Nr. 2 August 2017

VSVI Niedersachsen Bremen

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

Information

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

Inhalt

Editorial ■ — 3
Aktuelles ■
Der Funktionsbauvertrag – eine zu Unrecht im Abseits stehende Vertragsform? — 4
NLStBV erstmalig auf der IdeenExpo — 8
Junge VSVI ■
Nachfolge gesucht — 10
Stammtischtermine/Exkursion — 10
Seminarprogramm 2018 ■ — 11
Schwerpunkt ■
Vorwort: Unser Weg zu BIM – Einführung zum Schwerpunkt — 12
BIM – was ist das? — 13
DEGES setzt auf BIM — 14
Personalien ■
Abschied von Heinz Levetzow — 18
Klaus Gossow 80 Jahre — 19
Niedersachsen baut ■
Neubau der Ortsumgehung Hemmingen — 20
Beispiele zur Straßenraumgestaltung ■
Nun werft endlich den „Turbo" an … — 22
Seminarecho ■
Betondeckenbau — 24
Brücken- und Ingenieurbau — 29
Entwurf und Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen — 31
Landesvereinigung Niedersachsen ■
Island – Die Insel aus Feuer und Eis — 36
Mitgliederversammlung in Braunschweig — 40
Geburtstage — 42
25, 40 und 50 Jahre Mitgliedschaft / Neue Mitglieder /verstorbene Mitglieder — 43

Bezirksgruppen ■
Braunschweig
Jahreshauptversammlung in Peine — 45
Hameln
Mitgliederversammlung — 46
Hannover
Alles Spargel oder was? — 47
Exkursion Brücke Südschnellweg in Hannover — 47
Richtigstellung — 49
Hildesheim
Unter Hochspannung bei der Firma TenneT — 50
Baubesichtigung Kläranlage Alfeld — 51
Jahresausklang bei LIDL und Grünkohlessen — 52
Lüneburg
Mitgliederversammlung vom 24. Februar 2017 — 53
Halbtagesexkursion zum Schiffshebewerk Scharnebeck — 55
Familienradtour „Auf den Spuren des Wolfes" — 56
Northeim
Jahresrückblick — 57
Mitgliederversammlung am 26. Januar 2017 — 59
Ostfriesland
Besichtigung und Fachvortrag Bau-ABC Rostrup — 60
Verden
Mitgliederversammlung am 26. Januar 2017 — 61
Studienfahrt nach Saarbrücken — 63
Veranstaltungen Niedersachsen ■ — 66
Landesvereinigung Bremen ■
Mitgliederversammlung — 67
Fachexkursion zu den Bahnübergängen Oberneuland – 59
Perspektivwechsel zum Thema Barrierefreiheit — 71
Fortbildungsveranstaltung zur Aktualisierung der DIN 18300 / Einheitliche Homogenbereiche — 72
Geburtstage, 25 und 50 Jahre Mitgliedschaft / Neue Mitglieder / verstorbene Mitglieder — 73
Veranstaltungen und Exkursionen in Bremen — 74

In eigener Sache

Beitrittserklärung VSVI Bremen — 44
Einzugsermächtigung VSVI Bremen — 44
VSVI-Adressen Bremen — 74
VSVI-Adressen Niedersachsen — 75

Beilagenhinweis

- Protokoll der Mitgliederversammlung in Braunschweig

Titelbild

Der Geysir Strokkur im Südwesten Islands

Fotograf: © Christian Erdmann

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

Impressum

Herausgeber:
Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Niedersachsen e.V., Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure der Freien Hansestadt Bremen e.V. und Gemeinschaft zur Förderung der fachlichen Fortbildung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Niedersachsen e.V., Eichstraße 19, 30161 Hannover, Telefon 0511.32 53 60, Fax 0511.32 56 53
Geschäftsstelle Niedersachsen: Martina Hoffmann, Eichstraße 19, 30161 Hannover, www.vsvi-niedersachsen.de
Geschäftsstelle Bremen: Britta Berning, Bgm.-Spitta-Allee 18, 28329 Bremen, www.vsvi-bremen.de
Bankverbindung VSVI Niedersachsen:
Deutsche Bank Hannover AG
IBAN DE98 2507 0024 0070 5079 00, BIC DEUTDEDBHAN
Bankverbindung VSVI Bremen:
Die Sparkasse Bremen AG
IBAN DE17 2905 0101 0001 7140 13, BIC SBREDE22
Spendenkonto Fördergemeinschaft VSVI Niedersachsen:
Deutsche Bank Hannover AG
IBAN DE51 2507 0024 0023 1225 00, BIC DEUTDEDBHAN
Redaktion: redaktion@vsvi-niedersachsen.de
Dr. Joachim Göhlmann, Ulrich Kumlehn, Markus Mey, Thomas Pfeiffer, Jens Pohl, Katja Pott, Malte Quakenack, Inga Wodecki
Gestaltung: Sabine Panse, dacorpo design, Hannover
Telefon 0173.60 55 081, (info@dacorpo-design.de)
Druck: B·W·H GmbH

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

Erscheinungsweise: Die VSVI-Information erscheint dreimal jährlich. Der Bezug ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Der **Redaktionsschluss** für Nr. 3 / Dezember 2017: 12. Oktober 2017

Liebe Leserinnen und Leser,

Das Julihochwasser haben wir in Niedersachsen überstanden. Während es in Goslar und Umgebung schwere Überschwemmungen gab, ist Hannover mit einem blauen Auge davongekommen. Heute atmen alle auf und freuen sich, dass die Hochwasserschutzmaßnahmen entlang des Ihmeufers (Info 2/2009), die seinerzeit bei den Anliegern für viel Aufregung und Aufstand gesorgt hatten, funktionierten und Hannover selber vor größeren Schäden verschont geblieben ist.

Aber der gemeine Mensch traut sich an Veränderungen nur schwerfällig heran, auch wenn am Ende etwas Gutes dabei herauskommen kann.
So beschäftigen wir uns in dieser Ausgabe auch mit Themen, die Veränderungen mit sich bringen, bei denen erst wenig Erfahrungen gesammelt werden konnten und denen vielleicht auch viele noch (?) skeptisch gegenüberstehen. Eines dieser Themen ist der „Funktionsbauvertrag", ein Vertragswerk als Zwitter zwischen ÖPP und konventioneller Ausschreibung. Diese Ausgabe gibt einen ersten allgemeinen Einblick in diese Art Vertragswerk. In zukünftigen Infos werden wir das Thema anhand konkreter Maßnahmen immer wieder aufgreifen.

Auch BIM (Building Information Modeling), unser Schwerpunkt in dieser Ausgabe, bringt Veränderungen in der Planung von Projekten mit sich und hat sicherlich auch seine Skeptiker. Zu dem Thema kann man in allen Zeitschriften etwas finden, das Fachmagazin Asphalt & Bitumen schreibt von dem „Trendthema in der Baubranche". Viele schreiben etwas zu der Theorie dahinter, aber auch hier sind die Erfahrungswerte im Straßenbau noch nicht sehr weitreichend. Grund genug, über die ersten Erfahrungen, die die DEGES bisher sammeln konnte, zu berichten.

Auch noch neu dabei, aber gefühlt bereits bewährt, ist unsere Rubrik „Niedersachsen baut". In dieser Ausgabe wird diesmal die Ortsumgehung Hemmingen vorgestellt. Die kurze, eher steckbriefartige Berichterstattung soll es ermöglichen, auch kleinere Projekte in Niedersachsen vorzustellen, lassen Sie sich also nicht von den bisher vorgestellten Maßnahmen schrecken und gestalten sie Ihre VSVI Info mit! Über Beiträge, Hinweise und Anregungen freuen wir uns immer wieder!
Die Brücke zwischen altbewährt und Neuanfang muss zurzeit auch die Junge VSVI schlagen. Nachdem die bisherigen Organisatorinnen umgezogen sind, wird nach neuen Leistungsträgern gesucht, die den jungen Kolleginnen und Kollegen in der VSVI eine Plattform sichern. Ein lebendiger Verein ist immer auf die tatkräftige Unterstützung von engagierten Mitgliedern angewiesen. Auch hier – geben Sie sich einfach mal einen Ruck – man kann von neuen Erfahrungen nur profitieren.

Wie dies gelingen kann, beweisen immer wieder aufs Neue unsere Bezirksgruppen und die jährliche Seminarreihe. In zuverlässiger Kontinuität kann der Leser sich auch in diesem Heft von einem lebhaften Miteinander im Rahmen der diversen Veranstaltungen überzeugen.

Und wer weiß, vielleicht verhält es sich mit dem Funktionsbauvertrag, mit BIM oder der Übernahme neuer Aufgaben wie mit dem Hochwasserschutz in Hannover: Nach viel Aufregung kommt die Freude an dem Neuen, und zum Schluss zeigt sich der Nutzen.

Also auf ein Neues!

Katja Pott

Öffnungszeiten der Geschäftsstelle Niedersachsen: Montag bis Freitag 9 bis 12 Uhr
Öffnungszeiten der Geschäftsstelle Bremen: Montag bis Donnerstag 8 bis 17 Uhr und Freitag 8 bis 14 Uhr

info@vsvi-niedersachsen.de

Der Funktionsbauvertrag – eine zu Unrecht im Abseits stehende Vertragsform?

Einleitung
Ist der Funktionsbauvertrag (FBV) eine zu Unrecht im Abseits stehende Vertragsform für Bauverträge zum Neubau, zum Umbau und zur Grunderneuerung von Bundesfernstraßen einschließlich deren baulicher Erhaltung?

Die am weitesten verbreitete Ausschreibungsform ist die Leistungsbeschreibung mit Leistungsverzeichnis. Mit Ausgabe der VOB/A von 1973 wurde der § 9 um die Leistungsbeschreibung mit Leistungsprogramm ergänzt. Damit war der Weg frei für die funktionale Leistungsbeschreibung.
Die erfolgreiche Ausführung einer Baumaßnahme mittels Funktionsbauvertrag bedingt in erster Linie die Auseinandersetzung mit der funktionalen Beschreibung von Leistungen und dem sich Einlassen auf dieses Gedankengebäude; nämlich die Herstellung eines Bauwerkes, wobei die Sicherstellung der ordnungsgemäßen Auftragserfüllung durch eine Beschreibung von funktionalen Anforderungen gewehrleistet wird und nicht, wie im konventionellen Bauvertrag, durch das Einhalten von einzelnen, jedem Bauteil zugedachten Kontrollwerten überprüft wird. Dass es nicht allein bei dem Gedankengebäude bleibt, bedingt selbstverständlich auch, dass die Vorbereitung und die Art der Vergabeunterlagen geregelt sind. Hierfür gibt es das Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Funktionsbauleistungen (HVA-FBV), welches aktuell noch nach der Vergaberechtsreform 2016 anzupassen wäre.

Funktionsbauvertrag
Der Deutsche Bundestag hat zum Funktionsbauvertrag gesagt:
„Ziel ist es, die Qualität der Straße über die gesamte Nutzungsdauer zu verbessern und dadurch weniger Eingriffe in den Verkehr zu erreichen. So fasst der Funktionsbauvertrag den Bau, den Ausbau oder die grundhafte Erneuerung einer Straße und deren bauliche Erhaltung am selben Streckenabschnitt über einen Zeitraum bis zu 30 Jahren zusammen."
Quelle: Deutscher Bundestag, Drucksache 17/8700 (2012), S. 124

Ein Funktionsbauvertrag besteht in Normalfall aus den drei Teilen A, B und C. Im Teil A werden Leistungen beschrieben, die nicht funktional auszuführen sind und für die auch ein Leistungsverzeichnis erstellt wird. Die Abnahme für den Teil A erfolgt gemäß VOB. Dieser Teil unterscheidet sich nicht von konventionellen Bauverträgen und wird hier auch nicht weiter betrachtet.
Der Teil B beinhaltet die funktionale Leistungsbeschreibung für alle Gewerke, die nach ihrer Fertigstellung in die Erhaltung durch einen Auftragnehmer übergehen, und der Teil C schließlich beinhaltet die Leistungsbeschreibung der baulichen Erhaltung.
Das Aufstellen der Vergabeunterlagen erfolgt entsprechend des Handbuchs für die Vergabe und Ausführung von Funktionsbauleistungen (HVA FBV-StB). Eine Anpassung des Handbuches aufgrund der Vergaberechtsreform 4/2016 ist zurzeit in Bearbeitung. Zusammen mit den Vergabeunterlagen werden besondere und zusätzliche Regelungen erforderlich. Diese werden in den besonderen Vertragsbedingungen, den BVB-FBV und in den zusätzlichen Vertragsbedingungen den ZVB-FBV beschrieben. Als Kontroll- und Überwachungsgrundlage für den Auftraggeber dienen die zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen ZTV Funktion StB A (Nr. BAB).
Zur Abrundung des Ganzen ist es erforderlich, eine Beschreibung der Schnittstelle zum Betriebsdienst vorzunehmen. Anzuraten wäre, diese in einer Schnittstellenbeschreibung zu regeln. Diese könnte „Richtlinie für die vertragliche Abwicklung von Funktionsbauverträgen im Umgang mit dem Straßenbetriebsdienst" RvA-FBV heißen. Diese Richtlinie ist zurzeit nur für ein Projekt in Niedersachsen vorhanden.

Teil B des Funktionsbauvertrages – funktionale Leistungsbeschreibung
Der Teil B des Funktionsbauvertrag weicht von konventionellen Verträgen nicht nur in der Weise ab, dass es kein Leistungsverzeichnis gibt, sondern auch in der Art und Weise der Beschreibung von Leistungen. Leistungen werden durch die an sie gestellten funktionalen Anforderungen beschrieben. Dazu sind für alle Gewerke und auch maßgeblichen Teile der Gewerke die vom Auftraggeber gewünschten Zustandsmerkmale definiert worden, die dann durch Zustandswerte zu unterschiedlichen Zeitpunkten der Vertragslaufzeit überprüft werden. Alle Zustandsmerkmale und Zustandswerte sind in der ZTV Funktion StB A (Nr. BAB) zusammengefasst.

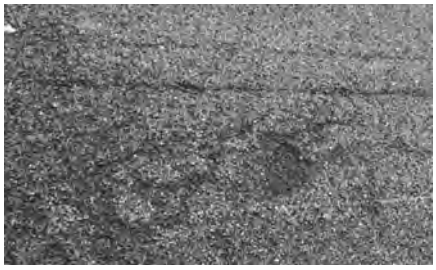
Als Beispiel wird hier das Zustandsmerkmal Ebenheit im Längsprofil gezeigt (s. Tabelle unten).

Bei den gerade beschriebenen Zustandsmerkmalen handelt es sich um messtechnisch überprüfbare und damit objektiv ermittelbare Zustandswerte. Hinzukommen die visuellen Anforderungen, die in den jeweiligen Schadenskatalogen mit Beispielen und Einstufungsvorschlägen abgebildet sind.
Als Beispiel wird hier ein allgemeiner Oberflächenschaden einer Asphaltbefestigung aus offenporigem Asphalt gezeigt.

