viele Jahre vertrauensvoller und konstruktiver Zusammenarbeit bedanken!

In bewährter Form wurde die Organisation und Vorbereitung der Veranstaltungen auf alle Schultern verteilt. Dafür gebührt allen Beteiligten Dank!

Schwerpunkt unserer Arbeit ist die Organisation von Seminaren, Tagesveranstaltungen und Fachexkursionen, auch in Zusammenarbeit mit den anderen Bezirksgruppen. So wurde dieses Jahr z.B. unsere inzwischen 11. (!) traditionelle Radtour „Muskauer Faltenbogen“ nach Straußberg verlegt. Unser Dank gilt hier Frau Katja Glante von der Bezirksgruppe Nord für die tolle Organisation! Unvergessen ist sicher auch allen Teilnehmern die (10.) Jubiläums-Regen-Radtour 2017 unter Führung unseres langjährigen Mitgliedes Monika Kuhlee.



Heiner Stephan

Auch unseren traditionellen Pflastertagen konnten wir zwei fachlich sehr gelungene Veranstaltungen hinzufügen. So waren wir 2017 bei der Pflasterung des Innenringes eines Kreisverkehrs in Calau live dabei und widmeten uns 2018 im Steinbruch Haselbachtal der historischen Pflasterherstellung.

Mit der HOAI und der e-Vergabe setzen wir uns seit 2017 auseinander. Insgesamt 270 Gäste konnten wir zu den beiden Tagesseminaren begrüßen. Mit dem Stadthaus Cottbus konnten wir auch einen neuen Veranstaltungsort gewinnen, den wir in den kommenden Jahren sicher weiter nutzen werden.



Pflastertag im Steinbruch Haselbachtal



Seit Erscheinen des letzten VSVI-Journals wurden durch uns auch zwei Mitgliederversammlungen organisiert. Neben dem Dauerbrenner BER informierten wir uns über die Ausbaupläne des Marktplatzes in Luckau und entdeckten im Konrad-Zuse-Computermuseum in Hoyerswerda die Wurzeln von BIM. Am Aussichtsturm am Schwestern Berg diskutierten wir über aktive Strukturpolitik in der Lausitz zusammen mit unserem ehemaligen Vorstandsmitglied und nun Sprecher für Wirtschafts-, Struktur- und Verkehrspolitik für die SPD-Fraktion im Sächsischen Landtag, Herrn Thomas Baum.

Aufgrund der sehr guten Resonanz unserer Mitglieder werden wir diese mit fachlichen Events verbundene Form der Mitgliederversammlung auch in den nächsten Jahren fortführen.

Mit unseren beiden Baustellenführungen „Umbau Bahnhof Cottbus“ konnten wir uns auch über Vorhaben und Baufortschritt der größten kommunalen Infrastrukturmaßnahme im südlichen Brandenburg auf dem Laufenden halten.

Abschließend möchte ich mich bei allen Mitstreitern für die geleistete Arbeit bedanken und verknüpfe dies mit dem Wunsch, dass Sie auch in Zukunft die Arbeit der VSVI weiter unterstützen werden.

Heiner Stephan

~ HOAI-Seminar im Stadthaus Cottbus

~ Baustellenführung – Umbau
Bahnhof Cottbus



Tätigkeitsbericht

In unserer Bezirksgruppe Frankfurt (Oder) sind Fachkolleginnen und Fachkollegen aus den Landkreisen Barnim, Märkisch-Oderland, Oder-Spree, und der Stadt Frankfurt (Oder) organisiert. Dabei ist unsere Bezirksgruppe beständig über 170 Mitglieder stark.

Dem Vorstand der Bezirksgruppe gehören Herr Peter Stadeler (Vorsitzender), Herr Detlef Figur (Stellvertreter), Herr Stefan Kunigam und Herr Jörn Richter an.

Im Mittelpunkt unserer Tätigkeit steht dabei die Organisation eines interessanten und abwechslungsreichen Verbandslebens. Den wichtigsten Schwerpunkt in unserer Arbeit bildet die Organisation des Seminarprogramms zur fachlichen Fortbildung und zum Erfahrungsaustausch unserer Mitglieder. Auch Ingenieure und Ingenieurinnen, die nicht dem VSVI angehören, nutzen gern die Möglichkeit, an den angebotenen Seminaren teilzunehmen.

Unsere Fachexkursion 2017 führte vom 10.05.2017 bis 14.05.2017 nach Karlsruhe und Rastatt zu den Baustellen Kombilösung Karlsruhe und Tunnel DB Rastatt. Außerdem besuchten wir das Unternehmen Adolf Würth GmbH & Co KG, Hauptsitz Künzelsau.

Vom 03. bis 05.05.2018 führte unsere Fachexkursion in die sächsische Landeshauptstadt Dresden. Dort besuchten wir die Baustelle „Augustusbrücke“, den Pieschener Hafen mit der Molenbrücke und das Bauprojekt Stadtbahn 2020. Dabei gab es auch sehr interessante Gespräche mit unseren Fachkollegen aus Sachsen. Die Führung im Schloss Wackerbarth rundete das Programm ab.

Herr Prof. Dr.-Ing. Christian Lippold von der Technischen Universität Dresden, er ist gleichzeitig 1. Präsident der VSVI Sachsen e.V., gab uns im Rahmen eines Vortrages einen interessanten Einblick in aktuelle Forschungsvorhaben seines Bereiches.

Die Mitgliederversammlungen wurden am 09.10.2017 und am 21.11.2018 jeweils im Restaurant Fratelli in Frankfurt (Oder) unter reger Beteiligung unserer Mitglieder durchgeführt.



Detlef Figur



Peter Stadeler

2018 organisierten wir unsere jährlichen Seminare zum Asphalt und zum Erdbau am 23.01. und 27.02. erstmals im neuen Veranstaltungsort: Konferenzsaal des Campus Strausberg, Bundeswehr. Dabei wurden bei beiden Seminaren wieder mehr als 150 Teilnehmer registriert. Die große Anzahl der Teilnehmer spiegelt das stetige Interesse unserer Mitglieder aber auch von Gästen an den Seminaren wider und spricht für die hohe Qualität der angebotenen Veranstaltungen.

Traditionell organisieren wir jährlich zum Ausklang der Ball-saison den VSVI-Ball unserer Bezirksgruppe. 2017 und 2018 – es waren der 20. und 21. Ball – fand dieser im „Landgasthof zum Mühlenteich“ in Eggersdorf statt. Unsere Ballgäste konnten in sehr angenehmer Atmosphäre mit Fachkolleginnen und Fachkollegen reden, das Tanzbein schwingen, das Rahmenprogramm genießen und auch das Buffet hat uns alle überzeugt. Wir wollen die gute Tradition unserer VS-VI-Bälle in den kommenden Jahren weiter fortsetzen.

Als Vorstand haben wir uns vorgenommen, dafür zu wirken, dass das Thema der Verkehrsinfrastruktur und der dafür erforderlichen Fachkräfte mehr in das Zentrum der öffentlichen Aufmerksamkeit gerückt wird. Dazu möchten wir auch unsere Fachvereinigung als Vertreter der Interessen der Straßenbau- und Verkehrsingenieure bekannter machen.

Detlef Figur und Peter Stadeler

VSVI Exkursion und Bildungsreise vom 10.05 bis 14.05.2017 nach Karlsruhe und Rastatt



Stefan Kunigam

Ich freue mich, von dieser interessanten Exkursion einen kleinen Bericht zu verfassen. Eigentlich geht das nicht, ein kleiner Bericht, weil die Baumaßnahmen in jeder Form sehr komplex sind.

Der interessierte Ingenieur und Leser sollte einen „Lese-Weg“ zu weiteren Informationen suchen, so dass er sich zur Vorgeschichte, Planung, Bauzeit etc. der Ingenieurbauwerke (Tunnel Rastatt auch zur Havarie vom 12.08.2017) belesen kann.

Ich beginne diesen Bericht mit dem Dank an die internen und externen Akteure. Intern: Detlef Figur, Harald Kaske und Johannes Kunigam. Extern in der Reihenfolge der Etappen der Exkursion.

10.05.2017

Hinfahrt, Unternehmen Adolf Würth GmbH & Co KG, Hauptsitz Künzelsau, Dank an: Hanjo Bollmann und Gregor Kerl

11.05.2017

ab 10:00 Uhr Karlsruhe – Kombilösung, Dank an: Silke Braun, Philip Bauschbach vom AG Karlsruher Schienen-Infrastruktur-Gesellschaft (KASIG)

16:00 Uhr Bad Dürkheim,
Dank dem Team des Weingutes Fitz Ritter

12.05.2017

ab 7.30 Uhr Frühimbiss, Dank an: Liane Göltz, Partyservice Pfiffikus Bietigheim

9:00 Uhr Rastatt – Tunnel DB AG Infocenter Rastatt,
Dank an: Michael Beßmer, DB Netze und an Bauleiter/in der Baustellen und Tunnelbesichtigung

14.30 Uhr Treffen mit dem VSVI Karlsruhe BG 3,
Dank an: Kai Zumkeller, Vorsitzender und ca. 15 Mitgliedern/Mitgliederinnen

13./14.05.2017

Abschluss der Exkursion mit einer Abendveranstaltung im Hotel und Rückfahrt dann am Sonntag

Einen Dank für das „Drumherum“ an Thorsten Löwenberger und dem Team „Schlosshotel“ in Karlsruhe.

Und für die Reiseplanung Dank an Mandy Franke, ADAC Service Center & Reisebüro und den Busfahrer, Ralf Rische.

Damit kann jeder die oberirdische Reiseroute nachvollziehen. Im wahrsten Sinne des Wortes ist es eigentlich das „Unterirdische“, welches das Hauptziel der Exkursion war und umfangreich erläutert und hinterfragt wurde.

Allgemeiner Überblick und Eindruck der Bauprojekte

Beide Tunnel-Bauwerke in Karlsruhe und Rastatt sind „Jahrhundertbauwerke“ – nicht wegen der Bauzeitlänge, sondern beginnend bei den Problemen und Lösungen seitens der Auftraggeber und der Öffentlichkeit (im berühmten Vorfeld), der Ämter und Behörden, aber insbesondere wegen der Herausforderungen bei der Umsetzung. Bei beiden Bauvorhaben bestanden und bestehen hohe Anforderungen an die Entscheidungsträger auf allen Ebenen.

Bauwerke sind immer Unikate und es gibt im Regelfall keinen zweiten Versuch.

So trifft die Bezeichnung „Jahrhundertbauwerk“ insbesondere auf die Ingenieurbaukunst und das Können aller Akteure zu. Das beginnt bei den Voruntersuchungen und setzt sich lückenlos fort mit der Planung, dem Baugeschehen, der Bautechnik und den eingesetzten Baumaschinen (Tunnelbaumaschine), den Leistungen der Ausrüstungs- und Bauindustrie, der Logistik, den Besonderheiten der Baustellen unter laufendem Verkehr und letztlich trifft das auch auf die unumgänglichen Einschränkungen und Zumutungen für am Bau Unbeteiligte zu.

Die kommunalen und technischen Forderungen, die andauernde Lösung von Problemen und das Treffen von situationsbedingten Entscheidungen und sicher auch die Fragen, ob es anders besser gewesen wäre, ob die Kostenentwicklung nicht schon vorher zu erkennen war und vieles mehr, sind Begleiterscheinungen solch komplexer Bauvorhaben, die von Außenstehenden nur zum Teil verstanden werden und die dann später oft nur noch in den Bautagebüchern nachzulesen sind.

Das soll nicht die überragende ingenieurtechnische Leistung in allen Phasen und bei allen Spezialgewerken schmälern. Im Gegenteil, Ingenieure lösen Probleme und wissen, dass jede Lösung normalerweise neue Probleme hervorbringt.

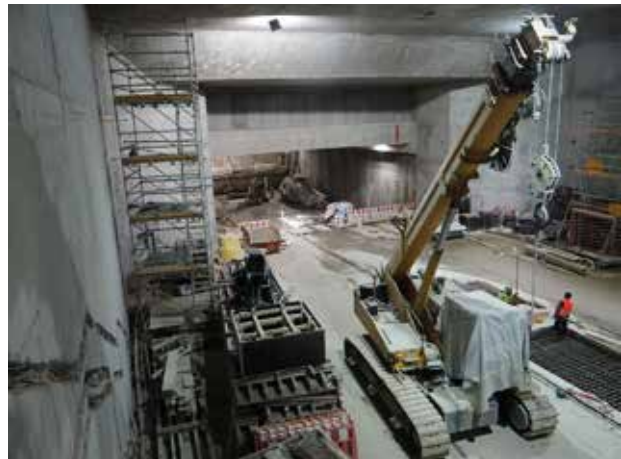


◀ Anreise Stopp in Künzelsau – Firma Würth GmbH



^ Karlsruhe Kombilösung – Zugang Haltestelle Marktplatz

~ Karlsruhe Kombilösung – Rathausplatz mit Pyramide über der Gruft vom Gründer der Stadt Markgraf Karl Wilhelm von Baden-Durlach



^ Karlsruhe Kombilösung – spätere unterirdische Haltestelle Marktplatz (Drehkreuz)

~ Karlsruhe Kombilösung – „Mutmacher“ für Betroffene



Daten und Fakten

Kombilösung Karlsruhe

Auftraggeber KASIG

Teilprojekt 1:

Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße mit Südabzweig Ettlinger Straße

Gesamtlänge Ost-West:	3.200 m
Stadtbahntunnel Kaiserstraße:	ca. 2.400 m (ca. 2.600 m mit Rampen)
Gesamtlänge Nord – Süd:	ca. 1.300 m Länge
Stadtbahntunnel Südabzweig:	ca. 800 m (ca. 1.100 m mit Rampen)
unterirdische Haltestellen:	7
Breite des Tunnels:	ca. 8,2 m (Tunnelröhre oder Kastenprofil)
schienenfreie Fußgängerzone:	ca. 1.000 m

Spezialtiefbauleistungen

Verbauwände:	ca. 82.000 m ²
Dichtsohlen:	ca. 39.000 m ²
Aushub:	ca. 660.000 m ²

Fertigstellungsjahr: (geplant) 2018

Teilprojekt 2:

Straßenbahn Trasse Kriegsstraße mit Straßentunnel

Länge Straßentunnel:	ca. 1.400 m (ca. 1.700 m mit Rampen)
Länge Bahntrasse:	ca. 1.500 m
Oberirdische Haltestellen:	3

Spezialtiefbauleistungen

Verbauwände:	ca. 62.000 m ²
Dichtsohlen:	ca. 39.000 m ²
Aushub:	ca. 300.000 m ²

Fertigstellungsjahr: geplant 2019

**Quelle: Broschüre Kombilösung Karlsruhe „Ein Infrastrukturprojekt, das Karlsruhe bewegt“*

Und warum das alles?

Die Karlsruher Stadtbahn führt direkt durch den Innenstadtbereich aus und in das Umland, weit in die Region.

Zur Spitzenzeit fährt jede Minute eine Straßenbahn durch die zentrale Fußgängerzone. Allein schon die steigenden Fahrgastzahlen – 1985: 5 Millionen/Jahr, 2013: 175 Millionen/Jahr – genügen, um das Gefahrenpotential, die Überlastung, Stau und Staub uvm. vor Augen zu haben.



Bad Dürkheim – Führung durchs Weingut Fitz Ritter inkl. Weinverkostung

Bahn-Tunnel Rastatt

Auftraggeber DB Netz

Verkehrsverbindung:	Ausbau und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel
Ort:	Rastatt
Länge:	4.270 m
Anzahl der Tunnelröhren:	2
Größte Überdeckung:	20 m
Geringste Überdeckung:	5 m
Baubeginn:	2011, 2013, gestaffelt, Tunnelanstich Mai 2016
Fertigstellung:	geplant 2022, aktuell 2024
Havarie:	August 2017
Betreiber:	Deutsche Bahn AG

**Quelle: Infomaterial*

*Rastatt DB Tunnel – Bauanfang,
Vorblick in die Tunnelröhren*

*Rastatt DB Tunnel – Bauanfang,
Rückblick auf die Baustelle und BE*

Um den Verkehrsentwicklungsprognosen der Bahn in Baden-Württemberg gerecht zu werden, wurden die ersten Überlegungen zur Netzerweiterung bereits vor 1970 vorgenommen.

Im Zusammenhang mit der geplanten Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel wurde von der DB ein mehrgleisiger Ausbau als erforderlich erachtet.

Zunächst wurden 20 oberirdische Varianten untersucht. 1983 wurde das Raumordnungsverfahren für fünf ober- und unterirdische Varianten eingeleitet.

Letztlich wurde der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt inklusive Tunnel am 11.08.1998 bestandskräftig.

Es erfolgte ein gestaffelter Baubeginn. Bereits 2006 wurden einzelne Streckenabschnitte fertiggestellt. 2013 begann der Bau für die Rampe zum nördlichen Tunnel, 2014 erfolgte die Auftragsvergabe für den Tunnelvortrieb. Der Tunnelanstich der ersten Röhre folgte im Mai 2016. Die Arbeiten an der zweiten Röhre wurden im September 2016 begonnen und die Gleisabsenkung im August 2017. Die Wiederaufnahme der ersten Arbeiten nach der Havarie am Tunnel erfolgte im Februar 2018.





^ Rastatt DB Tunnel – Die Heilige Barbara, Schutzpatronin der Bergleute – ein „Muss“

› Rastatt DB Tunnel – Tunnelröhre im Rohbau fertig



‹ Rastatt DB Tunnel – Tunnelröhren Segmente – der Einbau ist vorbestimmt

~ Karlsruhe – VSVI Treffen Baden-Württemberg (Karlsruhe BG 3) und Berlin-Brandenburg

Damit endet mein Kurzbericht mit einigen wichtigen Fakten. Über Geld spricht man nicht, das hatte ich mir vorgenommen. Sollten Sie mehr wissen wollen, insbesondere zu Risiken und Nebenwirkungen, lesen Sie Fachbeiträge, oder fragen Sie eine Suchmaschine Ihres Vertrauens. Oder fahren Sie vor Ort.

Stefan Kunigam



Nicht nur in Wittstock/Dosse „Rundum schöne Aussichten“

Liebe Fachkolleginnen und -kollegen,
sehr geehrte Leserinnen und Leser des Journals,

gerne wollen wir an dieser Stelle mit den aktuellsten Informationen aus unserer Bezirksgruppe Nord der VSVI Berlin-Brandenburg Ihre Aufmerksamkeit auf unsere Vereinsarbeit lenken. Zahlenmäßig sind wir mit 93 Mitgliedern (01.12.2018) weiterhin die kleinste Bezirksgruppe, dafür erstreckt sich unser „Einzugsgebiet“ quer über das nördliche Brandenburg. Damit sind unsere Veranstaltungen immer eine Herausforderung für alle; einerseits für diejenigen, die organisieren und andererseits für diejenigen, die dann weite Wege auf sich nehmen. Umso mehr freut es uns, wenn es uns gelingt, durch interessante, aktuelle Themen bei den Weiterbildungsveranstaltungen und auch durch wechselnde Veranstaltungsorte unsere Mitglieder zu motivieren und auch Gäste aus den anderen Bezirksgruppen zu interessieren.



Bärbel Heuer

*Vorstand BG Nord: J. Lüttwitz, B. Heuer, M. Elßner,
V. Südmeier, H.-J. Otte, I. Steinicke (fehlt)*

Aus aktuellem Anlass – denn in diesem Jahr findet die Landesgartenschau in Wittstock/Dosse statt – haben wir im August 2018 gemeinsam mit der Regionalen Beratungsstelle der Brandenburgischen Ingenieurkammer eine Weiterbildungsveranstaltung organisiert.

Die Vorbereitungen für die „LaGa“ laufen auf Hochtouren, damit sich am 18. April 2019 die Pforten für „Rundum schöne Aussichten“ öffnen können. Bis zum 6. Oktober 2019 erwartet dann die Besucher in Wittstock ein Festival der Gartenkunst – so die Ankündigungen.

Wer in den vergangenen Monaten durch Wittstock kam, konnte eine Vielzahl von „Baustellen“ wahrnehmen, sei es die Umgestaltung des Bahnhofes mit seinem Umfeld oder die Arbeiten entlang der Stadtmauer im Bereich des Bleichwalles. Und so lag es auf der Hand, dass wir alle interessierten Fachkollegen über den Stand der Vorbereitungen informieren wollten. Das Interesse am Thema war groß, denn nicht jeder war unmittelbar am Geschehen beteiligt.

Und so fanden sich ca. 40 Interessierte im großen Rathaussaal ein, um den Ausführungen des Geschäftsführers der LaGa Wittstock/Dosse 2019 gemeinnützige GmbH, Herrn Christian Hernjokl, zu folgen.



Führung über das LaGa-Gelände in Wittstock/Dosse

Wir erfuhren im Rahmen eines Vortrages, was alles konzeptionell geplant und was umgesetzt werden kann. Wo wird man was finden, welche Bereiche werden ausschließlich für LaGa-Besucher zur Verfügung stehen oder worauf musste verzichtet werden. Daran anschließend erhielten wir eine exklusive Führung über das LaGa-Gelände, besichtigten die erfolgten Renaturierungsmaßnahmen am Dosse-Altarm, neue Steg- und Spielplatzanlagen, Wegebau- und Pflanzflächen. Wir erfuhren, warum statt Wasserbüffeln nun Schafe in den Dossewiesen grasen, warum die Elefantenskulpturen nicht zum Wasserloch dürfen und was es mit dem Bodentourismus auf sich hat. Ein Abstecher zur Baustelle Bahnhofsumfeld, zur geplanten Blumenhalle im Güterboden und zum Friedrich-Ebert-Park schlossen sich an. Nach gut 1,5 Stunden Schauen, Hören und Fragen trafen wir wieder am Rathaus ein, um dann Herrn Hernjokl für seinen engagierten Einsatz zu danken. Die Veranstaltung hat hoffentlich alle Beteiligten neugierig auf 2019 und die Landesgartenschau

in Wittstock/Dosse gemacht. Und auch Sie liebe Leser, seien Sie neugierig und kommen Sie ab dem 18. April dieses Jahres zu „Rundum schöne Aussichten“ bei der Landesgartenschau 2019 in Wittstock/Dosse.

Ende September 2018 lud unser Mitglied Katja Glante zu einer Radtour auf die Märkische Feldsteinroute ein. Von Strausberg führte die Tour über gut ausgebaute Radwege oder wenig befahrene Straßen über Klosterdorf – Prädikow – Reichenow nach Möglin und zurück über Ihlow-Grunow und Klosterdorf. Auch stand der Besuch der Albrecht-Daniel-Thaer-Gedenkstätte in Möglin auf dem Programm. An dieser Stelle nochmal herzlichen Dank für die Organisation!

Im Vorfeld zur Landesmitgliederversammlung am 07.11.2018 in Teltow organisierten wir ein Seminar zum Thema „Asphalt – ein Überblick“. Über 40 Teilnehmer ließen sich über vielfältige Themen von kompetenten Referenten zu den vielfältigen Themen *Gussasphalt – Einsatzbereiche und konzeptionelle Hinweise, praxisgerechte Bewertung gealterter und/oder modifizierter Bitumen, gestalterische Möglichkeiten mit farbigen Asphalten, Instandhaltung kleinflächiger Schäden unter Verwendung von Heiasphalt* und zum gegenwärtigen *Stand und Entwicklungstrends bei Ausbauasphalt* weiterbilden.

Zum Jahresabschluss im Dezember 2018 konnten wir im Rahmen unserer eigenen Mitgliederversammlung 21 Teilnehmer (22,5% der Mitglieder unserer BG!) in der Stadtverwaltung Hennigsdorf begrüen. Großes Interesse galt dem Thema des Fachprogrammes: „Die Havellandautobahn GmbH und der Ausbau der A 10/A 24“.

Wen wundert es, denn sicherlich hat jeder aus unserer Region schon die Baustelle mehr oder weniger flott passiert. Das größte Bundesfernstraenprojekt in Brandenburg wurde im vergangenen Jahr als ÖPP-Projekt gestartet und umfasst einen 65 km langen Abschnitt der A 10 und der A 24.



Titelbild Projektvorstellung Verfügbarkeitsmodell A10/A24

Der Ausbau soll 2022 abgeschlossen sein und die Projektdauer ist mit 30 Jahren veranschlagt. Herr Björn Lindner, Leiter Erhaltung der Havellandautobahn GmbH & Co. KG stellte uns das Projekt sehr aufschlussreich vor.

Was das Jahr 2019 betrifft..., seien Sie gespannt und interessiert, wir haben wieder Einiges vor: einen Stammtisch, eine Radtour und auf jeden Fall wieder eine Herbstexkursion am 30./31. August 2019. Es geht in die Region Göttingen/Goslar.

Wie bereits in den vergangenen Jahren möchte ich Sie ermutigen, unsere Vereinsarbeit verstärkt zu unterstützen, sei es entweder durch vielfältige Vorschläge oder Hinweise zu Ihren interessanten Projekten in unserer Region, die den Fachkollegen vorgestellt werden sollten oder sei es der Bedarf an besonderen fachlichen Weiterbildungsthemen. Gern ist auch Ihre aktive Mitarbeit gefragt. Begeistern Sie auch die jungen Ingenieurinnen und Ingenieure zum Besuch der interessanten Fachveranstaltungen, zur Mitarbeit oder für eine Mitgliedschaft in unserer Vereinigung.

Erinnern wollen wir in besonderem Maße auch an unser Vorstandsmitglied Dipl.-Ing. Rüdiger Schmidt, der im vergangenen Jahr am 26.05.2018 nach schwerer Krankheit verstarb. Wir sind dankbar für seine fast 10-jährige immer aktive Mitarbeit im Vorstand, für die Vorbereitung und Durchführung mehrerer interessanter Stammtische, wie z. B. 2012 über die Landesgartenschau in Prenzlau, 2013 die Besichtigung der Bodenluft-Sanierungsanlage und ehemaligen Lungenheilstätte Hohenlychen, 2015 zur Mühlenstraße Templin und 2017 die Mega-Gewächshausanlage mit angeschlossenem Biomasseheizkraftwerk in Bralitz bei Oderberg. Er war immer engagiert und zuverlässig im Interesse unserer Vereinigung. Seine Arbeit ist uns Ansporn und Verpflichtung zugleich für eine weiterhin engagierte und die Fachkollegen interessierende Vorstandsarbeit. Wir behalten ihn in guter und dankbarer Erinnerung.

An dieser Stelle möchte ich den Vorstandsmitgliedern unserer Bezirksgruppe Nord für ihre Ideen und ihr Engagement bei der Organisation und Durchführung der Veranstaltungen herzlich danken! Ein besonderer Dank gilt dem Landesvorstand.

Und im Fontanejahr 2019 nehmen wir Fontane beim Wort: Am Mute hängt der Erfolg!

Bärbel Heuer



card1

3 Tage Anwenderkurs zum zertifizierten BIM-Modeler

- Nachweis BIM-Kompetenz
- Attributierung
- BIM-Schnittstellen
- BIM-Kommunikation
- BIM-Koordination



Anmeldung unter www.card-1.com

IB&T Software GmbH • Training • Webinare





Planung
Bauüberwachung
Vertragsmanagement
Terminplanung
SiGeKo
Technologische Beratung
Schlichtung und Mediation im Streitverfahren
Beratung zu Baukosten, Planungskosten (DIN 276) Kostenverfolgung und -kontrollen sowie in Honorarfragen (AHO)
Baubetriebliche Sachverständigengutachten

Wir sind ein Team - sei ein Teil davon



Ingenieurbauwerke und Verkehrsanlagen

Straßenbau

Bahnbau

Wasserbau

Hoch- und Spezialtiefbau

Rückbau- und Sanierungsmaßnahmen

www.asphalta.eu
info@asphalta.eu

Telefon
033 22 - 409 41 - 0

Hauptniederlassung Falkensee
Elsterstraße 63
14612 Falkensee



ASPHALTA Prüf- und Forschungslaboratorium GmbH



Wir sind

anerkannt nach
RAP Stra 15



asphalta.de



+49 30 3016036



Wir bieten

kompetente Beratung zu allen Fragen der Asphalt- und Bitumentechologie, zu Boden, Beton und Gesteinsbaustoffen.

Ihre Ansprechpartner:

Dipl.-Geol. Bernd Dudenhöfer
Dipl.-Ing. Kristin Nolte
Dipl.-Geol. Christiane Hartmann
Philipp Rückert M. Eng.



Prüf- und Forschungslaboratorium GmbH

Hauptniederlassung
Halenseestraße
Innenraum der AVUS
Nordkurve
14055 Berlin



Baustoffprüfungen und Sachverständigengutachten



Niederlassungen:
Berlin
Sachsen (Radebeul)
Brandenburg (Falkensee)

Tätigkeitsbericht

Der Gründungstag der VSVI Berlin jährt sich in diesem Jahr zum 50. Mal. Mit der Verschmelzung der beiden Landesverbände Berlin und Brandenburg zu einem gemeinsamen Landesverband VSVI Berlin-Brandenburg wurde ein sinnvolles effizientes Wirken im Sinne der Satzung verwirklicht. Aus diesem Grund möchten wir an die Anfangsjahre in einem eigenen Beitrag in diesem Heft an anderer Stelle erinnern.

Als Vorstand der BG 5 haben die Mitglieder

Frau Katrin Vietzke (stellv. Vorsitzende),
Herr Kai Aster,
Herr Werner Breinig,
Herr Bernd Frischgesell,
Herr Rüdiger Rausch,
Herr Jürgen Terlinden und
Herr Bernd Dudenhöfer (Vorsitzender)

schwerpunktmäßig Aus- und Weiterbildungsveranstaltungen sowie Exkursionen und Baustellenbesichtigungen für die Mitglieder vorbereitet und durchgeführt.