Abbildungen: Orientierung zur Schadensschwere am Beispiel OPA

Mittel

Schwer



ZTV Funktion StB (Nr. BAB)
Der Funktionsbauvertrag wurde erstmals Mitte der neunziger Jahre angewendet und kontinuierlich durch Bund-Länder Dienstbesprechungen unter der Leitung von NRW weiterentwickelt. Bei den ersten geschlossenen Verträgen wurde dann die ZTV Funktion 01 vereinbart. Hierin waren nur die Oberbauarbeiten erfasst. Das hatte zur Folge, dass die Schnittstellen zu anderen Gewerken, zum Beispiel dem Erdbau oder der Entwässerung, beschrieben und der Umgang mit dem vorhandenen Zustand innerhalb des Funktionsbauvertrages festgelegt werden musste.
Aus dieser Zeit stammen auch die Einwände mit dem Hinweis auf Schwierigkeiten zu den Schnittstellen der konventionellen Teile des Funktionsbauvertrages, für den keine funktionale Leistungsbeschreibung vorhanden war. Es waren damit nicht die Schnittstellen zu anderen Baulosen oder anderen Zuständigkeiten, beispielsweise dem Straßenbetriebsdienst gemeint. Die Schnittstelle zum Betriebsdienst war von vornherein bekannt und beschreibbar, was nicht heißt, dass das leicht wäre. Hierzu gibt es eine Dissertation der Schriftenreihe Bauwirtschaft von Dr.-Ing. Sven L. Hintsche, die die Optimierung zwischen dem auftraggeberseitigen Betriebsdienst und der auftraggeberseitigen baulichen Erhaltung bei Funktionsbauverträgen im Straßenbau beschreibt.
Eine Überprüfung der Leistungen auf Funktionalität wurde zum Beispiel für die Oberbauleistungen mittels der extra aufgestellten ZTV Mt 06 durchgeführt, einer zusätzlichen Technischen Vertragsbedingung zur messtechnischen Zustandserfassung.
Im Laufe der Zeit sind dann weitere Gewerke, wobei der Erdbau und die Entwässerung als Erstes folgten, der ZTV Funktion StB 06 hinzugefügt worden. Über einen Zwischenstand bei der ZTV Funktion StB 2013 hinaus sind mittlerweile alle Gewerke in aktuellen Bauverträgen und deren ZTV Funktion StB (Nr. BAB) aufgenommen; die Anwendung wird in ersten Verträgen umgesetzt beziehungsweise ist in weiteren geplanten Projekten vorgesehen.
Auf Seiten des Auftraggebers besteht nach § 4 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) die Pflicht, dass Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Da der Auftragnehmer nicht beliehen wird, sind die Aufgaben umfassend zu beschreiben. Um dieses zu gewährleisten, sind außer der Gesetzesvorgaben ein umfangreiches Vorschriftenwerk, Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und viele Richtlinien anzuwenden.
Auf große Teile im konventionellen Bauvertrag, insbesondere der Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und der Richtlinien, wird im Funktionsbauvertrag verzichtet. Die Verwendung einer funktionalen Leistungsbeschreibung hat nun nicht zur Folge, dass man Qualitäts- und Sicherheitseinbußen in Kauf nehmen muss, sondern im Gegenteil, man erhält zusätzlich eine erhöhte Qualität der Ausführung, was sich in der dem Auftragnehmer zugeordneten Leistung der baulichen Erhaltung begründet. Der Auftragnehmer wird seine Bauleistungen so ausführen, dass er möglichst wenig Erhaltungsleistungen, die für Ihn lohn- und kostenintensiv sind, ausführen muss. Er ist also gut beraten, wenn

Zustandsmerkmal	Zustandswerte		
	Übergabewert	Eingreifwert	Rückgabewert
Ebenheit im Längsprofil			
Deckschicht aus offenporigem Asphalt	≤ 3,0 mm	>10,0 mm	≤ 7,0 mm
Deckschicht aus nicht offenporigem Asphalt	≤ 4,0 mm		
Unebenheit vor Belagsübergängen und bei nicht mit Fertigern hergestellten Flächen (z. B. Brückenvorfelder)	*≤ 6,0 mm*	*>12,0 mm*	*≤ 9,0 mm*

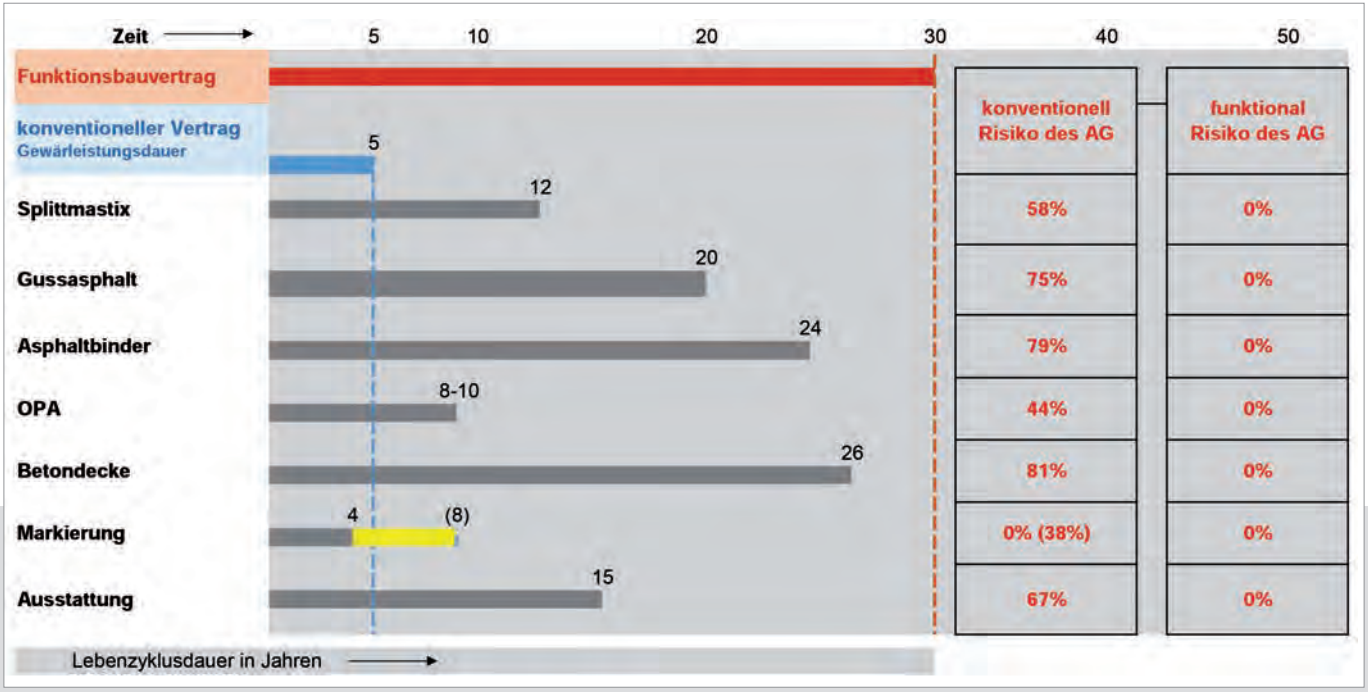
er seine Bauweisen einer gesamtheitlichen Lebenszyklusbetrachtung unterzieht.

Vorteile des Funktionsbauvertrages
Auf den Straßenbau bezogen heißt das, für alle Verschleißschichten fallen innerhalb der Vertragslaufzeit Erhaltungsarbeiten an, deren Häufigkeit sich in der **Qualität der Erstherstellung** begründet und somit einen wirtschaftlichen, dem Wettbewerb unterworfenen, Aspekt darstellen.
Weiterhin können benannt werden ein möglichst hoher Grad an **Ausschöpfung von Innovation**, zum Beispiel durch eine freie Dimensionierung nach den Richtlinien für die rechnerische Dimensionierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RDO). Die Wahl der Werkstoffe bei den Entwässerungsanlagen, Rohre und Schächte. Es würde beispielsweise keine Steinzeugleitung mit 100 Jahren Lebensdauer eingebaut, wenn abzusehen ist, dass die Anlage bereits nach 20 Jahren wieder ausgetauscht wird.
Um die **Lebenszyklusbetrachtung** zu veranschaulichen, sei hier einmal die Verantwortlichkeit für Leistungen nach der Abnahme dargestellt. Nach erfolgter Abnahme hat der Auftragnehmer noch für einen Zeitraum von vier bis fünf Jahren die Gewährleistung zu übernehmen. Diese Gewährleistungsfristen liegen bis auf Farbmarkierungen innerhalb des Lebenszyklus einzelner Leistungsteile. Das heißt, dass nach Ablauf der Gewährleistung der Auftraggeber das Risiko trägt, dass die verwendeten Baumaterialien ihr Lebenszyklusende auch erreichen - nur dann stellt sich die Wirtschaftlichkeit einer Baumaßnahme ein. Bei einem sachgerechtem Straßenbetriebsdienst und baulicher Erhaltung kann man davon ausgehen, dass alle Baustoffe ihr Lebenszyklusende erreichen.
In der folgenden Abbildung gibt die Prozentzahl an, wieviel Prozent des Lebenszyklus des jeweiligen Bauteils der jeweiligen Schicht außerhalb des üblichen Gewährleistungszeitraumes liegen. Durch den Funktionsbauvertrag kann das Risiko für den Auftraggeber deutlich reduziert werden.

Dauerhaftigkeit ist ein Aspekt, der immer mehr in den Vordergrund rückt und beim Funktionsbauvertrag geradezu prädestiniert Einfluss nimmt. Aufgrund der langen Vertragslaufzeiten kann für viele Materialien der volle Lebenszyklusansatz berücksichtigt werden oder es findet schon ein Ersatz des Materials innerhalb der Vertragslaufzeit statt. Was heißt, dass am Vertragsende nicht gleich mit einer vollständigen Ersatzmaßnahme gerechnet werden muss, sondern die Nutzung von Restwerten erfolgt.

Geringere Kosten für Bau und Erhaltung sind zu erwarten, da beide Prozesse, Bau und Erhaltung, in einer Hand liegen, allein schon aus Synergieeffekten kann man von einer Ersparnis ausgehen. Das ist übrigens auch ein Grund, warum den Modellen von vornherein eine Effizienz zugesprochen wird.
Die Entwicklung eines Bewusstseins für die Erhaltung steht ebenfalls im Vordergrund und bleibt nicht wie konventionell weitestgehend im Hintergrund. Die neuen AKSV weisen hier in die richtige Richtung. Bereits bei der Planung und bei der Ausschreibung wird ein Bewusstsein für die Erhaltung entwickelt, so dass unweigerlich eine Steigerung der Qualität entsteht. Auch die haushälterische Planung von Kosten ist aufgrund der bereits bei der Vergabevorbereitung bekannten Erhaltungskonzepte optimaler zu bewerkstelligen.

Abbildung: Gewährleistungsdauer im Verhältnis zum Lebenzyklus, Darstellung der Verantwortlichkeiten für einzelne Teile der Bauleistung in Bezug auf Lebenserwartung und Gewährleistungsdauer



Da viele Prozesse in den Verantwortungsbereich des Auftragnehmers fallen und durch die lange Vertragslaufzeit auch eindeutig durch ihn zu regeln und gewährleisten sind, ergibt sich automatisch ein geringerer Personalaufwand. Auch die der Vertragsform immanente reduzierte Bauüberwachung und der Wegfall eines Großteils des Abrechnungsaufwandes führen zu wirtschaftlichen und qualitativen Vorteilen. Ergänzt sei noch der geringere Aufwand bei der Erhaltungsplanung, da diese wie schon erwähnt bereits in der Angebotsphase durch den Bieter zu berücksichtigen ist. Für den Auftraggeber wird es uninteressant, ob ein Auftragnehmer den Asphalt bei Regen einbaut oder nicht, da der Auftragnehmer die Verantwortung dafür trägt und der Austausch der Verschleißschicht ohnehin innerhalb der Vertragslaufzeit liegt.

Besondere Auflagen zum Funktionsbauvertrag

Aus haushälterischer und wirtschaftlicher Sicht ist zu Beginn der Vorbereitung der Vergabeunterlagen ein sogenannter Eignungstest für den geplanten Funktionsbauvertrag durchzuführen. Dieser Eignungstest ist mit dem BMVI abzustimmen und dient dazu, die langfristige Bindung von Steuergeldern soweit wie möglich wirtschaftlich zu gestalten. In konventionellen Verträgen wird davon ausgegangen, dass allein der öffentliche Wettbewerb eine Wirtschaftlichkeit schon garantiert.

Fazit

Unter Zugrundelegung der hier aufgeführten Vorteile bleibt es aus Sicht des Verfassers unverständlich, warum der Funktionsbauvertrag ein zumindest nicht gleichwertiges Dasein in den gewählten Vertragsformen der Straßenbauverwaltung findet.

Rainer Helbig
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
rainer.helbig@nlstbv.niedersachsen.de

Literaturhinweise:

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 780 (1999)

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen zur messtechnischen Zustandserfassung und -bewertung für Funktionsbauverträge, ZTV Mt-Funktion – StB 06 Ausgabe 2006

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien Funktionsbauverträge im Straßenbau, ZTV Funktion – StB 01 Ausgabe 2001

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Richtlinien für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen an Straßenbefestigungen, RPE-Stra 01, Ausgabe 2001

Schriftenreihe Bauwirtschaft
Optimierung der Schnittstellenregelung zwischen dem auftraggeberseitigen Betriebsdienst und der auftraggeberseitigen baulichen Erhaltung bei Funktionsbauverträgen im Straßenbau
Sven L. Hintsche

NLStBV erstmalig auf der IdeenExpo

Zum ersten Mal beteiligte sich in diesem Jahr auch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr mit einem Stand auf der nunmehr sechsten IdeenExpo vom 10. bis zum 18. Juni in Hannover.

Die IdeenExpo, die seit 2007 alle zwei Jahre in Hannover stattfindet, hat es sich zum Ziel gesetzt, junge Menschen mit einer gelungenen Mischung aus Mitmach-Experimenten, Informationen, Workshops und Shows für naturwissenschaftliche und technische Berufe zu begeistern. Über einen Zeitraum von zehn Tagen haben in diesem Jahr über 360.000 Kinder und Jugendliche die Angebote von rund 250 Ausstellern genutzt.

An ihrem Messestand in der „Mobilitätsarena" bot auch die Landesbehörde mit ihren Mitmach-Exponaten rund um den Brückenbau und die virtuelle Welt der Straßenplanung vielfältige Möglichkeiten der Berufsorientierung – und zwar sowohl für den Ausbildungsberuf der Straßenwärterin / des Straßenwärters als auch für zukünftige Ingenieurinnen und Ingenieure.

So galt es, im Team aus großen Schaumstoffelementen eine Bogenbrücke standsicher zusammenzusetzen. Hierbei kam es nicht nur auf eine schnelle Zeit an, sondern vor allem auf Teamgeist und technisches Geschick. Die Schaumstoffelemente waren übrigens eine extra für die IdeenExpo entwickelte Eigenanfertigung einzelner Kollegen und deren Familien.

Mit Hilfe einer VR-Brille konnten die Besucherinnen und Besucher zudem in eine dreidimensionale tatsächliche Straßenplanung eintauchen und sich so mit der heutigen computergestützten Planungswelt vertraut machen. Als Grundlage diente hier die vorhandene, im Rahmen des Bürgerdialogs zur A 33 Nord verwendete 3D-Simulation der geplanten Trassenführung dieser Autobahn, die nunmehr für eine Virtual-Reality – Anwendung aufbereitet wurde.

Weitere Informationen zu den vielfältigen Berufsbildern der Landesbehörde und den verschiedenen Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten rundeten den Messeauftritt perfekt ab.

Über 40 junge Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landesbehörde aus Straßen- und Autobahnmeistereien, den regionalen und zentralen Geschäftsbereichen betreuten auch an den Wochenenden mit großer Freude, viel Spaß und außerordentlichem Engagement den Stand auf der IdeenExpo. Parallel dazu waren die Ausbildungsbetreuer der NLStBV auch im messeeigenen „ClubZukunft" aktiv, wo sich alles um die richtige Berufswahl und den perfekten Berufseinstieg drehte.

Im Verlauf der Messetage entwickelte sich der Stand der Landesbehörde immer mehr zu einem wahren Publikumsrenner, bisweilen bildeten sich beim Brückenbau und bei der VR-Brille längere Warteschlangen.

Die VR-Brille erfreut sich großer Beliebtheit

Foto: Cord Lüesse

Beide Mitmach-Exponate trafen offenbar genau das Interesse und den Geschmack der jungen Menschen – auch der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Olaf Lies, der den Stand der Landesbehörde am letzten Messesonntag besuchte, hatte seinen Spaß mit dem Brückenbau.

Die in diesem Jahr auf der IdeenExpo gewonnenen Erfahrungen wird die Landesbehörde nutzen, um die wichtige Nachwuchsgewinnung im technischen Bereich weiter zu optimieren. Angesichts der überaus großen Bereitschaft der eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Unterstützung und Betreuung rund um die IdeenExpo steht auch einer Wiederholung dieses Engagements im Jahr 2019 nichts im Wege…

Cord Lüesse
NLStBV Osnabrück

Markus Brockmann, Präsident der VSVI Niedersachsen, hat die IdeenExpo auch erfolgreich zur Mitgliedergewinnung für die VSVI nutzen können. Er sprach **Günther Henkenberens**, Präsident der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, mit Hinweis auf die „Aufnahmevoraussetzungen" für eine Mitgliedschaft in der VSVI an und konnte diesen überzeugen.

Günther Henkenberens zu seiner Mitgliedschaft: „Ich habe mich über die Ansprache sehr gefreut und spontan zugesagt. Am nächsten Werktag wurde die förmliche Aufnahme in die Tat umgesetzt. Ich freue mich über die Aufnahme in Ihrem Kreis und werde fortan einen noch intensiveren Blick auf Ihre Veranstaltungen und Themen nehmen und mich bei Gelegenheit auch gerne sehen lassen. Auf ein erstes Treffen!"
Wir freuen uns über seine Mitgliedschaft und heißen ihn Herzlich willkommen!

Minister Lies beim Brückenbau

Foto: Cord Lüesse

Nachfolge gesucht

Hallo zusammen, in Hannover ist es rund um die Stammtische ruhiger geworden. Das hat folgenden Grund: Wir, Constanze und Inga, haben bisher die Organisation der Stammtische übernommen. Da wir beide fast zeitgleich aus Hannover weggezogen sind, möchten wir die Organisation gern abgeben und suchen hiermit eine Nachfolgerin oder einen Nachfolger. Was zu tun ist? Einen Tisch reservieren, Einladung verschicken – ganz formlos per Mail, Fotos von den Stammtischen machen, einen kleinen Bericht für die Info schreiben und alles an die Redaktion weiterleiten. Gern dürft ihr auch weitere Aktionen planen oder euch mit den anderen Jungen VSVI'en in Bremen und Oldenburg kurz schließen – den Kontakt stellen wir gern her.
Wir stehen euch natürlich mit Rat und Tat zur Seite, damit ihr euch in die neue Aufgabe gut einarbeiten könnt. Es wäre schön, wenn sich jemand für die Organisation der Jungen VSVI in Hannover bereit erklärt. Bei Interesse bitte einfach über junge@vsvi-niedersachsen.de melden.