Als regelmäßige Veranstaltungen wurden wie in den Vorjahren die Bautechnikseminare im Deutschen Technikmuseum und die Brückenbausymposien organisiert – letztere erfolgreich gemeinsam mit der Bezirksgruppe Potsdam.

Das Brückenbausymposium war, genau wie das Bautechnikseminar und das Seminar zum Vergaberecht, wieder sehr gut besucht. Wir können an der Resonanz die gute Wahl der Themenschwerpunkte erkennen und werden uns auch in Zukunft bemühen, diese Seminare weiterhin anzubieten. Neben den Seminaren fanden unsere Tagesexkursionen und Baustellenbesichtigungen reges Interesse. Zu nennen sind hier die Besichtigung der ehemaligen Heilstätten Beelitz



Bernd Dudenhöfer

inklusive einer Wanderung im Baumkronenpfad sowie der Baustelle der BAB 100, 16. BA. Das derzeit größte Berliner Infrastrukturprojekt ist wieder eine Besichtigung wert gewesen, da hier neben dem Bau einer der wichtigsten Verkehrsadern des Landes Berlins auch differenzierte Herangehensweisen zu Lösungen von Trogbauwerken dargestellt werden können. Der Baufortschritt kann auch über die installierten Web-Cams verfolgt werden (www.berlin.de/senuvk/bauen/strassenbau/a100_16_ba/de/webcam.shtml).

Für das laufende Jahr sind eine Reihe von Seminaren und Kurzexkursionen geplant, z.B. eine Besichtigung der Tunnelleitzentrale, Informationen zum Stand der Arbeiten am Humboldt Forum und der Spreeuferbefestigung am Wikingufer. Außerdem steht auch in diesem Jahr eine Baustellenbegehung der Baustelle A 100 auf dem Programm.

Die letzte mehrtägige Exkursion fand im Juni 2017 statt. Mit einem vollen Reisebus aus Berlin konnten wir in Hamburg die



^ Exkursion zu den ehemaligen Heilstätten in Beelitz

« Besuch der Elbphilharmonie

Baustelle der A 7 an mehreren Punkten besichtigen. Eine umfangreiche Vorstellung durch die Projektleitung der DEGES ergab einen Überblick über bautechnische Details und die exakt zu koordinierenden Abläufe. Den zweiten Tag vervollständigten eine Rundfahrt durch die Hafenanlagen und ein Besuch in der neu eröffneten Elbphilharmonie. Der dritte Tag umfasste eine ausgiebige Besichtigung des Airbus-Werkes in Finkenwerder, bevor wir die Heimreise antraten.

Leider hat sich bei zwei Anläufen keine ausreichende Anzahl von Mitgliedern finden können, um die geplante Exkursion nach Tschechien (Prag) ohne finanzielle Risiken durchführen zu können. Wir werden im nächsten Jahr ein neues Ziel suchen und hoffen, damit einen größeren Interessentenkreis zu finden. Für Vorschläge zu möglichen Zielen sind die Organisatoren immer sehr dankbar.

In einem weiteren Schwerpunkt hat sich der Vorstand in den letzten Jahren sehr stark der Nachwuchsförderung gewidmet. Das Tutoren-Programm der VSVI ermöglicht den Wissensaustausch zwischen erfahrenen und angehenden Ingenieuren und soll Studierende bei ihren persönlichen oder beruflichen Entwicklungen unterstützen. Dies gilt es auszubauen und zu verstetigen.

Durch die bereits bestehenden Verbindungen zu der Technischen Universität Berlin, der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin sowie der Beuth-Hochschule für Technik wurden die Fachschaften der Fakultäten Bauingenieurwesen angesprochen, um die Kontakte zu vertiefen und zu festigen. Mitglieder aus den Fachschaften sind zu gemeinsamen Gesprächen eingeladen worden, bei denen in lockerer Runde die Ziele unseres Verbandes vorgestellt und die Wünsche der Studierenden an eine berufsständische Vereinigung zusammengetragen wurden.

Themenschwerpunkte waren dabei

- die Vermittlung von praktischen Erfahrungen durch Baustellenbegehungen und Praxisseminare,
- die Möglichkeit der studienbegleitenden Tätigkeit in der Bauverwaltung, in Baufirmen und in Ingenieurbüros,
- der leichtere Zugang für die „älteren Semester“ zu modernen Themen des Bauwesens wie z.B. BIM über junge Absolventen sowie
- der individuelle Aufbau eines beruflichen Netzwerks.

Darüber hinaus wurde festgehalten, dass auch für zukünftige Umweltingenieure ein interessanter Aufgabenbereich im breiten Tätigkeitsfeld des Bauingenieurwesens besteht.

Um den Kontakt zu halten und zu intensivieren, werden alle Informationen über Vereinsaktivitäten zukünftig durch die Geschäftsstelle in die Fachschaften vermittelt und durch diese an die Studierenden weitergeleitet. Wir hoffen, mit diesem Ansatz einen dauerhaften und regelmäßigen Kontakt herzustellen und sind gespannt auf die Resonanz.

Das Thema Verkehrssicherheit stellt aktuell in Berlin ein intensiv und kontrovers diskutiertes Thema dar. Dieser Schwerpunkt der Berliner Verkehrspolitik wird durch das erstmals in Berlin verabschiedete Mobilitätsgesetz mit neuen Regelwerken und neuen Schwerpunktsetzungen die nächsten Jahre prägen. Wir sind als Bezirksgruppe Berlin gespannt auf die uns betreffenden Veränderungen als Auftraggeber, Planer und Bauausführende und die hoffentlich daraus resultierenden sinkenden Zahlen, der im Verkehr (tödlich) verletzten Verkehrsteilnehmer.

Bernd Dudenhöfer





KREBS + KIEFER



HOCHBAU



**INGENIEUR-
BAU**



**VERKEHRS-
ANLAGEN**



WASSERBAU



GEOTECHNIK

Berlin
Bitterfeld
Dresden
Darmstadt
Erfurt
Freiburg
Großostheim
Hamburg
Karlsruhe
Köln
Leipzig
Mainz
Mannheim
München
Stuttgart
Würzburg

www.kuk.de

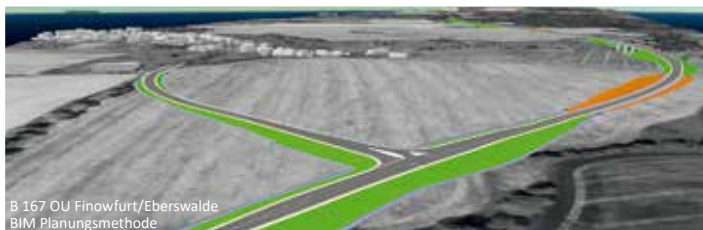
BERATEN PLANEN ÜBERWACHEN PRÜFEN BEGUTACHTEN BEWERTEN



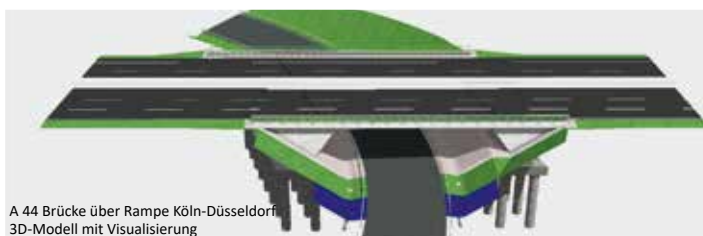
A19, Brücke über den Petersdorfer See, -BOL/BÜ-



Rader Hochbrücke über Nord-Ostsee-Kanal -Vermessung-



B 167 OU Finowfurt/Eberswalde
BIM Planungsmethode



A 44 Brücke über Rampe Köln-Düsseldorf
3D-Modell mit Visualisierung

VIC Verkehrs- und
Ingenieurbau Consult GmbH

www.vic-gmbh.de



Baustoffprüfung Bohrkern
- ABE -

VIC Planen und Beraten GmbH

VIC LUP Landschafts-
und Umweltplanung GmbH
Ein Unternehmen der VIC-Gruppe

OSNING
Planungsgesellschaft mbH
Brückenbau - Ingenieurbau
Ein Unternehmen der VIC-Gruppe

GBA Ingenieurgesellschaft für
Baugrubenentwässerung und Gründungsberatung mbH
Geotechnik | Baugrund | Altlasten

ABE Bauprüf- und
-beratungsgesellschaft mbH
Asphalt | Beton | Erdstoff
Unabhängiges Institut

BPL Baustofftech-
nisches Prüflabor GmbH
Prüfen | Bewerten | Beraten
Unabhängiges Institut

HAUPTSITZ POTSDAM . BERLIN . DRESDEN . ZWICKAU . KÖLN . MAGDEBURG . HAMBURG . STAHNSDORF . WEIMAR . LINDOW . GEORGSMARIENHÜTTE





15 Jahre Sicherheitsaudit von Straßen in Deutschland – Erfahrungen in Brandenburg und Berlin

1 Einleitung

Das Sicherheitsaudit von Straßen (SAS) kann Sicherheitsdefizite in Planungen für den Straßenverkehr aufzeigen, denn es sind aus sehr verschiedenen Gründen bei Planungen Defizite hinsichtlich sicherheitsrelevanter Belange zu verzeichnen.

Der Planungsprozess erfordert die umfassende Berücksichtigung von verkehrstechnischen Anforderungen, angrenzender Bebauung, Umweltaspekten und ökonomischen Rahmenbedingungen etc. Dies kann nicht selten Annäherungen an Regelwerksgrenzwerte bei Außerortsstraßen bzw. einzuhaltende Mindestmaße bei Innerortsstraßen und sogar begründete Unterschreitungen dieser Werte erfordern. Unser aktuelles Regelwerk (RASt, RAL usw.) gewährleistet mit vielen Regelungen eine sichere Nutzung und die Unfallvermeidung. Die oft komplexen Planungssituationen erfordern hohe Kompetenz bei Planern und Verwaltung. Durch Defizite in der Planung können Unfälle entstehen, die zu menschlichem Leid und ökonomischen Schäden führen können.

In Deutschland wurde mit den „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen“ (ESAS) im Jahr 2002 das SAS geregelt. Das damalige BMVBS hat dazu das Allgemeine Rundschreiben Nr. 18/2002 für Straßen in seiner Baulast veröffentlicht. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der jeweiligen Straßenbaubehörden.

Dabei ist zu beachten, dass gemäß der deutschen Verwaltungsstrukturen die Allgemeinen Rundschreiben des Bundesverkehrsministeriums nur für Straßen in seiner Baulast (BAB und B-Straßen) verbindlich sind. Die flächendeckende Anwendung liegt in der hoheitlichen Verantwortung der jeweiligen Behörden der Länder, Kreise und Kommunen. Es gibt aber auch verschiedene Förderprogramme z.B. für kommunale Baumaßnahmen des ÖPNV, die eine Anwendung des Audits voraussetzen.

Das Land Brandenburg hat 2003 als eine der ersten Landesverwaltungen per Erlass das SAS für Bundesfern- und Landstraßen eingeführt. Dies ist dem besonderen Engagement des damaligen Abteilungsleiters im MSWV, Herrn Hans-Joachim Vollpracht, zu verdanken. Das war der Start der nunmehr systematischen Anwendung.

Im Land Berlin gibt es zum SAS keine spezifischen Regelungen. Es erfolgt bisher eine auf Einzelvorhaben bezogene Anwendung.

Die Auditphasen 1 bis 4 nach ESAS sind *Vorplanung*, *Vorentwurf*, *Ausführungsentwurf* und *Verkehrsfreigabe*. Zu jedem SAS gehören Auditbericht und Stellungnahme des Vorhabenträgers. Der Vorhabenträger entscheidet letztendlich mit der Abwägung über die Umsetzung des Audits.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) bereitet gegenwärtig die „Richtlinie für das Sicherheitsaudit von Straßen“ (RSAS) vor. Dieses Regelwerk wird als „Richtlinie“ eine deutlich höhere Verbindlichkeit als die ESAS besitzen und auch Elemente des Sicherheitsaudits vorhandener Straßen beinhalten. Hiermit wird das anlassbezogene „Sicherheitsaudit im Bestand“ im deutschen Regelwerk verankert. Dies ist für weitere Fortschritte bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit unabdingbar, weil in Zukunft die Erneuerung sowie der Um- und Ausbau bestehender Verkehrsanlagen eine immer größere Bedeutung haben wird.

2 Erfahrungen der Auditoren

2.1 Akzeptanz und Spannungsfelder

Wegen langer Projektlaufzeiten gibt es relativ wenige Projekte, die alle Auditphasen durchlaufen haben. Die zu prüfenden Inhalte der einzelnen Auditphasen sind unterschiedlich. In einem Audit einer Ausführungsplanung z.B. macht es keinen Sinn, die Knotenpunktgrundform zu hinterfragen. Das wäre den vorhergehenden Auditphasen vorbehalten.

Weiterhin stellt der Umgang mit „Altplanungen“ eine Herausforderung dar, z.B. beruhen Vorentwürfe noch auf Basis der RAS-L etc. Meist sind Veränderungen im Ausführungsentwurf wegen der planfestgestellten Geometrie und Eingriffsgrenzen kaum mehr möglich. Das SAS kann aber moderierende Maßnahmen zur teilweisen Heilung des Defizits anregen.

Beim SAS wird die Einhaltung der Regelwerke mit Blick auf die Verkehrssicherheit geprüft. Bei Verkehrsanlagen innerhalb bebauter Gebiete wird zudem die angemessene Berücksichtigung von sich überlagernden Nutzungsansprüchen der verschiedenen Nutzergruppen einbezogen. Der Auditor beachtet auch, dass begründete Abweichungen vom Regelwerk im Ermessensspielraum des Planers liegen. Die Abwägung von Abweichungen ist leider in den Planungsdokumentationen häufig nicht ausreichend erläutert.

Der zeitliche Rahmen für die Auditdurchführung beträgt zwischen Übergabe der zu auditierenden Unterlagen und Auditberichts je Auditphase bis zu ca. 4 Wochen. Setzt man allerdings diesen Zeitrahmen ins Verhältnis mit den derzeit teilweise zu verzeichnenden Projektzeiträumen, sollte diese Zeit kein Hindernis für den Projekterfolg darstellen.

Die Kosten sind abhängig von Art und Umfang der Auditaufgabe. Als Orientierung wäre für ein Audit ein Aufwand von etwa 1 bis 6 Auditorentagewerken zu nennen.

2.2 Überblick über häufige Auditdefizite

Die Autoren berichten im Folgenden über ihre Erfahrungen von mehr als 200 eigenen Audits.

2.2.1 Schwerpunkte bei Autobahnen

Die auditierten Planungen waren Neubauvorhaben sowie Um- und Ausbauplanungen und umfassen insbesondere die Auditphasen 2 bis 4. Im Vergleich zu anderen Projekten ist die absolute Anzahl von Defiziten oft deutlich kleiner. Es wurden aber zum Teil auch risikoreiche Defizite festgestellt, die gegen Grundprinzipien der Fahrdynamik verstoßen.

Typische Defizite sind:

- Knotenpunktplanung bei Ausbauprojekten (z.B. Defizite beim Übergang an bestehende Rampen)
- Fehler in Verwindungsbereichen, erschwerte Entwässerung
- Linienführung (z.B. zu kleine Kuppen bei Überführungen)
- unzureichende Haltesicht (z. B. wegen H4-B Fahrzeugrückhaltesystem (FRS) im Mittelstreifen)
- Defizite bei Ausstattung, z.B. zielhindernisfreie Seitenräume statt FRS, Fehler in Planung FRS



^ Längsneigung im Bereich der Verwindung einer 6-streifigen Fahrbahn beträgt nur 0,48%

› Auditphase 3: Fahrkurvennachweis Linksabbieger am LSA-Knoten mit sich überstreichenden Geometrien

~ Auditphase 4: Einmündung ohne LSA ist für ein „Nebeneinanderaufstellen“ geplant/markiert (keine vorlaufende Auditierung)

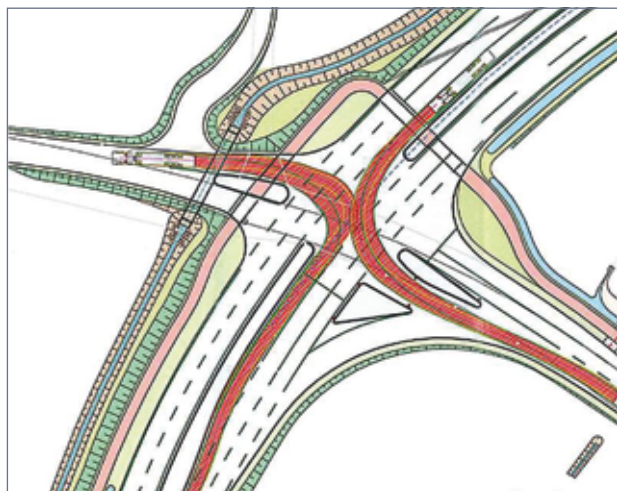


2.2.2 Schwerpunkte bei Landstraßen

Bei der Auditierung von Landstraßen sind Auditdefizite an den Knotenpunkten festzustellen (Anteil ca. 30%). Die absolute Anzahl der Defizite ist oft höher als bei Autobahnen. Dies ist sowohl aufgrund der häufigen Zwangspunkte, aber auch durch die Berücksichtigung von anderen Nutzergruppen wie z.B. Radfahrern plausibel.

Häufige Defizite:

- unzureichende Verwindungsbereiche
- Haltesicht- und Überholstrecken (Die Haltesichtweite ist unverzichtbar!)
- Knotenpunktform (Kreisverkehrsplatz oft die sicherste Lösung)
- Details von Knoten (vgl. z.B. Vorgaben RAL zum Einsatz von LSA, Sichtverhältnisse, geometrische Anordnung)
- unzureichende Schleppkurvennachweise in Knotenpunkten bzw. unzureichende Berücksichtigung der geometrischen Anforderungen
- Radverkehrsanlagen (z.B. ungesicherte Enden)
- Fehler bei der Anwendung der RAL hinsichtlich der Entwurfsklasse



2.2.3 Schwerpunkte bei Innerortsstraßen

Das Auditverfahren von innerörtlichen Verkehrsanlagen ist oft für den Auditor eine anspruchsvolle Aufgabe. Die Nutzungsansprüche sind äußerst vielfältig. Die Vorgaben der einschlägigen Regelwerke lassen aus verständlichen Gründen oft erheblichen Ermessenspielraum zu. Beim Auditvorgang sind Fußgänger und Radfahrer im Fokus.

Typische Audit-Schwerpunkte:

- unzureichende Geh- bzw. Radwegbreiten
- Knotenpunkte: Führung Radfahrer/Fußgänger, Mängel bei den Sichtbeziehungen
- fehlende oder unsichere Anordnung von Querungsstellen



^ Auditphase 3: Querungsstelle, unsicheres Überholen haltender Busse ist möglich, taktile Elemente?

› Audit einer bestehenden Bundesstraße, hier: verdeckter Vorwegweiser

- Barrierefreiheit (fehlende oder fehlerhafte Elemente)
- unsichere Gestaltung von Ortseingängen (OE), z.T. Trassierungs- und Wahrnehmungsdefizite von OE-Inseln

3 Fazit

Das SAS zeigt mögliche Sicherheitsdefizite in den Planungen auf. Die ESAS werden von den Straßenbaulasträgern unterschiedlich ausgeprägt angewendet.

Die Autoren empfehlen:

- Anwendung des Audits für alle Projekte
- Durchführung aller 4 Auditphasen (und zukünftig des Bestandsaudits)
- Zeiträume schaffen für Auseinandersetzung mit den Auditergebnissen und zur Anpassung der Planung
- Weiterhin sind Schwankungen in der Qualität der vorgelegten Planungs-Unterlagen zu verzeichnen.

Folgende Hinweise gibt es deshalb an die Planenden:

- Verbesserung der internen Qualitätssicherung (ISO)
- Auseinandersetzung mit Auditergebnissen (Kultur „Aus Fehlern lernen“).
- das aktuelle Regelwerk konsequent umsetzen
- nicht blind auf Software vertrauen (z.B. Sichtweitenberechnungen auf Plausibilität prüfen)
- Fortbildungen nutzen (z.B. VSVI, FGSV)
- aktuelle Regelwerksänderungen im Planungsablauf berücksichtigen

Die in Vorbereitung befindliche RSAS wird weitere Fortschritte bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit ermöglichen. Das „neue“ Audit bestehender Straßen wird dabei bei der Identifizierung kritischer Situationen (z.B. Alleen in Brandenburg, Radverkehr in Berlin) eine besondere Rolle spielen. Praktische Erfahrungen zum Audit bestehender Straßen wurden von den Autoren schon seit Längerem gesammelt. Über Ergebnisse von Pilotanwendungen wurde unter anderem in der Zeitschrift Straßenverkehrstechnik berichtet (Heft 06/2011, Kirschbaum-Verlag).



Nach nunmehr 15 Jahren ESAS ist bei den auditierten Vorhaben von einem positiven Effekt auszugehen, es besteht aber immer noch erhebliches Verbesserungspotential.

Lutz Pfeiffer für
GRSA e. V. Berlin

weitere Verfasser

Dipl.-Ing. Ralf Baumann

Verkehrssicherheitsauditor und Abteilungsleiter „Verkehrsanlagen Straße“ bei der Schüßler-Plan GmbH Berlin

Dipl.-Ing. Jörn Richter

Verkehrssicherheitsauditor und geschäftsführender Gesellschafter Ansorge & Partner GmbH Frankfurt (Oder)

Dipl.-Ing. Wolfgang Schwerin

Verkehrssicherheitsauditor und Angestellter in einer Kommunalverwaltung im Land Brandenburg, Königs Wusterhausen

Dipl.-Ing. MinDirig. a. D. Hans-Joachim Vollpracht

Schenkenhorst bei Potsdam

Verbesserung der Anbindung des Wirtschaftsstandortes Rathenow/ Premnitz an die Autobahn 2

Vorbemerkung

Im VSVI Journal 2012 erschien bereits ein Artikel zur Ausbaukonzeption der B 102 zwischen Rathenow, Brandenburg/Havel und der A 2. Nachfolgend soll ein kurzer Überblick zur Weiterentwicklung der damals in ihren Grundzügen entworfenen Ausbauplanung sowie der bereits begonnenen Umsetzung gegeben werden.

Ausgangssituation 2019

Die B 102 ist die zentrale Nord-Süd-Verkehrsachse im westlichen Teil des Havellandes und bindet diesen sowie das Oberzentrum Brandenburg an der Havel an die Bundesautobahn 2 an. In dem rund 45 km langen Netzabschnitt zwischen der Stadt Rathenow und der A 2 liegt die für das Jahr 2025 prognostizierte Verkehrsbelastung zwischen 34.000 Kfz/24h in der Stadt Brandenburg an der Havel, 20.000 Kfz/24h im Verknüpfungsbereich mit der A 2 und 10.000 Kfz/24h beim Netzschluss mit der B 188 Ortsumgehung Rathenow.

Nachdem die ursprüngliche Ausbaukonzeption mit dem Neubau einer Ortsumgehung Brandenburg im Wesentlichen aus naturschutzfachlichen Gründen aufgegeben werden musste, sind nunmehr nur noch die Ortsumgehungen Schmerzke und Premnitz Bestandteil des Bedarfsplans Bundesfernstraßen. Für die verbleibenden rund 30 km wurde ein bestandsnahes Ausbaukonzept entwickelt und mit dessen Umsetzung begonnen.

Grundlage der Planung für die Außerortsbereiche ist die Entwurfsklasse 2. Wobei die besondere Herausforderung darin besteht, diese im Zusammenhang mit den vorhandenen Verkehrs- und Erschließungsverhältnissen umzusetzen.

Um handhabbare Ausbauabschnitte zu gewährleisten, wurde der Netzabschnitt im Zuge des Ausbaukonzeptes in mehrere Teilabschnitte gegliedert.

Maßnahmen zwischen Brandenburg/Havel und der B 188n OU Rathenow

Auf dem ca. 24 km langen Streckenabschnitt zwischen der Stadt Brandenburg/Havel und der B 188 OU Rathenow sind folgende Maßnahmen geplant bzw. lässt sich folgender Sachstand konstatieren:



Frank Schmidt



Katja Göhler

Neubau der OU Premnitz

Für die ca. 9,9 km lange Baustrecke wurde die Vorentwurfsplanung mit dem Gesehenvermerk des BMVI vom 05.09.2018 bestätigt. Die Kosten für das Bauvorhaben belaufen sich auf ca. 42 Mio. €. Neben einem partiell dreistreifigen Regelquerschnitt mit einem Überholabschnitt je Fahrtrichtung werden im Zuge der Baustrecke vier plangleiche Knotenpunkte hergestellt. Es besteht das Erfordernis im Zuge von Fledermausrouten mehrere entsprechend ausgestattete Brückenbauwerke vorzusehen. Hohe Anforderungen bezüglich des anstehenden Baugrunds prägen das Vorhaben.

Ziel ist es, im Jahr 2019 für die B 102 OU Premnitz das Planfeststellungsverfahren einzuleiten.

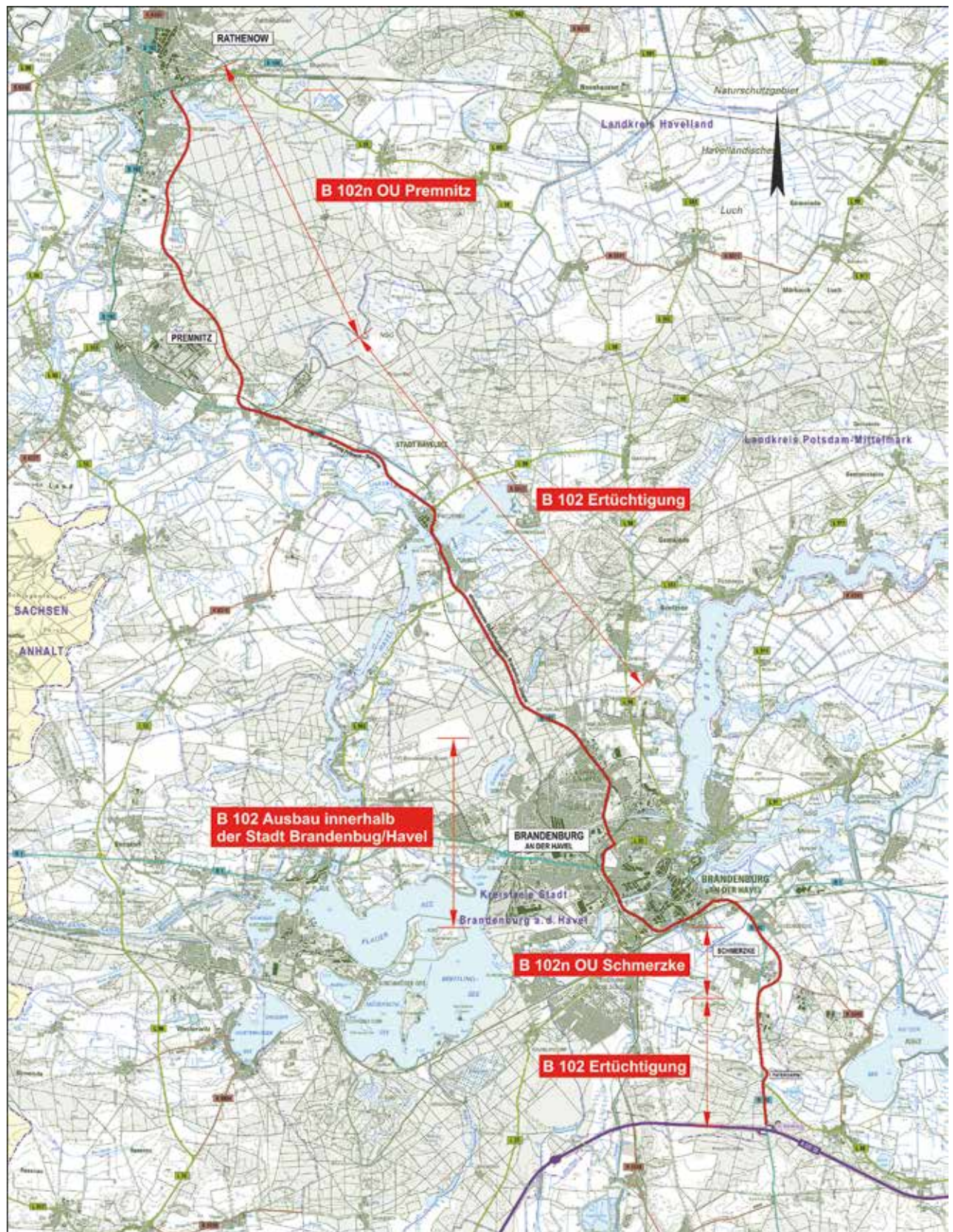
Ausbau der B 102 zwischen der Stadtgrenze Brandenburg/H. und der OU Premnitz in drei Einzelabschnitten

Dieser 14 km lange Bereich wird aktuell in drei Einzelvorhaben planerisch bearbeitet.

Für den nördlichen Teilabschnitt zwischen Pritzerbe und Döberitz wird derzeit die Entwurfsplanung erstellt. Die Nähe zur Havel einschließlich ihrer Überschwemmungsgebiete begründet die Ertüchtigung der Bundesstraße mit einem Regelquerschnitt RQ 11.

Zur Gewährleistung von sicher geführten Überholvorgängen wird in einem Bereich je Fahrtrichtung ein Überholabschnitt hergestellt. Die Baukosten für den 6,3 km langen Abschnitt wurden in der Voruntersuchung auf 9,7 Mio. € geschätzt.

Der mittlere Teilbereich umfasst die Ortsdurchfahrten Pritzerbe und Fohrde, für welche in diesem Jahr die Voruntersuchung begonnen werden.



Für den südlichen Abschnitt zwischen Fohrde und der Stadtgrenze Brandenburg/H. wurde der Vorentwurf aufgestellt. Anfang des Jahres 2019 wird mit der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen begonnen. Hier kommt ein Regelquerschnitt RQ 11,5+ zur Anwendung. Von der ca. 5 km

langen Baustrecke werden 2,3 km mit einer dreistreifigen Fahrbahn hergestellt, welche je Fahrtrichtung einen Überholabschnitt zulässt. Zusätzlich zum Ausbau der Bundesstraße ist die Erneuerung des parallel verlaufenden Radwegs im Gesamtkostenvolumen von ca. 15 Mio. € enthalten.



Maßnahmen innerhalb der Stadt Brandenburg/Havel

Die B 102 verläuft durch die Stadt Brandenburg/Havel auf einer Länge von 11 km. Dieser gesamte Streckenabschnitt wird in mehreren Einzelvorhaben grundhaft erneuert und verkehrssicher sowie bedarfsgerecht hinsichtlich der begleitenden Nebenanlagen ausgebaut.

Planungs- und Ausbaubeginn war der nördlichste Streckenabschnitt zwischen dem Silokanal und dem Ortsausgang in Richtung Rathenow. Dieser Abschnitt untergliedert sich in eine 1,1 km lange zweibahnige und eine 1,5 km lange einbahnige Teilstrecke. Nach drei Jahren Planungszeit erfolgte im März 2017 der erste Spatenstich. Für die Umsetzung der Baumaßnahme innerhalb von 18 Monaten wurden insgesamt 3,5 Mio. € aufgewendet.

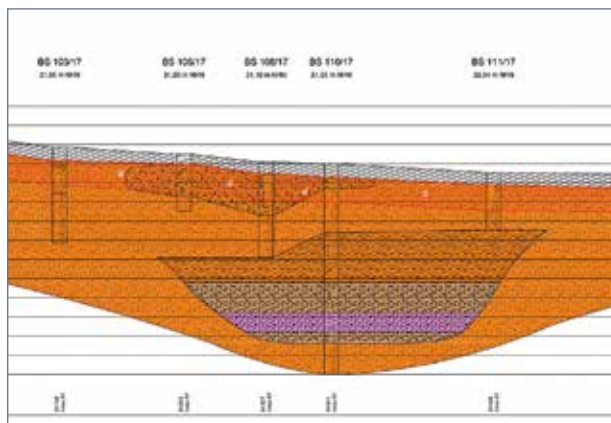
^ Maßnahmenpaket innerhalb der Stadt Brandenburg/Havel

◊ Netzabschnitt zwischen der A 2 und der B 188 OU Rathenow, Maßnahmenpakete des Ausbaukonzeptes



^ Herstellung einer Ortseingangslösung in Brandenburg/Havel

~ Auszug aus Baugrundgutachten, Ingenieurgesellschaft Fischer



Parallel zur Baudurchführung des nördlichsten Abschnitts wurde mit der Planung für zwei weitere, durchgängig zweibahnige Bereiche begonnen.

Die Vergabe der Bauleistungen für den Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt B 102/Rampe zur B 1 und dem Silokanal soll 2019 erfolgen.

Neben der Erneuerung der Oberflächenbefestigungen und dem Ausbau der Nebenanlage wird hier in bis zu 6 m Tiefe ein neuer Regenwasserkanal, teilweise im Rohrvortriebsverfahren, hergestellt. Nach der Passage einer Sedimentationsanlage wird das Regenwasser in den Silokanal mit einem neu herzustellenden Auslaufbauwerk eingeleitet.

Im Weiteren wird derzeit für den Abschnitt zwischen Bauhofstraße und Havel die Voruntersuchung erstellt. Um die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße und die Erreichbarkeit zu gewährleisten, wird für diesen Abschnitt die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf 70 km/h diskutiert. Daraus resultierende straßenbauliche und technische Ausstattungsmerkmale sind vor dem Hintergrund von beidseitig vorhandenen Lärmschutzwänden, Ansprüchen aus dem nichtmotorisierten Verkehr sowie teilweise erkundete Mudde- und Torfhorizonte in maximal 12 m Tiefe und naturschutzfachlichen Ansprüchen abzuwägen.

Für die notwendige Erneuerung des Brückenbauwerks im Zuge der B 1 über die B 102 als Bestandteil des teilplangleichen Knotenpunktes B 1/B 102 wurde im Jahr 2018 eine Machbarkeitsuntersuchung mit abschließender Empfehlung für zwei weiter zu betrachtende Varianten abgeschlossen. Diese Varianten wurden mit einer verkehrstechnischen Untersuchung belegt. Neben den Nutzungsansprüchen aus dem Kraftfahrzeugverkehr und den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern flossen in diese Untersuchung die Belange des ÖPNV innerhalb der Stadt Brandenburg sowie der Deutschen Bahn und die Möglichkeit der baulichen Umsetzung unter Aufrechterhaltung des Verkehrs ein.

Maßnahmen zwischen der BAB 2 und Brandenburg/Havel

B 102n Neubau der Ortsumgehung Schmerzke

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Schmerzke von prognostizierten ca. 22.000 Kfz/24h ist die Ortsumgehung im Bundesfernstraßenbedarfsplan enthalten.

Für den Neubau erfolgt eine Variantenuntersuchung mit 4 Trassen. Die Vorzugsvariante entspricht in etwa der, die im Flächennutzungsplan der Stadt Brandenburg/H. enthalten ist. Die Straße wird entsprechend der Entwurfsklasse 2 mit einem Querschnitt 11,5+ gebaut. Sie erhält einen Knotenpunkt mit der Kreisstraße K 6949 und der Knotenpunkt mit der B 1 wird grundhaft umgebaut. Die Baulänge beträgt ca. 2,6 km. Die Kosten für die Baumaßnahme betragen ca. 13 Mio. €.



^ Übersichtslageplan OU Schmerzke

~ Spatenstich



Das Planfeststellungsverfahren wurde im Februar 2018 eingeleitet. Ziel ist ein Bau ab Herbst 2020.

Ertüchtigung und Ausbau der B 102 zwischen Schmerzke und der BAB 2

Der Abschnitt zwischen der BAB 2 – AS Brandenburg/Havel und dem Knotenpunkt zum Gewerbegebiet Schmerzke wird gegenwärtig auf einen Querschnitt 11,5 + umgebaut. Hier erfolgt neben dem Ausbau mit wechselseitigem Überholstreifen auch eine Veränderung der Linienführung im Grund- und Aufriss. Die Ortslage Potsdam wird durch die Verlegung der Trasse umgangen. Im Zuge der Baumaßnahme wurde die AS Brandenburg umgebaut und mit einer Lichtsignalanlage versehen.

Die Baulänge beträgt 3,2 km mit einem Kostenvolumen von 12,9 Mio. €. Parallel zu diesem Straßenausbau erfolgt die Ergänzung des Radweges von Paterdamm bis zur Ortslage Rotscherlinde.

Baubeginn war im Januar 2018, die Fertigstellung ist für September 2019 vorgesehen.

Resümee

Mit einem Investitionsvolumen von insgesamt rund 100 Mio. € und einer Streckenlänge von 45 km ist der Aus- bzw. Neubau der B 102 eines der größten Infrastrukturvorhaben im Land Brandenburg. Nach dem heutigen Stand der Baudurchführung und der Planungen wird ein stetiger Ausbau der Strecke gewährleistet, wobei entsprechend der Verkehrsnachfrage zuerst die Abschnitte innerhalb der Stadt Brandenburg sowie im Bereich der A 2 ausgebaut werden und sich anschließend das Baugeschehen weiter in Richtung Norden verlagert.

Frank Schmidt und Katja Göhler

- Objektplanung, Bauoberleitung und Bauüberwachung für Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke
- Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordination
- Projektsteuerung
- Verkehrssicherheitsaudits



Fahrbahnsanierung A 100 Rudolf-Wissell-Bücke 2018 (HANV-Verfahren)



proVIA

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH

www.proVIA-online.de



**Gemeinsam Infrastruktur gestalten –
Wir realisieren modernen Verkehrs-
wegebau aus einer Hand.**

- ▶ Asphaltstraßenbau
- ▶ Betonstraßenbau
- ▶ Asphalt Sonderbauweisen
- ▶ Flughafenbau
- ▶ Großräumiger Erdbau
- ▶ Flugbetriebsflächen
- ▶ Kanalbau
- ▶ Microtunneling
- ▶ Pflasterbeläge aller Art
- ▶ Kampfmittelräumung
- ▶ Altlastensanierung
- ▶ Abbruch

EUROVIA Verkehrsbau Union GmbH · Berlin-Potsdam
 Pyramidenring 12 · 12681 Berlin
 Tel +49 30 54384-100 · Fax +49 30 54384-109
berlin-potsdam@eurovia.de

www.eurovia.de

Verfügbarkeitsmodell A 10/A 24 – Brandenburgs größtes Bauprojekt seit der Wiedervereinigung

Vorwort

Mit diesem Projekt, das mit der Beschaffungsvariante einer öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) Ende 2017 im Ergebnis eines Verhandlungsverfahrens an eine private Betreibergesellschaft übergeben wurde, gelingt es, nicht nur den Berliner Nordring der A 10 sechsstreifig bis Ende 2022 auszubauen. Auch die A 24 wird vom AD Havelland bis zur AS Neuruppin im Ergebnis der baulichen Umsetzung, die Ende 2022 – nach 4,5 Jahren – abgeschlossen sein soll, grundhaft erneuert sein.

Die großräumige, überregionale und grenzüberschreitende Verbindungsfunktion, die die Projektstrecke zwischen den aus nördlicher, östlicher, südlicher und westlicher Richtung mit dem Berliner Ring verbundenen Autobahnen (A2, A9, A11, A12 und A13) und dem Norden Deutschlands und Europas erfüllt, unterstreicht die Bedeutung dieses Vorhabens. Darüber hinaus werden am AD Kreuz Oranienburg die A 111 und am AD Pankow die A 114 aus dem nördlichen Stadtgebiet Berlins an das überregionale Straßennetz angeschlossen. Das Projekt ist für die Infrastruktur Brandenburgs ein Meilenstein. In so kurzer Bauzeit zwei leistungsfähige Streckenabschnitte zu bekommen, die mit dem Berliner Nordring zu den Verkehrsschlagadern Brandenburgs und mit der A 24 als Bestandteil des transeuropäischen Netzes zu den wichtigen Streckenzügen im Land Brandenburg zählen, das ist ein enormer Fortschritt für die hiesige Infrastruktur.

Vielfach wurde und wird kritisiert, dass die A 24 grundhaft im vierstreifigen Querschnitt mit überbreitem Seitenstreifen erneuert und nicht sechsstreifig ausgebaut wird.

Die Verkehrsbelegung auf dem Streckenabschnitt ist sehr unterschiedlich und zeichnet sich durch einen erhöhten Schwerlastanteil mit besonderen Verkehrsspitzen aus. Festzustellen ist, dass die Werte der Verkehrsprognosen in den ver-



Judith L'huillier



Sven Tešanović

gangenen Jahren mehrmals angepasst wurden. Waren noch 2006 für das Jahr 2015 über 60.000 Kfz/24h prognostiziert worden, ging die Prognose für das Jahr 2020 von 48.200 bis 52.800 Kfz/24h aus. Der Trend zu geringerer Verkehrsbelegung setzte sich in der aktuellen Verkehrsprognose fort. Den Kritikern des vierstreifigen Ausbaus mit überbreitem Seitenstreifen sei entgegengehalten, dass – bei aller Diskussion – die A 24 auf diese Weise in einem zeitlichen Rahmen baulich erneuert wird, den dieser Autobahnabschnitt dringend gebraucht hat; nicht zuletzt wegen der Schäden der Fahrbahn, die sich auf Alkali-Kieselsäure-Reaktionen zurückführen lassen. Hinzu kommt, dass durch die temporäre Seitenstreifenfreigabe tatsächlich eine Möglichkeit geschaffen wird, gezielt auf den Schwerlastverkehr und die Verkehrsspitzen zu reagieren. Aktuell ist dies nur bis zur AS Fehrbellin vorgesehen. Der überbreite Seitenstreifen aber endet dort nicht, sondern wird bis ans Ende der Projektstrecke geführt – und das jedenfalls war am Ende unabdingbare Voraussetzung für die Auftragsverwaltung, in die bekannte aktuell im Bau befindliche Umsetzungsvariante (vgl. Abb. 1 und 2) zu gehen.

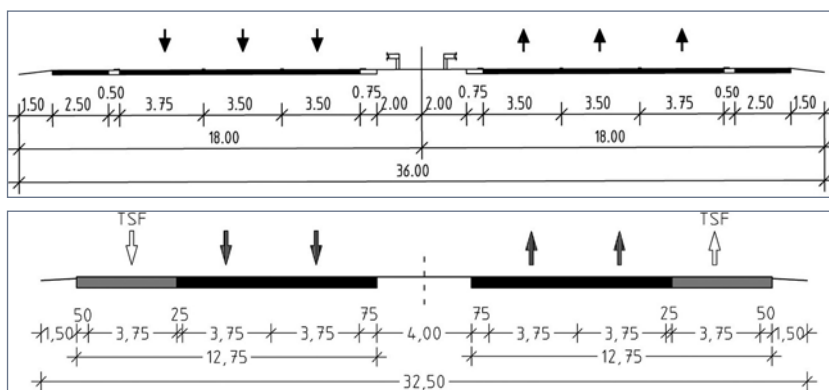


Abb. 1: A10 Regelquerschnitt (RQ) 36
(Quelle: DEGES)

Abb. 2: A24 Sonderquerschnitt (SQ) 31*
(Quelle: DEGES)

Die Vorbereitungsphase

Im Spätherbst 2013 gab es Überlegungen, eine Projektstrecke zu finden, die jedenfalls Teile des Berliner Nordrings umfassen sollte und die geeignet wäre, als öffentlich-private Partnerschaft umgesetzt zu werden. Wie auch sonst bei derartigen Projekten spielten viele Faktoren für einen wirtschaftlichen Projektzuschuss eine Rolle. Dies beginnt mit dem Status des Baurechts, geht weiter mit der Frage, wie die Herauslösung der Projektstrecke in das betriebsdienstliche Konzept des Landes passt, bis hin zu der Frage, welche Risiken aus dem baulichen Zustand der Strecke und deren Umgebung resultieren. Nach einer überschlüssigen Wirtschaftlichkeitsprüfung möglicher Zuschnitte sind diese Fragen vertieft in der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung geprüft worden – und damit beginnt die eigentliche Arbeit für das Projekt, denn die dafür erforderliche Risikoanalyse erfordert es, alle Erkenntnisse über den Status der Projektstrecke zusammenzutragen und zu bewerten. Dabei sind die Rollen zwischen Bund und Land klar verteilt und in einer gesonderten Vereinbarung fixiert. Grob zusammengefasst behält sich der Bund alle wesentlichen Entscheidungen bezüglich der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und

des Projektvertrages vor. Die Erarbeitung der funktionalen Leistungsbeschreibung hingegen wird maßgeblich durch das Land gesteuert, unterliegt jedoch ebenfalls dem Zustimmungsvorbehalt des Bundes.

Ein Kennzeichen für die Projektarbeit, die für diese Projekte zu leisten ist, ist die Parallelität der Erarbeitung der Leistungsbeschreibungen inklusive des Projektvertrages, der Erarbeitung aller wesentlichen Grundlagen für das Vergabeverfahren und der fortlaufenden Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wie auch die parallele Vorbereitung der Umsetzung aller konventionell auszuführenden Leistungen (u. a. Leitungsänderungen, CEF-Maßnahmen, Fällungen). Dieser Ablauf unterscheidet sie maßgeblich von der konventionellen Realisierungsweise und erfordert ein hohes Maß an Koordination und die massive Bündelung von Sachverstand sowohl bei Bund als auch Land, maßgeblich unterstützt durch Beraterteams auf beiden Seiten. Das Land hat zur Projektdurchführung die DEGES beauftragt, um insbesondere deren Erfahrungen zum Ablauf, Inhalt und Umfang der Projektarbeit für vergleichbare Projekte zu nutzen.

Beschaffungsvariante Verfügbarkeitsmodell allgemein

Gewerkeübergreifender Lebenszyklusansatz und Risikoallokation

Der Leistungsumfang des privaten Auftragnehmers bei einem als Verfügbarkeitsmodell durchzuführenden Projekt in öffentlich-privater Partnerschaft im Bundesfernstraßenbereich umfasst grundsätzlich die Leistungen Planung, Bau, Betriebsdienst, Erhaltung und anteilige Finanzierung. Vergütet werden Leistungen vom öffentlichen Auftraggeber in Form von baufortschrittsabhängigen Abschlagszahlungen während der Bauphase sowie durch Zahlung eines monatlichen Entgelts über den gesamten Vertragszeitraum, das sich nach der Verfügbarkeit der Vertragsstrecke richtet.

Nach dem Grundsatz der Optimierung der Verfügbarkeit der Vertragsstrecke (Optimierung erforderlicher Betriebs- und Erhaltungsleistungen durch Minimierung der Eingriffe in den Verkehr), enthält das Verfügbarkeitsmodell das Anreizelement der Kürzung des monatlichen Entgelts aufgrund von Verfügbarkeitsbeschränkungen nach Abschluss der Bauphase. Im Falle von Einschränkungen der Verfügbarkeit der Vertragsstrecke erfolgt eine Kürzung des monatlichen Entgelts aufgrund von Einschränkungen des Fahrbahnquerschnitts in Bezug auf die Anzahl und/oder die Breite einzelner Fahrstreifen sowie aufgrund von Geschwindigkeitsreduzierungen. Die vertraglich festgelegten Abzugsbeträge werden in Ab-

hängigkeit der Tageszeit der auftretenden Verfügbarkeitsbeschränkung mit unterschiedlichen Faktoren versehen. Abzüge vom Entgelt erfolgen dabei nur für vom Auftragnehmer zu vertretende Verfügbarkeitsbeschränkungen. Winterdienstleistungen stellen keine vom Auftragnehmer zu vertretenden Verfügbarkeitsbeschränkungen dar.

Beim Verfügbarkeitsmodell erfolgt eine umfangreiche Übertragung von Projektrisiken auf den privaten Auftragnehmer. Diese Risikoallokation ist Gegenstand der Verhandlungen im Rahmen der Vergabephase. Vor dem Hintergrund einer angestrebten Optimierung der Wirtschaftlichkeit eines Projektes sollte der private Auftragnehmer nur die Risiken übertragen bekommen, die er auch beeinflussen kann, da der von ihm angesetzte Risikoaufschlag – in Abhängigkeit der betreffenden Schadenshöhe – umso größer ausfällt, je weniger er den Eintritt eines Risikos steuern kann. Ist die Übertragungsrate für ein Risiko, das der Auftragnehmer gut beherrschen kann, jedoch zu gering, kann sich keine Anreizwirkung für eine wirtschaftlich optimale Projektrealisierung entfalten. Deshalb übernimmt der öffentliche Auftraggeber u. a. regelmäßig Risiken, die mit der Planfeststellung und dem Grunderwerb zusammenhängen. Dem privaten Auftragnehmer werden in umfangreicher Weise Baugrundrisiken, das Planungsrisiko, das Baufertigstellungsrisiko sowie das Erhaltungs- und Betriebsrisiko übertragen.

Funktionale Leistungsbeschreibung

Grundlage für die Leistungserbringung beim Verfügbarkeitsmodell ist neben den Planfeststellungsbeschlüssen vor allem die funktionale Leistungsbeschreibung des Auftraggebers. Die mit Vertragsschluss vereinbarten „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen Funktion“ (ZTV Funktion) behandeln die funktionalen Anforderungen an den Vertragsgegenstand im Hinblick auf einzuhaltende Zustandswerte während der Vertragslaufzeit. In den ZTV Funktion sind für die verschiedenen Anlagenteile des Vertragsgegenstandes (z.B. Oberbau, Ingenieurbauwerke etc.) jeweils

- der Übergabewert (geforderte Zustandswerte eines Zustandsmerkmals zum Zeitpunkt der Übergabe sowie nach der Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen),
- der Eingreifwert (Zustandswert eines Zustandsmerkmals, bei dessen Erreichen Erhaltungsmaßnahmen einzuleiten und durchzuführen sind) sowie
- der Rückgabewert (Zustandswert eines Zustandsmerkmals, der am Ende der Vertragslaufzeit gefordert wird)

definiert.

Dem privaten Auftragnehmer sollen für die Leistungserbringung größtmögliche Freiheiten gewährt werden, um die Wirtschaftlichkeitspotenziale aus der ganzheitlichen, gewerkeübergreifenden Lebenszyklusbetrachtung vollumfänglich nutzen zu können. In diesem Sinne kann der Private im Rahmen der zwingend einzuhaltenden Vorgaben aus dem Projektvertrag, den Planfeststellungsbeschlüssen, der funktionalen Leistungsbeschreibung sowie den vereinbarten Regelwerken beispielsweise seinen Bauablauf und die zur Anwendung kommende Bautechnik frei wählen.

Projektbeteiligte

Der öffentliche Auftraggeber führt das Vergabeverfahren sowie die im Vorfeld der Vergabebekanntmachung zu erarbeitende und vor Vergabeentscheidung abzuschließende vor-

läufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durch und definiert das Vertragsoll des privaten Auftragnehmers. Der zwischen öffentlichem Auftraggeber und privatem Auftragnehmer geschlossene Projektvertrag bildet die Grundlage der Projektumsetzung. Bereits zur Abgabe des letztgültigen Angebots müssen die Bieter im Vergabeverfahren eine Projektgesellschaft gründen, deren einziger Zweck die Realisierung des verfahrensgegenständlichen Projektes ist. Dieser Projektgesellschaft kommt nach Vertragsunterzeichnung die Rolle des privaten Auftragnehmers zu. Die mit dem Projektvertrag übernommenen Pflichten in Bezug auf die Bauleistungen gibt die Projektgesellschaft in der Regel an ihren mittels Bauvertrag gebundenen Nachunternehmer Bau (Bau-ArGe) weiter. Die das Vertragsoll des Auftragnehmers betreffenden Leistungen bezüglich Erhaltung und Betrieb werden, je nach Geschäftsmodell der Projektgesellschaft, entweder direkt durch die Projektgesellschaft erbracht oder an einen Nachunternehmer Erhaltung/Betrieb übertragen.

Die für die Finanzierung der Projektrealisierung benötigten Mittel werden zum einen durch die mittels Gesellschaftsvertrag mit der Projektgesellschaft verbundenen Investoren (Gesellschafter der Projektgesellschaft) in Form von Eigenkapital bereitgestellt, zum anderen durch Fremdkapitalgeber, mit denen die Projektgesellschaft Finanzierungsverträge schließt. Für besondere Umstände, z.B. wenn dem privaten Auftragnehmer Insolvenz droht und die Fremdkapitalgeber zur Sicherung ihres investierten Kapitals das Projekt fortführen möchten, wird zwischen dem Auftraggeber, den Fremdkapitalgebern und dem Auftragnehmer ein sogenannter Direktvertrag abgeschlossen. Danach haben die Fremdkapitalgeber unter bestimmten Voraussetzungen das Recht, in den Projektvertrag einzutreten und das Projekt mit einem anderen, solventeren Unternehmen weiterzuführen, sofern der Auftraggeber dieses Unternehmen auf der Grundlage einer bestandenen Eignungsprüfung akzeptiert.

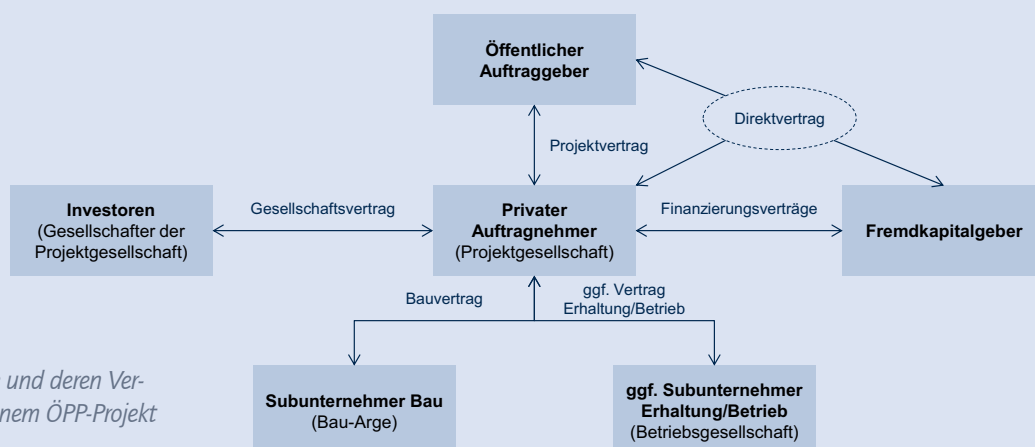


Abb. 3: Projektbeteiligte und deren Vertragsbeziehungen bei einem ÖPP-Projekt (Quelle: DEGES)

Das Verfügbarkeitsmodell A 10/A 24 – die Vergabe-phase

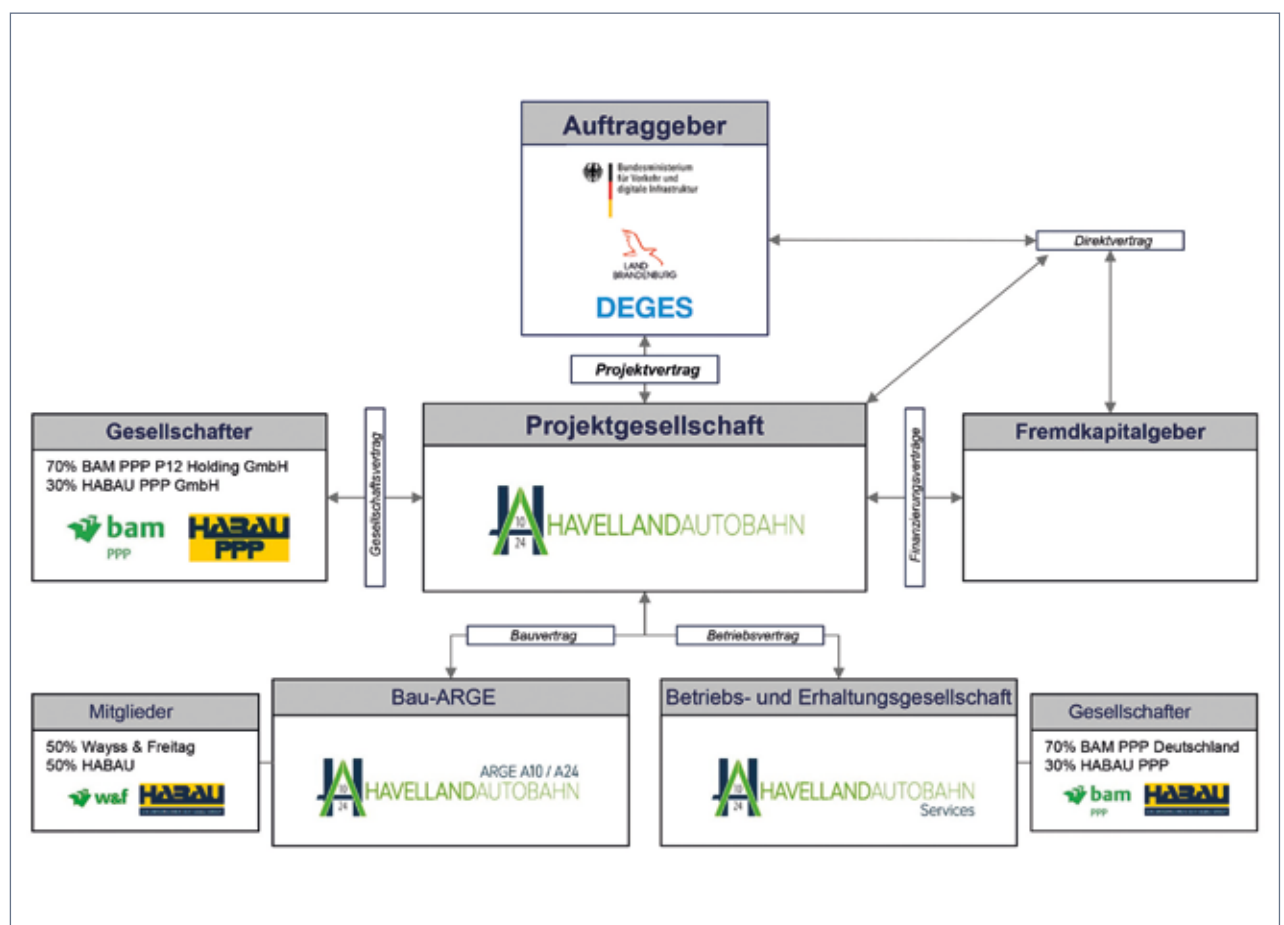
Ende Mai 2015 war es soweit, die Vergabe startete mit dem Teilnahmewettbewerb, ein Etappenziel war erreicht. Bis zur Angebotsphase galt es nun, die Leistungsbeschreibungen für den Bau, die Erhaltung, den Betrieb und die technische Umsetzung der temporären Seitenstreifenfreigabe der A 24 zu verfeinern und abschließend auch mit dem Projektvertrag inhaltlich abzustimmen.