Es grüßen herzlich

Constanze Hagenstein
& Inga Wodecki

Die Stammtischtermine sowie die Exkursion werden wie folgt bekannt gegeben:

Stammtisch Bremen:
Über den Facebook-Account, eine Mail aus der Geschäftsstelle und die Internetseite der VSVI Bremen (Junge VSVI Bremen). Wer in den Verteiler der Jungen VSVI Bremen aufgenommen werden möchte, schreibt eine E-Mail an: junge@vsvi-bremen.de

Stammtisch Hannover:
Über den Facebook-Account und eine Mail der Jungen VSVI Niedersachsen. Wer in den Verteiler der Jungen VSVI Niedersachsen aufgenommen werden möchte, schreibt eine E-Mail an: junge@vsvi-niedersachsen.de

Stammtisch Oldenburg:
Über den Facebook-Account und eine Mail der Jungen VSVI Niedersachsen und die Internetseite der Bezirksgruppe (www.vsvi-oldenburg.de). Wer in den Verteiler der Jungen VSVI Niedersachsen aufgenommen werden möchte, schreibt eine E-Mail an: junge@vsvi-niedersachsen.de

Exkursion: Der Termin und die Planungsdetails werden rechtzeitig über die bestehenden Verteiler der VSVI'en aus Bremen, Hannover und Oldenburg bekannt gegeben.

Seminarprogramm 2018

Seminar 1	
17. Januar in Hildesheim	**Umweltschutz im Straßenbau** (Dipl.-Ing. Stephan Köhler)
Seminar 2	
24./25. Januar in Mellendorf	**Stadtstraßen/Ortsdurchfahrten** Planen – Entwerfen – Bauen – Erhalten – Betreiben – Organisieren (Prof. Dr.-Ing. Holger Lorenzl / Dipl.-Ing. Torsten Fleige-Lütgering)
Seminar 3	
6. Februar in Rostrup	**Vergabe- und Bauvertragsrecht** (RA Peter Thomas)
Seminar 4	
8. Februar in Rostrup	**Fahrbahnbefestigungen** (Dipl.-Ing. Frank Stephan)
Seminar 5	
15. Februar in Braunschweig	**Vergabe- und Bauvertragsrecht** (RA Peter Thomas)
Seminar 6	
20. Februar in Braunschweig	**Fahrbahnbefestigungen** (Dipl.-Ing. Frank Stephan)
Seminar 7	
22. Februar in Mellendorf	**Bauliche Erhaltung von Verkehrsflächen** (Dr.-Ing. Helge Beyer)
Seminar 8	
27. Februar in Braunschweig	**Brücken- und Ingenieurbau** (Prof. Martin Empelmann)
Seminar 9	
8. März in Bremen	**Neue Wege im Stadtverkehr** (Dipl.-Ing. Enno Wagener)
Seminar 10	
14. März in Mellendorf	**Geoinformationssysteme (GIS)** (Dipl.-Ing. Michael Tschöke)
Seminar 11	
15. März in Mellendorf	**Entwurf und Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen** (Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thomas Richter)

Das Seminarprogramm 2018 erscheint mit der Info 3/2017.
Die Seminarvorschau finden Sie auch im Internet unter www.vsvi-niedersachsen.de

Kontakt
VSVI Niedersachsen e.V.
Eichstraße 19, 30161 Hannover
Tel.: 0511 – 32 53 60, Fax: 0511 – 32 56 53
info@vsvi-niedersachsen.de
www.vsvi-niedersachen.de

Unser Weg zu BIM – Einführung zum Schwerpunkt

Wir haben in der Redaktion immer wieder überlegt, wann der richtige Zeitpunkt sei, um über BIM zu berichten. Auf unserer Agenda ist das Thema schon seit über einem Jahr, aber entweder hieß es: „Das Thema steckt in Deutschland zu sehr in den Anfängen, da können wir noch nichts berichten" oder „Es wird überall von BIM geschrieben, was sollen wir da Neues bringen?".

Mit dieser Ausgabe haben wir uns dazu entschieden, endlich das Thema anzugehen. Auslöser waren für uns verschiedene Aspekte:

- Es gibt vom Verkehrsministerium die Vorgabe für Maßnahmen des Bundes zur Einführung von BIM bis 2020 – das sind noch drei Jahre und die Zeit vergeht schnell.
- In Nordrhein-Westfalen ist eine neue Landesregierung gewählt worden. Der Koalitionsvertrag für Nordrhein-Westfalen 2017 – 2022 sieht unter anderem die verbindliche Einführung von BIM bei Vergaben des landeseigenen Bauliegenschaftsbetriebes und des Landesbetriebes Straßenbau ab 2020 vor und schließt sich damit dem Vorgehen des Bundes an.
- Es gibt außerdem bereits einige Pilotprojekte in Deutschland im Bundesfernstraßenbau, von denen wir lernen können.
- In unserem Brücken- und Ingenieurbauseminar im März in Braunschweig hat Dietmar Thomsik in einem Vortrag über „BIM in der niedersächsischen Straßenbauverwaltung" referiert. Der Geschäftsbereich Nienburg nimmt hierbei für die niedersächsische Straßenbauverwaltung eine Vorreiterrolle ein. Die Einführung von BIM in der Landesbehörde und ihren Geschäftsbereichen ist jedoch noch nicht soweit, dass darüber umfassend berichtet werden kann (wir werden zu einem späteren Zeitpunkt informieren).

Was gibt es über BIM an dieser Stelle zu berichten? Was BIM ist, darüber gibt es genügend Information; einige kurze Stichworte haben wir für Sie noch einmal zusammengestellt (siehe nachfolgenden Kasten).

Was fehlt, ist aus unserer Sicht die klare Ansage, wie mit BIM umgegangen werden soll und welche Erfahrungen bisher damit gesammelt wurden. Spannend ist auch die Frage, wie sich Ingenieurbüros und Baufirmen aufstellen müssen, um sich dem Thema BIM in ausreichender Weise zu widmen. Hier gibt es bisher nur wenig Erfahrungen, und die Unternehmen stecken in der Phase, in der sie das Thema ausprobieren – auch hier ist verständlich, dass die Unternehmen nicht aus dem Nähkästchen plaudern wollen, um ihre Wettbewerbsfähigkeit nicht zu untergraben.

Also haben wir den Weg eingeschlagen und diejenigen angesprochen, die konkret an den Pilotprojekten arbeiten. Bei der Umsetzung gibt es im Bereich der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland bisher nur wenige Pilotprojekte. Die Deutsche Bahn ist Vorreiter bei der Einführung von BIM im Bereich des Schienenverkehrs und die DEGES setzt derzeit Pilotprojekte im Bereich der Straßeninfrastruktur um.

Für diese Ausgabe der Info haben wir ein Gespräch mit Andreas Irngartinger von der DEGES geführt, der über deren Erfahrungen beim Umgang mit dem Thema BIM und in den Pilotprojekten berichtet. Lassen Sie mich eine wesentliche Erkenntnis aus meinem Gespräch mit Andreas Irngartinger vorwegnehmen: Die Zeit läuft in der digitalen Welt sehr schnell; wenn wir erst versuchen die Strukturen zu schaffen, bevor wir mit BIM anfangen, laufen wir Gefahr, dass wir uns nur mit Strukturen beschäftigen und nie mit BIM anfangen!

In diesem Sinne – los geht`s…

Jens Pohl

PS: Ausblick für alle, die weder als Auftraggeber noch als Planer/Ausführende an einem Pilotprojekt teilnehmen:
Es ist gegenwärtig noch sehr schwierig zu sagen, wie das erste Projekt in Bezug auf Art, Größe und so weiter aussehen soll. Nicht jedes Straßenbauprojekt wird zurzeit geeignet sein und nicht jeder Auftraggeber hat finanzielle und personelle Ressourcen. Wir bleiben an dem Thema dran und werden versuchen, auch für diese Fragen Antworten zu finden.

BIM – was ist das?

„Wir sind BIM-fähig!“

Mit diesem Statement werben derzeit viele IT-Unternehmen der Baubranche für ihre Softwaremodule – doch was steckt eigentlich dahinter? Was BIM ist, wo es bereits zum Einsatz kommt und was dies für uns Planer und Ausführer der Verkehrsinfrastrukturprojekte bedeutet, werden wir mit diesem Artikel klären.

Wofür steht „BIM“?

BIM ist die englische Abkürzung für Building Information Modelling und heißt übersetzt Bauwerksinformationsmodell.

Was ist BIM?

BIM beschreibt eine neue digitale Arbeitsmethode zur Abwicklung von Bauvorhaben - von der Planung bis zur Realisierung und darüber hinaus. Während herkömmlich einzelne projektspezifische Informationen auf Papier oder in einer Datei weitergeleitet werden, sollen mit dieser Methode alle Informationen in einem digitalen Modell zentral zusammengeführt werden: Es entsteht ein virtuelles Abbild des Bauvorhabens, welches jeden Projektfortschritt visualisieren kann.

Ziel ist es, das komplette Bauvorhaben vor dem Bau digital abzubilden und allen am Projekt Beteiligten die für sie relevanten Informationen auf einer Austauschplattform in Echtzeit und in aktueller Version zur Verfügung zu stellen – sowohl im Planungsprozess als auch während der Realisierung.

Wer ist „BIM-fähig“?

BIM selbst ist kein Softwaremodul! Um jedoch alle Informationen zentral zusammenführen und austauschen zu können, müssen sämtliche Softwaremodule miteinander kompatibel sein. Dafür gibt es beispielsweise die so genannten Industry Foundation Classes (IFC-Dateien), die die Vernetzung der Informationen ermöglichen. Softwaremodule, die ihre Dateien in einem solchen IFC-Format ausgeben können, sind damit „BIM-fähig“.

Was ist mit BIM alles möglich?

Mit der Nutzung von BIM-Anwendungsmodulen erhofft man sich eine durchgehend digitale Abwicklung von Bauvorhaben auf allen Prozessebenen. Folgende Anwendungen wurden für Verkehrsinfrastrukturprojekte unter anderem bereits realisiert:

- Bauablaufplanung und Statusmeldung
- Zustandsfeststellung mittels mobiler Lösungen
- BIM-basierte/s Abrechnung, Qualitätsmanagement, Mängelmanagement und Kostencontrolling
- Visualisierung des Ist- und Soll-Zustands von Bauwerken, Verkehrsanlagen und Umfeld
- Bauzeitliche Visualisierung der Bauzustände mit Darstellung der Terminabhängigkeiten und Simulation der Verkehrsführung
- Mengen- und Kostenermittlung
- Einbindung eines Planmanagementsystems.

Der Stufenplan Digitales Planen und Bauen

„Wir machen BIM bis 2020 zum Standard bei neuen Verkehrsinfrastrukturprojekten!“

(A. Dobrindt, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur)

Das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), unterstützt von der Arbeitsgemeinschaft „BIM4INFRA 2020“, will das digitale Planen und Bauen in Deutschland zum Standard machen. Dafür hat der BMVI am 15. Dezember 2015 einen „Stufenplan Digitales Planen und Bauen“ vorgelegt, mit dem die schrittweise Einführung von BIM erfolgen soll. Insgesamt besteht der Stufenplan aus drei Stufen:

Die erste Stufe (2015 – 2017) beschreibt die Vorbereitungsphase, in der vier Pilotprojekte mit BIM umgesetzt wurden. Mit den Erfahrungen dieser ersten Phase sollen Maßnahmen zur Standardisierung initiiert und weitere Handlungsempfehlungen erarbeitet werden, um die zweite Stufe vorbereiten zu können.

In der zweiten Stufe (2017 – 2020) sollen weitere Pilotprojekte mit der neuen digitalen Arbeitsmethode BIM umgesetzt und im Zuge dieser umfangreiche Leitfäden, Checklisten und Muster erarbeitet werden. Diese können zur Nutzung aller zukünftigen Projekte dienen. Im Vordergrund stehen ebenfalls die Klärung juristischer Fragestellungen sowie die Konzepterstellung einer Datenbank, über die das Arbeiten mit BIM deutlich erleichtert werden soll.

Mit der dritten Stufe (ab 2020) wird die regelmäßige Implementierung bei neu zu planenden Projekten im gesamten Bundesverkehrsinfrastrukturbau beginnen.

Ziel des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur ist außerdem, „(…) ‚dass sich andere ein Beispiel nehmen und BIM auch bei kleineren Projekten und bei Vorhaben der Länder und Kommunen zum Einsatz kommt.“ Damit werden auch kleine oder mittelständische Unternehmen aufgefordert, sich mit diesem Thema auseinander zu setzen.

Auf der Homepage des BMVI (www.bmvi.de) können der Bericht mit den Ergebnissen der ersten Stufe und den eingeleiteten Maßnahmen zur Durchführung der zweiten Stufe sowie der vorgelegte Stufenplan heruntergeladen werden.

Yvonne Klocke

DEGES setzt auf BIM

Gespräch mit **Andreas Irngartinger**, Bereichsleiter P 1, Projekte Baden-Württemberg, Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt, DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Herr Irngartinger, die DEGES beschäftigt sich schon seit mehreren Jahren mit dem Thema BIM. Seit wann genau?

Die DEGES war Mitglied der Arbeitsgruppe der Reformkommission Bau von Großprojekten des BMVI. Die Reformkommission war 2013 ins Leben gerufen worden, um mögliche strukturelle Defizite bei der Planung und Realisierung von Großprojekten in Deutschland herauszuarbeiten. Das Ergebnis war der im Jahr 2015 vom Bundeskabinett verabschiedete Aktionsplan Großprojekte, in dem als einer der zehn umzusetzenden Punkte die Nutzung digitaler Methoden – BIM verankert ist. Im Rahmen der Umsetzung des Aktionsplans Großprojekte wurde dann der „Stufenplan Digitales Planen und Bauen" entwickelt, den Bundesverkehrsminister Dobrindt am 15. Dezember 2015 vorgestellt hat. Im Stufenplan sind bereits zwei Projekte der DEGES als Pilotprojekte für die Anwendung von BIM verankert, so dass wir uns theoretisch und praktisch bereits seit 2013 mit dem Thema BIM auseinandersetzen.

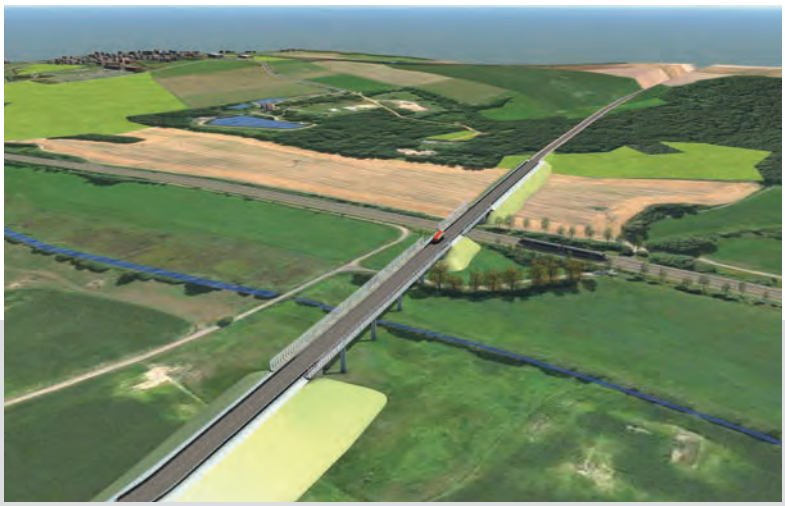
Wie ist die Anwendung von BIM im Hause DEGES organisiert, gibt es spezielle Abteilungen für BIM? Wie ist es in der Hierarchie verankert?

Wir haben eine interne Arbeitsgruppe, in der sich die Projektleiter, die an den BIM-Projekten arbeiten, regelmäßig austauschen. Die Projektleiter kommen aus unterschiedlichen Abteilungen des Hauses. Weitere Mitglieder der Arbeitsgruppe sind Schlüsselpersonen aus der Ebene der Führungskräfte. Über unsere Arbeit berichten wir regelmäßig der Geschäftsführung, so dass auf allen hierarchischen Ebenen der Informationsfluss gewährleistet ist.

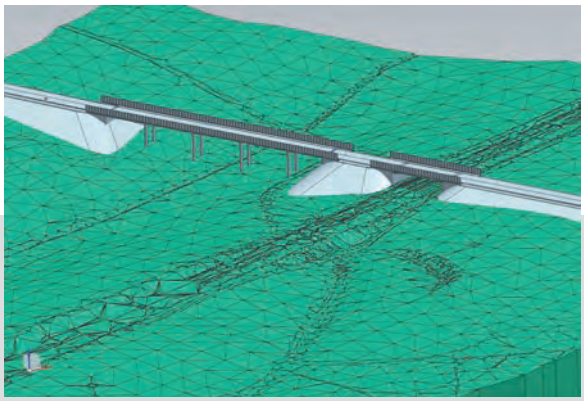
Welche Hinweise können Sie anderen Auftraggebern geben, die ihre Organisation für BIM fit machen wollen?

Einfach machen! Unsere Erfahrung ist, dass man einfach anfangen und Erfahrung durch die praktische Arbeit sammeln muss. Man sollte nicht erst alles durchorganisieren, bevor man anfängt, sondern durchaus den Spieltrieb und die Neugierde der Mitarbeiter nutzen, um voranzukommen. Das Thema ist so schnelllebig, dass man sonst Gefahr läuft, mit dem Organisieren nicht hinterherzukommen und niemals mit BIM anfängt. Sicherlich sollte nicht wahllos mit irgendeinem Projekt begonnen werden – hier bieten sich überschaubare, kleinere Projekte an. Auch bei der Auswahl der Bearbeiter sollte man darauf achten, dass die Mitarbeiter ein gewisses Interesse für das Thema und genügend Lust auf Neues mitbringen. Kalkulieren Sie auch Fehler und Rückschläge ein, das lässt sich nicht vermeiden, ist aber auch nicht schlimm – denn aus den Fehlern lernen wir. Mittelfristig werden die klassischen Linienstrukturen in den Verwaltungen nicht mehr für die Bearbeitung von BIM-Projekten funktionieren. Es wird mehr im interdisziplinär zusammengesetzten Team gearbeitet werden, das auch deutlich mehr Eigenverantwortung bekommt, als es heute der Fall ist.

Talbrücke Auenbach



Talbrücke Auenbach



Abbildungen: © DEGES

Die klassischen Verwaltungsstrukturen und -abläufe müssen und werden sich verändern. Davor sollten wir aber keine Angst haben, sondern es als Chance begreifen. Wer sich nicht selbst bewegt, wird bewegt!

Welche Vorteile sieht die DEGES in der Anwendung von BIM?

Die Anwendung von BIM in der linienhaften Infrastruktur stellt eine Revolution dar, denn durch die Nutzung der Methode ergeben sich vielfältige Vorteile im Projektgeschäft, das sind:

- höhere Planungssicherheit und Prozesstransparenz,
- Beherrschbarkeit von komplexen Projekten mit wachsenden Anforderungen,
- unmittelbare Verfügbarkeit aller relevanten Informationen, z. B. Kosten, Mengen, Zeitabläufe
- potenziell verkürzte Ausführungszeiten,
- minimierte Risiken in der Planung und Bauausführung sowie potenziell reduzierte Baukosten,
- verbesserte Information der Öffentlichkeit,
- verbessertes Projektmarketing durch eine frühe realitätsnahe Abbildung und
- die Möglichkeit der Weiterverwendung von Informationen für Betrieb und Unterhaltung.

Und welche Nachteile?

Keine! Kritiker von BIM kommen häufig mit den Argumenten, dass die Projekte teurer werden und auch länger dauern. Diese Erfahrung machen wir nicht. Es ist vielmehr so, dass wir tatsächlich feststellen, dass die Arbeit deutlich präziser wird und Fehler minimiert werden.

Sie haben sechs Pilotprojekte in der Bearbeitung, worin liegen die Schwerpunkte bei der Anwendung von BIM?

1. Neubau der Talbrücke Auenbach

An diesem Beispiel soll der Vergleich der konventionellen Planung mit dem Einsatz von BIM erfolgen. Der Einsatz von BIM erfolgte hier in der Leistungsphase 2 HOAI.
Im Rahmen des Projektes entwickelte die DEGES ein koordiniertes Gesamtmodell, das sämtliche Teilmodelle wie beispielsweise Ingenieurbauwerke, Verkehrsanlagen, Baugrund und Umwelt enthält. Diese koordinierte Planung in Form eines objektbasierten 3D-Gesamtmodells diente den weiteren BIM-Prozessen als Basis. Die Verknüpfung mit Kosten- und Terminangaben ermöglichte bereits in einem sehr frühen Planungsstadium eine fundierte Optimierung des Projektes. Hierbei stellt das parametrisierte Gesamtmodell den Kern dar, da an diesem schnell Änderungen vorgenommen werden können und die jeweiligen Folgen für Kosten und Termine sofort ablesbar sind – ein großer Vorteil der BIM-Methode in frühen Planungsphasen.

2. Ersatzneubau der Petersdorfer Brücke

Bei der Auswahl als BIM-Pilotprojekt befand sich die Brücke Petersdorfer See bereits in der Phase der Vergabe der Bauleistung. Als übergeordnetes BIM-Ziel verfolgte der Auftraggeber insbesondere das Sammeln von Erfahrungen beim Einsatz der BIM-Methodik. Dazu wurden 3D-, 4D- und 5D-Modelle auf Grundlage der konventionell erstellten Ausschreibungspläne erstellt. Durch die nachträgliche 4D- und 5D-Modellierung konnten die Hauptmassen der Ausschreibung sowie die Terminabläufe und Kosten plausibilisiert werden.
Mittels einer nachträglichen Verknüpfung mit dem für das elektronische Planmanagement genutzte System EPLASS wurde darüber hinaus eine Verknüpfung von Modell und Ausführungsunterlagen der Baustelle geschaffen. Diese Verknüpfung kann nach Beendigung der Baumaßnahme genutzt werden, um die Bestandsunterlagen modellbasiert zur Verfügung zu stellen.
Resümierend konnten Erkenntnisse zur Modellierung anhand einer bestehenden Planung, der Attribuierung und der Beschreibung von Auftraggeber-Informationsanforderungen (AIA) für die Bauphase gesammelt werden. Die Verknüpfung mit dem elektronischen Planmanagement zeigt die Anwendbarkeit von BIM auch in der Übergangsphase von klassischer Vorgehensweise zu BIM-Methode.

3. Neubau und Trassenoptimierung der B87n, Eilenburg-Mockrehna, 13,5 km Strecke

Die Trassenoptimierung ist nach wirtschaftlichen, ökologischen und immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten vorzunehmen. Wesentliche Zwangspunkte ergeben sich aus der bahnparallelen Lage der DB-AG-Strecke 6345 Halle (Saale)–Hbf. Guben, den Orten Doberschütz und Mockrehna sowie aus regionalplanerisch festgelegten Vorranggebieten zum Schutz von Natur

Petersdorfer Brücke

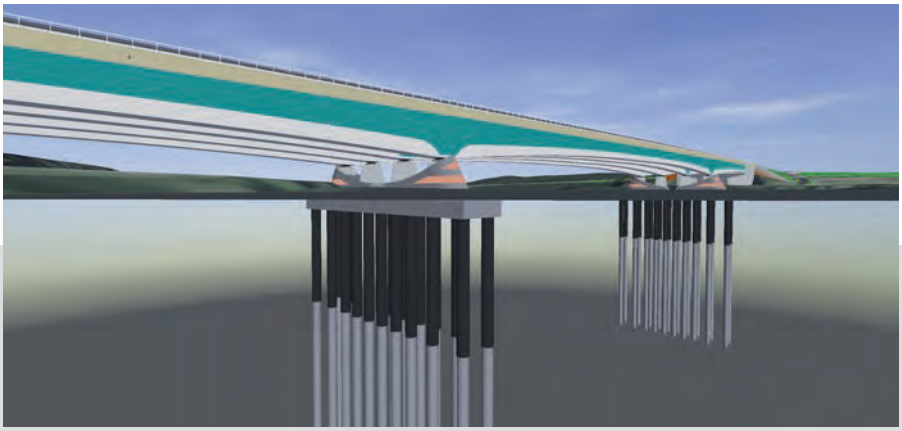


Abbildung: © DEGES

und Landschaft, zur Waldvermehrung, zu Wasserressourcen, zum Schutz von oberflächennahen Rohstoffen sowie zum vorbeugenden Hochwasserschutz.

Ziele des Projektes sind:

- Verbesserung der projektbezogenen Organisation, Kommunikation und Schnittstellenkoordination durch einheitliche, interdisziplinäre, modellorientierte Bearbeitung
- höhere Termin- und Kostensicherheit durch (teil-)automatisierte Mengen- und Kostenermittlung sowie Verknüpfung von 3D-Modell und Terminplan
- verbesserte Planungsqualität sowie Effizienzsteigerung durch integriertes Arbeiten am gemeinsamen Modell
- höhere Qualität der Projektinformation durch flexible Visualisierungen aus den Modellen
- verbessertes Risikomanagement durch höhere Transparenz in der Planung
- Lebenszyklusbetrachtung durch frühzeitige Einbindung der Betreiberseite

Die Auftraggeber-Informationsanforderungen (AIA) wurden Bestandteil der Vergabeunterlagen. Sie beschreiben die Anforderungen an digitale Daten und Informationen, definieren Prozesse, welche der Auftragnehmer in seine Projektabwicklung integrieren muss und regeln die Anwendung von Standards, um eine effektive Zusammenarbeit zu unterstützen. Diese Informationsanforderungen des Auftraggebers (AIA) sind durch den Auftragnehmer in einen konkreten, projektspezifischen BIM-Projektabwicklungsplan (BAP) weiterzuentwickeln.

4. Neubau der B31, Immenstadt-Friedrichshafen, sieben Kilometer Strecke und drei Ingenieurbauwerke

Teil des Planungsvorhabens war die komplette Erarbeitung der Vorentwurfs- und Entwurfsplanung nach dem Regelwerk für Ingenieurbauwerke (RAB-ING). Die ersten Konstruktionsideen des Streckenplaners wurden in ein 3D-Modell eingearbeitet und weiter optimiert. Die Eingabe von Bauteileigenschaften vervollständigte die BIM-Anwendung. Die nach den Regelwerken für den Prüf- und Genehmigungsprozess in den Verkehrsministerien des Landes und Bundes erforderlichen Pläne wurden aus dem Modell abgeleitet und mit einer CAD-Software in Teilen vervollständigt. Hier zeigte sich, dass einerseits die verfügbare Software noch nicht alle Darstellungsdetails direkt aus dem Modell ableiten kann und andererseits die Zeichnungsvorschriften der Regelwerke eine automatische Planableitung erschweren, da sie eine Mischung aus Schnitt, Abwicklung und Ansicht erfordern.
Das Modell soll für die Ermittlung der Hauptmassen genutzt werden und damit einen Beitrag für die Erstellung der Vergabeunterlage der Bauleistungen bilden. Das durch DEGES bestätigte BIM-Modell wird den Bauauftragnehmern während der Kalkulationsphase ohne rechtliche Verbindlichkeit informationshalber zur Verfügung gestellt. In der Bauphase des BIM-Modells werden außerdem vorab erstellte Auftraggeber-Informationsanforderungen (AIA) eingebracht. Hierbei kann das Modell auch genutzt werden, um beim Auftragnehmer die erforderliche Ausführungsplanung und Arbeitsvorbereitung durchzuführen.
Ziel der Pilotierung ist die Überführung eines Planungsmodells über die Kalkulationsphase in die Bauphase bis hin zu einem Bestandsmodell. Dieser BIM-Prozess wird dabei ab der Vergabephase in einem Parallelprozess zur klassischen Vorgehensweise geführt, um das Projekt nicht negativ zu beeinträchtigen und wertvolle Erfahrungen zur Anwendung von BIM in Angebotsphase, Bauausführung und als Bestandsunterlage zu sammeln. Es ist geplant, das Bestandsmodell auch dem Straßenbaulastträger zum späteren Betrieb zur Verfügung zu stellen und damit einen Beitrag zur durchgängigen Datennutzung zu leisten.

5. Ersatzneubau der Talbrücke Schwelmetal im Zuge der A1

Bei diesem Projekt sollen Erfahrungen im Bereich der Visualisierung und Plausibilisierung von Planungen und Abläufen gemacht werden. Hier wird der Einsatz von Modell-Viewern und automatisierten Prüfprozessen getestet. Dabei ist schon jetzt erkennbar, welch großer Mehrwert in der automatischen Kollisionskontrolle oder der Prüfung von Mindestabständen gegenüber Bahnanlagen besteht.

6. ÖPP-Projekt A10/A24

Bei dem ÖPP–Projekt soll unter anderem die Nutzung von BIM als Lebenszyklusmodell – von der Planung über den Bau zum Betrieb – ausprobiert werden. Die Vergabephase läuft gerade und soll 2018 abgeschlossen sein. In der funktionalen Ausschreibung wird das Thema BIM seinen Platz bekommen. Der Auf-

Trassenoptimierung B87n

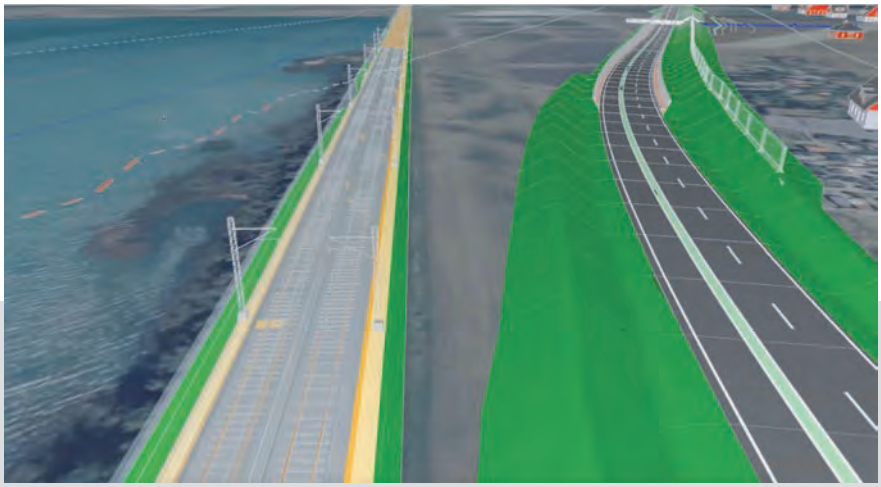


Abbildung: © DEGES

bau des Modells erfolgt durch den Konzessionär.

Ihre Pilotprojekte bestehen überwiegend aus Bauwerken und weniger aus Strecken. Denken sie bei der Umsetzung von BIM eher an diese Projekte aus dem Bereich der Bauwerke oder eignen sich reine Streckenprojekte nicht für BIM?

Das Projekt B87n besteht überwiegend aus der Strecke, die übrigen Pilotprojekte bestehen tatsächlich schwerpunktmäßig aus Bauwerken. Das liegt daran, dass es für die Pilotphase für uns zunächst einfacher ist, solitäre Bauwerke mit BIM zu bearbeiten. Die Strecke kann deutlich komplexer sein und zum Üben haben wir uns zunächst mit den einfachen Projekten beschäftigt.

Für welche Art von Projekten macht BIM aus Ihrer Sicht Sinn? Ist es die Höhe der Auftragssumme, eine Frage der Gewerke, die Art der Maßnahme oder die geografische Lage?

Für jedes Projekt muss im Einzelfall entschieden werden, ob die Anwendung der BIM-Methode sinnvoll ist oder nicht. Es gibt keine klare Regel, welche Kriterien zutreffen müssen, um ein Pilot-Projekt mit BIM zu starten. Fakt ist, dass die Anwendung der Methode bald Standard sein wird und somit jeder gut beraten ist, sich mit der Anwendung zu beschäftigen.
Aus meiner Sicht ist der Grad der Komplexität eine Entscheidungsgröße. Je mehr Beteiligte ich im Projekt habe, je mehr Gewerke, desto unübersichtlicher ist das Projekt. Die BIM-Methode hilft mir, komplexe Zusammenhänge im Blick zu behalten.
Auch für die Öffentlichkeit sind komplexe Vorhaben schwierig zu begreifen. Ein großer Vorteil der BIM-Methode ist, dass die Visualisierung quasi als Nebenprodukt aus dem Arbeitsprozess heraus kommt. Mit einer guten Visualisierung wird das Verständnis für das Projekt in Politik und Öffentlichkeit deutlich besser erreicht werden können als ohne. Die Visualisierung gab es früher auch als 3D-Planungen und schönen Renderings – allerdings ist 3D im Vergleich zu BIM dumm. Mit dem Datenmodell im Hintergrund kann man mit BIM in öffentlichen Veranstaltungen Alternativen live und in Farbe ausprobieren und zeigen. Das ist der große Vorteil für das Erreichen der Akzeptanz komplexer Vorhaben.