Nach dem Abschluss des Teilnahmewettbewerbs, der Aufforderung zur Angebotsabgabe und dem Eingang der ersten Angebote begann mit deren Wertung und der anschließenden Verhandlungsphase – die im Frühjahr 2017 mit der ersten Verhandlungsrunde begann, im Sommer mit der zweiten Verhandlungsrunde fortgesetzt wurde, bis zum Zuschlag auf die letztverbindlichen Angebote – eine weitere ausgesprochen arbeitsintensive und spannende Zeit für das

Projekt. Mit dem Zuschlag wurde das Vergabeverfahren nach 2,5 Jahren abgeschlossen.

Nach dem Abschluss der Finanzierungsverträge durch den bezuschlagten Bieter – bereits als Teil seiner Leistungsverpflichtung – konnte am 15. Februar 2018 der Projektvertrag unterzeichnet werden. Der Startschuss für die Projektrealisierung mit einem Vertragszeitraum von 30 Jahren für den privaten Betreiber, die Projektgesellschaft Havellandautobahn GmbH & Co. KG mit den Gesellschaftern BAM PPP P12 Holding GmbH (70 %) und HABAU PPP GmbH (30 %), wurde mit dem Beginn des Vertragszeitraums am 1. März 2018 gesetzt. Mit Ablauf des 29. Februar 2048 endet die Leistungspflicht der Projektgesellschaft als Betreiber.

Um dem privaten Auftragnehmer eine ausreichende Vorbereitungszeit zur Einrichtung des Betriebsdienstes zu gewähren und damit eine reibungslose Übergabe der Betriebsdienstleistungen sicherzustellen, wurde die Betriebsdienstübergabe auf den 1. September 2018 festgelegt.



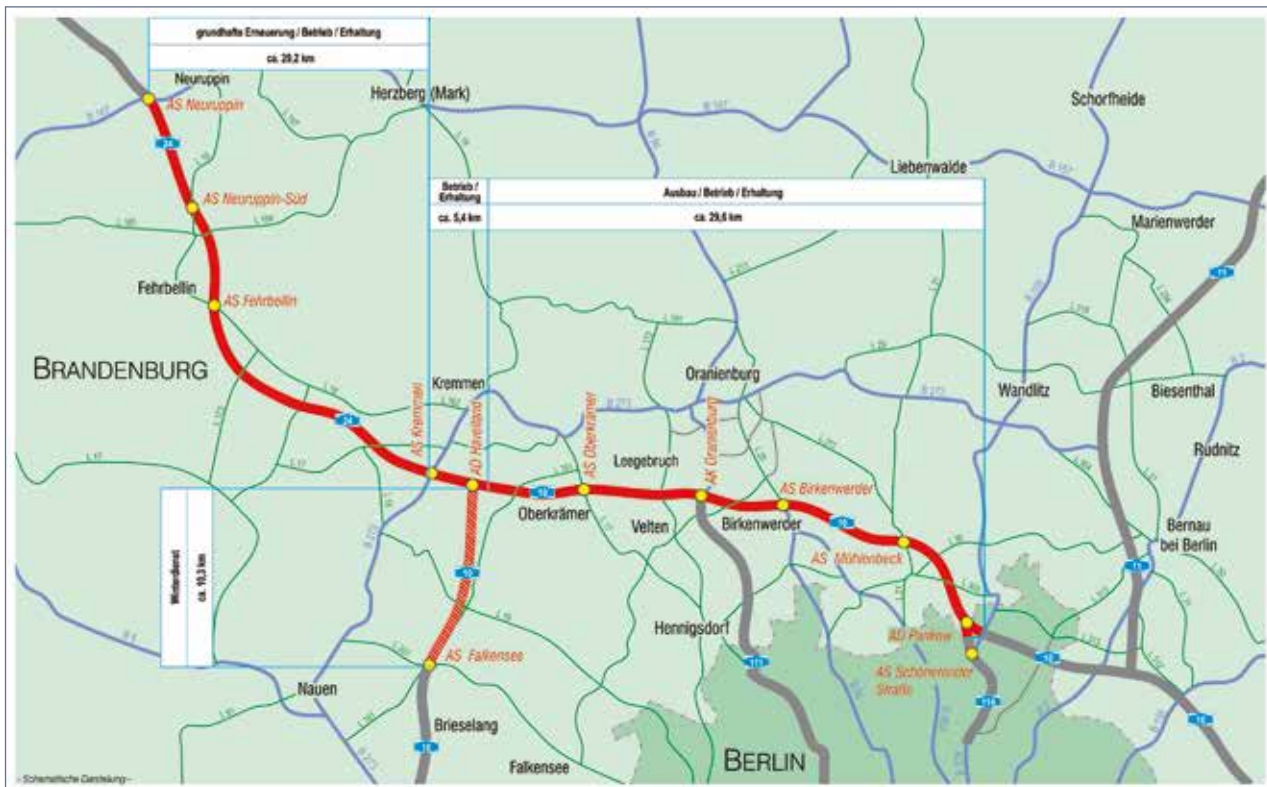


Abb. 5: Übersichtskarte Verfügbarkeitsmodell A 10/A 24 (Quelle: DEGES)

Abb. 4: Projektorganigramm Verfügbarkeitsmodell A 10/A 24 (Quelle: DEGES)

Projektübersicht

Der Vertragsgegenstand des Verfügbarkeitsmodells A 10/A 24 umfasst neben dem sechsstreifigen Ausbau der A 10 auf ca. 29,6 km zwischen dem Autobahndreieck (AD) Havelland bis zum AD Pankow und der grundhaften Erneuerung der A 24 auf ca. 29,2 km zwischen der Anschlussstelle (AS) Neuruppin und der AS Kremmen auch die Erstellung der Planung für alle im Rahmen der Baumaßnahme zur Ausführung kommenden Gewerke. Darüber hinaus sind die Erhaltung und der Betrieb der gesamten Vertragsstrecke mit einer Länge von ca. 64,2 km zwischen der AS Neuruppin und dem AD Pankow (zzgl. Winterdienst auf dem A 10-Westring vom AD Havelland bis zur AS Falkensee) sowie die anteilige Finanzierung der vertraglich geschuldeten Leistungen im Projektumfang enthalten.

Der ca. 5,4 km lange Abschnitt um das AD Havelland wurde bereits sechsstreifig erweitert, die Verkehrsfreigabe erfolgte im Jahr 2014. In diesem Bereich, der zu dem oben beschriebenen Projektzuschnitt gehört, hat der Auftragnehmer keine Bauleistungen, sondern ausschließlich Leistungen der Erhaltung und des Betriebs zu erbringen.

Planung und Bau

Die Planungsleistung im Rahmen des Verfügbarkeitsmodells umfasst die Entwurfs-, Ausführungs- und Bauablaufplanung für den Ausbau und die grundlegende Erneuerung des Vertragsgegenstandes sowie die Planung für alle weiteren Bauleistungen.

Die auszuführende Bauleistung umfasst den sechsstreifigen Ausbau der A 10 auf dem ca. 29,6 km langen Abschnitt östlich des AD Havelland bis zum AD Pankow (inkl. den Zulaufbereichen am AD Pankow (A 10 aus östlicher Richtung und A 114 aus südlicher)) sowie die grundlegende Erneuerung der A 24, vierstreifig mit verbreitertem Seitenstreifen (3,75 m), auf dem ca. 29,2 km langen Abschnitt von nördlich der AS Neuruppin bis westlich der AS Kremmen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs. Der Fahrbahnoberbau wird in Betonbauweise hergestellt. Die vorgenannten Leistungen umfassen den Umbau der AS Neuruppin, Fehrbellin, Oberkrämer, Birkenwerder und Mühlenbeck sowie der AD Kreuz Oranienburg und Pankow, den Neu- und Ersatzneubau sowie den Rückbau

von Brückenbauwerken, den Neubau weiterer Ingenieurbauwerke wie Lärmschutzwände, Verkehrszeichenbrücken und Regenrückhaltebecken, den Neu-, Um- und Rückbau von Rastanlagen sowie den Neubau der Straßenausstattung, der Entwässerungseinrichtungen und der betriebstechnischen Einrichtungen des Auftraggebers wie z. B. Netz- und Streckenbeeinflussungsanlagen, Glättemeldeanlagen und fernmeldetechnische Einrichtungen.

Aus Lärmschutzgründen ist neben den oben genannten Lärmschutzwänden, die entlang der Projektstrecke mit einer Gesamtlänge von ca. 19,4 km und bis zu 9,5 m Höhe errichtet werden, der Fahrbahnoberbau im Bereich der Gemeinde Birkenwerder auf einer Länge von ca. 3 km mit einer offenporigen Asphaltdeckschicht mit einem Korrekturwert von -5 dB(A) auszuführen.

Weiterhin sind landschaftspflegerische Maßnahmen im trassennahen Bereich durchzuführen. Dazu gehören neben Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen insbesondere naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie deren dauerhafte Pflege und Unterhaltung.

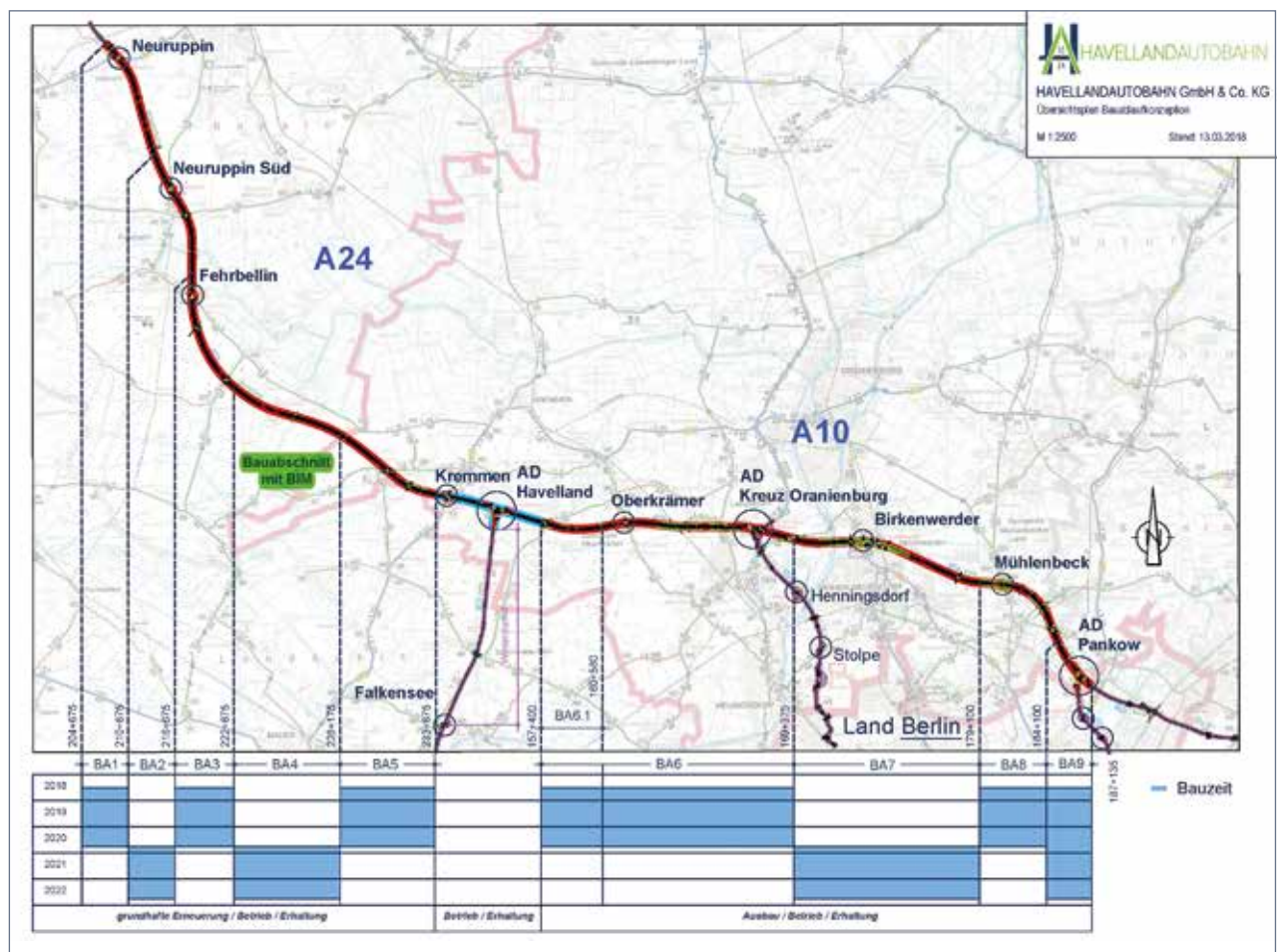


Abbildung 6: Bauablauf der Havellandautobahn GmbH & Co. KG (Quelle: Havellandautobahn GmbH & Co. KG)

Schließlich umfasst das Projekt sämtliche Maßnahmen zur Anpassung der kreuzenden Straßen, Wege und Gewässer an den sechsstreifigen Ausbau der A 10 und an die grundhafte Erneuerung der A 24. Nach Fertigstellung der Bauleistungen werden diese durch den Auftraggeber abgenommen und an den jeweiligen Straßenbaulastträger bzw. Eigentümer übergeben. Ausgenommen hiervon sind die Kreuzungsbauwerke, die entsprechend den straßenkreuzungsrechtlichen Regelungen in Eigentum und Baulast des Auftraggebers bzw. in der Erhaltungs- und Betriebsdienstplicht des Auftragnehmers verbleiben.

Für die Planung des Bauablaufs hat die Havellandautobahn GmbH & Co. KG die Projektstrecke in zehn Bauabschnitte eingeteilt, wobei zwischen Abschnitten mit Bauaktivitäten stets Beruhigungsabschnitte, in denen der Verkehr ungehindert fließen kann, vorgesehen sind. Um den Verkehr über

»Für die Planung des Bauablaufs hat die Havellandautobahn GmbH & Co. KG die Projektstrecke in zehn Bauabschnitte eingeteilt«

die gesamte Vertragslaufzeit aufrecht zu erhalten, erfolgt der Streckenbau in jedem Bauabschnitt nach einem alternierenden Muster: Die beiden Richtungsfahrbahnen führen abwechselnd den Verkehr in einer 4+0-Verkehrsführung und werden sechsstreifig ausgebaut bzw. grundhaft erneuert. Die Fertigstellung der Bauabschnitte 1, 3 und 5 an der A 24 sowie der Bauabschnitte 6 und 8 an der A 10 wird bis zum Ende des Jahres 2020 erfolgen. Die Arbeiten in den Bauabschnitten 9 und 10 an der A 10/A 114 am AD Pankow dauern aufgrund der komplexen Verkehrsbeziehungen in diesem Bereich über die gesamte Bauzeit an. Die übrigen Bauabschnitte 2 und 4 an der A 24 sowie 7 an der A 10 werden bis zum Ende des Jahres 2022 fertiggestellt. Der Bauablauf ist schematisch in Abbildung 6 dargestellt.

Planung und Bau – besondere Leistungen

Erstmalig bei einem ÖPP-Projekt findet BIM beim Verfügbarkeitsmodell A 10/A 24 Anwendung. Das Vertragssoll umfasst die vollständige Planung und Begleitung des Baus sowie der Erhaltung im Vertragszeitraum nach der BIM-Methode für einen 5 km langen Abschnitt an der A 24 (inkl. einem A-Bauwerk). Dabei wurde berücksichtigt, dass der private Auftragnehmer aufgrund der weitgehenden Übernahme von Auftraggeberpflichten diesbezüglich weitestge-

hend wie ein Auftraggeber agiert. Entsprechend ist seine Rolle im BIM-Modell definiert. Um nach dem Ende der Vertragslaufzeit eine Übernahme der Daten und während der Vertragslaufzeit auch der beim Auftraggeber verbleibenden Kontrollpflicht genügen zu können, hat sich der öffentliche Auftraggeber entsprechende Rechte vorbehalten.

Eine weitere Besonderheit, die mit Blick auf die grundhafte Erneuerung der A 24 bereits anklang, ist die Installation einer Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der A 24. Zwischen den AS Fehrbellin und Kremmen wird sie in beiden Richtungsfahrbahnen auf jeweils ca. 17,25 km Länge für eine temporäre Seitenstreifenfreigabe errichtet werden.

Erhaltung und Betrieb

Weiterhin umfassen die Leistungspflichten des Auftragnehmers für den gesamten Vertragszeitraum die Erhaltung und den Betrieb der ca. 64,2 km langen Projektstrecke zwischen der AS Neuruppin und dem AD Pankow zzgl. Winterdienst auf dem ca. 10 km langen Abschnitt am A 10-Westring zwischen dem AD Havelland und der AS Falkensee; mit Ausnahme der Streckenfernmeldeanlage sowie der Anlage zur temporären Seitenstreifenfreigabe, deren Betrieb und Erhaltung der Auftraggeber übernimmt.

Der Leistungsbereich Erhaltung umfasst alle Maßnahmen zur Erhaltung des Vertragsgegenstands in seinem Bestand und seiner Funktionsfähigkeit, einschließlich Instandhaltung, Instandsetzung und Erneuerung.

Der Auftragnehmer muss im Hinblick auf seine Erhaltungspflichten während des Vertragszeitraums die Verkehrssicherheit sowie die Funktionsanforderungen und die Betriebssicherheit der Vertragsstrecke regelmäßig überprüfen und zu diesem Zweck Kontrollfahrten und Funktionsinspektionen sowie bei Ingenieurbauwerken Prüfungen und Überwachungen gemäß DIN 1076 durchführen und für den Fahrbahnoberbau die erforderlichen Zustandserfassungen vornehmen.

Ergeben die Überprüfungen, dass die erforderlichen Standards nicht erfüllt sind, ist der Auftragnehmer verpflichtet, unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen an der Vertragsstrecke durchzuführen.

Der Betriebsdienst beinhaltet Kontrolle, Wartung und Pflege der Betriebsstrecke. Er umfasst Leistungen, die zur anforderungsgemäßen und sicheren Nutzung der Straße und ihrer Bestandteile erforderlich sind. Durch diese Leistungen wird die Substanz der Straße nicht verbessert. Dem Betrieb sind im Wesentlichen die folgenden Leistungsbereiche zuzuordnen: Streckenkontrolle, Sofortmaßnahmen am Straßenkörper (Kleinreparaturen), Grünpflege, Baumkontrollen, Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung, Beseitigung von Unfallschäden, Reinigung, Winterdienst und Zusammenarbeit mit Sicherheitsbehörden.

Finanzierung

Der Leistungsbereich Finanzierung umfasst die Bauzwischenfinanzierung und die anteilige langfristige Finanzierung der Baumaßnahme. Hierfür stellt der Auftragnehmer Eigen- und Fremdkapital zur Verfügung. Der Auftraggeber vergütet einen Teil der erbrachten Bauleistungen während der Bauphase nach Baufortschritt in Form von Abschlagszahlungen. Für den nicht durch Abschlagszahlungen und Zahlungen des Verfügbarkeitsentgelts während der Betriebsphase des Projekts abgedeckten Finanzierungsbedarf hat der Auftragnehmer eine entsprechende anteilige Finanzierung sicherzustellen.¹

Realisierungsbeginn 2018 und Ausblick 2019

Mit dem Start der Projektumsetzung im Frühjahr 2018 begann ein neuer spannender Abschnitt dieser Projektgeschichte – die Bauanlaufphase. Diverse Abstimmungen zu den Schnittstellen in der Aufgabenwahrnehmung durch den Landesbetrieb Straßenwesen, den privaten Auftragnehmer, die Polizei, die Vertreter des Katastrophenschutzes usw. waren und sind nötig, um alle Abläufe beim Betrieb der Projekt-

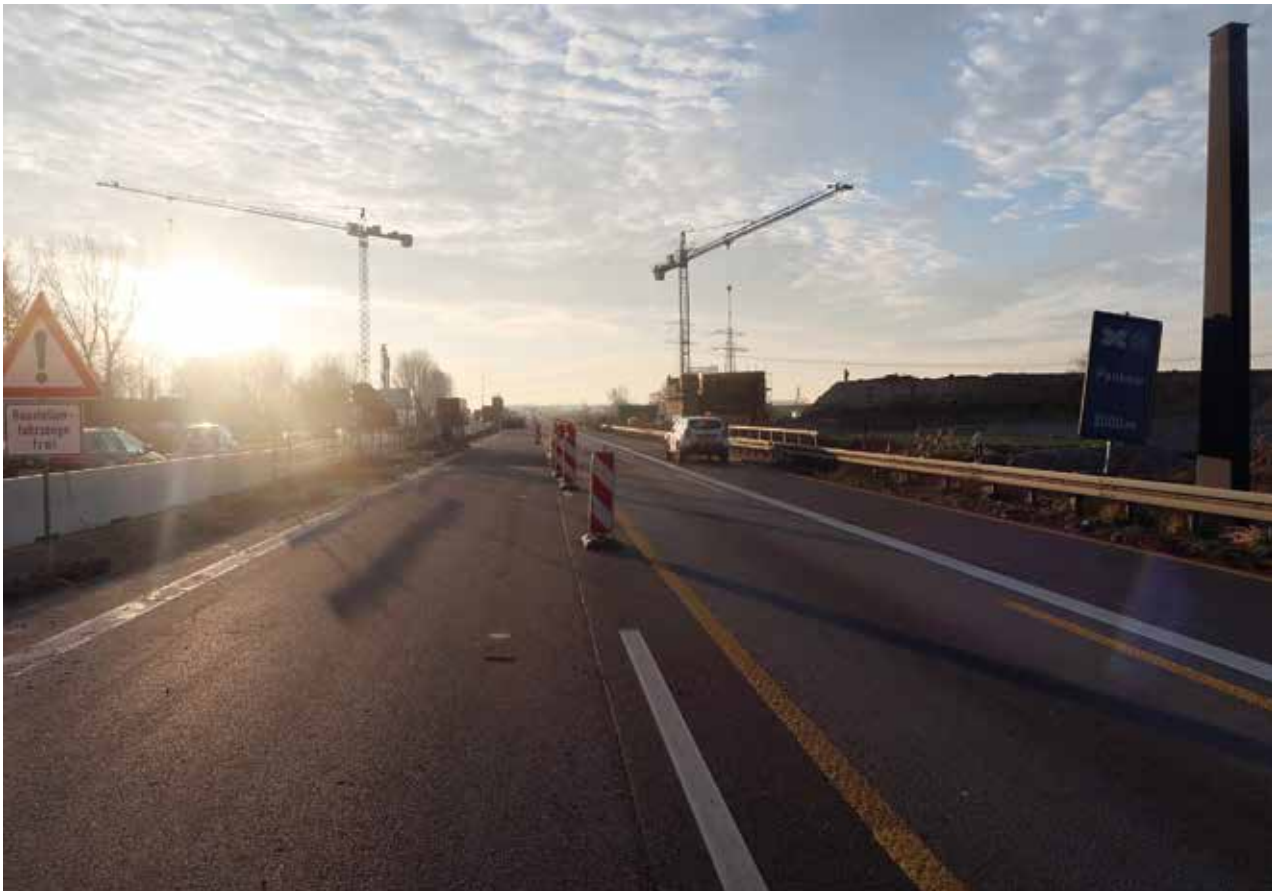
strecke unter den Bedingungen der bauzeitlichen Verkehrsführung zu organisieren. Die weitreichenden Pflichten des privaten Auftragnehmers enden dort, wo eine hoheitliche Aufgabenwahrnehmung unabdingbar ist.

Parallel hatte und hat der private Auftragnehmer die Entwurfs- und Ausführungsplanung für die Strecke und insgesamt 38 neu zu errichtende Bauwerke zu erstellen und all jene Bauleistungen bereits zu erbringen, die der Vorbereitungsstand ermöglicht.

Konventionell auszuführende bauvorbereitende Maßnahmen wie die Fällung von Bäumen, die Umverlegung von Leitungen entlang der gesamten Projektstrecke – in enormem Umfang – wurden durch den Auftraggeber geleistet, flankiert immer auch von landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen, die jetzt und künftig umzusetzen sind.

»Diverse Abstimmungen zu den Schnittstellen in der Aufgabenwahrnehmung waren und sind nötig,«





*Abb. 8: Ersatzneubau des Bauwerkes 86Ü1 (L305/A10)
(Quelle: Ingenieurgemeinschaft ÖPP A10/A24 PP/BÜ ibb Mangold | Schübler-Plan)*

Abb. 7: Autobahnmeisterei der Havellandautobahn GmbH & Co. KG (Salzhalle und Betriebsgebäude) im Gewerbegebiet Vehlefanz (Quelle: Havellandautobahn GmbH & Co. KG)

Ein Ziel des Jahres 2018 war es, den Übergang des Betriebsdienstes so zu organisieren, dass die Verkehrsteilnehmer – mit Ausnahme der Hinweisschilder auf die neue Ansprechpartnerin im Bedarfsfall – gar nichts davon bemerken. Dies ist gelungen. Zu verdanken ist dies den vielen konstruktiven Abstimmungen der Kollegen des Betriebsdienstes des Landesbetriebes Straßenwesen und der Betriebsdienstleitung sowie der Mitarbeiter der Havellandautobahn GmbH & Co. KG.

Im Jahr 2019 sind in den Bauabschnitten 1, 3, 5, 6 und 8 der Abschluss der grundhaften Erneuerung bzw. der sechsstreifigen Erweiterung der ersten Richtungsfahrbahn sowie die Fertigstellung von fünf Überführungsbauwerken sowie Abbruch und Ersatzneubau von 17 Teilbauwerken im Zuge der Autobahn vorgesehen. Man muss kein Prophet sein, um zu erkennen, wieviel Abstimmungsbedarf es auch 2019¹ geben wird. Der Umfang und die Lage der Projektstrecke nördlich der Metropole Berlin mit ihrem immer währenden Bedarf an Bau- und Erhaltungsmaßnahmen und nicht zuletzt auch die parallel auf Brandenburger Gebiet erforderlichen baulichen Maßnahmen lassen erahnen, dass auch 2019 ein spannendes Jahr mit diesem Projekt bleiben wird.

¹ Zur Möglichkeit der Kürzung von Verfügbarkeitsentgelten vgl. „Gewerkeübergreifender Lebenszyklusansatz und Risikoallokation“.

Judith L'huillier und Sven Tešanović

Duales Studium im Fachbereich Bauingenieurwesen an der Fachhochschule Potsdam



Birgit Jubin

Am Fachbereich Bauingenieurwesen der Fachhochschule Potsdam starteten zum Wintersemester 2018/19 die drei dualen Bachelorstudiengänge Bauingenieurwesen, Infrastruktursysteme und Siedlungswasserwirtschaft. Die Ausbildung erfolgt nach dem praxisintegrierenden Modell: die Studierenden verbringen die Vorlesungszeiten vollständig an der Hochschule, die vorlesungsfreien Zeiten und ausgewählte Semester des Studiums vollständig im Unternehmen, wo sie ihre theoretischen Kenntnisse in der Praxis anzuwenden lernen. Das duale Studium umfasst jeweils acht Semester.

Bei der Entwicklung seiner Bachelorstudiengänge prüfte der Fachbereich Bauingenieurwesen verschiedene Varianten der Ausgestaltung. Letztlich wurde die frühe Spezialisierung gewählt, um den Studierenden angesichts gestiegener Anforderungen jeweils die speziellen Kompetenzen vermitteln zu können, die auf dem entsprechenden Gebiet für die Berufsqualifikation erforderlich sind. Der „klassische“ Bauingenieurstudiengang ist an der FH Potsdam nunmehr auf den Hoch- und Ingenieurbau ausgerichtet. Im Bereich der Infrastruktur wird ein eigenes Studienprogramm angeboten, das die Themen Mobilität einerseits und Wasser andererseits intensiv behandelt. Die Brandenburgische Ingenieurkammer bestätigte nach Prüfung der Curricula aller drei Studiengänge, dass deren Absolvent*innen bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen die Bauvorlageberechtigung erhalten werden.

Sicherung des Fachkräftenachwuchses

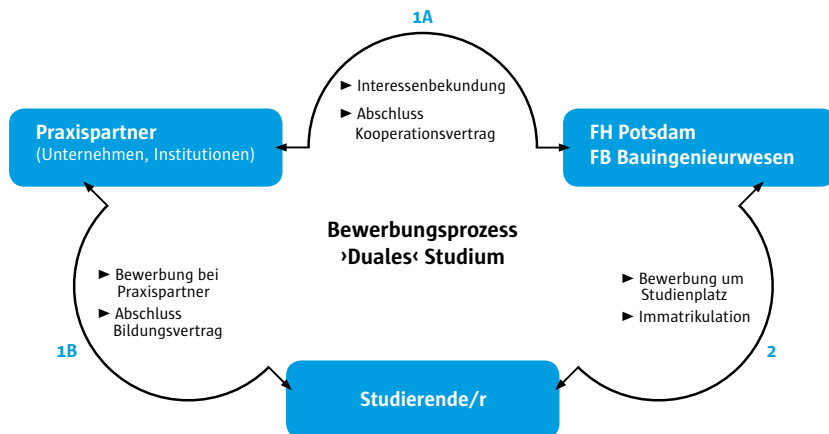
Duale Studiengänge sind im Land Brandenburg noch Neuland und daher noch nicht allen Unternehmen mit Bedarf an Ingenieurnachwuchs bekannt. Dabei bieten sie eine gute Möglichkeit, um die künftigen Fachkräfte in Kooperation zwischen Hochschule und Betrieb passgerecht auszubilden und frühzeitig an das eigene Unternehmen zu binden. Dies entspricht dem Wunsch vieler junger Menschen nach einem praxisverbundenen Studium und einer sicheren beruflichen Perspektive. Derzeit sind bereits 70 Unternehmen die Kooperation für das duale Studium mit dem Fachbereich Bauingenieurwesen der FH Potsdam eingegangen bzw. beabsichtigen dies in Kürze. Im ersten Jahrgang konnten dort 44 dual Studierende immatrikuliert werden.