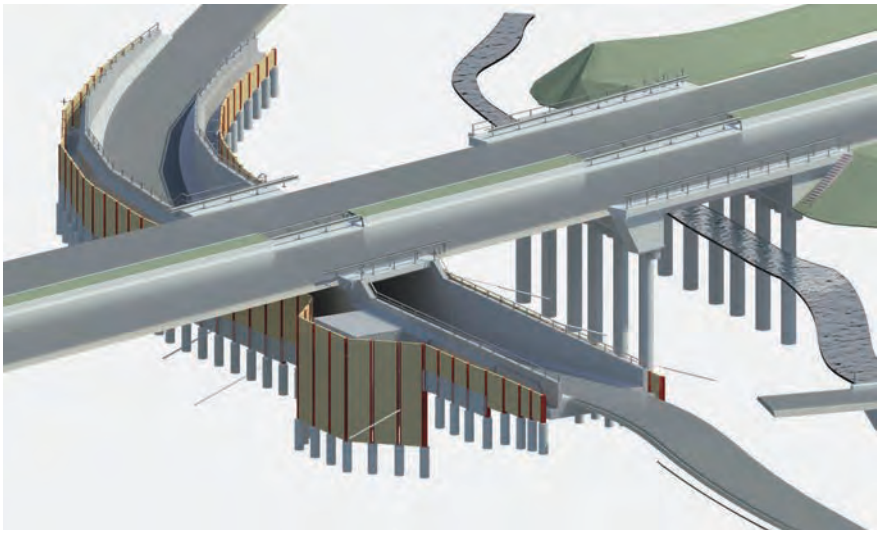
Wie geht es weiter?

Wir lernen an den Projekten ständig dazu. Das Thema BIM ist wie alle digitalen Themen schnelllebig, so dass es schwierig ist, die Aufgaben strukturiert abzuarbeiten. Wir erstellen dazu gerade intern eine Art Projekthandbuch, in dem wir unsere Erfahrungen mit BIM zusammenstellen. Außerdem versuchen wir unsere Erfahrungen für das BMVI unter der Fragestellung „Was muss eine Organisation im Straßenbau tun?“ zu sammeln und Ende 2017 zu übergeben.
BIM wird die konventionelle Planung nicht vollständig ablösen. Es wird immer Projekte geben, bei denen die Anwendung der BIM-Methode keinen Sinn macht. BIM ist für die DEGES aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse und des sich zeigenden Mehrwertes die Planungsmethode der Zukunft.

Vielen Dank für das Gespräch.

Das Gespräch führte Jens Pohl.

Neubau der B31



B31 mit Tunnel Waggershausen Portal West

Abbildungen: © DEGES

Abschied von Heinz Levetzow

Mit großer Trauer, vollem Mitleid und inniger Betroffenheit haben wir Abschied genommen von unserem langjährigem Mitglied Heinz Levetzow. Seit dem 1. Januar 1961 war er als Mitbegründer und Mitglied der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Niedersachsen e.V. aktiv tätig. Bereits im November 1961 hat er mit mehreren Ingenieuren die Bezirksgruppe Nienburg gegründet und war über Jahrzehnte in Etappen deren Vorsitzender; bei allen Versammlungen, Besprechungen und Exkursionen wirkte er mit.

Daneben hat er über neun Jahre den Vorsitz der Fördergemeinschaft ausgeübt und sich auf allen Ebenen mit großem Engagement für die Belange der VSVI eingesetzt. Auch über die Landesgrenze hinüber hat er gewirkt und die VSVI-Landesverbände Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen und Baden-Württemberg mit gegründet. Heinz Levetzow wurde im letzten Jahr in Stade von der Mitgliederversammlung in krankheitsbedingter Abwesenheit einstimmig zum Ehrenmitglied der VSVI ernannt; eine nachträgliche, offizielle Übergabe der Ehrung konnte dann leider nicht mehr stattfinden.

Geboren am 1. September 1925 hat er als Nienburger Junge seine Schulzeit und das Ingenieurstudium in seiner Heimatstadt verbracht. Obwohl er dann in Delmenhorst sesshaft wurde, sind die Kontakte in Nienburg geblieben. Als aktives Mitglied der Bürgerkompanien in Nienburg war es für ihn ganz selbstverständlich, an jedem Scheibenschießen mitzumachen.

Als Geschäftsführer der Bremer Asphaltmischwerke hat er während der aktiven Zeit die Verbindungen zwischen der freien Wirtschaft, den Straßenbau- und Verkehrsbehörden und deren Mitgliedern intensiv gepflegt.

Alle Mitglieder der Bezirksgruppe Nienburg können sich sehr gut an die vielen jährlichen Exkursionen und Ausflüge erinnern, die uns in fast alle großen Städte und zu ihren Sehenswürdigkeiten in Europa geführt haben. Mit großem Organisationstalent und Durchsetzungsvermögen hat er alle Fahrten zum Erfolg geführt. Am 24. Februar 2017 ist unser Freund Heinz Levetzow von uns gegangen. Unser Beileid gilt seiner Frau und der Familie. Wir werden dich nie vergessen.

Friedel Berghorn

Klaus Gossow 80 Jahre

Wenn jemand in unseren alten Infos blättert, ist er immer wieder erstaunt, wie oft ihm dabei der Name Klaus Gossow ins Auge fällt. Klaus Gossows Beiträge für unsere Zeitschrift beginnen in den sechziger Jahren. Den ersten Artikel dürfte er schon in seinem Beitrittsjahr 1963 geschrieben haben. Die Artikel zeigen schon da seine große Diskussionsfreudigkeit und seine intensive Anteilnahme an unserem Metier. Dann aber, ab 1970, erscheinen regelmäßig Berichte über seine höchst selbst abgehaltenen Seminare – Start im Fußballvereinsheim in Barsinghausen, Landung unter großem Applaus der „Mitfliegenden" nach 40 Jahren im Waldhotel Garbsener Schweiz.

Aus eigener Anschauung muss ich hier die Worte unseres Präsidenten, Markus Brockmann, bei der Verabschiedung am 4. Februar 2010 in Garbsen bestätigen, der von diesen spannenden Seminaren sprach: „Zwei oder drei Tage lang, gespickt mit vielfältigen und interessanten Themen, Seminare vor einer Fan-Gemeinde, die hochkonzentriert an den Lippen des Seminarleiters Gossow klebt. Natürlich auch, um ja nicht die nächste feinsinnige und tiefgründige Lebensweisheit zu verpassen. Heimlich das Wörterbuch unter dem Tisch, damit man nachschlagen kann, wenn man des Lateinischen nicht so mächtig ist. Viele spannende Vorträge mit anschließender ausgiebiger Diskussion wurden souverän moderiert. Legendär sind die geselligen Abende – unvergessen und einmalig, kopieren zwecklos" (Ende des Zitats).

Aber nicht nur durch das gesprochene Wort bei den Seminaren hat Klaus Gossow unser Wissen bereichert und unser Tun in die richtigen Bahnen gelenkt. Beim Blättern in den Info-Heften finden wir viele Artikel, Glossen und Rezensionen, die er für uns geschrieben hat. Besonders zu erwähnen ist hier seine Serie über „Beispiele zur Straßenraumgestaltung", die in 17 Folgen erschienen ist.

Bei so vielfältiger Betätigung, die sich keineswegs nur auf die Straßenbaukunst beschränkte, ließ es sich nicht vermeiden, dass er hin und wieder durch öffentliche Belobigungen in die Schlagzeilen geriet. Besonders existenziell wertvoll scheint mir da das „Goldene Sportabzeichen" zu sein.

Leserinnen und Leser, die noch ältere Exemplare unserer Info im Bücherschrank haben, können in den Heften 3/94, 3/97, 3/03, 1/10 weiter Lobendes über ihn nachlesen. Nun begeht Klaus Gossow heuer am 29. Juli sein achtzigstes Wiegenfest. Als Triarier in unserer Vereinigung hat er sich nach dem Carmen c.3,30 von Horaz „Exegi monumentum aere perennius" ein Denkmal gesetzt, das Christian Morgenstern wie folgt übertragen hat:

Wenn die Bürger mir ein Monument stifteten,
ob aus Gips oder Holz, Erz oder Marmelstein,
- Sommers sonnt es sich froh, kinderwagenumringt,
Winters baut man ein Dach drüber aus Papp und Stroh –

Kann man eins gegen zehn wetten:
Der Zahn der Zeit
Nagt so lange daran, bis es in Trümmer fällt.
Drum lob ich mir das, was ich mit eigener Hand
In der Welt ewige Tafeln schrieb.

Schlussbemerkung: Klaus Gossow (Baurat) und Hartmut Gärtner (Baureferendar) haben im Jahre 1966 am Bau der Ortsumgehung Goslar mitgewirkt. Sie wurden dafür mit einem Händedruck des Bundesverkehrsministers Seebohm belohnt. Der Zahn der Zeit ist danach nicht untätig geblieben. Unsere Info aber wird in der Gottfried Wilhelm Leibniz Bibliothek archiviert und ist damit ein Teil der „Welt ewigen Tafeln".

Hartmut Gärtner

Der Straßenbauer Klaus Gossow .... *....auf Exkursion*

....und als Seminarleiter

Fotos: © Hartmut Gärtner

Neubau der Ortsumgehung Hemmingen im Zuge der B 3

Die Ortsdurchfahrt von Hemmingen (Region Hannover) soll vom Durchgangsverkehr der Bundesstraße 3 entlastet werden. Die Planung einer Ortsumgehung schließt die Umfahrung von Arnum und Westerfeld ein. Der für den Bau nötige Planfeststellungsbeschluss erging am 15. September 2004 und wurde beklagt. Der Beschluss ist inzwischen bestandskräftig und damit unanfechtbar.

Anlass

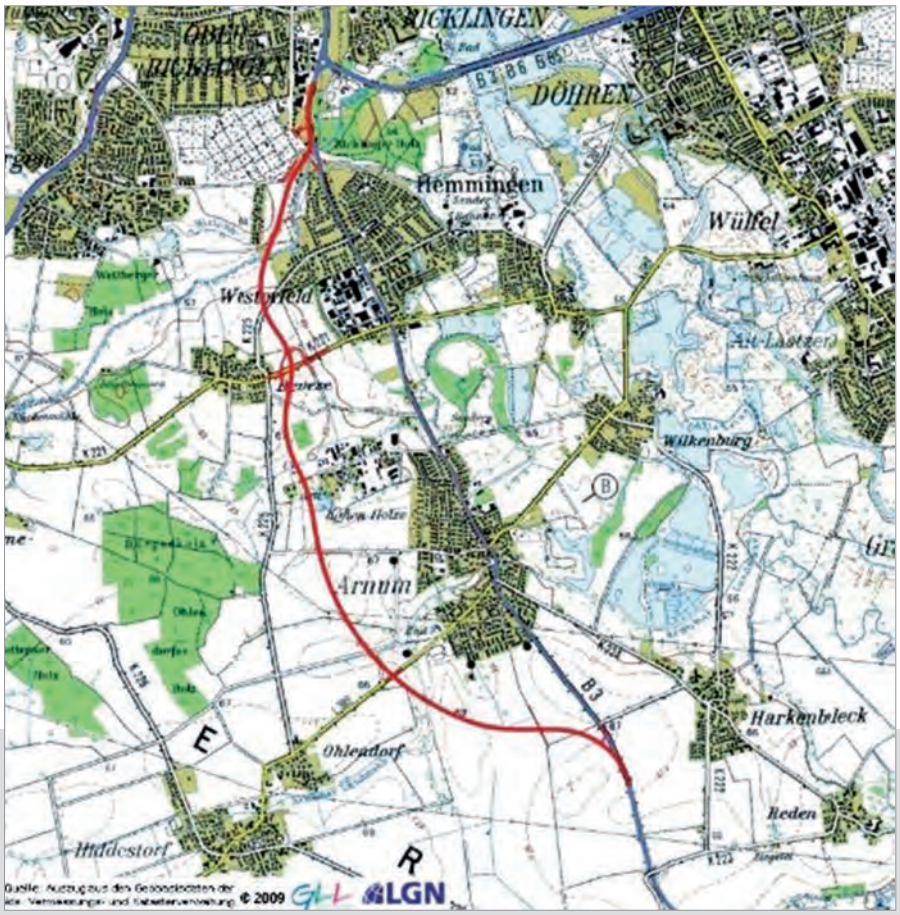
Die Bundesstraße 3 verbindet in Südniedersachsen die Mittelzentren Alfeld und Einbeck sowie in Verbindung mit den Bundesstraßen 240 und 64 den Raum Holzminden/ Höxter mit der Landeshauptstadt und dem Oberzentrum Hannover. Die B 3 hat eine bedeutende Funktion im Wirtschaftsverkehr sowie auch im Erholungs- und Freizeitverkehr. Als Einfallstor zur Landeshauptstadt Hannover übernimmt die B 3 zudem eine wichtige Funktion im Berufspendlerverkehr.

Die Ortsdurchfahrten Hemmingen-Westerfeld (vierspurig) und Hemmingen-Arnum (zweispurig) werden im Bestand von der B 3 in voller Länge von Norden nach Süden durchschnitten und sind bereits seit vielen Jahren bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit belastet, so dass erhebliche Verkehrsmengen auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen.

Durch die enorme Verkehrsbelastung werden die Ortszentren von Hemmingen mit ihren für die Bewohner wichtigen Funktionen nachhaltig gestört. In Hemmingen-Westerfeld hat sich daher der Ortskern seit den 1960er Jahren von der B 3 in Richtung Osten entwickelt. Dieser zentrale Bereich mit Rathaus und Versorgungseinrichtungen kann sich jedoch aufgrund seiner peripheren Lage nicht richtig entwickeln. Darüber hinaus führt die erheblichen Verkehrsbelastungen zu Beeinträchtigungen der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen sowie Erschütterungen und stellt ein Gefährdungspotential für alle Straßenraumnutzer dar.

Aufgrund der vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, der städtebaulichen Situation in den Ortsdurchfahrten, der geplanten Stadtbahn und der zu erwartenden weiteren Steigerung der Verkehrsbelastungen sind in den Ortsdurchfahrten Hemmingen-Westerfeld und Hemmingen-Arnum Verkehrsverhältnisse vorhanden, die den Bau einer Ortsumgehung Hemmingen dringend erforderlich machen.

Übersichtskarte



Fakten

Die Neubaustrecke beginnt südlich des Landwehrkreisels. In einem Rechtsbogen wird die Göttinger Chaussee überquert. Im weiteren Verlauf wird die Ihme überquert, und die Trasse verläuft im wesentlichen im Geländeniveau bzw. in leichter Einschnittslage westlich an Westerfeld, zwischen Devese und Westerfeld und westlich an Arnum vorbei und schließt an die 1995 fertiggestellte Ortsumgehung Pattensen an.

Die Länge der Baustrecke der Ortsumgehung Hemmingen beträgt rund 7,5 Kilometer.

Der 2,9 Kilometer lange Streckenabschnitt der Ortsumgehung Hemmingen vom Baubeginn am Landwehrkreisel bis zum Knotenpunkt mit der K 221 (Nordabschnitt) wird wegen der hohen Verkehrsbelastung vierspurig mit

einem Regelquerschnitt (RQ) 20 ausgebildet. Dieser Abschnitt verläuft im Wesentlichen auf Geländeniveau und ist überwiegend von Lärmschutzwällen bzw. Lärmschutzwänden eingefasst.
Für den Abschnitt südlich der Kreisstraße 221 bei Devese bis zum Bauende (Südabschnitt) ist ein RQ 15,5 mit der Betriebsform 2+1 vorgesehen. Dieser 4,6 Kilometer lange Abschnitt verläuft überwiegend in leichter Einschnittslage.
Die Umgehungsstraße ist anbau- und zufahrtenfrei. Vorgesehen sind 14 Ingenieurbauwerke.
Die Bauzeit beträgt knapp neun Jahre von Januar 2012 bis voraussichtlich September 2019. Die voraussichtlichen Baukosten belaufen sich auf rund 51,1 Millionen Euro. Kostenträger ist der Bund.

Besonderheiten
Die Baumaßnahme Hemmingen steht auch im Kontext mit der Stadtbahnverlängerung. Diese verläuft im ersten Bauabschnitt an der Station Wallensteinstraße in Hannover nach Süden abzweigend mittig in der Göttinger Chaussee beziehungsweise in Hemmingen-Westerfeld in der Mitte der Göttinger Landstraße bis zur Saarstraße.
Das für die Stadtbahn im Verlauf der Göttinger Chaussee zu errichtende Brückenbauwerk über die Ihme (Hem 03a) wird im Namen und auf Rechnung der Infrastrukturgesellschaft der Region Hannover im Zuge der Errichtung des Bauwerks Hem 03 mit hergestellt.

Bauherr ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hannover

Quelle:
www.strassenbau.niedersachsen.de

Asphaltarbeiten im 1. Bauabschnitt

Fertigstellung des 1. BA – rechts liegt die B3neu, links die alte Trasse

Arbeiten am Widerlager des Brückenbauwerks HEM 09

Fotos: © Inros Lackner SE

Nun werft endlich den „Turbo“ an …

Alt-Ing. **Klaus Gossow** (Dipl.-Ing./TU, 80, Salzgitter) sprach mit dem Jung-Master Franziskus Ingenius (latinisiert) (M.Eng./GSH, ca. 25) über den Turbo-Kreisel, den neuen Stern am Entwurfshimmel.

Alt-Ing.: Nun werft endlich den Turbo an. Mit diesem vielleicht Mut machenden Zuspruch habe ich in den späten Jahren meiner Aktivzeit meine Mitarbeiter oder Auftragnehmer zu Höchstleistung auf der Zielgeraden zu animieren versucht. Aber mit einer Turbine hat der Turbo-Kreisel wohl nichts zu tun.

Jung-Master: Oh doch! Sinn der neuen Trassierungsvariante gegenüber einem „normalen zweispurigen Kreisel“ sind die Optimierung der Sicherheit und der Leistungsfähigkeit.

Alt-Ing.: Ich habe festgestellt, dass der Einbau von „freien Rechtsabbiegern“ in allen vier Quadranten einer signalgesteuerten Kreuzung nachhaltig zur Leistungsfähigkeit beiträgt, damals …

Jung-Master (etwas genervt): Diese Zeiten sind lange vorbei, vorheriges Jahrtausend. Der Grund: Sicherheitsrisiken bei der Einfahrt in die übergeordnete Straße.

Alt-Ing.: Dann bin ich für Sie wahrscheinlich auch ein Buhmann, wenn ich gestehe, dass ich vor mehr als 40 Jahren eine innerstädtische Kreisverkehrsanlage in eine signalgeregelte Kreuzung habe umbauen lassen.

Jung-Master: Das kommt darauf an!

Alt-Ing. (unterbricht hastig): Alte Studentenweisheit.

Jung-Master: Es kommt darauf an, ob die zu dieser Zeit vorhandene und die zu erwartende Verkehrsbelastung den Umbau zu einer leistungsfähigeren Alternative einfach erzwungen hat.

Alt-Ing. (atmet tief durch): So wird’s gewesen sein! (Pause). Dank des Kollegen Brilon hat die Philosophie der Kreisverkehrsanlage nun aber eine glänzende Renaissance erlebt.

Jung-Master (begeistert): In der Tat! Es gibt mannigfaltige Arten von „Kreiseln“, wie der Laie sagt, Mini-Kreisel, Kleiner-, Großer-, signalgesteuerter und eben auch den Turbo-Kreisel.

Alt-Ing.: Bringt der Entwurf eines Turbo-Kreisels für den planenden Ingenieur besondere Probleme? Ist denn wie bei „normalen Kreuzungen“ die Rechtwinkligkeit der Achsen der Idealfall?

Jung-Master: Das ist nicht so einfach. Da die Trassierung der Fahrstreifen und deren Breiten spiralförmig entwickelt werden müssen, ist das Optimum in Kreuzungswinkel der beiden „Verkehrsachsen“ iterativ zu entwickeln.

Alt-Ing.: Aha! *(Pause)*

Jung-Master: Sinnvollerweise beginnt man mit einem Wert um 150 Gon und arbeitet sich dann in Fünferschritten bis zum Optimum, zum Beispiel 135 oder 180 Gon durch.

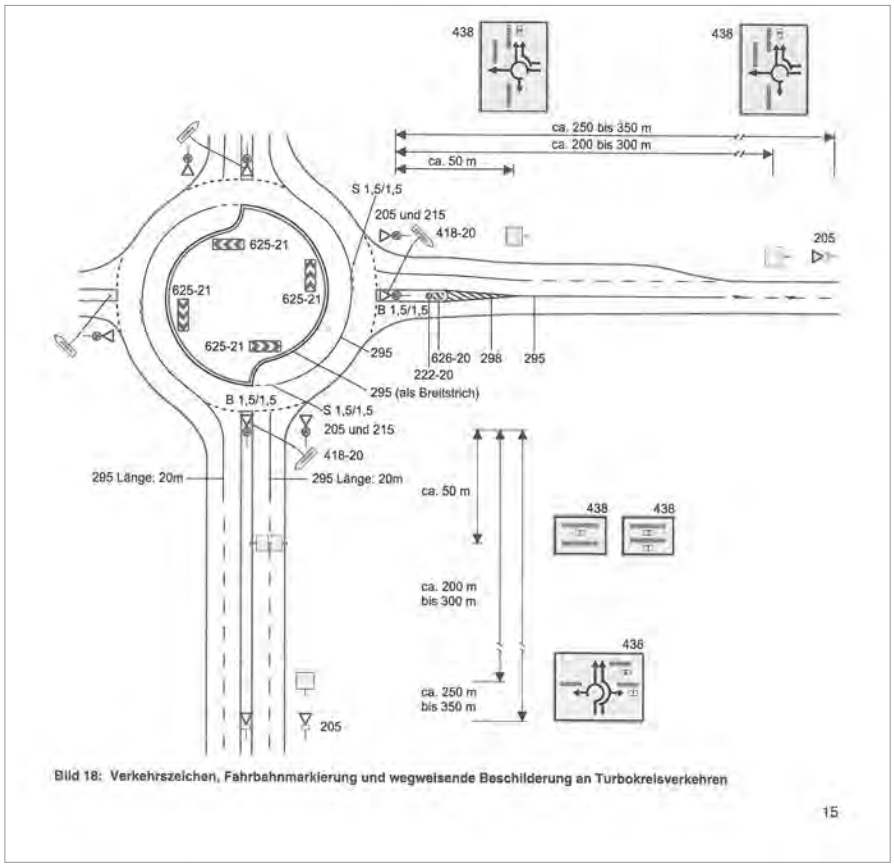
Alt-Ing.: Das genügt! Wer hat dieses Wunderding Turbo-Kreisel eigentlich erfunden? Gibt es schon Referenzen, vielleicht auch aus anderen Ländern?

Jung-Master: Wie immer bei neuen Überlegungen zum Ablauf im öffentlichen Straßenverkehr haben die Holländer die Nase vorn! Über 300 Turbo-Kreisverkehrsanlagen gibt es in unserem Nachbarland! Ich fahre als Jung-Ingenieur gern durch die Niederlande.

Alt-Ing.: Und in Deutschland! Punkt 1: Was sagt das Regelwerk dazu? Punkt 2: Gibt es schon ausgeführte Beispiele?

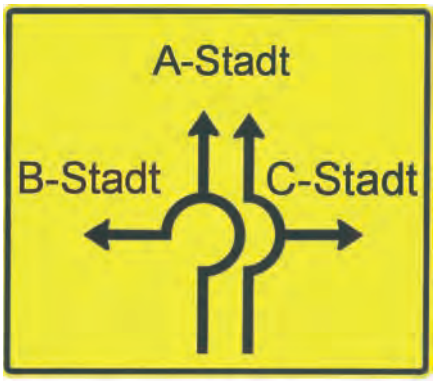
Jung-Master: Die FGSV hat schnell reagiert und in den Fachgremien ein Arbeitspapier erarbeiten lassen. Über Jahre der Nutzungsdauer erprobte Kreisverkehrsanlagen dieser Art gibt es natürlich noch nicht.

Alt-Ing.: Und die Kollegen in diesen Gremien haben brillant gearbeitet, wie die nachfolgende Abbildung beweist. Wir wollen resümieren. Wodurch werden erhöhte Leistungsfähigkeit und Sicherheit „garantiert“?



Auszug aus dem Arbeitspapier der FGSV, dort Abbildung 18 (Quelle FGSV)

Jung-Master (cool): Ich zeige Ihnen (!) ein Detail aus einer Entwurfsskizze mit Beschilderungsplan, die diese Fragen klar beantwortet, wichtig sind diese Hinweise für den Verkehrsteilnehmer auf den Vorwegweisern!



Fiktiver Vorwegweiser für einen Turbokreisel (© BPR)

Alt-Ing. (begeistert): Das ist zumindest auf den zweiten Blick glasklar.

Jung-Master: Dann interpretieren Sie, Führerscheininhaber seit 1958, mal diesen Vorwegweiser?

Alt-Ing.: Du Fahrer, der du in deiner Fahrroute Rechtsabbieger, Geradeausfahrer oder Linksabbieger bist, darfst bei deiner Einfahrt in den Kreisel nicht mehr (wie früher) die rechte Spur belegen und solange im Kreis (gegen den Uhrzeigersinn) fahren, bis dein gewünschtes Fahrziel an einer der Ausfahrten auftaucht. *(Pause)*

Jung-Master: Sondern?

Alt-Ing.: Keep your lane (so wie es auf den Wegweisern zu lesen ist) and stay with it.

Jung-Master: German! Merke: Spurwechsel sind im Turbo-Kreisel verboten, dadurch mehr Sicherheit und im Normalfall höhere Leistung.

Alt-Ing.: So einfach ist das? But is there no problem?

Jung-Master: Voraussetzung ist, dass die Autofahrer die Hinweise auf dem Vorwegweiser zur Spurwahl verstehen, verinnerlichen und umsetzen.

Alt-Ing.: Da habe ich bei den Verkehrsteilnehmern, Jahrgang 1937 und älter arge Zweifel.

Jung-Master: Ich nicht! Ich vertraue auf die, die sagen: man kann auch mit 100 Jahren noch dazulernen.

Alt-Ing. (unterbricht und vollendet): ...man muss es nur wollen. Danke, Jung-Kollege M.Eng., das Motto für Familie, Freizeit und … Beruf möge in aller Zukunft lauten: Weiter so! Dranbleiben! Nicht nachlassen!

Klaus Gossow

Betondeckenbau

am 7. März 2017 in Mellendorf

Leitung: Dipl.-Ing. Ralf Alte-Teigeler

Das VSVI-Betondeckenseminar findet im zweijährigen Rhythmus in Mellendorf statt. Die Teilnehmerzahl lag bei 57 Teilnehmern und damit im langjährigen Mittel.
Ralf Alte-Teigeler eröffnete das Seminar, begrüßte die Teilnehmer und gab einen kurzen Überblick über den Verlauf des Seminars und die Referenten. Er ging auf die Entwicklung im Betonstraßenbau, hier hauptsächlich auf den Autobahnen, ein. In den letzten Jahren ist der Anteil Betondecken auf Bundesautobahnen kontinuierlich zurückgegangen. Dies änderte sich mit der Vergabe von PPP-Projekten. Bei diesen Projekten werden nicht nur die Herstellungskosten in Betracht gezogen, sondern auch die Kosten über die gesamte Laufzeit. Hier hat die Betondecke neben der besseren Verformungsstabilität gegenüber Asphalt auch einen preislichen Vorteil. Hinzu kommt, dass an gut hergestellten Betondecken, außer den nötigen Fugensanierungsarbeiten in Wartungsintervallen von acht bis zwölf Jahren, fast keine Instandhaltungsarbeiten anfallen. Bei Einbeziehung der Betrachtung von „user-delay"-Kosten ergeben sich weitere, nicht unerhebliche Vorteile für den Betondeckenbau.

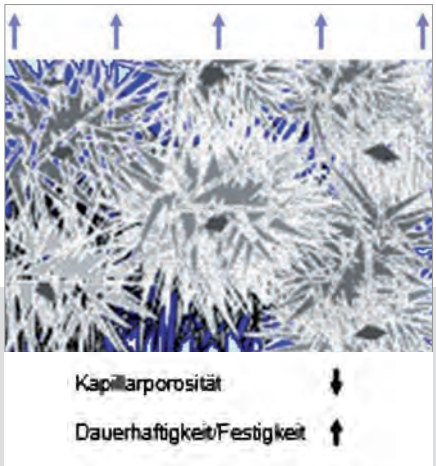
Der erste Referent, M. Eng. **Holger Hofschlag** von der Firma BT Betontechnik, berichtete über das Thema **Herstellung von Betonfahrbahndecken** anhand von zwei Großprojekten: das ÖPP-Projekt A7 Hamburg-Bordesholm und ein Projekt in Polen auf der S8. Das Projekt in Deutschland hat einen Umfang von 1,4 Millionen Quadratmeter Betondecke mit der Oberfläche Waschbeton. Auch das polnische Los mit 860.000 Quadratmeter wurde in Waschbetonbauweise ausgeführt. Hofschlag schilderte die Anforderungen an den Mischplatz, auf dem später die Betonmischanlage aufgestellt wird. Er zeigte auch, wie wichtig es für die Qualität des Betons ist, dass die einzelnen Zuschlagstoffe separat gelagert werden. Er ging auf die Mischtechnik und die nötige Laborbetreuung ein. Auch das Thema Entfernung von der Mischanlage zur Einbaustelle wurde ausführlich behandelt. Hier gibt es zum Teil Probleme, wenn die Betonfahrzeuge durch den öffentlichen Verkehr in staubelasteten Bereichen zur Einbaustelle fahren müssen. Er stellte eine App „Pro Beton" vor, die den Informationsfluss und damit auch die Qualität der Betondecken erheblich verbessert. Auch Einzelheiten wie Dübel- und Ankersetzer, Höhenlage der Dübel und Anker wurden erläutert. Es war an den vielen vorgetragenen Details zu spüren, dass Hofschlag schon seit vielen Jahren im Betondeckenbau tätig ist und dort sehr engagiert auch auf Qualitätssicherung und gute Leistung achtet. In der darauffolgenden Diskussions- und Fragerunde stellte sich heraus, dass beispielsweise bei den lasergesteuerten Fertigern die Erfahrungen und Ergebnisse noch nicht so gut seien, als dass sie die doch hohen Einstiegskosten für eine Lasersteuerung rechtfertigen würden.

Der nächste Referent, Professor Dr.-Ing. **Rolf Breitenbücher** von der Ruhruniversität Bochum, behandelte das Thema **Ausbildung und Abdichtung von Fugen in Betonfahrbahndecken**. Er erklärte die Notwendigkeit von Fugen in Betondecken, ihre Abdichtungen und zeigte Risiken und Schäden auf, wenn die Fugen nicht hundertprozentig dicht sind. Dies wurde auch später anhand der Wartungsintervalle nochmals verdeutlicht. Der Referent erläuterte die vier gängigen Fugenvergussarten in Betondecken. Dies sind die Heißvergussmassen „Typ N1" und „Typ N2"; die erste ist vorwiegend elastisch, die zweite vorwiegend plastisch eingestellt. Er ging auch auf den in letzter Zeit verstärkt eingesetzten Kaltverguss ein und beschrieb die meist im Neubau eingesetzten Fugenprofile. Ein ausgiebig erläutertes Thema war die Dauerhaftigkeit von Fugenabdichtungen. Es kam in den letzten Jahren zu Schäden an Heißvergussmaterialien, hauptsächlich mit dem N2-Material. Hier wurden verbesserte Materialien, die unter dem Namen N2 Plus laufen, entwickelt. Professor Breitenbücher ging auf die Beanspruchungen der Materialien in der Fuge ein und erläuterte die derzeit bei der Ruhruniversität laufenden Forschungsprojekte. Es bestand Einigkeit auch in der späteren Diskussion, dass für das System Fuge Prüfmethoden entwickelt werden müssen, die das Gesamtsystem prüfen, das heißt man braucht performanceorientierte Prüfverfahren. Wichtig für Fugenvergussmassen sind Flankenhaftung, Dehn-Stauchbewegungen und Alterungsbeständigkeit. Hier entwickelt die Ruhruniversität derzeit ein realitätsnahes Prüfverfahren für das Alterungsszenario. Breitenbücher berichtete auch über weitere Prüfverfahren sowie rheologische Untersuchungen an Fugenver-

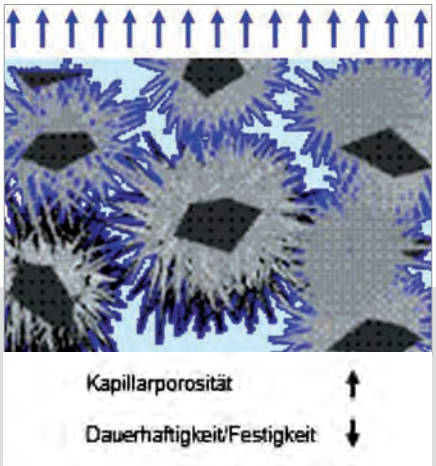
gussmassen. Er schloss sein Referat mit der Feststellung, dass dauerhafte Fugen einen Beitrag zu dauerhaften Betonfahrbahnen leisten können. In der Diskussion wurde dann festgestellt, dass es bereits einige Bundesländer gibt, die im Fernstraßenbau nur Fugenvergussmassen zulassen, die einen Performancetest bestehen, bei dem mindestens neun Jahreszyklen in der Lebensdauer simuliert worden sind. Die Materialien, die diese Tests bestanden haben, werden seit 2013 eingesetzt. Bisher gab es hier noch keine größeren Schäden.