Die Auswahl der Studierenden treffen jeweils die Betriebe. Im Vorfeld erfolgt die Abstimmung des Studienplatzbedarfes zwischen Hochschule und Betrieb, so dass den ausgewählten Kandidat*innen die Immatrikulation gesichert ist.

Studieninteressierte, die sich an die Hochschule wenden, werden an die Unternehmen weitervermittelt. Die Nachfrage nach allen drei Studiengängen ist steigend, da diese auf zahlreichen Veranstaltungen wie Studienmessen, Workshops in Schulen und den Infotagen des Fachbereiches beworben werden.

Einige Betriebe nutzen das duale Studium dafür, bereits beschäftigte engagierte Mitarbeiter*innen für neue Aufgaben zu qualifizieren. Es besteht sogar die Möglichkeit, das Studium ohne Abitur aufzunehmen.

Die Gewährleistung einer angemessenen Vergütung während der gesamten Studienzeit und die Übernahme der Sozialversicherung der Studierenden gehört zu den Verpflichtungen der Praxispartner – eine Investition in den Fachkräftenachwuchs, die viele Unternehmen als wichtig erachten und hierfür sogar zusätzliche Leistungen anbieten.



Grafik Bewerbungsprozess

Verzahnung Theorie-Praxis

Ein besonderes Augenmerk liegt bei den praxisintegrierenden dualen Studiengängen auf der Verzahnung von Theorie und Praxis. Damit diese gelingt, muss die fachliche und organisatorische Betreuung der Studierenden während des gesamten Studienverlaufs gesichert werden. Die Unternehmen und die Hochschule setzen dazu konstante Ansprechpersonen für die Studierenden ein, ebenso zur Abwicklung aller organisatorischen Angelegenheiten. Ein- bis zweimal jährlich lädt der Fachbereich alle Praxispartner zu Kooperationstreffen an die Hochschule ein, um die für alle wichtigen Fragen der Ausbildung zu besprechen.

Neben den vorlesungsfreien Zeiten verbringen die Studierenden zwei Semester in Vollzeit im Unternehmen. Für diese Praxisphasen sind schriftliche Ablaufpläne und Aufgabenstellungen vorgesehen, die von den Unternehmen in Abstimmung mit der Hochschule zu erstellen sind. Bei der Bewertung dieser Praxisphasen sollen die Unternehmen ebenso mitwirken.

An der Hochschule finden zur Vor- und Nachbereitung der Praxisphasen spezielle Lehrveranstaltungen statt, so dass die Studierenden jeweils zur aktiven Mitgestaltung des Theorie-Praxis-Transfers angehalten werden. Die Gesamtheit dieser Maßnahmen soll den Studienerfolg sichern.

Kooperationspartner werden

Für das Studienjahr 2019/20 sind noch duale Studienplätze zu vergeben. Unternehmen, die sich für eine Kooperation mit der FH Potsdam im dualen Studium interessieren, wenden sich bitte direkt an den Fachbereich Bauingenieurwesen. Dort erhalten sie die detaillierten Informationen und eine Einladung zu einem persönlichen Treffen, bei dem alle Fragen zur Kooperation geklärt werden können. Nach Unterzeichnung des Kooperationsvertrages können die künftigen Studierenden vertraglich gebunden werden.

Weitere Informationen zum dualen Studium an der FH Potsdam sind unter www.fh-potsdam.de/dual/ zu finden. Interessierte Unternehmen werden auch gern von den Mitarbeiter*innen des Fachbereiches Bauingenieurwesen persönlich beraten.

Kontakt:

Prof. Dr.-Ing. Bernd Schweibenz
Dekan des Fachbereiches
Bauingenieurwesen
Tel. 0331/ 580 1301
schweibenz@fh-potsdam.de

Carsten Recknagel
Koordinator Duales Studium
Tel. 0331/ 580 1355
fb-bauing-dual@fh-potsdam.de



TEAMS WORK.

Weil Erfolg nur im Miteinander entstehen kann. STRABAG bringt Menschen, Baumaterialien und Geräte zur richtigen Zeit an den richtigen Ort und realisiert auch komplexe Bauvorhaben – termin- und qualitätsgerecht zum besten Preis. In Deutschland blickt die STRABAG AG als Marktführerin im Verkehrswegebau auf eine fast 100-jährige Tradition zurück. Täglich setzen sich rund 12.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dafür ein, erstklassige Bauleistungen anzubieten, die weit über den klassischen Straßenbau hinausgehen. Diese Kraft des Teams macht den Unterschied aus und lässt Außergewöhnliches entstehen.

www.strabag.de



STRABAG
TEAMS WORK.

STRABAG AG, Direktion Nord-Ost, Bessemerstr. 42b, 12103 Berlin, Tel. +49 30 75477-101, direktion-db@strabag.com

Rausch Straßen- und Tiefbau GmbH



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

Niederlassung Berlin

Kurfürstendamm 96 • 10709 Berlin
Tel. 030 - 324 05 81 • Fax 030 - 324 06 82

Niederlassung Falkensee

Chemnitzer Straße 19 • 14612 Falkensee
Tel. 033 22 - 50 160 • Fax 033 22 - 50 16 16

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

info@rausch-strassenbau.de • www.rausch-strassenbau.de

Ein Kreisverkehr kommt groß raus!

Am 26. Juni 2015 begann mit einem feierlichen 1. Spatenstich am neuen Busbahnhof der Ausbau der Bundesstraße B 156 in Spremberg. Ein über viele Jahre in enger Partnerschaft verfolgtes Konzept zwischen dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg und der Stadt Spremberg wurde damit umgesetzt und mit der Verkehrsfreigabe am 4. Juli 2018 vorfristig zu Ende geführt.

Es lief nicht rund.

Innerhalb der als Einbahnstraßenring der B 156 ausgebildeten Straßenzüge waren die Landesstraße 471, der zentrale Busbahnhof sowie eine Vielzahl kommunaler Straßen an das überregionale Netz angebunden. Daraus resultierte eine Vielzahl von Richtungsänderungen, verbunden mit Problemen in der Zielführung für ortsfremde Nutzer sowie nennenswerten Umwegfahrten für die Binnenverkehre. Durch die Barrierewirkung für das durch den Einbahnstraßenring eingeschlossene Stadtgebiet stellte sich die Situation als städtebaulich äußerst kompliziert dar. Es bestanden erhebliche Defizite für den rad- und fußläufigen Verkehr. Gescierte Quermöglichkeiten waren kaum vorhanden. Ein



Kathrin Hauzenberger



Steffen Kleiner

Radwegenetz existierte trotz des nachgewiesenen Bedarfs nur rudimentär. Ziele wie das Krankenhaus, die Gebäude des Gymnasiums, der Busbahnhof, das Rathaus, die örtlichen Versorgungsträger sowie touristische Verbindungen entlang der Spree wurden durch die Bundesstraße getrennt. Der Unterhaltungsaufwand durch die verschlissene Fahrbahn war für die Straßenbaulastträger Bund, Land und Stadt hoch.



Foto Bestand



^ Verkehrsführung im Bestand

› Schrägansicht des Entwurfes

~ Draufsicht nach Fertigstellung
(Quelle: Bähr, Spremberg)

Scheinbar so einfach gelöst.

Den Lösungsansatz stellt der zentrale, axial ausgerichtete Knotenpunkt als großer Kreisverkehrsplatz mit 6 Ästen dar.

Er übernimmt eine Bündelungs- und Verteilerfunktion für alle Verkehre. Alle weiteren Kreuzungen werden als Einmündungen umgestaltet. Das Einbahnstraßennetz wird aufgehoben. Für den Fuß- und Radverkehr wurden durchgehende Anlagen und eine das Stadtzentrum anbindende Radfahrertrasse errichtet. Die Verkehrsanlagen wurden in Abstimmung mit dem lokalen Behindertenwerk geplant.

Im gesamten Baufeld erfolgte eine komplette medientechnische Erneuerung. Mit der Realisierung wird nicht nur eine spürbare Steigerung der Wohn- und Lebensqualität in der Stadt sowie deren städtebaulicher Entwicklungspotentiale einhergehen, sondern auch die deutliche Senkung der Lärm- und Schadstoffemissionen erwartet.

Eine umfangreiche Bürger- und Gremienbeteiligung führte zu einem Umsetzungsbeschluss für ein gestalterisch aufgewertetes Bepflanzungskonzept „Spree am Berg“. Eine Trockenmauer aus Rohblöcken soll eine verwitterte und erodierte Felswand mit unregelmäßigen Vor- und Rücksprüngen abbilden. Ein davor angeordnetes Band aus Feldsteinen mit Staudenbepflanzung auf Teilflächen wird die Spree symboli-



sieren. Der Erdkörper hinter der Trockenmauer einschließlich der Bepflanzung aus Nadelgehölzen, Gräsern und Zwiebelpflanzen stellt den östlich der Spree gelegenen Berg dar. Im Umfeld des Kreisverkehrsplatzes sind Hochstammpflanzungen, großflächige Staudenbepflanzungen und Rosen vorgesehen. All dies wurde nach und nach realisiert, so wie es der Baufortschritt erlaubte. Die Versiegelungsbilanz ist positiv. Der Flächenanteil Straße sinkt, der Anteil an Straßengrün steigt um 1000 m².

Baudurchführung

Im Vorfeld der Baumaßnahme wurde ein umfangreiches Konzept zu den notwendigen Sperrungen und Umleitungsführungen entwickelt. Ziel war es, den öffentlichen Verkehr weitestgehend aufrechtzuerhalten sowie die Erreichbarkeit der angrenzenden Gewerbetreibenden ständig zu gewährleisten. Zudem befindet sich östlich des geplanten Kreisel der zentrale Busplatz der Stadt Spremberg. Eine große Herausforderung beim Umbau war demnach, den Betrieb des Busplatzes dauerhaft zu gewährleisten. Folglich war eine Teilung der Gesamtbaumaßnahme in mehrere Abschnitte notwendig. Die Realisierung der Ausführungsplanung mit einer geplanten Gesamtbauzeit von 3 Jahren erfolgte in drei Hauptphasen mit je zwei Teilabschnitten.





Die Bauphase 1 startete bereits im Juni 2015. Nach dem Bau der provisorischen Umfahrung, die bereits einspurig um den zukünftigen Kreisverkehr angelegt wurde, erfolgte der Ausbau des Kreisverkehrsplatzes einschließlich sämtlich unterirdischer Medien. Die Deckschicht in der Kreisfahrbahn sowie deren Zufahrtsstraßen im Bereich der Fahrbahnteiler wurde in Gussasphalt hergestellt. Der Einbau erfolgte trotz des enormen Außendurchmessers von 66 m und einer Fahrbahnbreite von 5,75 m im Handeinbau.

In den darauffolgenden Jahren wurden die Anbindungen der Linden- und Lustgartenstraße sowie der gesamte Straßenzug der Geschwister-Scholl-Straße, der Friedrichstraße und des Friedrich-Engels-Platzes grundhaft ausgebaut. Gleichzeitig erfolgte im Bereich der „kleinen“ Karl-Marx-Straße ein Umbau zu einer niveaugleichen Mischverkehrsfläche.

Angesichts der Tatsache, dass bei diesem innerstädtischen Großprojekt verschiedene Auftraggeber vertreten waren,

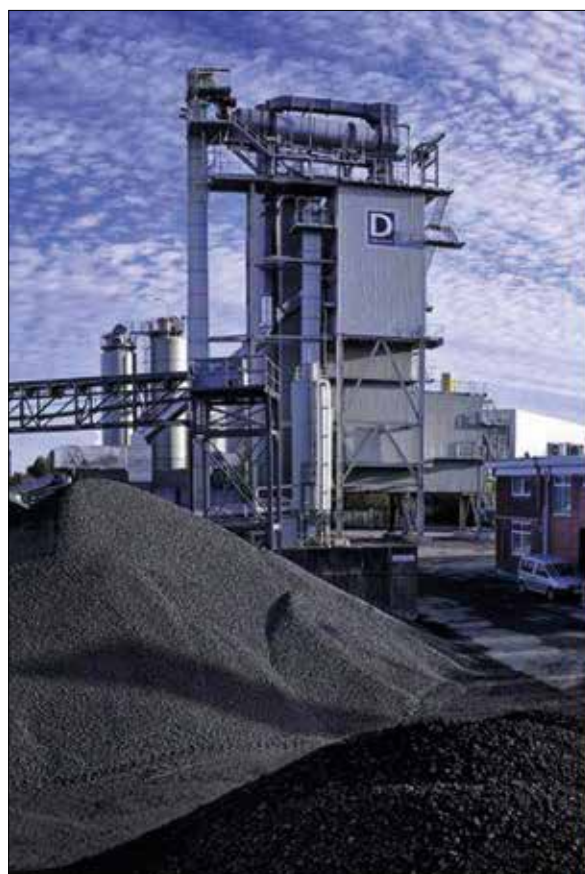
galt es, die Zusammenarbeit der unterschiedlichen Fachplaner und Gewerke zu intensivieren und so eine einheitliche und umfassende Qualität in der Baudurchführung sowie des Bauergebnisses zu erreichen.

Nach anfänglich doch sehr großer Kritik hinsichtlich der Gestaltung und den beobachteten Stauerscheinungen am zentralen Kreisverkehrsplatz wurde hier ein leistungsfähiger und ansprechend gestalteter Knotenpunkt entwickelt. Im laufenden Betrieb ist nun allerdings eine zunehmend größere Akzeptanz und Identifikation in der Stadt Spremberg und insbesondere bei den Anliegern zu verzeichnen.

Dieses Projekt soll als Impulsgeber dienen, die Attraktivität von innerstädtischen Kreisverkehrsplätzen im Interesse der lokalen Identität zu verbessern und öffentliche Räume zu qualifizieren.

_____ Kathrin Hauzenberger und Steffen Kleiner

Anzeige



DEUTAG Ost

Zweigniederlassung
der Basalt-Actien-Gesellschaft



Unsere Asphaltmischanlagen:

- Berlin-Spandau
- Berlin-Hohenschönhausen
- Teltow
- Niederlehme
- Frankfurt/Oder
- Neustadt/Dosse

Vertrieb Berlin-Brandenburg

☎ 030 33088-551 / -559
@ anfragen-bb@deutag.de
💻 www.deutag.de

Mobilität hat eine Basis: **Naturstein und Asphalt**

Planung und Bau der B 112 – Ortsdurchfahrt Podelzig (Kurzer Abriss eines langwierigen Projektes)

Ende 2008 erhielt die igf mbH durch den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, damals noch Niederlassung Ost, Hauptsitz Frankfurt (Oder), den Auftrag zur Überarbeitung der Entwurfsplanung o.g. Maßnahme.

Bereits in den 90er Jahren wurden erste Planentwürfe zur Maßnahme erstellt und im Jahr 2003 ein Vorentwurf durch ein anderes Ingenieurbüro erarbeitet.

Inhalt der Planung ab Ende 2008 war, die grundhafte Erneuerung der Ortsdurchfahrt einschließlich Nebenbereiche (Rad-/Gehweg, Gehweg), die Herstellung einer gebundenen Regenentwässerung mit Ableitung in ein neu zu schaffendes Regenrückhaltebecken sowie die Erneuerung vorhandener Durchlässe.

Parallel zur Baumaßnahme wurde in Eigenregie des Wasser- und Abwasserzweckverbandes Seelow die Neuverlegung der Schmutzwasserent- und Trinkwasserversorgung in der Ortslage Podelzig geplant und durchgeführt.



Lutz Schimke

Maßnahmebeschreibung und Planung

Die Ortsdurchfahrt Podelzig ist Bestandteil der Bundesstraße B 112, die sich im Osten Brandenburgs von Süd nach Nord erstreckt. Sie stellt einen verkehrswichtigen Teil der B 112 im Verflechtungsbereich Frankfurt (Oder), Lebus, Seelow, Manschnow und Küstrin/Kietz dar.

Bei Verkehrseinschränkungen oder Havariesituationen auf der B 1 und der B 5 (als direkte Verbindungsstrecken von Berlin nach Polen) ist der Abschnitt insbesondere als Teil von Umleitungsstrecken nutzbar.

Foto Bestandssituation



Die vorhandene Befestigung aus Natursteinpflaster sowie die unbefestigten Nebenbereiche entsprachen nicht mehr den verkehrs- und sicherheitstechnischen Anforderungen an eine Ortsdurchfahrt. Insbesondere war die Oberfläche durch Absackungen, Spurrinnenbildungen und Ausbesserungen mit Asphalt gekennzeichnet, so dass kein kontinuierliches Längs- und Quergefälle zu Tiefpunkten bzw. in die Seitenbereiche mehr vorhanden war. Grundsätzlich war die Straßenentwässerung nicht mehr funktionstüchtig.

Der geplante grundhafte Ausbau der Ortsdurchfahrt sollte nun mit einer Asphaltbefestigung und beidseitig angeordneten Natursteinpflasterstreifen (Großpflaster) erfolgen.

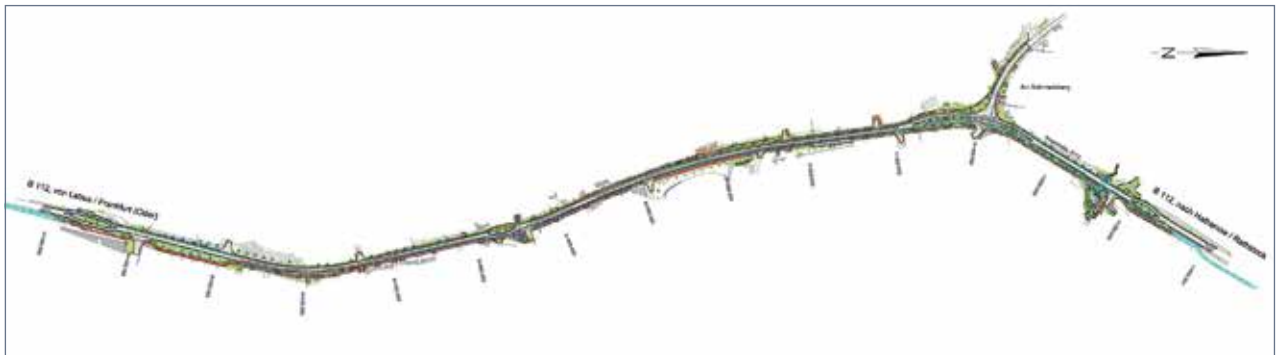
Mit Überarbeitung des Vorentwurfes war es ebenfalls vorgesehen, Verkehrsinseln im Ortsein- und -ausgangsbereich sowie zur Verkehrsberuhigung im innerörtlichen Abschnitt anzuordnen.

Die Planung ab 2008 erfolgte noch auf Grundlage der RAS 06 sowie der RStO 01. Der zu beplanende Straßenabschnitt wurde entsprechend seiner Lage und Funktion der Straßenkategorie HS III/IV – angebaute Hauptverkehrsstraße, zugeordnet. Fachbeiträge hinsichtlich Dorferneuerung, -entwicklung und -gestaltung wurden bezüglich der Straßenraumgestaltung in der Planung berücksichtigt und nach Abstimmungen mit dem Auftraggeber (AG), der Gemeinde und dem Amt Lebus eingearbeitet.

In Anpassung an die prognostizierte Verkehrsbelastung und mit Vorgabe durch den AG wurde für den Ausbau der Straße die Bauklasse III gewählt. Die räumliche Linienführung ist durch den Bestand vorgegeben und passt sich der vorhandenen Bebauung sowie dem vorhandenen Baumbestand an.

Die verkehrsgerechte Ausbildung erfolgte grundsätzlich fahrgeometrisch. Auf eine gesonderte Berücksichtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs wurde verzichtet.

Übersichtsplan



Verkehrsanlage

- Länge der OD 1.420 m
- Fahrbahnbreite 6 m, Querschnitt 1-bahnig mit 2 Fahrstreifen
- Rad-/Gehweg auf östlicher Seite 2,00 m (2,50 m angebaut an die Straße)
- Gehweg auf westlicher Seite 1,20 m (Baulastträger Gemeinde)
- je eine Ortsein- bzw. -ausgangsinsel, 2 innerörtliche Verkehrsinseln

Besonderheiten

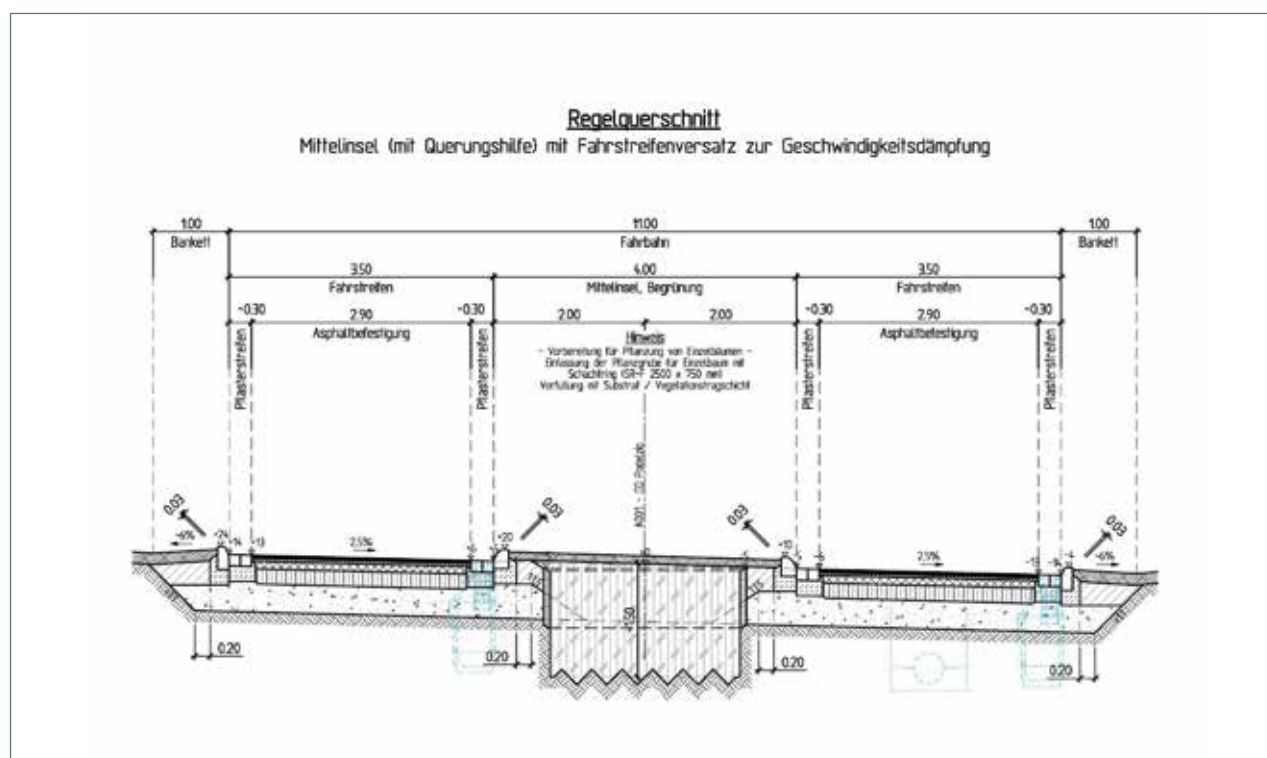
Mit Neugestaltung der Kreuzungs- und Haltestellensituation im Anbindebereich „Am Schmiedeberg“ wurde eine langgestreckte Verkehrsinsel im Kurvenbereich mit eingepassten Haltestellen ÖPNV geplant, so dass hier Überholvorgänge unter Berücksichtigung der schlechten Sichtverhältnisse ausgeschlossen werden können.



~ Foto vorher – nachher

~ Regelquerschnitt

Zur Bepflanzung der Verkehrsinsel waren Bäume vorgesehen, wobei durch den Einbau von Schachtringen im Wurzelbereich der Bäume ein Hineinwachsen der Wurzeln in den Straßenoberbau zukünftig unterbunden wird (siehe Regelquerschnitt).



Mit Anordnung der beidseitigen Pflasterrinne („Gosse“) wird dem dörflichen Charakter der Ortsdurchfahrt Rechnung getragen und gleichzeitig eine Geschwindigkeitsminderung durch die optische Einengung erreicht.

Im Bereich der Kirche wurde die am Rand befindliche Entwässerungsrinne aus Natursteingroßpflaster von 30 auf 50 cm verbreitert, um dem Baudenkmal Kirchenruine gerecht zu werden. Ebenso wurde der Rad-/Gehweg und der Gehweg mit Kleinpflaster aus Naturstein befestigt und der Rad-/Gehweg um einen 2,50 m breiten Streifen aus Großpflaster (Granit) verbreitert, um hier eine gestalterische Aufwertung und eine platzartige Aufweitung zu schaffen.



Regenentwässerung

Kirchenbereich

- kanalgebundene Entwässerung 1.305 m DN 300 bis DN 500
- 5 Sedimentationsanlagen DN 1500 bis DN 5600
- Anlage Regenrückhalte-/versickerungsbecken, Fassungsvermögen ca. 300 m³, mit Drosseleinrichtung
- Erneuerung 2 vorhandener Durchlässe

Besonderheiten

Die geplante Ableitung des Niederschlagswassers war nur in Verbindung mit den vorhandenen Dorfteichen, Gräben und Durchlässen zu realisieren. Es wurde ein Gesamtentwässerungskonzept erarbeitet, welches die vorhandene Situation berücksichtigt sowie eine Sicherheit gegen Überflutung für die Zukunft gewährleistet.

Die örtlichen Gegebenheiten, wie wechselnde Längsneigungen sowie die Aufnahmekapazitäten der vorhandenen Gräben und Teiche, erforderten eine Ableitung des Oberflächenwassers in verschiedenen Entwässerungsabschnitten. Dabei wurden die jeweiligen Verbindungen der Entwässerungsabschnitte geprüft und berücksichtigt.

Am nördlichen Ende der Ortsdurchfahrt erfolgte die Einordnung des Regenrückhaltebeckens im Bereich einer bereits vorhandenen Senke, welche schon früher als Sammelbecken für anfallendes Niederschlagswasser aus einem Großteil des Ortsbereiches diente.



Lageplan Regenrückhaltebecken

Von der Planung zur Realisierung

Mit Abgabe der Entwurfsplanung im Jahr 2011 und den danach folgenden Prüfungen, Anpassungen und Änderungen wurde im Juni 2013 die Ausführungsplanung zur Maßnahme erstellt.

Im Oktober 2013 begannen dann die Bauarbeiten in der Ortsdurchfahrt.

Baudurchführung

Der Bau der Ortsdurchfahrt erfolgte ab Oktober 2013 bis Juli 2016 und wurde unter Vollsperrung in mehreren Teilabschnitten durchgeführt.

Diese Bauzeit bedeutete eine Überschreitung der ursprünglich geplanten Bauzeit von mehr als einem Jahr.

Zurückzuführen war diese Bauzeitverlängerung auch auf die Zwischenlagerung von kontaminierten und nicht kontaminierten Materialien, da insbesondere mit der Lagerung im Baustellenbereich Einschränkungen in der Baudurchführung verbunden waren.



Weiterhin stellte die betriebliche Verkehrsführung der Baustelle trotz Vollsperrung die Beteiligten vor große Probleme.

Vertragsrechtliche Unstimmigkeiten zwischen dem Auftragnehmer (AN) und den 3 Auftraggebern sowie eine fehlende Bearbeitung und Beauftragung von Nachtragsangeboten des AN führten ebenfalls zu Verzögerungen im Bauablauf.

Lagerung Aushub

Abschluss der Baumaßnahme

Im Jahr 2017 wurden die Abrechnung des Bauvorhabens und die Bauherrendokumentation fertiggestellt und im Weiteren (Anfang 2018) an den Auftraggeber übergeben.

Der Kostenrahmen konnte mit Abschluss der Rechnungsbearbeitung durch das Ingenieurbüro mit ca. 2,2 Mio. €, im Vergleich zur Kostenberechnung mit 2,1 Mio. €, annähernd eingehalten werden.

Fazit

Trotz des schier unendlich lang erscheinenden Planungs- und Bauprozesses wurde letztendlich ein für den Durchgangsverkehr und die Anwohner sehr zufriedenstellendes Ergebnis erreicht.

Wünschenswert wären gestraffte bzw. kürzere Prüfungs- und Genehmigungsfristen, die für alle Beteiligten zu einem schnelleren Ergebnis führen.

Lutz Schimke

1.200 vermörtelte Stopfsäulen stabilisieren den Untergrund

Das Vorhaben

Im Auftrag des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg wurde der 890 Meter lange Streckenabschnitt der Landesstraße L 23 zwischen Hennickendorf und Torfhaus im Landkreis Märkisch-Oderland, Gemeinde Rüdersdorf, grundhaft ausgebaut.

Neben dem Straßenneubau erfolgten die Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges, Ersatzneubauten für zwei Rohrdurchlässe über den Strang- und Nebengraben, der Neubau einer böschungseitigen Stützwand im Bereich zwischen Hennickendorf und dem Knoten Mühlenstraße sowie die Herstellung von Grundstückszufahrten.

Die Baumaßnahme liegt im Abschnitt 170 der L 23 und war in zwei Abschnitte unterteilt; die Trennung bildete die Einmündung der Mühlenstraße in die L 23.



Uwe Reimer

Der Untergrund (geologische und hydrologische Verhältnisse)

Der Baubereich liegt geologisch gesehen auf dem Barnim, einer weichselkaltzeitlichen Geschiebemergelhochfläche. Diese wird großräumig betrachtet durch einzelne von Nordost nach Südwest gerichtete glaziale Rinnen gegliedert, die das Berliner mit dem Eberswalder Urstromtal verbinden. Den Rest einer solchen Rinne stellt die heutige Seenkette, bestehend aus Straussee, Herrensee, Stienitzsee und Kalksee dar. Spätweichsel und Holozän sind gekennzeichnet durch die Ablagerung von humosen Sanden, Torfen und Kalkmudden.