Nach der Kaffeepause berichtete Dipl.-Ing. **Jens Skarabis** über die **Nachbehandlung von Fahrbahndecken mit Waschbetontextur**. Er erklärte, warum Betondecken nachbehandelt werden müssen und zeigte die Auswirkung auf die Betondecken bei guter und schlechter Nachbehandlung auf. Anschließend berichtete er über ein Forschungsvorhaben, das an der TU München durchgeführt wurde. Hier ging es um Untersuchungen des Einflusses der ersten und zweiten Nachbehandlung. In Versuchen wurden verschiedenen Nachbehandlungen durchgeführt, zum Teil mit und ohne Abdeckung der Betondecke. Es gab unterschiedliche Untersuchungen mit Nachbehandlungsmitteln und mit Kombimitteln. Ebenfalls wurden die Werte „Haftzugfestigkeit" und „Abwitterung" mit den unterschiedlichen Nachbehandlungen ermittelt. Das Fazit war, dass eine gute Nachbehandlung nach dem Betoneinbau sehr wichtig für die Qualität und damit für die Lebensdauer der Betondecken ist. Jens Skarabis stellte dann die akustischen Eigenschaften von verschiedenen Waschbetontexturen vor. Auch zu diesem Thema berichtete er über ein Forschungsprojekt, bei dem vorab mit Simulationsrechnungen akustische Eigenschaften berechnet wurden. Problem ist hierbei, dass ein geringes Reifenfahrbahngeräusch oft nicht im Einklang mit griffigen Oberflächen steht. Es gilt, einen für alle vertretbaren Weg zu finden, damit sowohl die Griffigkeit als auch die Lärmentwicklung den Anforderungen entspricht. Einen signifikanten Einfluss auf die akustischen Eigenschaften von Waschbetontexturen hat die Ausbürsttiefe. Diese Texturtiefe sollte 0,7 – 0,8 Millimeter sein. Skarabis zeigte Neuentwicklungen für die Verbesserung von akustischen Eigenschaften beim Waschbeton. Hierzu stellte er ein horizontales Schleifen vor, mit dem erste gute Ergebnisse gefahren wurden. Er erwähnte auch noch die Grindingstrukturen, die voraussichtlich in der demnächst neuerscheinenden ZTV Beton als Standardoberfläche zugelassen werden. Fazit war, dass sowohl die erste als auch die zweite Nachbehandlung die Festigkeits- und Dauerhaftigkeitseigenschaften des Waschbetons erheblich beeinflussen und dass sich mit zunehmender Texturtiefe die Lärmminderung der Oberflächen verschlechtert. Dies sind wichtige Themen für die Akzeptanz der Betondeckenbauweise bei den ausschreibenden Stellen und den Nutzern.

Warum nachbehandeln?
Bei guter Nachbehandlung



Bei schlechter Nachbehandlung

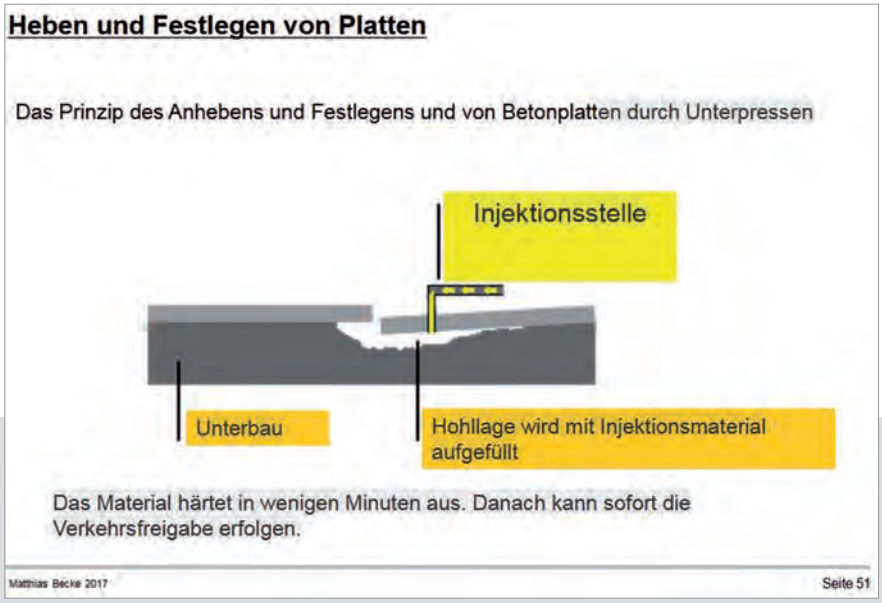


Das nächste Thema war die **fachgerechte Betonsanierung bei Fahrbahndecken**, vorgetragen von Dipl.-Ing. **Mathias Becke** von der Possehl Spezialbau GmbH. Er stellte die Possehl Stiftung in Lübeck und die dazugehörigen weltweit agierenden Betriebe vor, insbesondere die Firmen, die einen direkten Bezug zur Sanierung von Verkehrsflächen aus Beton haben. Der Gesamtkonzern beschäftigt 12.000 Mitarbeiter, davon sind 1.500 im Baubereich beschäftigt. Beckes Ausführungen bezogen sich hauptsächlich auf die Regelwerke M BEB (Merkblatt für die bauliche Erhaltung von Verkehrsflächen aus Beton) und ZTV BEB STB (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien). Er ging auf die Unterschiede zwischen der betrieblichen Erhaltung und der baulichen Erhaltung mit Instandhaltung, Instandsetzung und Erneuerung ein, zeigte verschiedene Schadensbilder an bestehenden Betondecken auf und erläuterte, nach welcher Auswahl einzelne Maßnahmen zur Sanierung von Verkehrsflächen aus Beton angewendet werden müssen. Hierzu stellte er die verschiedenen Sanierungsmethoden mit Hinweis auf Wartungsintervalle vor. Im Fernstraßenbau kommen in Deutschland hauptsächlich bitumenhaltige Heißvergussmassen zum Einsatz. Hier ist in den letzten Jahren ein neues Material N2 Plus entwickelt worden. Ein Thema ist, dass Materialien, die nach derzeit gültigen ZTV Fug STB 15 hergestellt werden, nicht immer eine ausreichende Qualität haben, um die prognostizierte Lebensdauer von acht bis zwölf Jahren zu überstehen. Hier besteht auch Überarbeitungsbedarf im Rahmen des Arbeitskreises ZTV Fug. Weitere Themen des Referenten waren das Ausbessern von Kantenschäden und Risssanie-

rungen. Er ging auch auf Einzelplattenerneuerung und die Erneuerung von Plattenteilen ein. Anhand von einzelnen Schadensfotos zeigte er die Risiken bei schlechter Arbeitsausführung, auf weiteren Folien aber auch erfolgreich ausgeführte Sanierungsarbeiten. Diese haben dann meistens eine Lebensdauer, die dem restlichen Verlauf der Betondeckenlebensdauer entspricht. Er ging darauf ein, dass fast alle Systeme, die bei der Sanierung von Betondecken eingesetzt werden, auch in kurzen Zeitfenstern, das heißt hauptsächlich in Nachtarbeit durchgeführt werden. Hierzu sind nicht nur die in den letzten Jahren weiterentwickelten schnellaushärtenden Materialien nötig, sondern auch eine gute Baustellenorganisation mit entsprechend leistungsstarken Geräten. Insbesondere bei älteren Betondecken, die sehr oft schon die prognostizierte Lebensdauerzeit überschritten haben, ist es nötig, dass Betonplatten angehoben und festgelegt werden. Hier sind neue Systeme auf den Markt gekommen. In den letzten Jahren wurden Silikatharze und PU-Harze entwickelt. Mit diesen Systemen kann die Lebensdauer der Betondecken für den Bruchteil der Neuherstellungskosten um viele Jahre verlängert werden. Anhand von Praxisbeispielen ging er auch noch mal auf das schon von Jens Skarabis erwähnte Grinding ein.

Ein weiteres Thema war die Sanierung von Brandschäden. Es gibt eine Vielzahl ausgebrannter Autos. Die Fahrer halten dann meistens auf dem Standstreifen, das Auto brennt aus und die Oberflächen unter dem Auto werden zerstört. Hier gibt es verschiedene Sanierungsmethoden, die Mathias Becke alle erklärte. Am Schluss erläuterte er noch eine Sonderbauweise, die auch in der ZTV BEB geregelt ist. Es geht um die Oberflächenbehandlung mit Reaktionsharzen, deren großflächige Anwendung mit Leistungen von bis zu 20.000 Quadratmetern pro Tag vorgestellt wurde. Hier kam in der Diskussion die Frage nach der Recyclingfähigkeit der mit Reaktionsharz behandelten Betondecken auf. Becke betonte, dass es bisher keine Probleme hiermit gab. Fazit war, dass Betondecken sanierungsarm sind und nur geringe Schäden aufweisen, dass aber gerade bei der Reparatur im Betondeckenbau das Festlegen der richtigen Sanierungsmaßnahme sehr wichtig ist. Einen sehr hohen Anteil am Erfolg der Sanierungsmaßnahmen hat die Qualifikation der Mitarbeiter. Wichtig ist natürlich auch, dass die eingesetzten Materialien den Anforderungen entsprechen.

Nach der Mittagspause berichtete Dipl.-Ing. **Christoph Krelle** über den **Betondeckenbau und die Erhaltung in Sachsen-Anhalt, historisch und aktuell**. Vorgesehen war ein Bericht über das Thema Betondeckenbau in Rheinland-Pfalz. Da der vorgesehene Referent jedoch erkrankt war, hatte sich Christoph Krelle bereit erklärt, dieses Thema für das Bundesland Sachsen-Anhalt zu erläutern. Er berichtete über die historische Entstehung der Betondecken in Sachsen-Anhalt. Er verwies auf ein Buch „Begrenzte Mobilität – eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR" und zeigte den Ausbau der Autobahnen in Sachsen-Anhalt auf. Der Verkehr hat sich von 1990 bis heute verdoppelt. Mit einem sehr hohen Schwerlastanteil von 22 bis 24,5 Prozent sieht das Land Sachsen-Anhalt Fahrbahndecken aus Beton als nötig an. Durch den hohen Schwerverkehrsanteil, mit dem früher bei der Planung der Betondecken niemand gerechnet hat, war die Belastung der Decken höher als geplant. Hierdurch verkürzte sich bei einigen Betondecken die prognostizierte Lebensdauer. Hinzu kamen in Sachsen-Anhalt sehr viele AKR-Schäden (Alkali-Kiesel-Reaktionen). Krelle ging auf die Entwicklung der AKR-Schäden ein. Er zeigte die Maßnahmen, die zur Verlängerung der Lebensdauer ausgeführt wurden. Diese waren als Verlängerungsmaßnahme erfolgreich, konnten jedoch die AKR-Zerstörung nur verlangsamen und nicht verhindern. Anhand von einzelnen Baumaßnahmen wurde verdeutlicht, wie man diesen AKR-Maßnahmen begegnet ist. Das Thema ist seit 2004 als Problem bekannt, wurde seit 2007 als großes Problem angesehen und seit dem Jahr 2010 gab es erschreckend viele Strecken, die durch AKR zerstört wurden. Hierdurch stieg der Erhaltungsaufwand für die Autobahnen in Sachsen-Anhalt sehr stark an. Bei der derzeitigen Haushaltslage ist jedoch nicht das monetäre Thema ein Problem, sondern mehr die Personalsi-



tuation. Hier gibt es Engpässe bei der Bauausschreibung und bei der Bauüberwachung, die selbst mit eingesetzten Ingenieurbüros nicht immer zu bewältigen sind. Hauptziel, auch in Sachsen-Anhalt, ist jedoch, dass das Bundesfernstraßennetz durchgängig befahrbar ist. Anhand der einzelnen Schadensbilder erläuterte der Referent sehr eindrucksvoll, welche Maßnahmen zum Erhalt der Betondecken getroffen wurden und getroffen werden müssen. Er ging auch auf die Kosten für Baumaßnahmen sowohl AKR bedingt als auch sonstige Erhaltungskosten ein. Auch ein Ausblick in die Zukunft wurde erläutert, hier insbesondere auch die lärmarmen und griffigen Oberflächen der Zukunft. Das Fazit ist, dass gerade in Sachsen-Anhalt ein sehr hoher Anteil der Betonstrecken AKR geschädigt ist, Sachsen-Anhalt jedoch weiterhin Betonfahrbahn bauen möchte. Bis zum Jahr 2023 werden alle AKR-Schäden beseitigt sein. In den letzten Jahren, nachdem sowohl die Auftraggeber als auch die Bauindustrie sensibilisiert wurden und neue Prüfmethoden installiert haben, gab es keine AKR-Schäden mehr. Ab dem Jahr 2020 kommen jedoch auch in Sachsen-Anhalt Bauabschnitte in das Bauprogramm, die eine Liegezeit von über 30 Jahren, zum Teil schon weit länger, haben. Wichtig ist hier, dass die Bauprogramme kontinuierlich das gleiche Volumen haben, um dem Nutzer immer halbwegs freie Fahrt zu gewährleisten.

Der nächste Referent war Dipl.-Ing. **Bernd Jannicke** von der IBA Engineering, der über den **Entwurf eines neuen Arbeitspapiers zur Bauweise Beton an Asphalt**, kurz: AP BaA berichtete. Dieses Papier ist im Entwurf fertig, wurde bei der FGSV bereits im übergeordneten Arbeitsausschuss 8.3 Konstruktion behandelt und geht jetzt in die nächsten Instanzen, so dass mit der Veröffentlichung dieses Arbeitspapieres Ende des Jahres zu rechnen ist. Bei dem Arbeitspapier geht es um eine Bauweise, die hauptsächlich in Nordrhein-Westfalen, aber auch in anderen Bundesländern bereits seit vielen Jahren ausgeführt wurde. Als Einleitung wurde ein Video von einer Strecke auf der A 4 gezeigt, dem Kölner Autobahnring. Hier wurde 1985 die Bauweise Beton an Asphalt in der Form gebaut, dass die Standspur und die erste Schwerlastspur in Beton gebaut wurden, der zweite und dritte Fahrstreifen wurde in Asphalt ausgeführt. Die Fahrbahn hat bereits die reguläre Lebensdauer von 30 Jahren um zwei Jahre überschritten. Es gibt bis heute keine Schäden in diesem Bereich. Ein sehr wichtiger Punkt bei der Arbeitsweise Beton an Asphalt ist die Fuge zwischen Beton und Asphalt. Hier wurde im Arbeitskreis sehr viel Wert auf eine detaillierte Beschreibung der Fugenausbildung gelegt. Bewährt hat sich eine Gleitfuge in Form einer angeklebten Bitumenschweißbahn. Ganz wichtig ist eine funktionierende Entwässerung unter der Gleitfuge in der Unterlage unter der Asphalt- und Betondecke. Auch hier wird die Ausführung genauestens beschrieben. Das Merkblatt schildert zuerst die Anwendungen der Bauweise und geht dann auf Planungs-, Konstruktions- und Ausführungsgrundsätze ein. Danach wird die Fugenkonstruktion mit dem Drainageschlitz beschrieben. Es gibt Möglichkeiten, diese Form der Bauweise beim Neubau oder der Erneuerung der gesamten Fahrbahn einzusetzen. Es ist jedoch auch möglich, Einzelstreifen zu erneuern oder an bestehende Fahrstreifen anzubauen. Hier besteht die Option des Bauens auf ungebundener Unterlage, erst Asphalt dann Beton; es geht aber auch anders herum. Das Gleiche wird danach für die Erneuerung oder den Neubau auf gebundene Unterlage für beide Bauweisen beschrieben. Bewährt hat sich eine Asphaltzwischenschicht unter dem Beton. Auch hier werden Hinweise für die Ausführenden, sowohl für den Ausschreiber als auch für die Baufirmen gegeben. Alle möglichen Varianten der Ausführung sind mit Skizzen und genauen Beschreibungen in dem Arbeitspapier aufgeführt.