Während sich die oberflächennahe Geologie der Barnim-Hochfläche überwiegend aus Geschiebemergel zusammensetzt, der lokal von geringmächtigen Sanden überlagert wird, liegt der hier zu betrachtende Abschnitt der L 23 im Bereich einer solchen weichselkaltzeitlichen Abflussrinne, der sogenannten Langen Dammwiese. Die Lange Dammwiese ist ein von Gräben durchzogenes Gebiet, wovon der überwiegende Teil des Grabensystems in den Stranggraben mündet.

Während der erste Bauabschnitt vom Ortseingang Hennickendorf bis zur Einmündung der Mühlenstraße in die L 23 auf überwiegend tragfähigen Böden verläuft, waren nach der Geologischen Karte unterhalb des Straßendamms organische Ablagerungen bereichsweise großer Mächtigkeit über Sanden zu erwarten. Das Liegende der Sande wird wiederum von weichselkaltzeitlichem Geschiebemergel gebildet.

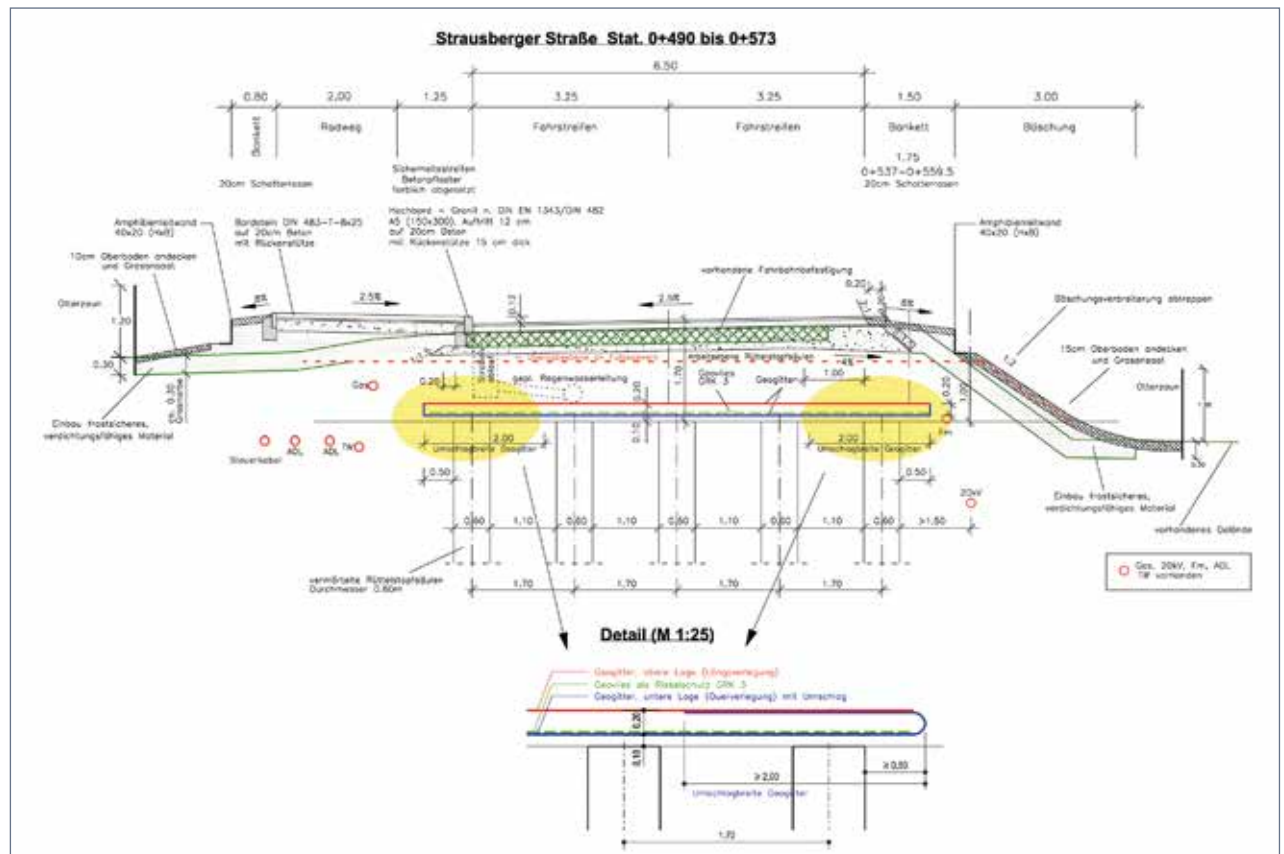
Bei der Baugrunderkundung wurde der folgende Baugrundaufbau festgestellt:

Straßenaufbau
über
Auffüllungen (sandiges Dammschüttmaterial verschiedener Kornfraktionen),
über
org. Böden (Torfe und Mudden) bzw. org. Schluffen/Tonen (Auelehm/-ton)
in Rinnenstrukturen mit zwischengelagerten Sanden
über
locker bis mitteldicht gelagerte Sanden (Fein- und Mittelsande, tlw. schwach schluffig)
über
Geschiebemergel (stark sandig) in steifer bis halbfester Konsistenz.

Dabei wurden Mächtigkeiten der nicht tragfähigen organischen Böden von bis zu 6,5 m erkundet.

Das Grundwasser wurde bereits wenige Dezimeter unterhalb des Geländes festgestellt und kann in hydrologisch ungünstigen Jahreszeiten (Schneesmelze, Starkregenfälle) die Niederung der Lange Dammwiese überfluten.

Straßenquerschnitt (Systemschnitt)



Die Lösung

Die vorliegenden Baugrundverhältnisse erforderten für den grundhaften Straßenausbau im Bereich des zweiten Bauabschnittes eine besondere Bauweise.

Der AG hat sich nach umfangreichen Variantenuntersuchungen entschlossen, die Verkehrsanlage in diesem Bereich auf pfahlähnlichen Tragelementen in

Form von vermörtelten Rüttelstopfsäulen mit darüber angeordneter Geogitterbewehrung zu errichten.

Aufgrund der Möglichkeit, dass die teils sehr weichen organischen Böden eine definierte Herstellung der Säulen nicht zulassen, wurden vorlaufend Kiesstopfsäulen hergestellt, um zum einen eine ausreichende seitliche Stützung für die herzustellenden vermörtelten Stopfsäulen im Bereich der organischen Weichschichten zu gewährleisten und zum anderen eine

und Dammlasten in die vorhandenen Säulen leitet. Auf dem unteren Geogitter wurde ein Geotextil GRK 3 als Rieselschutz verlegt.

Beim System des Verkehrsdammes als geokunststoffbewehrtem Erdkörper auf punktförmigen Traggliedern erfolgt die Einleitung der Lasten in die Tragglieder (hier: die Rüttelstopfsäulen) innerhalb des bewehrten Erdkörpers. Die Wirksamkeit des Systems und die Entlastung der Weichschichten zwischen den Traggliedern erhöht sich

Verbesserung der Lagerungsdichte und somit eine Erhöhung der Tragfähigkeit der unterlagernden lockeren Sande zu bewirken.

Die Länge der vermörtelten Säulen lag dabei über die Länge des Bearbeitungsabschnittes zwischen 5 m und 9 m.

Oberhalb der vermörtelten Stopfsäulen wurde eine zweilagige Geogitterbewehrung hergestellt, die die Verkehrs-

mit abnehmendem Axialabstand der Tragglieder, zunehmender Höhe des Erdkörpers oberhalb der Tragglieder, dem abnehmenden Abstand der Bewehrungsebene von den Traggliedern, dem zunehmenden Verhältnis von Säulendurchmesser zum Abstand der Säulen zueinander, der zunehmenden Zugkraft in der Bewehrung und der zunehmenden Scherfestigkeit des Erdkörpers.

Aufgrund der relativ geringen Dammhöhe oberhalb der Rüttelstopfsäulen war zur Einhaltung der systembedingt empfohlenen geometrischen Größen ein möglichst enges Säulengitter zu wählen. Die Wahl eines engen Rasters hat jedoch herstellungsbedingte Grenzen, die etwa bei einem Säulenabstand von 1,6 m liegen.

Im vorliegenden Fall wurde für die Säulen eine Anordnung in einem quadratischen Raster von 1,7 m x 1,7 m gewählt.

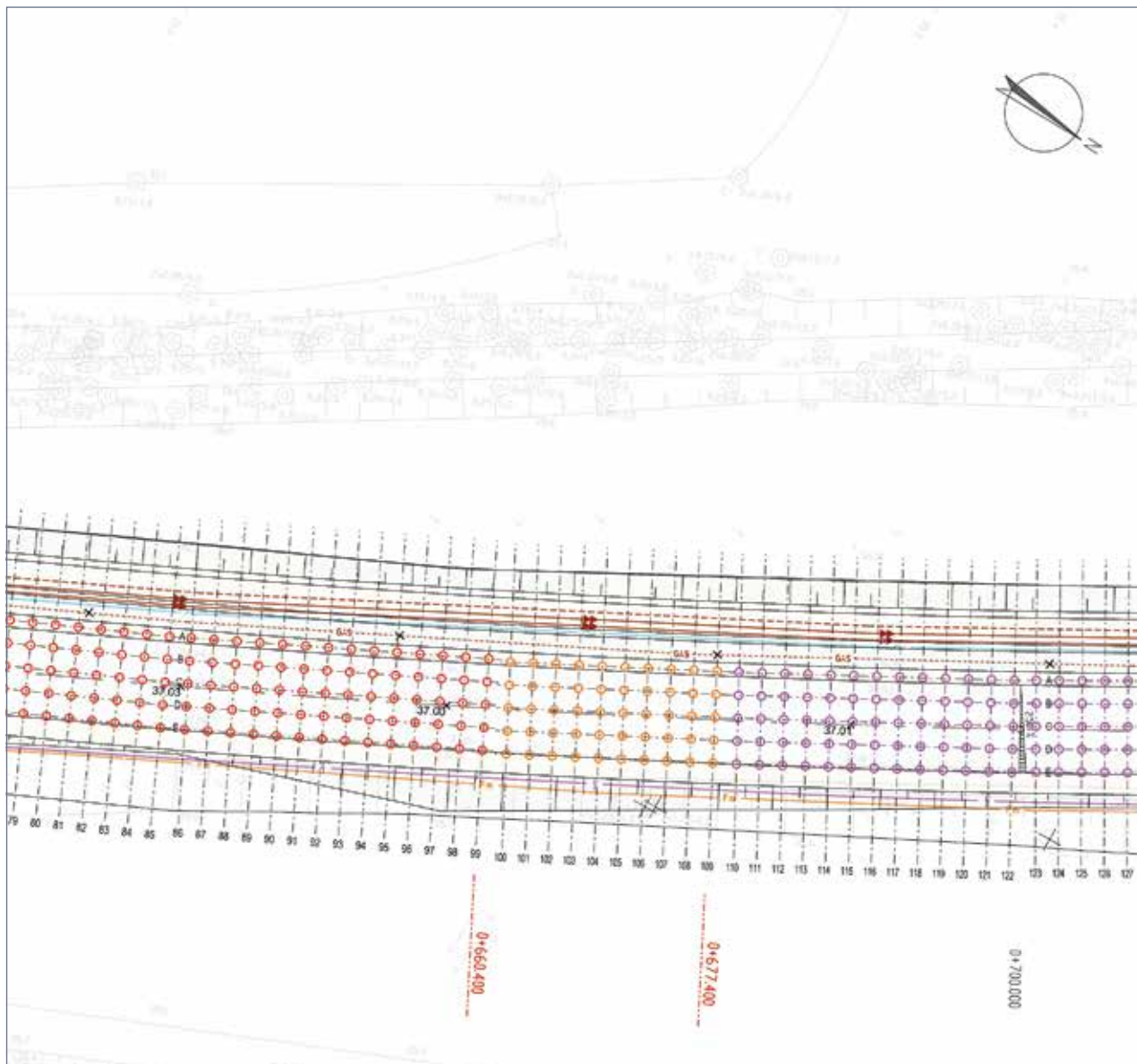
Die Länge des mittels Rüttelstopfsäulen verbesserten Streckenabschnittes beträgt etwa 385,6 m (Bau-km 0,490 bis Bau-km 1,132; abzüglich der Bereiche der Ingenieurbauwerke).

Der Einbau der Rüttelstopfsäulen erstreckte sich auf den Bereich unterhalb der Fahrbahn und ergibt sich so zu etwa 7,4 m Breite (5 Reihen mit $a = 1,7$ m).

Die Oberkante der vermörtelten Stopfsäulen liegt bei etwa 1,7 m unterhalb der Gradienten. Die Unterkante der

Säulen variiert über die Länge des Bearbeitungsabschnittes und ergibt sich aus der Unterkante der organischen Bodenarten zzgl. einem Sicherheitszuschlag von 0,5 m, einer Mindesteinbindung der vermörtelten Säulen von 2 m in die unterlagernden Sande und einer mind. 1 m tiefer reichenden unvermörtelten Kiesstopfsäule.

Die Arbeitsebene folgte im Wesentlichen der Gradienten und lag mind. 1 m oberhalb der Oberkante der vermörtelten Stopfsäulen.



Lageplanausschnitt mit Anordnung der ROB-Säulen

Beteiligte Firmen:

Baugrunderkundung, Gründungsberatung sowie Planung des Gründungssystems und Ausschreibung:

2002, 2006, 2015 bis 2017

durch die Baugrundinstitut Franke-Meißner Berlin-Brandenburg GmbH (BFM)

Verkehrsplanung

Ingenieurbüro für Bauplanung GmbH Eggersdorf (IBP)

Bauüberwachung:

Ansorge & Partner Frankfurter Ingenieurconsult GmbH

Bauausführung:

März 2017 bis Frühjahr 2020 durch die die ARGE L 23 Hen-
nickendorf-Torfhaus,
bestehend aus STRABAG, Direktion Berlin/Brandenburg,
und TRP Bau GmbH.

Eckdaten der Bauausführung:

Einbau von:

- etwa 1.200 Stck. vorlaufende Kiesstopfsäulen, Länge zwischen 7 m und 11,5 m, gesamt ca. 11.500 m, ca. 5.800 t Kies 16/32
- etwa 1.200 Stck. vermörtelte Stopfsäulen, Länge zwischen 6 m und 9 m, gesamt ca. 8.500 m,
- etwa 3.700 m² Geovlies Secutex 151 GRK 3,
- etwa 11.200 m² Geogitter Secugrid 500/50 R6
4.900 m² längs und 6.300 m² quer verlegt) der Fa. Naue GmbH & Co. KG,
- etwa 4.500 m³ Bodeneinbau (Dammschüttmaterial).



Einbringen der ROB-Säulen

› Nacharbeiten der Pfahlköpfe

˘ Einbau der Geogitter



ˆ Einbau der Geogitter

‹ verlegte Geogitter



Uwe Reimer



+ Beratung
+ Planung
+ Bauüberwachung
für den Straßen- und Tiefbau



Leipziger Straße 32
15232 Frankfurt (Oder)
Telefon: 0335-545677
Telefax: 0335-540405
E-Mail: info@ansorge-partner.de
Webseite: www.ansorge-partner.de

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



Anerkannte Prüfstelle nach RAP Stra

- Eignungs- und Kontrolluntersuchungen
- Boden- und Baugrunduntersuchungen
- Fremdüberwachungsprüfungen
- Schiedsuntersuchungen
- Schadensgutachten
- Umweltverträglichkeitsprüfungen
- Straßenzustandsanalysen
- Griffigkeitsmessungen mit SRT- Pendel und SKM
- Betonprüfstelle

NL Glindow ♦ NL Brückenbau ♦ NL Gussasphalt

Asphaltstraßenbau
Dünnschichtbeläge
Pflasterarbeiten
Radwegebau
Gussasphalt
Brückenbau
Abdichtung

Handwerkerstraße 1 ♦ 15366 Hoppegarten
Fon 03342/42426-0 ♦ Fax 03342/42426-201 ♦ info@rask-bb.de

R Remixen
A Asphaltarbeiten, Guß- und Plastasphalt
S Straßenbau und Reparaturarbeiten
K Kaltasphalt, Oberflächenbehandlungen

Planung und Bauvorbereitung eines Radweges entlang der B 273 zwischen Wandlitz und Wensickendorf

Das Land Brandenburg investiert seit über 20 Jahren intensiv in den Bau von Radwegen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen. Mittlerweile weist das straßenbegleitende Radwegenetz an Bundes- und Landesstraßen eine Länge von rd. 2.000 km auf und dient der Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer auf deren Wegen im Alltag und in der Freizeit.

Der Bau neuer Radwege ist stark nachgefragt. Jedoch haben sich die allgemeinen infrastrukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen in den letzten 10 Jahren im Land Brandenburg stark verändert. Einerseits erfordert der demografische Wandel, andererseits die Novelle der Straßenverkehrsordnung im Jahre 2009 neue Konzepte und Ideen zum Ausbau der Radverkehrsanlagen.

Deshalb hat die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg die Bedarfslisten für Außerortsradwege aus dem Jahr 2006 überprüft und nach einer mit den Landkreisen abgestimmten neuen und vereinfachten Methodik fortgeschrieben.

Im Frühjahr 2018 wurden die Listen auf der Internetseite des Landesbetriebes veröffentlicht. Die Listen enthalten indisponible Maßnahmen, Maßnahmen des vordringlichen Bedarfes und weitere Maßnahmen.

Der Radweg im Zuge der B 273 zwischen Wandlitz (Landkreis Barnim) und Wensickendorf (Landkreis Oberhavel) ist in den aktuellen Bedarfslisten als indisponible Maßnahme enthalten.

Die Gemeinde Wandlitz, die Stadt Oranienburg sowie Bürgerinitiativen fordern seit Jahren den Lückenschluss des Radwegenetzes durch den Bau dieses Radweges.



Hans-Jürgen Otte



Bürgerprotest entlang der B 273

Die geplante Baumaßnahme umfasst den Neubau eines Geh- und Radweges, über zwei Landkreise hinweg, von Wandlitz nach Wensickendorf, entlang der Bundesstraße 273 von Abschnitt 030 km 0,014 bis Abschnitt 050 km 2,786.

Die B 273 weist eine Fahrbahnbreite von ca. 7,10 m (Abschnitt 030) bzw. 6,50 m im übrigen Streckenverlauf auf. Geh- und Radwege sind nicht vorhanden.

Der geplante Radweg beginnt ca. 200 m westlich der Ausfahrt des Kreisverkehrs (Knotenpunkt B 109/B 273) in der Ortslage Wandlitz und wird anschließend auf der nördlichen Seite der B 273 in Richtung Wensickendorf geführt. Der geplante Radweg hat eine Länge von 4.990 m und endet vor dem Bahnübergang in Wensickendorf.

»Der geplante Radweg hat eine Länge von 4.990 m.«

Der Radweg wird außerhalb bebauter Gebiete vom Beginn der Baustrecke bis zum Knotenpunkt B 273/K 6004 mit einer Regelbreite von 2,50 m gebaut. Im Bereich der Bebauung und bei Radwegführung im Einrichtungsverkehr, wird die Radwegbreite einheitlich auf 2,00 m reduziert.

Im Bereich Wensickendorf wird eine Querungsmöglichkeit für Radfahrer angelegt. Anschließend wird auf beiden Seiten der B 273 ein Radweg für den Einrichtungsverkehr eingerichtet.

Vorhandene Straßenanbindungen werden im notwendigen Umfang angepasst bzw. neu gestaltet. Die Kreuzung der B 273 mit der Basdorfer Straße in Wandlitz wird im Zuge des Radwegneubaus regelkonform als 3-armiger Knotenpunkt ausgebaut.

Im Bereich der Gaststätte Rahmersee wird zur Verbesserung der Entwässerungsverhältnisse und der Parkplatzsituation das Quergefälle der Fahrbahn geändert.

Neben der vorhandenen Brücke über die Brieze zwischen Wandlitz und dem Knoten B 273/Basdorfer Straße muss eine Brücke für den Radverkehr errichtet werden. Weiterhin sind 2 Durchlässe zu erneuern.

Die B 273 erhält im Abschnitt 40 eine neue Deckschicht.

2001 wurde mit der vermessungstechnischen Aufnahme begonnen, welche sukzessive weitergeführt und ergänzt wurde. Baugrunduntersuchungen wurden veranlasst.

Nach Vorliegen einer Machbarkeitsstudie zur Radwegführung unter Beachtung der Baumreihen in Wensickendorf konnte 2007 mit den eigentlichen Planungen begonnen werden.

Im Jahre 2010 wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Im Zuge der in 2016 geforderten Plausibilitätsprüfung für naturschutzrechtliche Belange sowie der durchgeführten faunistischen Sonderuntersuchungen inkl. der Aktualisierung/Anpassung an das BNatSchG bzw. BbgNatSchAG in den aktuellen Fassungen, mussten die Planungen ergänzt und geändert werden.

Am 23.06.2017 wurde der Planfeststellungsbeschluss veröffentlicht. Sofort nach Vorliegen des Beschlusses forderte die Politik, Gemeinde und Stadt den Bau des Radweges.



Vor Ausschreibung der Baumaßnahme sind die Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses in entsprechende Ausführungsplanungen umzusetzen. Zeitliche Baubeschränkungen sind zu beachten.

»Sofort nach Vorliegen des Beschlusses forderte die Politik, Gemeinde und Stadt den Bau des Radweges.«

Bereits unmittelbar nach dem Planfeststellungsbeschluss hat man das Baufeld nach Zauneidechsen abgesucht und in ein neues Habitat umgesiedelt. Ameisenhaufen, die durch den Bau des Radweges zerstört werden, wurden in eine ökologisch gleichwertige Umgebung umgesetzt.

Baumfällungen und notwendiger Bodenabtrag zum Schutz brütender Vogelarten sind nur in der Zeit von Anfang November bis Ende Februar möglich. Diese Arbeiten sind zwingend bis Ende Februar 2019 zu erledigen, um einen Baubeginn des Geh-/Radweges im Jahr 2019 sicher zu stellen.

Der zukünftige Radweg überquert drei Bodendenkmale. Im Vorfeld der Bauarbeiten ist hier eine Prospektion notwendig um den Umfang und Art der möglichen archäologischen Funde bestimmen zu können. Die Prospektion ist erfolgt.

Im Planfeststellungsbeschluss wird die Benutzungspflicht des Radweges außerhalb der Ortslage Wensickendorf und Wandlitz festgestellt. Der Weg ist als gemeinsamer Geh- und Radweg zu beschildern. Die Aufstellung der Verkehrszeichen ist mit den Straßenverkehrsbehörden des Landkreises Barnim und Oberhavel abzustimmen.

Innerhalb der Ortslagen wird die Radwegbenutzung nicht verpflichtend angeordnet. In der Ortsdurchfahrten Richtlinie (ODR) des Bundes wird darauf verwiesen, dass die straßenverkehrsrechtliche Anordnung in Einklang mit Widmung stehen muss.

Daraus ergeben sich folgende Fallkonstellationen:

1. Geh-/Radweg wird innerorts nicht angeordnet und es bleibt ein Gehweg (entspricht der Planfeststellung)
→ Baulastträger sind die Gemeinden
2. Geh-/Radweg wird innerorts nicht angeordnet und es bleibt ein Gehweg und ein anderer Radweg (entspricht der Planfeststellung)
→ geteilte Baulast Bund und Land
3. Weg wird als gemeinsamer Geh-/Radweg angeordnet (widerspricht der Planfeststellung)
→ geteilte Baulast Bund und Gemeinde

Mit der verkehrsrechtlichen Anordnung wird über die Baulast und die damit verbundene Kostentragung in den Ortslagen entschieden. Nur die Fälle 1 und 2 können verkehrsrechtlich angeordnet werden. Beide Verkehrsbehörden müssen eine einheitliche Beschilderung anordnen.

Die Entscheidung hierzu ist noch nicht gefallen. Ungeachtet dessen werden die Ausführungsplanung und die Ausschreibungsunterlagen vorbereitet.

Es ist vorgesehen, mit dem Bau des Radweges im Sommer 2019 zu beginnen.

Hans-Jürgen Otte



Bauvorbereitendes Baumfällen

SGT-Plan

Straßen-, Gleis- und Tiefbau
Planungs- und Verwaltungsgesellschaft mbH

Storkower Straße 207 b · 10369 Berlin

Telefon +49 30 2 01 77 06-0 · Telefax +49 30 2 01 77 06-8

info@sgt-plan.de · www.sgt-plan.de



Planung

Innere Erschließung Wohngebiet
„Ahrensdorfer Heide“ mit ca.
2.000 m Straßenbau inklusive
Ver- und Entsorgung.



Beratung

Machbarkeitsstudie für eine
Neubaustrecke der Straßenbahn
in Potsdam Babelsberg mit ca.
7 km Länge.



Bauleitung

Neubau Straßen und Gehwege in
Berlin Mitte am Platz des 18. März,
Brandenburger Tor, US-Botschaft,
Denkmal für die ermordeten Juden
Europas.



30

PROZENT

... Zeiteinsparung erzielen wir durch LCM® auch bei Straßenbauprojekten. Außerdem setzen unsere Infrastrukturoxperten für die Instandhaltung und den Ausbau von Verkehrswegen voll auf Building Information Modeling (BIM).

Mehr unter dreso.com

the blue way
DREES & SOMMER

Berlin – der denkmalgerechte Umbau der Karl-Marx-Allee von Alexanderplatz bis Strausberger Platz

– Eine besondere Planungsgeschichte –

Das Projekt „Umbau der Karl-Marx-Allee von Otto-Braun-Straße bis Strausberger Platz“ befindet sich im Bezirk Mitte von Berlin in unmittelbarer Nachbarschaft zum Alexanderplatz in der östlichen City und wird durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz verantwortet. In der Abteilung Tiefbau der Senatsverwaltung bin ich als Projektmanagerin der Straßenplanung tätig. Seit Beginn der 1990er Jahre habe ich im Innenstadtbereich viele Projekte vorbereitet. Als Urberlinerin gehe ich jedes einzelne Projekt meiner Stadt mit Herzblut an und bin besonders stolz auf alle gemeinsam mit meinen Kollegen bearbeiteten Infrastrukturprojekte, die Berlin nachhaltig gestaltet haben. Als ich 2013 das Projekt Karl-Marx-Allee mitten in der Vorplanungsphase übernahm, war ich begeistert, im Areal meiner Jugenderlebnisse tätig werden zu dürfen. Die Herausforderung gefiel mir, diese besondere Straße im Osten Berlins mitgestalten zu dürfen. Dass die Planungsansprüche vielschichtig sein werden, wurde bereits nach Sichtung der ersten Unterlagen deutlich. Im Juni 2018 wurde die Bauausführung begonnen.



Heike Brummer

»Dieses Projekt wird ganz besonders in meiner Erinnerung bleiben.«

Die 5 Jahre Vorbereitungszeit waren für mich eine spannende Zeit mit unzähligen Gesprächen, Abstimmungen, Protokollen, Varianten, Diskussionen, Genehmigungen – aber das ist Projektmanagement pur. Letztlich ist ein Straßenbauprojekt das Werk vieler Akteure, die man als Manager in einvernehmliche Bahnen leiten muss. Dieses Projekt wird jedoch ganz besonders in meiner Erinnerung bleiben.

Die Fakten

- Ausbaulänge: 800 m
- Ausbaubreite: im öffentlichen Straßenland im Mittel 75 m
- Der auszubauende Straßenabschnitt ist Teil der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 1/B 5.
- Erfordernis des Umbaus: schlechter Allgemeinzustand der öffentlichen Verkehrsflächen und der Beleuchtungsanlagen
- Im Zuge der Errichtung des 2. Bauabschnittes der Karl-Marx-Allee wurden die Straßenflächen Anfang der 1960er Jahre angelegt und seitdem nicht erneuert.
- Der 2. Bauabschnitt ist geprägt durch die ersten in der DDR geschaffenen Wohnhäuser in industrieller Vorfertigung (Plattenbauweise). Er folgte dem 1. Bauabschnitt im östlichen Abschnitt im Bezirk Friedrichshain zwischen Strausberger Platz und Proskauer Straße, der sogenannten „Stalin-Bebauung“ nach sowjetischem Vorbild.
- Gesamtbreite der Flächen (Straße und Grünflächen) zwischen
 - den 10-geschossigen Plattenbauten ca. 125 m
 - den vorgelagerten Pavillonbauten ca. 73 m
- Sowohl der 1. als auch der 2. Bauabschnitt stehen als Gesamtensemble unter Denkmalschutz.
- An die Straße angrenzende Einzelgebäude wie das Kino International, das Café Moskau und weitere Pavillonbauten sowie das Haus des Lehrers am Bauanfang und die Hochhäuser „Haus Berlin“ und „Haus des Kindes“ am Bauende als westlicher Abschluss des Strausberger Platzes sind separat in der Denkmalliste des Landes Berlin ausgewiesen. Die Antragstellung auf Eintragung als UNESCO-Weltkulturerbe ist im Prozess.
- Der Straßenquerschnitt wurde großzügig angelegt. Neben 2 Richtungsfahrbahnen mit 12 m Breite bietet der 16 m breite markierte Mittelstreifen Stellflächen für Kfz – alles in

Asphaltoberfläche hergestellt. Gehwege mit ihrer üppigen Breite laden zum Bummeln ein. Die ehemals angelegten Radverkehrsanlagen sind nur noch zum Teil vorhanden.

- Zum Ende der 1960er Jahre wurden je Straßenseite zwei Reihen Linden gepflanzt, die inzwischen das Erscheinungsbild der Karl-Marx-Allee prägen. Die zur gleichen Zeit gepflanzte Hecke als Trennung der Gehwege zur Fahrbahn gibt es heute nicht mehr.
- Die Hochbeete zwischen den Pavillonbauten, die aus der Ursprungsplanung stammen, sogenannte Cours d'honneur, gilt es aus dem Dornröschenschlaf zu holen.
- Die Gehwegoberflächen für die breiten Laufflächen in der Karl-Marx-Allee wurden sowohl im 1. als auch im 2. Bauabschnitt in Parallelverlegung mit 40 cm Kantenlänge errichtet. Die Platten sind zum Teil noch gut erhalten.

Die Planungsaufgabe

Ausgehend von der beschriebenen Ausgangssituation war der Umbau der Karl-Marx-Allee zu planen. Dabei galt es, Anforderungen

- an die verkehrlichen Ansprüche einer Bundesstraße,
- an eine moderne Infrastruktur mit dem Fokus auf eine ausgewogene Nutzungsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmer,
- an den Denkmalschutz,
- an eine bauliche Optimierung der einzubauenden Konstruktionen unter Erhalt von Möglichem und Neubau von langlebigen, wartungsarmen Materialien, die sich in den Gestaltungskontext der 1960er Jahre einordnen,
- an lärmarme Oberflächen der Fahrbahnen für bessere Lebensbedingungen in der Innenstadt,



- an den Erhalt von Baumstandorten, die mit dem Denkmalschutz vereinbar sind,
- an die Aufwertung und die Erweiterung von Grünflächen zuzüglich Pflanzung der Hecke nach dem Vorbild der 1960er Jahre und
- an eine moderne energiesparende Beleuchtung, die die Verkehrssicherungspflicht erfüllt, dem Denkmalschutz gerecht wird und die Lichtverschmutzung reduziert zu berücksichtigen.

Meine Hauptaufgabe als Projektmanagerin war es, ohne Wichtung zu Gunsten von einzelnen Faktoren die Planung so auf den Weg zu bringen, dass sich letztlich alle Beteiligten – wie die zu beteiligenden Verwaltungen auf der Ebene der Haupt- und Bezirksverwaltungen, die politischen Gremien,

die Anlieger, Bürgerinitiativen, Berliner Bürger und Radfahrer, der ADAC, die Industrie- und Handelskammer, beauftragte Planungsingenieure und Projektsteuerer, Sondernutzer der unter- und oberirdisch vorhandenen und zu verlegenden technischen Infrastruktur (Leitungen/U-Bahn/ Bus/Tunnelanlagen), die Taxi-Innung, die Feuerwehr, die Stadtreinigung und noch weitere Beteiligte – mit der Planung identifizieren können.

Eine Planfeststellung war aufgrund der anstehenden Planungsaufgabe der denkmalgerechten Erneuerung der vorhandenen Straßenlandflächen nicht erforderlich, zumal die Richtungsfahrbahnen nicht näher an die Anliegerbebauung geschoben wurden. Insofern musste in kleinen Schritten Einvernehmen hergestellt werden.

Prägnante Planungsschritte ab 2011

1. Die 2011 bis 2013 konzipierte **Vorplanung** enthielt einen – im Gegensatz zur derzeitigen Umbaumaßnahme – völlig anderen Querschnitt der Karl-Marx-Allee. Planungsgrundlage war das 1999 beschlossene Planwerk Innenstadt aus der Feder des ehemaligen Senatsbaudirektors Hans Stimmann, das mit dem Planwerk Innere Stadt ab 2010 fortgeschrieben wurde. Das 2001 geschaffene „Regelwerk zur Straßenraumgestaltung zur Bundesstraße 1 und 5 vom Alexanderplatz bis Mahlsdorf“ nimmt die Planwerksidee auf. Demnach sollte der Mittelstreifen mit einer Baumreihe, Busstellplätzen und Grünflächen versehen werden. Die Seitenbereiche waren nicht Planungsbestandteil, da diese im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA 2020 mit Wohnscheiben vor den Plattenbauten ergänzt werden sollten. Ende 2013 fand stadtgestalterisch ein Paradigmenwechsel statt. Die Bedeutung der Karl-Marx-Allee als denkmalgeschütztes Ensemble wurde in den Vordergrund gesetzt, wobei die freie Sichtbeziehung vom Alexanderplatz zum Strausberger Platz prioritär war. Die Breite der Richtungsfahrbahnen wurde in Varianten untersucht, wobei sich die dicht unter der nördlichen Richtungsfahrbahn liegende U-Bahn U5 als Zwangspunkt der Querschnittsgestaltung herausstellte. Die Vielzahl an neu zu bauenden Straßenabläufen auf der Nordseite waren mit Standardbauteilen nicht auf dem U-Bahntunnel einzuordnen – diese Entscheidung gefiel den Denkmalschützern, da somit die vorhandene Bordlage erhalten bleiben konnte. Final wurde entschieden, dass die Richtungsfahrbahnen 15 m breit werden, davon 9,25 m für den Kfz-Verkehr, 2,75 m für den Radverkehr und 3 m für den ruhenden Verkehr. Der 10 m breite Mittelstreifen wäre mit Borden einzufassen und sollte mit Rasen begrünt werden.
2. Nach Vorstellung der Vorzugsvariante der Vorplanung auf einer Bürgersammlung im Rathaus des Bezirks Mitte gab es im September 2014 heftigen Gegenwind der Anlieger, als die Wegnahme der KFZ-Stellplätze im **Mittelstreifen** vorgestellt wurde. Folglich wurde die Vorplanung nochmals überarbeitet und eine Reihe Schrägparker im Mittelstreifen eingeordnet. Die Vorplanungsunterlage wurde im Herbst 2015 vollendet. Der mit Granit-Kleinpflaster geplante Mittelstreifen, der Parkflächenausweisungen mit schwarzen Basaltsteinen erhalten sollte, wurde von der Prüfbehörde aufgrund der befürchteten Reparaturbedürftigkeit der Pflasterfläche durch stehende Radbewegungen zugunsten einer Oberfläche in As-

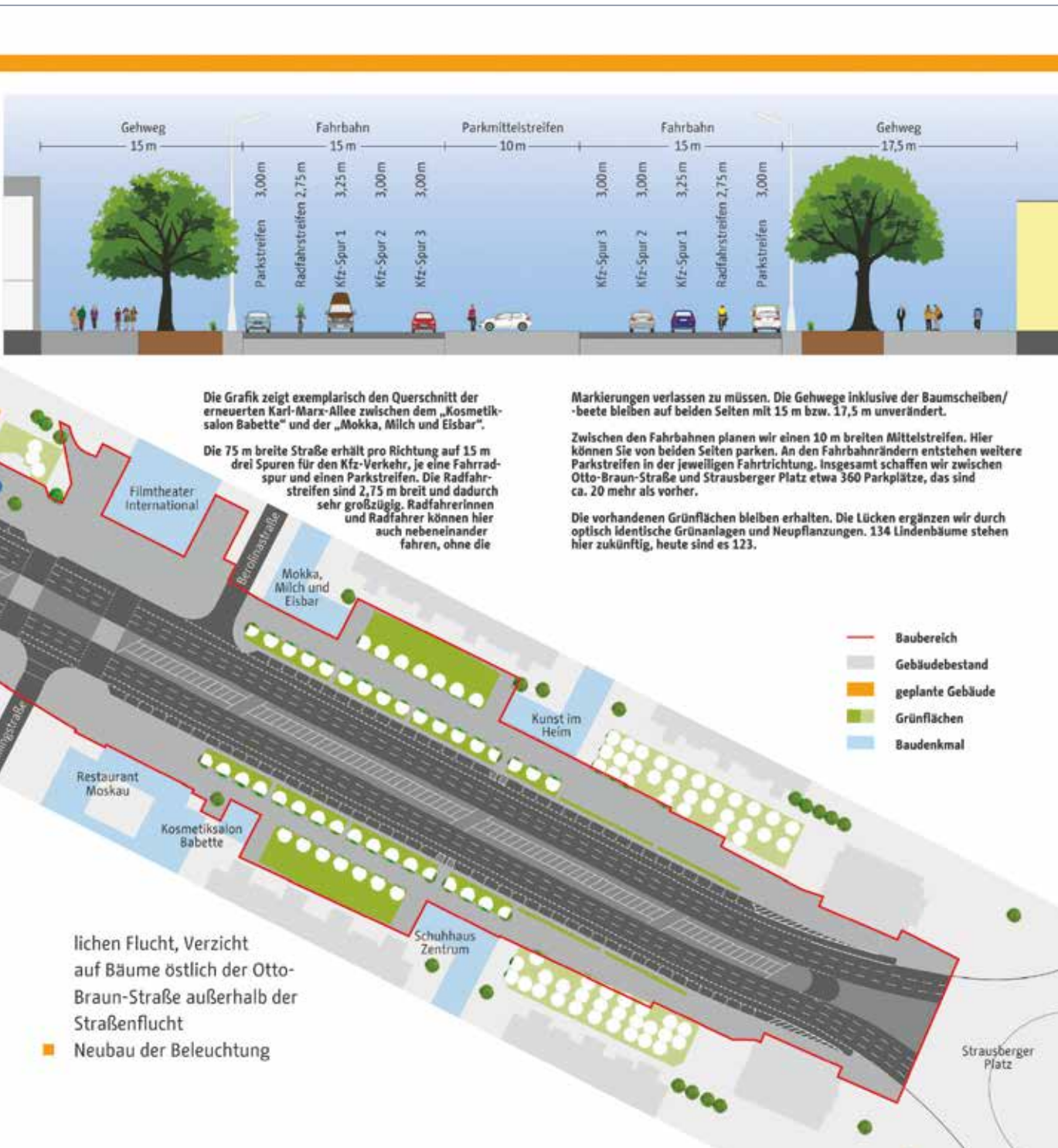
◊ 2015: Karl-Marx-Allee, Blick nach Westen in Richtung Alexanderplatz

◊ 2015: Planungsstand Vorplanung, 1. Internetveröffentlichung / 1. Flyer (Quelle: Werbeagentur Bengsch)



phaltauweise ersetzt. Das fand das Wohlwollen der Denkmalschützer, da somit das Gesamterscheinungsbild gewahrt bleibt. Borde mit nunmehr 3 cm Auftritt trennen den Mittelstreifen von den Richtungsfahrbahnen.

3. Zur Verbesserung der **Fußgängerführung** wurden an den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten am Bauanfang, in der Mitte und am Bauende 3 m tiefe Bordvorstreckungen konzipiert. Zwei weitere Querungsmöglichkeiten mit



gleichartigen Gehwegvorstreckungen stellen gegenüber dem Bestand eine wesentliche Verbesserung her. Bewusst wurde hierbei der westliche Ausgang des U-Bahnhofes Schillingstraße gewählt, sodass mobilitätseingeschränkte Personen den 10 m breiten Mittelstreifen und die je 12 m breiten Fahrbahnen queren können. Auf zusätzliche Anforderungs-LSA wurde verzichtet, um den Verkehrsfluss nicht einzuschränken. Zwischen den Phasen der benachbarten Knotenpunkte ist eine sichere Querung möglich.

4. Dem Landesdenkmalamt waren die erst nach 1990 vor dem **Kino International** gepflanzten Bäume ein Dorn im Auge, da sie die Sicht auf das herausragende Bauwerk der Moderne mit dem markanten Kragarm aus der Achse der Schillingstraße verdecken. Diese Bäume sollten ebenso entfernt werden, wie einige Bäume außerhalb der Flucht westlich des Kinos, die ihren Standort erst nach der Wiedervereinigung erhalten hatten. Vorher war hier für Bäume kein Platz, da hier jährlich die Tribüne stand, von der der DDR-Staatsapparat die Parade zum 1. Mai und 7. Oktober (Tag der Republik) abnahm. Im ehemaligen Tribünenbereich wird in Verlängerung der Flucht östlich des Kinos die Bordführung neu ausgerichtet. Grüntableaus mit Baumstandorten analog der gegenüberliegenden Straßenseite werden angelegt.



5. Anhand eines beauftragten Baumgutachtens wurde für die zu erhaltenden 62 **Lindenbäume** eine weitere Lebenserwartung von ca. 20-30 Jahren prognostiziert, sofern die empfohlenen Erhaltungs- und Vermeidungsmaßnahmen ausgeführt werden. Nach Abwägung wurden aufwendige Arbeiten zum großflächigen Bodenaustausch Planungsbestandteil. Mittels eines Saugbaggers sind die weitestgehend vorhandenen Steinmehlauffüllungen basierend aus der Nachkriegszeit, auf die die Bäume gepflanzt wurden, aufzunehmen und durch hochwertiges Substrat zu ersetzen. Gleichzeitig wurden baumerhaltende Rückschnitte von Wurzel- und Kronenvolumen in die Planung integriert. Senkrecht werden Wurzelschutzfolien eingelegt, um die neuen Gehwege vor Wurzelschäden zu schützen. Um neue Bäume zur Vervollständigung der Allee-Bepflanzung auf der U-Bahn-Tunneldecke pflanzen zu können, werden horizontale Wurzelsperren zum Schutz des Bauwerks eingelegt.
6. Als weiteres Planungselement war den Denkmalschützern die Wiederherstellung der in den 1960er Jahren gepflanzten durchgehenden **Hecke** zur Abschirmung der Gehwege zur Fahrbahn und die Wiederbegrünung der Cours d'honneur in Anlehnung an die Originalpflanzung sehr wichtig. Ein 1,50 m breites Heckenband aus Zwerg-Liguster wurde in die Planungen aufgenommen. Die platzähnlichen Flächen vor dem Kino International und dem gegenüberliegenden Cafe Moskau im Herzen des 2. Bauabschnittes der Karl-Marx-Allee werden von den Pflanzungen ausgespart.
7. Im östlichen Abschnitt des Baubereiches zwischen Schillingstraße und Strausberger Platz wurden in den 1960er Jahren die Wohnbauten mit sogenannten Pavillons ergänzt. Dieser Gehwegabschnitt wurde daher als Zeitdokument der Moderne mit der Bezeichnung „**Historisches Fenster**“ besonders gestaltet. Folglich werden gut erhaltene historische Gehwegplatten wieder eingebaut und Baumscheiben als Einzelbaumscheiben mit Splittabdeckung angelegt.



^ 2018: neue Gehwegplatten, parallel verlegt im westlichen Abschnitt

◊ 2015: Kino International von Bäumen verdeckt

»Dieser Gehwegabschnitt wurde als Zeitdokument der Moderne besonders gestaltet.«

Vorhandene B6-Granitborde werden zur Einfassung der Beete für Bäume und Hecke ebenfalls wiederverwendet. Die im Regelfall zu planenden taktilen Streifen werden nur in reduzierter Breite aus Mosaikpflaster und B6-Borden eingebaut. Im westlichen Abschnitt werden in Anlehnung an den Bestand neu hergestellte Gehwegplatten in Parallelverlegung verlegt. Nach einer stattgefundenen Bemusterung unter Regie der Denkmalschützer im 1. Bauabschnitt der Karl-Marx-Allee wurde die gewählte Platte auch hier in die Planung aufgenommen. Die Ausschreibung beinhaltete daher ausnahmsweise eine konkrete Produktvorgabe.

8. Die im westlichen Abschnitt auch in den 1960er Jahren konzipierten, jedoch nie errichteten **Pavillonbauten** sollen seitens der Stadtplanung im Sinne der ursprünglichen Planungsintention vollendet werden. Hierfür wurde 2016 ein B-Planentwurf aufgestellt, der neue Standorte ausweist und vorhandene Wohnbebauungen sichert. Mitte 2017 wurde ein Workshopverfahren begonnen, in dem beteiligte Stadtplaner und Architekten Planungsvarianten erarbeiten, analysieren, diskutieren, die letztlich im B-Plan festgesetzt werden. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen. Daher wurden in den Straßenplanungen Pavillonflächen des B-Planentwurfes aus 2017 als „Platzhalter“ eingetragen. Die Bauflucht wird nach aktuellem Stand identisch mit der Straßenbegrenzungslinie sein. Der Zeitpunkt der Realisierung ist offen. Sowohl die Erschließung als auch die Bauausführung muss von den Erschließungsstraßen, die jeweilig rückwärtig der Wohnhäuser verlaufen, erfolgen.



2017: Planungsstand Entwurfsplanung,
2. Internetveröffentlichung
(Quelle: Werbeagentur Bengsch)

9. Eine besondere Herausforderung war die **Beleuchtungsplanung**. Das Landesdenkmalamt regte eine Studie der Beleuchtung der fast 60-jährigen Geschichte der Straße an. Demnach waren auf 15 m hohen sechseckigen Stahlmasten Anfang der 1960er 2 m lange Einzelleuchten im Stil der Moderne montiert. Die sich nach oben verjüngenden Maste sind bis heute verblieben, mit erheblichen Rostschäden allerdings nicht aufzuarbeiten. Ende der 1960er Jahre wurden auf diese Maste 5-Arm-Kandelaber mit den DDR-typischen Tropfenleuchten montiert, die später durch schwarze Kastenleuchten substituiert wurden. Einige davon waren bis zum Baubeginn verblieben, allerdings mussten die meisten nach und nach aufgrund von Altersschwäche z.T. unter Verwendung von einfachen technischen Leuchten mit Vierarmauslegern ausgetauscht werden. Da stellte sich die berechnete Frage: Welche Zeit ist denkmalwürdig? Zusammen mit den für die Beleuchtung und den Denkmalschutz zuständigen Verwaltungen inkl.



des beauftragten Managers für die Beleuchtung im Land Berlin gab es eine pragmatische Entscheidung. Auf Basis eines Archiv-Fundes der Konstruktionszeichnung der Leuchte aus 1960 sowie der Tatsache, dass die heutige Lichttechnik es schafft, die Verkehrsfläche mit einem Lichtpunkt je Mast auszuleuchten, fiel die Entscheidung für den Nachbau der 1960er Leuchte. Sowohl diese Leuchten als auch ein Nachbau der sechseckigen Maste wurde ausgeschrieben und vergeben. Als die ersten neuen Beleuchtungseinrichtungen im November 2018 in Betrieb genommen wurden, war die Begeisterung aller Entscheidungsträger und der Auftragnehmer groß. Zur Vollständigkeit soll noch erwähnt werden, dass zur Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht unter dem dichten Baumdach der Linden sehr schlichte Stelen für die Beleuchtung der Gehwege sorgen. Alternierend mit neuen Bänken laden diese zum sicheren Verweilen auf der Allee ein.



› 2018: Inbetriebnahme der ersten nachgebauten Leuchte

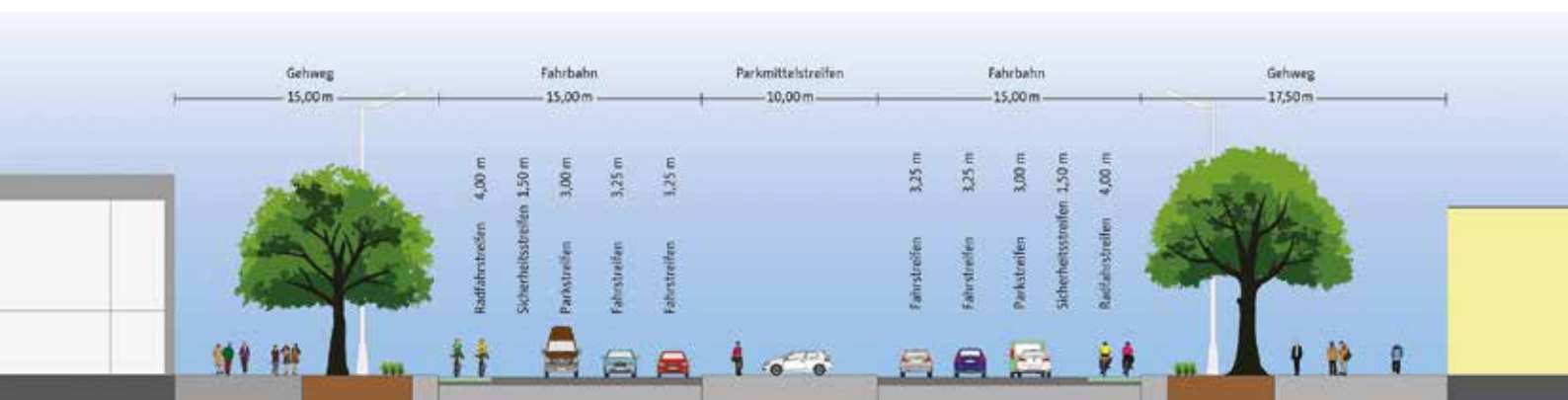
› 2017: Querschnittsveränderung, 3. Internetveröffentlichung / 2. Flyer (Quelle: Werbeagentur Bengsch)

10. Im Rahmen der Erstellung des **geotechnischen Berichtes** wurden in der Karl-Marx-Allee bis zu 32 cm mächtige Betontragschichten bzw. Tragschichten mit hydraulischem Bindemittel erbohrt. Mit einer mittleren Druckfestigkeit um 50 N/mm² war der Fahrbahnaufbau für die Militärparaden mit Panzerbefahrungen konzipiert. Die darauf gelegte Asphaltdecke war 5 bis 15 cm dick. Insofern galt es zu prüfen und zu entscheiden, inwieweit gut erhaltene Tragschichten im Unterbau verbleiben können. Auf Empfehlung des Gutachters wurde eine entsprechende Bauweise für die Bk32 ausgeschrieben: 3 cm Deckschicht, 9 cm Asphaltbinder, 10-14 cm Asphalttragschicht mit Profilausgleich auf vorhandener Betontragschicht.

11. Zur **Lärminderung** der 2030 auf der Bundesstraße prognostizierten Verkehrsbelastung mit ca. 17.500 Kfz je 24 Stunden werktags im Querschnitt wurde eine spezielle Gussasphaltdecke MA 8 LA konzipiert. Infolge der geradlinigen Fahrbahnen eignet sich dieser Straßenabschnitt besonders im Hinblick auf die Einbautechnologie für den Gussasphalt. Der rechte Fahrbahnbereich – von der Schnittkante als Beginn der Pendelrinne bis zum gehwegseitigen Bord – wird mit einer Asphaltbetondeckschicht AC 11 D S Sp belegt. Für Fahrradfahrende und Kfz-Stellflächen eignet sich diese Oberfläche besser, auch im Hinblick auf die aufzubringenden Plastikmarkierungen.
12. Das 2017 mit der Koalitionsvereinbarung des Rot-Rot-Grünen Senats vereinbarte Mobilitätsgesetz, das vor allem dem **Radverkehr** in Berlin mehr Raum geben soll, brachte nach Abschluss der Entwurfs- und Ausführungsplanung eine weitere Querschnittsänderung in der Karl-Marx-Allee. Im September 2017 wurde politisch entschieden, die fertiggestellten Planungen nicht aufzugeben, sondern die Planung mit Markierungen so anzupassen, dass die konzipierten Borte/Oberflächen/Höhen nicht zur Disposition stehen. Der 15 m Fahrbahnquerschnitt erhält nunmehr folgende Aufteilung: 2 Fahrstreifen für den KfZ-Verkehr, danach folgt ein Parkstreifen in 2,5 m Breite. Die restliche Fahrbahn steht dem Radverkehr mit 4 m zzgl. 1,5 m Sicherheitsstreifen zur Verfügung. An den Knotenpunkten und Gehwegvorstreckungen wird auf die Längsstellplätze verzichtet und es werden Abbiegefahrstreifen angelegt. Hier sind die v.g. Querschnittsmaße nicht zu erreichen. Die minimale Breite des Radfahrstreifens beträgt voraussichtlich 2,5 m. Zur Diskussion steht eine grüne Radwegbeschichtung, die in Berlin derzeit erprobt wird, dem Denkmalstatus der Karl-Marx-Allee jedoch nicht gerecht wird. In besonderen Aufmerksamkeitsbereichen soll eine rote Be-

»Zur Diskussion steht eine grüne Radwegbeschichtung, die in Berlin derzeit erprobt wird.«

schichtung erfolgen. Diverse Sperrflächenmarkierungen u.a. für den Sicherheitsstreifen sowie neben den mit Borden gefassten Gehwegvorstreckungen werden erforderlich. Die verkehrsrechtliche Anordnung für die noch auszuschreibenden Markierungs- und Beschilderungsleistungen steht aktuell noch aus.





Der Bau

Der Baubeginn des Straßenbaus fand im Juni 2018 statt. Es sind 2 Jahre Bauzeit vorgesehen. Im Sommer 2020 soll die Karl-Marx-Allee in neuem Glanz mit historischem Antlitz die Berliner und alle Gäste begeistern.

Während der gesamten Bauzeit kann der Verkehr mit je 2 Fahrstreifen pro Richtung aufrechterhalten werden. Der breite Mittelstreifen im Bestand ist hierfür von Vorteil. Diverse mobile LSA, die je nach Bauphase angepasst werden, sorgen für eine sichere Verkehrsführung der Fußgänger, Radfahrenden und KfZ. Stellplätze können während der gesamten Bauzeit nicht zur Verfügung gestellt werden.

Parallel zum Straßenbau sind diverse Versorgungsunternehmen tätig, um ihre Leitungen gemäß den Anforderungen des 21. Jahrhunderts zu modernisieren oder an die neuen Straßenhöhen, Bordlagen usw. anzupassen.

Zum Ende 2018 war der konzipierte Baufortschritt, die südliche Richtungsfahrbahn bis zur Binderschicht herzustellen, eingehalten worden. Die Arbeiten im südlichen Gehweg mit Erdbau, Landschaftsbau und Pflasterarbeiten sind ebenso im Zeitplan. Die neuen Beleuchtungsanlagen strahlen hier komplett in den Berliner Himmel.



◊ 2018: Visualisierung des 4 m breiten Radweges

^ 2018: Südfahrbahn – Bindereinbau
(Quelle: Olaf Manke, GIQ)

◊ 2018: Südfahrbahn – nach dem Bindereinbau



Die Kosten

Zu den Leistungen des Straßenbaus, die aus dem Berliner Landeshaushalt finanziert werden, gehören die Maßnahmen der Beleuchtung, des Landschaftsbaus und der Lichtsignalanlagen. Die im Haushalt zur Verfügung stehenden Mittel entsprechen der genehmigten Entwurfsplanung und betragen 13,2 Mio. EUR. Weitere Finanzierungen sind von den entsprechenden Versorgungsunternehmen oder weiterer am Bau beteiligter Unternehmen bzw. Anlieger zu sichern.

Heike Brummer



Deutsche Asphalt GmbH, Bereich Nord-Ost, technische Bereichsleitung, Bessemerstr. 42b, 12103 Berlin,
Tel. +49 3075477-202, ferdinand.kiekenap@deutsche-asphalt.de



Gute Planung ist der bessere Weg

Verkehrs- und
Infrastrukturplanung

- _ Verkehrsplanung
- _ Straßenentwurf
- _ Straßenverkehrstechnik
- _ Immissionsschutz
- _ Projektsteuerung



HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH
Freiheit 6 | 13597 Berlin | Tel. 030 8872767-0 | berlin@hoffmann-leichter.de
Leibnizstraße 6 | 04105 Leipzig | Tel. 0341 3085511-0 | leipzig@hoffmann-leichter.de
www.hoffmann-leichter.de

Bushaltestellen auf der Berliner Stadtautobahn

1955 kontaktierte die Direktion der BVG gleich drei Behörden – die damalige Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe, die Verwaltung für Bau- und Wohnungswesen sowie die Berliner Vertretung des Bundesministeriums für Verkehr – mit einem eher ungewöhnlichen Anliegen: Sie schrieb, „daß man doch die Insassen ihrer Autobusse nicht von der Benutzung der Stadtautobahn ausschließen sollte“ und „daß sie die hier möglichen schnelleren Fahrverbindungen auch im Interesse ihrer Fahrgäste nutzen möchte“¹. Die Rede war dabei von den Plänen für die Berliner Stadtautobahn, deren erster Abschnitt 1958² eröffnet werden sollte. Die BVG trägt an dieser Stelle ganz konkret ihren Wunsch vor, Haltestellen an dem neuen „modernen Straßenwerk“ zu errichten. Von dieser besonderen Bauaufgabe und den daraus entstandenen Bauwerken möchte dieser Text erzählen.

LAGEPUNKTE

Nachdem das Anliegen der BVG Zustimmung erlangt hatte, wurde die erste Haltestelle am Rathenauplatz noch rechtzeitig zur Eröffnung des ersten Teilstücks der Stadtautobahn 1958 fertig gestellt. Weitere Bushaltestellen folgten bis 1973 in Abhängigkeit zum jeweiligen Bauabschnitt. Entlang des Stadtrings verkehrte die Linie A65 mit acht, entlang der Westtangente die Linie A84 mit drei Haltepunkten. Diese Haltestellen befanden sich mit einem Abstand von ein bis zwei Kilometern jeweils an den Hauptverkehrsknotenpunkten. Der Zugang wurde durch ein Treppenhhaus ermöglicht, welches die Fahrgäste zur im Trog oder auf der Hochtrasse geführten Stadtautobahn leitete. Eine Besonderheit sind dabei die Rolltreppen, die parallel zu den Treppen liefen und nachträglich von der BVG installiert wurden, allerdings häufig nicht den gesamten Höhenunterschied überbrückten. An der Fahrbahn selbst befanden sich neben der Haltebuchse für die Busse eine Wartehalle sowie Betonpoller, welche die wartenden Fahrgäste vor dem laufenden Verkehr schützen sollten. An der Friedrich-Gerlach-Brücke befindet sich zudem eine Bauvorleistung aus dem Jahr 1975, welche die Busse auf der geplanten Verlängerung der Westtangente durch Kreuzberg hätte führen sollen. Weitere Haltepunkte waren unter dem Innsbrucker Platz und am Autobahnkreuz Schöneberg vorgesehen. Letzterer sollte dabei als reine Umsteigemöglichkeit zwischen den beiden Linien auf Stadtautobahn und Westtangente dienen. Unabhängig davon befindet sich heute mit der Hinckeldeybrücke noch eine letzte Haltestelle auf dem Zubringer Oranienburg in Benutzung.



Tobias Michnik und Leander Nowack

¹ Schneider, Walter: *Der städtische Berliner öffentliche Nahverkehr*, BVG Verlag, Berlin 1978. Band 11, S.203-209

² Kalender, Ural: *Die Geschichte der Verkehrsplanung*, FGSV Verlag, Köln 2012
siehe auch: Kalender, Ural: 60 Jahre Stadtumbau in Berlin, in:
Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin-Brandenburg e.V. (Hg.): *VSVI Journal*, Berlin 2017. S. 34-41

GESTALTUNG

Durch die wechselnde Einbettung der Autobahn in ihre Umgebung ergaben sich auch für die Haltestellen unterschiedliche Anforderungen. Im Zeitraum von 1953 bis 1973 haben dabei die zuständigen Architekten verschiedene Lösungen für die Bauaufgabe gefunden. Die Verantwortung oblag dabei grundsätzlich der Senatsverwaltung für Bauen und Wohnen. Innerhalb dieser zeichnen folgende Architekten für die Entwürfe verantwortlich: Zu Beginn Bruno Grimmek als Leiter der Planungs- und Entwurfsabteilung, darauffolgend Werner Düttmann als Senatsbaudirektor und zuletzt Rainer G. Rümmler, als Leiter einer Hochbauabteilung, mit der er auch eine Vielzahl von U-Bahnhöfen in Berlin entwarf.

Die erste fertig gestellte Haltestelle von 1958 am Rathenauplatz (Abb. 1) besteht aus einem blau lackierten Stahl-Leichtbau, von dem aus der Blick über die Stadtautobahn inszeniert wird, bevor Treppen zu der jeweiligen Fahrtrichtung auf die Autobahn hinunter führen. Die Fassade der Treppenhöfe wird von flachen Beton-Fertigteilen und darauf aufsetzenden vertikalen Stützen gegliedert, die mit Glasbausteinen ausgekleidet sind.

Die mittlerweile im Rahmen von Modernisierungen abgerissene Haltestelle am Spandauer Damm (Abb. 2) von 1963 wurde durch zwei einzelne Bauten für die jeweilige Seite gebildet: in Richtung Wedding als freistehender Körper, in Richtung Tempelhof in die seitliche Trogwand eingelassen. Werner Düttmann lässt die konstruktiven Materialien sichtbar und arbeitet mit einem Stahlbetonskelett, welches mit Verblendmauerwerk und Glasbausteinen ausgefacht wurde. Den Dachabschluss bilden jeweils die Auf- und Abfahrt der Autobahn.

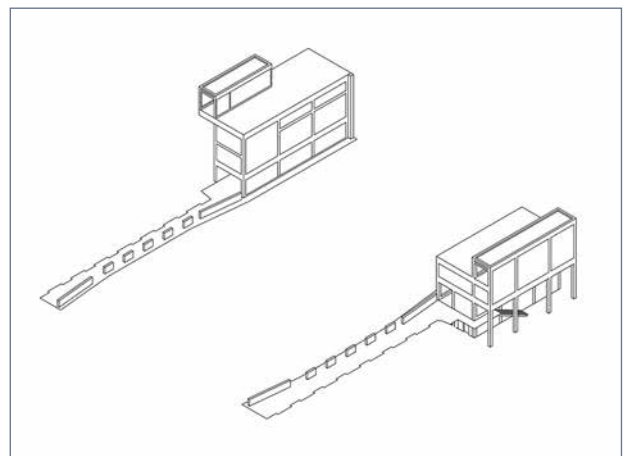
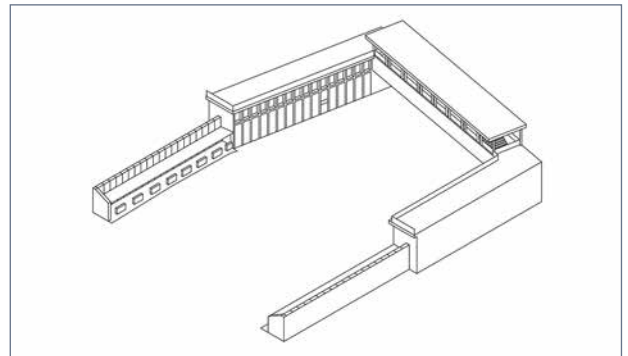


Abb. 1a: Axonometrie Rathenauplatz

*Abb. 1b: Haltestelle Rathenauplatz, 1958
(Quelle: Historisches Archiv der BVG)*

Abb. 2a: Axonometrie Spandauer Damm

*Abb. 2b: Haltestelle Spandauer Damm
Westseite (Quelle: SenUVK)*

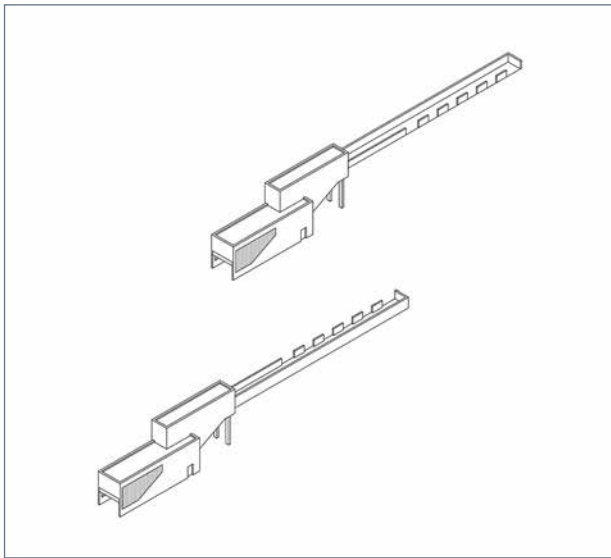


Abb. 3a: Axonometrie Mecklenburgische Straße

Abb. 3b: Haltestelle Mecklenburgische Straße, 1971 (Quelle: Historisches Archiv der BVG)

An der Mecklenburgischen Straße (Abb. 3) schlängeln sich neben und zwischen den Trassen zwei diagonal versetzte, baugleiche Körper empor. Die nach oben hin schmal zulaufende Fensteröffnung – mit Profilglas ausgefacht – verweist mit dieser Bewegung bereits auf den Ausgang zur Stadtautobahn. Auch von innen findet sich hier eine Berliner Eigenart wieder, die bereits aus U-Bahnhöfen bekannt ist: die Auskleidung mit Fliesen, die auch bei anderen Haltestellen der damaligen Zeit Anwendung findet. Die Mecklenburgische Straße zeigt sich hierbei in leuchtendem Rot, das im starken Kontrast zum betonierten Außenraum steht.

NUTZUNG

Die Haltestellen wurden während ihrer Nutzung je nach Tageszeit in einem Takt zwischen 10 und 20 Minuten angefahren. Baustellen und strategische Streckenverlegungen seitens der BVG haben jedoch dazu geführt, dass die Busse phasenweise nicht auf der Autobahn geführt wurden. Besonders erwähnenswert ist noch ein anderer Umstand, der den Haltestellen zu einer politischen Bedeutung verholfen hat: Da die Verwaltung der S-Bahn nach der Ost-West-Teilung Berlins innerhalb der sowjetischen Besatzungszone lag, fielen der DDR die Betriebsrechte der gesamten Berliner S-Bahn zu. In Folge der wachsenden Spannungen kam es so in West-Berlin in den 1960er Jahren zu einem politisch motivierten S-Bahn-Boikott. Die Buslinien auf der Stadtautobahn, die parallel zur S-Bahn liefen, wurden damit zum Ersatzverkehr, bis die BVG 1984 die Betriebsrechte der S-Bahn für den West-Berliner Teil übernahm. Dieser Umstand hat neben zunehmenden Problemen mit der Verkehrsdichte auf der Autobahn dazu geführt, dass der Busverkehr auf der Westtangente 1985 und auf dem Stadtring 1993 nach sukzessiver Verlagerung der Strecken endgültig eingestellt wurde.

HEUTE

Heute sind die Bauwerke nur noch fragmentarisch vorzufinden: als verschlossener Baukörper am Straßenrand, als Einbuchtung in die Trogwand oder als umgenutzte Imbissbude. An einigen Orten verweisen noch die Betonpoller vor dem Wartebereich oder die blasse Aufschrift „BUS“ am Boden entlang der Autobahn auf die Vergangenheit. Die Überbleibsel können dabei als Spuren einer anderen Stadtkonzeption gelesen werden, in der die Schwelle zwischen Autobahn und Stadt noch wesentlich geringer geplant wurde. Die spezifischen Bedingungen im Berlin der damaligen Zeit haben zu der Zusammenkunft von öffentlichem Nahverkehr und der Stadtautobahn geführt und dabei diese ungewöhnliche Bauaufgabe ergeben. Dabei ist mit den Haltestellen eine einmalige Typologie entstanden, die dazu beitragen kann, eine Besonderheit der Berliner Stadtgeschichte zu erzählen.

Tobias Michnik und Leander Nowack

Autoren

Dipl.-Ing. Klaus-Dieter Abraham	abraham@vic-gmbh.de VIC GmbH	Judith L'huillier	Judith.L'huillier@MIL.Brandenburg.de Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
Dipl.-Ing. Heike Brummer	Heike.Brummer@SenUVK.berlin.de Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung V	Tobias Michnik	t.michnik@udk-berlin.de UdK Berlin
Dipl.-Geol. Bernd Dudenhöfer	bdudenhoefer@asphalta.de Asphalta Prüf- und Forschungs- laboratorium GmbH	Leander Nowack	l.nowack@udk-berlin.de UdK Berlin
Dipl.-Ing. Detlef Figur	detlef.figur@liesen.com Liesen GmbH	Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Otte	hans-juergen.otte@LS.Brandenburg.de Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Bau Ost
Dipl.-Ing. Bernd Frischgesell	frischgesell@web.de	Dipl.-Ing. Lutz Pfeiffer	GRSA2005@gmail.com GRSA e.V. Berlin
Dipl.-Ing. (FH) Katja Göhler	k.gohler@provia-online.de proVIA Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH	Dipl.-Ing. Uwe Reimer	reimer@bfm-berlin.de Baugrundinstitut Franke-Meißner Berlin-Brandenburg GmbH
Dipl.-Ing. Kathrin Hauzenberger	Kathrin.Hauzenberger@LS.Brandenburg.de Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Bau Süd	Dipl.-Ing. Hans-Reinhard Reuter	hrreuter@t-online.de
Dipl.-Ing. Bärbel Heuer	bheuer@ingenieurteam.net Ingenieurbüro Heuer	Dipl.-Ing. Lutz Schimke	schimke@igf-ffo.de IGF Ingenieurgesellschaft Frankfurt (Oder) mbH
Dipl.-Ing. Birgit Jubin	Birgit.Jubin@LS.Brandenburg.de Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Planung West	Dipl.-Ing. Frank Schmidt	Frank.Schmidt@LS.Brandenburg.de Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Planung West
Dipl.-Ing. Steffen Kleiner	Steffen.Kleiner@LS.Brandenburg.de Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Planung Süd	Dipl.-Ing. Peter Stadeler	peter@ib-stadeler.de Ingenieurbüro Peter Stadeler
Dipl.-Ing. Stefan Kunigam	kunigam@igf-ffo.de GF a.D. / und Berater der IGF Ingenieur- gesellschaft Frankfurt (Oder) mbH	Dipl.-Ing. (FH) Heiner Stephan	HStephan@voigt-ingenieure.de Voigt Ingenieure GmbH
		Dipl.-Ing. Sven Tešanović	Tesanovic@degess.de DEGES

Impressum

Herausgeber:	Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrs- ingenieure Berlin-Brandenburg e. V.	Titelfoto:	Emmanuel Bakaba, Lutz Pfeiffer, Frank W.N. Terlinden
Redaktion:	Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit mit den Mitgliedern: Dirk Vielhaben, Detlef Figur, Angela Fimmel, Siegmund Gumz, Petra Niehoff, Peter Stadeler, Ulrike Voigt Für die Fachbeiträge und Beiträge der Bezirksgruppen zeichnen die Autoren verantwortlich.	Fotos Beiträge:	die jeweiligen Autoren bzw. Firmen
Redaktionsschluss:	10. Februar 2019	Gestaltung, Satz:	BÖGER + JÄCKLE Gesellschaft Beratender Ingenieure mbH & Co. KG Sybelstraße 26, 10629 Berlin
		Druck:	Spree Druck Berlin GmbH Wrangelstraße 100, 10997 Berlin
		Auflage:	2.500

BERATEN. PLANEN. REALISIEREN.
BAB A10, AUTOBAHNDREIECK PANKOW



Berlin · Düsseldorf · Frankfurt am Main · Darmstadt · Dortmund · Dresden · Erfurt
Halle an der Saale · Hamburg · Hannover · Karlsruhe · Köln · Leipzig · Ludwigshafen
München · Neustrelitz · Nürnberg · Potsdam · Stuttgart · Khartoum · Warschau
www.schuessler-plan.de

Ehrenmitglieder

VSVI

Prof. Dr.-Ing. Lutz Beckmann
 Dipl.-Ing. Bernd Frischgesell
 Dr.-Ing. Bernhard Giersberg
 Dipl.-Ing. Axel Kirchner
 Dipl.-Kfm. Helmut Steinhorst
 Dipl.-Ing. Rainer Ueckert
 Dipl.-Ing. Helmut Nikolaus (VSVI Nordrhein-Westfalen e. V.)
 Dipl.-Ing. Helmut August (VSVI Nordrhein-Westfalen e. V.)
 Dipl.-Ing. Herbert Liman

GF VSVI

Dipl.-Kfm. Helmut Steinhorst
 Dipl.-Ing. Harald Wellnitz

Vorstandsvorsitzende

VSVI Berlin e. V.

Dipl.-Ing. Werner Leipold (†)	1969 bis 1975
Dipl.-Ing. Horst Lekutat	1975 bis 1979
Dipl.-Ing. Joachim Bürger	1979 bis 1983
Prof. Dr.-Ing. Lutz Beckmann	1983 bis 1993
Dipl.-Ing. Bernd Frischgesell	1993 bis 2001

GF VSVI Berlin e. V.

Dr. Wilhelm Schmiedeskamp	1969 bis 1973
Dipl.-Ing. Klaus Ziegenhagen	1973 bis 1979
Dipl.-Kfm. Helmut Steinhorst	1979 bis 1995
Dipl.-Ing. Rainer Ueckert	1995 bis 2001

VSVI Brandenburg e. V.

Dr.-Ing. Bernhard Giersberg	1990 bis 1999
Dipl.-Ing. Hans-Reinhard Reuter	1999 bis 2001

GF VSVI Brandenburg e. V.

Dipl.-Ing. Harald Wellnitz	1993 bis 1998
Dipl.-Ing. Reinhard Franke	1998 bis 2000
Dipl.-Ing. Klaus-Dieter Abraham	2000 bis 2001

VSVI Berlin-Brandenburg e. V.

Dipl.-Ing. Hans-Reinhard Reuter	seit 2001
---------------------------------	-----------

GF VSVI Berlin-Brandenburg e. V.

Dipl.-Ing. Veit Löser	2001 bis 2005
Dipl.-Ing. Klaus-Dieter Abraham	seit 2005

Landesvorstand der VSVI

Vorsitzender

Dipl.-Ing. Hans-Reinhard Reuter
hrreuter@t-online.de Mobil: 0173-3736600

Stellvertretender Vorsitzender

Dipl.-Geologe Bernd Dudenhöfer
Asphalta Prüf- und Forschungs-Laboratorium GmbH
bdudenhoefer@asphalta.de Tel.: 030-3016036

Seminarbeauftragte/**Vorsitzende Arbeitskreis Weiterbildung**

Dipl.-Ing. Katrin Vietzke
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz Berlin
katrin.vietzke@senuvk.berlin.de Tel.: 030-901393760

Schatzmeister

Dipl.-Kfm. Michael Schulz
c/o MSRC Research & Consulting Mobil: 0160-4747475
michaelschulz99@web.de Tel.: 030- 31179780

weitere Vorstandsmitglieder

Dipl.-Ing. Iris Kralack (Vertreterin BG 1)
iris.kralack@mil.brandenburg.de Tel.: 0331-8668430

Dipl.-Ing. Heiner Stephan (Vertreter BG2)
hstephan@voigt-ingenieure.de Tel.: 0152-28562606

Dipl.-Ing. Detlef Figur (Vertreter BG 3)
detlef.figur@liesen.com Tel.: 0176-19630570

Dipl.-Ing. Ingo Steinicke (Vertreter BG 4)
steinicke@vic-gmbh.de Tel.: 0331-7496132

Dipl.-Ing. Werner Breinig (Vertreter BG 5)
breinig@degese.de Tel.: 030-20243313

Vorsitzender Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit

Dipl.-Ing. (FH) Dirk Vielhaben
BÖGER + JÄCKLE Gesellschaft beratender Ingenieure
mbH & Co. KG
vielhaben@boeger-jaeckle.de Tel.: 030-2007711711

Landesvorstand der GF VSVI

Vorsitzender

Dipl.-Ing. Klaus-Dieter Abraham
abraham@vic-gmbh.de Tel.: 0331-7496-131

Stellvertretender Vorsitzender

Dipl.-Ing. Detlef Figur
detlef.figur@liesen.com Tel.: 0176-19630570

Schatzmeister

Dipl.-Kfm. Michael Schulz
c/o MSRC Research & Consulting Mobil: 0160-4747475
michaelschulz99@web.de Tel.: 030- 31179780

weitere Mitglieder

Dipl.-Ing. Ralf Baumann
Schüssler Plan GmbH
rbaumann@schuessler-plan.de Tel.: 030-42106 338

Tassilo Grenz
STRABAG AG, Direktion Nord-Ost
tassilo.grenz@strabag.com Tel.: 030-75477 101

MR Dipl.-Ing. Frank Niehoff
Ministerium für Infrastruktur- und
Landesplanung Brandenburg
frank.niehoff@mil.brandenburg.de Tel.: 0331-8668420

Dipl.-Ing. Rüdiger Rausch
Rausch Straßenbau GmbH
r.rausch@rausch-strassenbau.de Tel.: 03322-510160

Dipl.-Ing. Henrik Vierarm
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz Berlin
henrik.vierarm@senuvk.berlin.de Tel.: 030-901303850

Kooptiert:

Dipl.-Ing. Mario Schönherr
DEGES GmbH
mschoenherr@degese.de Tel.: 030-20243735

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

Gemeinsame Geschäftsstelle

Karl-Marx-Straße 27, 14482 Potsdam
Internet: www.vsvi-blb.de

Leitung der Geschäftsstelle: Frau Ulrike Voigt
E-Mail: u.voigt@vsvi-blb.de
Tel.: 0331-7446121 Fax: 0331-7446127

Bezirksgruppe Potsdam – BG 1

Vorsitzender

Dipl.-Ing. Frank Schmidt
LS Brandenburg, DS Potsdam
frank.schmidt@ls.brandenburg.de Tel.: 0331-2334277

Stellvertretende Vorsitzende

Dipl.-Ing. Iris Kralack
MIL Brandenburg
iris.kralack@mil.brandenburg.de Tel.: 0331-8668430

Seminarverantwortliche

Dipl.-Ing. Petra Niehoff
LS Brandenburg, DS Potsdam
petra.niehoff@ls.brandenburg.de Tel.: 0331-2334264

Dipl.-Ing. Matthias Mitschke
PROVIA GmbH Beelitz
m.mitschke@provia-online.de Tel.: 033204-60222

weitere Vorstandsmitglieder

Dipl.-Ing. Klaus-Dieter Abraham
abraham@vic-gmbh.de Tel.: 0331-7496131

Dipl.-Ing. Ulrike Döhler
ulrike.doehler@mil.brandenburg.de Tel.: 0331-8668412

Volkmar Brühl
volkmar.bruehl@strabag.com Tel.: 033205-43925

Dipl.-Ing. Norbert Praetzel
norbert.praetzel@rathaus.potsdam.de Tel.: 0331-2892740

Dipl.-Ing. Andreas Schmidt
andreas.schmidt@eurovia.de Tel.: 033205-76100

Bezirksgruppe Cottbus – BG 2

Vorsitzender

Dipl.-Ing. Heiner Stephan
Voigt Ingenieure GmbH, NL Cottbus
hstephan@voigt-ingenieure.de Tel.: 0152-28562606

Stellvertretender Vorsitzender

Dipl.-Ing. Torsten Wiemer
LS Brandenburg, DS Cottbus
torsten.wiemer@ls.brandenburg.de Tel.: 0355-49916759

weitere Vorstandsmitglieder

Dipl.-Ing. Andrea Brede-Tann
andrea.tann@cottbus.de Tel.: 0355-6124553

Dipl.-Ing. Kathrin Hauzenberger
kathrin.hauzenberger@ls.brandenburg.de Tel.: 0355-49916836

Dipl.-Ing. Steffen Kleiner
steffen.kleiner@ls.brandenburg.de Tel.: 0355-4991 6859

Dipl.-Ing. Andreas Schiemenz
aschiemenz@voigt-ingenieure.de Tel.: 03544-5570712

Dipl.-Ing. Sabine Stimmer
ib.stimmer@web.de Tel.: 0355-701346

Herr Dipl.-Ing. Reinhard Franke
reinhard.franke24@gmail.com Tel.: 0171-6857282

Bezirksgruppe Frankfurt (O) – BG 3

Vorsitzende

Dipl.-Ing. Peter Stadeler
Ing.-Büro Stadeler, Strausberg
mail@ib-stadeler.de Tel.: 03341-449963

Stellvertretender Vorsitzender

Dipl.-Ing. Detlef Figur
Liesen GmbH
detlef.figur@liesen.com Tel.: 0176-19630570

weitere Vorstandsmitglieder

Dipl.-Ing. Stefan Kunigam
kunigam@web.de Tel.: 0178-7284492

Dipl.-Ing. Jörn Richter
j.richter@ansorge-partner.de Tel.: 0335-545677

Bezirksgruppe Nord – BG 4

Vorsitzende

Dipl.-Ing. Bärbel Heuer
Ingenieurbüro Heuer, Wittstock/Dosse
bheuer@ingenieurteam.net Tel.: 03394-47 39-0

Stellvertretender Vorsitzender

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

Verantwortlicher f. Landesvorstand

Dipl.-Ing. Ingo Steinicke
VIC Planen und Beraten GmbH
steinicke@VIC-GmbH.de Tel.: 0331-7496-300

Seminarverantwortlicher

Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Otte
LS Brandenburg, DS Eberswalde
hans-juergen.otte@ls.brandenburg.de Tel.: 03334-661330

weitere Vorstandsmitglieder

Dipl.-Ing. Manuela Elßner
manuela.elssner@ls.brandenburg.de Tel.: 03334-661343

Dipl.-Ing. Jan Lüttwitz
jan.luettwitz@eurovia.de Tel.: 033933-8920

Bezirksgruppe Berlin – BG 5

Vorsitzender

Dipl.-Geologe Bernd Dudenhöfer
Asphalta Prüf- und Forschungs-Laboratorium GmbH
bdudenhoefer@asphalta.de Tel.: 030-3016036

Stellvertretende Vorsitzende/ Seminarverantwortliche

Dipl.-Ing. Katrin Vietzke
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz Berlin
katrin.vietzke@senuvk.berlin.de Tel.: 030-901393760

weitere Vorstandsmitglieder

Dipl.-Ing. Kai Aster
kai.aster@strabag.com Tel.: 030-75477137

Dipl.-Ing. Werner Breinig
breinig@degese.de Tel.: 030-20243313

Dipl.-Ing. Bernd Frischgesell
frischgesell@web.de Tel.: 030-4061052

Dipl.-Ing. Rüdiger Rausch
r.rausch@rausch-strassenbau.de Tel.: 03322-50160

Dipl.-Ing. Jürgen Terlinden
juergen.terlinden@senuvk.berlin.de Tel.: 030-901393710

Arbeitskreis Weiterbildung

Vorsitzende

Dipl.-Ing. Katrin Vietzke
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz Berlin
katrin.vietzke@senuvk.berlin.de Tel.: 030-901393760

stellv. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Detlef Figur
Liesen GmbH
detlef.figur@liesen.com Tel.: 0176-19630570

Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit

Vorsitzender

Dipl.-Ing. (FH) Dirk Vielhaben
BÖGER + JÄCKLE Gesellschaft Beratender Ingenieure
mbH & Co. KG
vielhaben@boeger-jaeckle.de Tel.: 030-2007711711

stellv. Vorsitzende

Dipl.-Ing. Angela Fimmel
ASPHALTA Ingenieurgesellschaft für Verkehrsbau mbH
angela.fimmel@asphalta.eu Tel.: 03334-380933

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 06.11.2011, Zustimmung vom 09.02.2015

§ 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 passiven 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 Mitgliederversammlung zu. Diese entscheidet mit einfacher Mehrheit. Bis zur endgültigen Entscheidung ruhen die Mitgliedschaftsrechte;

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 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 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.
- (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 Stimmengleichheit 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 Mitgliedsunternehmen tätig 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 Ausschlussbeschluss 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.
- (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 sechs weiteren Mitgliedern. Sie werden aus der Mitgliederversammlung für die Dauer von drei 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 nichts anderes bestimmt, mit einfacher Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder gefasst. Bei Stimmengleichheit 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

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

☐ Student ☐ Berufsanfänger (erste drei Jahre)

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):

☐ Mitglied in der Brandenburgischen Ingenieurkammer Mitgliedsnummer:

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

(Gläubiger-Identifikationsnummer: DE13ZZZ00001032300)

Ich ermächtige die VSVI (Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin-Brandenburg e. V.), Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der VSVI Berlin-Brandenburg e. V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Name, Vorname (Kontoinhaber): IBAN/BIC

Anschrift:

....., den Unterschrift

Bestätigung durch den Landesvorstand

Bearbeitung durch die Geschäftsstelle

Mitgliedsnummer: Versand der Unterlagen am:

Aufnahmeantrag für eine Mitgliedschaft in der Gemeinschaft zur Förderung der fachlichen Fortbildung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (GF VSVI) Berlin-Brandenburg e. V.

Geschäftsstelle: GF VSVI Berlin-Brandenburg e. V., Karl-Marx-Str. 27, 14482 Potsdam, Telefon 0331-7446 121, Telefax 0331-7446 127

☐ Wir beantragen die Firmenmitgliedschaft

☐ Ich beantrage die Einzelmitgliedschaft

ab:

in der Gemeinschaft zur Förderung der fachlichen Fortbildung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin-Brandenburg e. V.

Firma:

Anschrift (dienstlich):

Telefon (dienstlich): Telefax (dienstlich):

E-Mail (dienstlich):

Firmengröße (Anzahl Beschäftigte): ☐ bis 5 ☐ bis 15 ☐ bis 50 ☐ bis 150 ☐ mehr als 150

Firmenvertreter (Ansprechpartner) / Einzelmitgliedschaft

* Felder, die für Firmenvertreter optional auszufüllen sind

Position (in der Firma):

Name, Vorname:

Berufsbezeichnung (akad. Grad):

* Geboren am: * in:

* Anschrift (privat):

* Telefon (privat): * Telefax (privat):

E-Mail:

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 Stempel / rechtsverbindliche Unterschrift

Einzugsermächtigung

(Gläubiger-Identifikationsnummer: DE13ZZZ00001032373)

Ich ermächtige die GFVSVI (Gemeinschaft zur Förderung der fachlichen Fortbildung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin-Brandenburg e. V.), Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der VSVI Berlin-Brandenburg e. V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Name, Vorname (Kontoinhaber): IBAN/BIC

Anschrift:

....., den Stempel / rechtsverbindliche Unterschrift

Bestätigung durch den Landesvorstand

Bearbeitung durch die Geschäftsstelle

Mitgliedsnummer: Versand der Unterlagen am:

Dieser Aufnahmeantrag kann als pdf-Datei von der Webseite www.vsvi-blbbg.de/gf_vsvi.html heruntergeladen werden.



**Ihre Spezialisten für die
gesamte Straßensanierung**



Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise (DSK)
mit Faserzusatz zur Verringerung von Netzrissen –
Projekt mit der Professur für Straßenbau der TU Dresden geplant

Straßenbauprodukte – Fugenverguss – Biturep L – KMG



hochwertige Pflasterfugenmörtel



Fugenvergussmassen in allen Qualitäten

**Nutzen Sie unsere langjährige Erfahrung in der gesamten Sanierung.
Rufen Sie uns an – wir beraten Sie gerne!**

LIESEN-Bitumen Spreenhagen
Am Winkel 16 • 15528 Spreenhagen
Tel.: +49 (0) 33633 - 897- 0
Email: spreenhagen@liesen.com
Ihre Ansprechpartner:
Diego Krause
Dipl.-Ing. Detlef Figur

LIESEN-Bitumen Senftenberg
Am Schießplatz 1 • 01968 Hörlitz
Tel.: +49 (0) 3573 - 3747- 0
E-Mail: senftenberg@liesen.com
Ihr Ansprechpartner:
Henry Bösenberg

LIESEN-Bitumen Hohenmölsen
Im Gewerbegebiet 10 •
06679 Hohenmölsen
Tel.: +49 (0) 034441 - 3997- 0
E-Mail: hohenmoelsen@liesen.com
Ihr Ansprechpartner:
Torsten Häntzsch