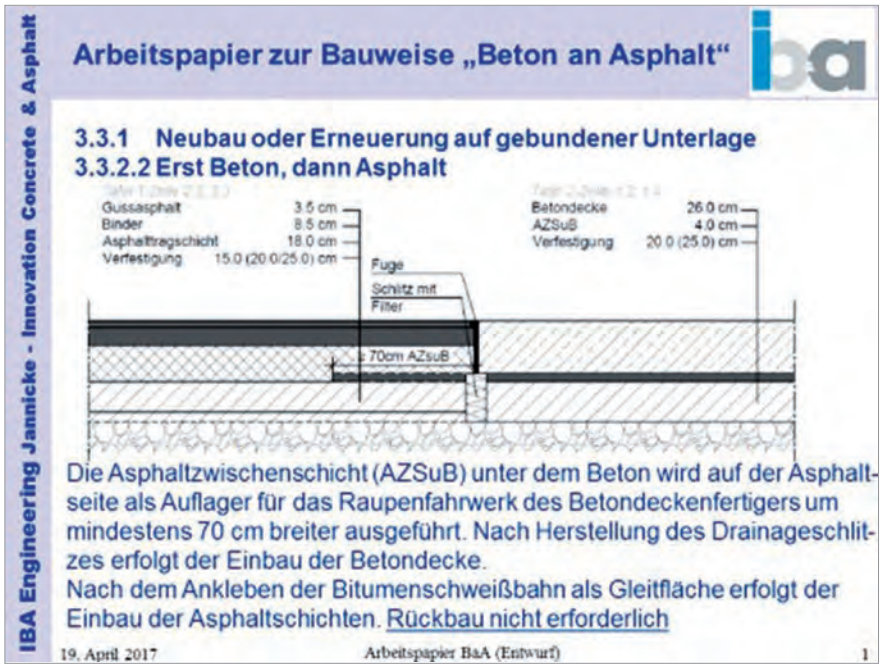
Der letzte Vortragende bei diesem Seminar war Dipl.-Ing. **Klaus Böhme**. Er berichtete über **aktuelle Regelwerke für Verkehrsflächen aus Beton** und stellte den Werdegang der

Regelwerke vor. Er begann mit einer Organisationsübersicht der FGSV und erläuterte dann das Zusammenspiel der einzelnen Gremien, Arbeitsausschüsse und Arbeitskreise. Auch die Systematik der Dokumente der FGSV wurden vorgestellt. Es gibt hier Regelwerke mit unterschiedlicher Bedeutung. Regelwerke der Gruppe R1 sind ZTV TL und TP. Dies sind verbindliche Vorschriften für alle Vertragspartner im Fernstraßenbau. Bei den Regelwerken R2 handelt es sich um Merkblätter oder Empfehlungen. Diese Merkblätter dienen als Anregungen für die beteiligten Personen und sind nicht rechtsverbindlich. Noch eine „Stufe tiefer" sind die Gruppen W1 und W2. Die Wissensdokumente W1 sind Hinweise und Erläuterungen zum Teil auch zu den Merkblättern und ZTVen. Bei der Gruppe Wissensdokument W2 handelt es sich um Arbeitspapiere. Eins davon hat zuvor Bernd Jannicke vorgestellt.

Klaus Böhme konnte nicht auf alle Regelwerke aus dem Betonbereich ausführlich eingehen, gab jedoch kurz einen Überblick über die bestehenden Regelwerke. Er zeigte anhand eines neuen Regelwerkes „Merkblatt für die Whitetopping-Bauweise M WT" (Ausgabe 2013) den Aufbau und die Systematik der Regelwerke. Bei dem Merkblatt handelt es sich um ein Regelwerk der Klasse R2. Ebenfalls stellte er das Regelwerk aus dem AK 8.3.3 „Merkblatt für Planung, Konstruktion und Bau von Verkehrsflächen aus Beton" Teil 1: Kreisverkehre, Busverkehrsflächen und Rastanlagen (Ausgabe 2013) vor. Hier konnte man sehr gut erkennen, dass sowohl planerische Aspekte im Regelwerk Platz fanden als auch später die Ausführung sowie Anwendungsmöglichkeiten und Gestaltungen. Er stellte auch noch den Teil 2 dieses Regelwerkes „Stadt- und Landstraßen sowie plangleiche Knotenpunkte mit Hinweisen zur baulichen Erhaltung" (Ausgabe 2015) vor und verwies darauf, dass derzeit ein Teil 3: „Verkehrs- und Stellflächen für Logistikplätze" erarbeitet wird.

Nach anschließenden Diskussionen bedankte sich Ralf Alte-Teigeler nochmals bei allen Referenten für die fachlich detaillierten, fundierten und rhetorisch gut vorgetragenen Referate sowie bei den Teilnehmern für ihr Interesse und die rege Diskussion.
Abschließend verwies er auf den Europäischen Betonstraßentag, der vom 20. bis 22. Juni 2018 in Berlin stattfindet. Diese Veranstaltung dürfte insbesondere auch für Teilnehmer am Betonstraßenseminar der VSVI sehr interessant sein. Hier werden Vorträge über Betonbau aus der ganzen Welt kommen, ebenfalls sind dort technische Besuche vorgesehen.

Ralf Alte-Teigeler



Brücken- und Ingenieurbau

am 21. März 2017 in Braunschweig

Leitung: Dipl.-Ing. Harald Freystein

Rund 150 Teilnehmer konnte Harald Freystein (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr) zur traditionellen Seminarveranstaltung im Altgebäude der TU Braunschweig begrüßen. Zehn aktuelle Fachvorträge zu Themen aus dem Fachgebiet des Brückenbaus standen auf dem Programm.

Im ersten Vortrag über **„BIM in der niedersächsischen Straßenbauverwaltung“** informierte Dipl.-Ing. **Dietmar Thomsik** (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Nienburg) über die geplante stufenweise Einführung digitaler Planungsmodelle in der Straßenbauverwaltung bis zum Jahr 2020. Durch den Einsatz des Building Information Modeling (BIM) sollen Bauwerksdaten zukünftig in 3D-Bauwerksmodellen implementiert werden und sowohl als Grundlage einer ganzheitlichen fachübergreifenden Projektbearbeitung in der Entwurfs- und Ausführungsphase als auch für sämtliche Maßnahmen zur Bauwerksunterhaltung über den gesamten Lebenszyklus zur Verfügung stehen.

Der anschließende Vortrag von Dipl.-Ing. **Eike Nagel**, (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Hannover) befasste sich mit dem Thema **„Einführung von Vemags-Statik“**. Eike Nagel berichtete über das im Rahmen des Verfahrensmanagements für die Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten eingesetzte Programm Vemags-Statik, das zur Tragfähigkeitsbeurteilung von Brückenbauwerken auf die in der Bauwerksdatenbank SIB-Bauwerke hinterlegten Tragwerkskennwerte zurückgreift. Er hob dabei besonders die sich daraus ergebende grundlegende Nutzungsänderung für die digitalen Bauwerksbücher von der reinen Dokumentationsfunktion hin zur Bereitstellung sicherheitsrelevanter Daten im Rahmen eines amtlichen Genehmigungsverfahrens hervor.

Im folgenden Vortrag **„Systematische Brückenertüchtigung in Niedersachsen“** lieferte Dipl.-Ing. **Harald Freystein** (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Hannover) einen umfassenden Überblick über die mittelfristige Umsetzung der Maßnahmen zur Nachrechnung und Ertüchtigung des Brückenbestandes in Niedersachsen. Besondere Priorität genießt dabei nach seinen Ausführungen die Aufrechterhaltung der im Rahmen des bundeseinheitlichen Vorgehens zur Erhaltungsplanung des Bundesfernstraßennetzes festgelegten länderübergreifenden Schwerlastkorridore.

Nach einer kurzen Kaffeepause gab Dipl.-Ing. **Anett Nusch** (Hessen Mobil, Marburg) in ihrem Vortrag **„Ideenwettbewerb Lahntalbrücke“** zunächst einen interessanten Einblick in die Bauwerksgeschichte der Lahntalbrücke im Zuge der BAB A3 bei Limburg und ging dann auf die speziellen Rahmenbedingungen für den Realisierungswettbewerb zum Ersatzneubau ein, die sich aus der exponierten Lage des Bauwerks in der Sichtbeziehung zum Limburger Dom und den Anforderungen an die bauzeitliche Verkehrsführung ergaben. Abschließend informierte Anett Nusch über die Ergebnisse des Wettbewerbs und über den daraus entwickelten endgültigen Bauwerksentwurf.

Dipl.-Ing. **Axel Keck** (DEGES, Berlin) berichtete in seinem daran anschließenden Vortrag **„Bau und Rückbau der Lahntalbrücke“** über die Herausforderungen bei der Bauausführung des 450 Meter langen semiintegralen Brückentragwerkes der Talbrücke. Hierbei erläuterte er das im Rahmen eines Sondervorschlages ausgeführte Freivorbauverfahren zur Herstellung des Überbaus auf bis zu 55 Meter hohen stabilisierenden Hilfspfeilern mit Querverschubeinrichtung sowie das Abbruchverfahren für den Bestandsüberbau, bei dem ein Vorschubgerüst zum Einsatz kommt.

Nach der Mittagspause referierte Dipl.-Ing. **Arnold Hermmert-Halswik** (Bundesanstalt für Straßenwesen) über **„Aktuelle Entwicklungen im Stahlbrückenbau einschließlich des Korrosionsschutzes“**. Den Schwerpunkt seiner Ausführungen bildeten dabei Informationen zu den in der Neufassung der Richtlinien für den Entwurf und die Ausbildung von Ingenieurbauten (RE-ING) und der ZTV-ING vorgesehenen Änderungen hinsichtlich der Ausführung und Inspizierbarkeit des

Korrosionsschutzes von Kastenträgerbrücken sowie zur Weiterentwicklung der Korrosionsschutzsysteme nach der TL/TP-KOR-Stahlbauten.

Im Anschluss berichtete Dipl.-Ing. **Eckhard Kempkens** (Bundesanstalt für Straßenwesen) in seinem Vortrag **„Intelligente Brücken – Adaptive Systeme zur Informationsbereitstellung und Bewertung der Sicherheit und Zuverlässigkeit von Brücken im Bereich der Bundesfernstraßen"** über die Entwicklung intelligenter Systeme zur permanenten Zustandskontrolle von Brückenbauwerken als integraler Bestandteil eines erweiterten Erhaltungsmanagements. Er ging dabei speziell auf die dafür erforderlichen Sensorsysteme zur Erfassung relevanter Einwirkungen und Bauteilreaktionen und auf die Erfordernisse einer intelligenten Messdatenverarbeitung ein.

Mit dem nachfolgenden Vortrag **„Mess- und Übertragungstechnik beim Monitoring"** wurde von Dipl.-Ing. **Martin Lehmann** ein umfassender Überblick über den Einsatz geodätischer Messverfahren bei der Durchführung kompensierender Überwachungsmaßnahmen an Brücken mit bekannten rechnerischen Sicherheitsdefiziten gegeben. Abgerundet wurden seine Ausführungen durch die Vorstellung von Anwendungsbeispielen tachymetrischer Monitoringmaßnahmen an zwei Brückenbauwerken mit befristeter Restnutzungsdauer.

Nach der Kaffeepause lieferte Dr.-Ing. **Jens-André Paffenholz** (Leibniz Universität Hannover) mit seinem Vortrag **„Laserscandaten für ein geodätisches Monitoring"** anschauliche Einblicke in die Anwendung des Messverfahrens zur dreidimensionalen Geometrieerfassung von komplexen Objektoberflächen mittels terrestrischem Laserscanner. Die praktischen Möglichkeiten des Messverfahrens bei der Bauwerksuntersuchung wurden anschließend am Beispiel von Verformungsmessungen an einem Brückenüberbau im Rahmen eines Bauwerksmonitorings und anhand der Auswertung von Deformationsmessungen beim Belastungsversuch an einer Eisenbahngewölbebrücke demonstriert.

Den Abschluss des Seminars bildete der Vortrag über **„Faserverstärkte Kunststoffe im Brückenbau"** von Dr.-Ing. **Christian Böttcher** (Panta Ingenieure, Hamburg). Anhand von Beispielen international ausgeführter Konstruktionsweisen im Brückenbau stellte der Referent die vielfältigen konstruktiven Einsatzmöglichkeiten carbonfaserverstärkter Kunststoffe beim Bau von Straßen- und Gehwegbrücken vor. Ergänzt wurden seine Ausführungen durch Erläuterungen zu den besonderen mechanischen Eigenschaften von Faserverbundwerkstoffen sowie durch Hinweise zum aktuellen Stand der technischen Regelwerke und zu den Besonderheiten im bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahren.

Frank Keune
HHW + Partner Beratende Ingenieure Braunschweig

Entwurf und Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen

am 30. März 2017 in Mellendorf

Leitung: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thomas Richter (Hannover/Berlin)

Das Seminar beschäftigte sich im ersten Block mit neuen Regelwerken für Landstraßen und Autobahnen. Im zweiten Block ging es um neue Entwicklungen in Stadtstraßen. Professor Richter begrüßte im Namen des Präsidiums der VSVI etwa 100 Teilnehmer und führte durch das Programm.

Zu Beginn stellte Professor Dr.-Ing. **Wolfgang Balzer** von der BUNG Ingenieure AG die neuen **Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT)** vor. Die Richtlinien sind noch nicht eingeführt, aber sie liegen in einer weitgehend abgestimmten Fassung vor. Problematisch sind hier, wie bei vielen anderen Regelwerken auch, die jeweiligen Zuständigkeiten der anordnenden Verkehrsbehörden und der planenden Straßenbehörden. Eine RABT ohne Festlegungen zu verkehrstechnischen Ausstattungen wäre aber wenig zielführend.
Professor Balzer stellte anhand von vielen Beispielen die neuen Regularien vor und leitete auch her, dass die Ansprüche an die Ausstattung steigen werden, was zu einem höheren Aufwand an Bau, Betrieb und Unterhaltung führt.

Im zweiten Vortrag des Richtlinienblockes behandelte Dipl.-Ing. **Wolfgang Mattner** vom Landesbetrieb Straßenbau.NRW den Stand der **Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS)**. Die alten RMS 1 und 2 werden zu einer RMS zusammengeführt, aber dann wieder analog zu den Entwurfsregelwerken in die Teile Autobah-

Das Auditorium im ABZ Mellendorf

Foto: © Richter

Professor Balzer BUNG

Foto: © Grote

Lüftungskonzept in den neuen RABT

Tunnellänge	Lüftungsart im Brandfall
bis 400 m	Natürliche Längslüftung
>400 – 600 m*)	Mechanische Längslüftung
>600 – 1.200 m	Nach Risikoanalyse a)Mechanische Längslüftung b)Rauchabsaugung über eine große Absaugöffnung (Punktabsaugung) c)Rauchabsaugung über Zwischendecke mit steuerbaren Absaugöffnungen
> 1.200 m	Rauchabsaugung über Zwischendecke mit steuerbaren Absaugöffnungen

*) bis 1.200 m bei Gewölbequerschnitt, einer Längsneigung ≤ 1 % und einer Bemessungsbrandleistung von 30 MW

Quelle: © Balzer

nen, Landstraßen und Stadtstraßen gesplittet.
Der Teil Autobahn ist mit allen Regelplänen und Ausführungsbestimmungen fertig. Beim Teil Stadtstraßen erfolgt dieses Jahr die Abstimmung mit dem Bund-Länder-Fachausschuss (BLFA-StVO), so dass dieser Teil Anfang 2018 auch fertig sein wird. Beim Teil Landstraßen erfolgt erst dieses Jahr die Länderstellungnahme, und für 2018 ist die Abstimmung mit dem BLFA-StVO vorgesehen. Mattner stellte dann an einigen Beispielen die Änderungen gegenüber den früheren Richtlinien und die Anpassungen an das aktuelle Entwurfsregelwerk dar. Er betonte auch noch einmal, wie wichtig es ist, bereits in der Entwurfsphase die Markierungsrichtlinien zu beachten, um nicht später aufwändig in der Ausführungsplanung umplanen zu müssen.

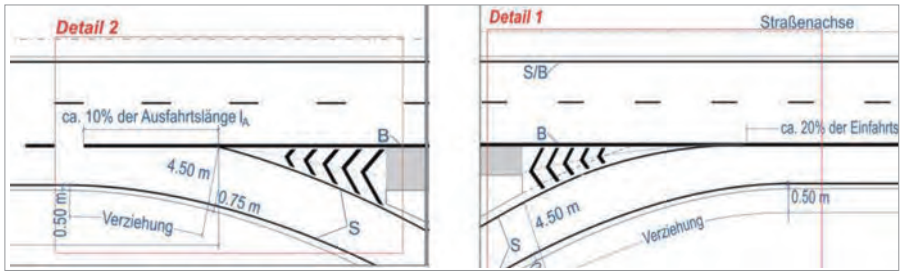
Thematisch zum Regelwerksblock zugeordnet referierte anschließend Dipl.-Ing. **Christoph Müller** über die **Grundlagen für die Planung von Fahrzeug-Rückhaltesystemen (FRS) und Praxiserfahrungen bei der baulichen Umsetzung**. Die Grundlage bilden die Richtlinien für den Einsatz von Fahrzeug-Rückhaltesystemen (RPS), die seit 2009 eingeführt sind. Neben den RPS ist auch noch eine Reihe von weiteren Regelwerken zu beachten. Die BASt hat Einsatzempfehlungen und eine Einsatzfreigabeliste veröffentlicht. Diese Einsatzfreigabeliste wird laufend aktualisiert. Sie soll aber mittelfristig durch die Datenblätter der Unternehmen ersetzt werden. Ferner müssen die ZTV FRS 2013 beachtet werden. Diese fordern eine Kennzeichnung der Fahrzeugrückhaltesysteme, da diese teilweise kaum voneinander unterscheidbar sind.
Bevor Christoph Müller einige spannende aktuelle Projekte vorstellte, fasste er noch einmal die wichtigsten Aspekte einer erfolgreichen FRS-Planung zusammen:

- FRS sind frühzeitig und parallel zu anderen Gewerken zu planen mit dem Ziel, Schnittstellen zu anderen Fachplanungen gestalten
  z.B. Bauwerke + Übergang Strecke, Entwässerung, Fernmeldeanlagen, Verkehrszeichenbrücken, Tunnelportale und -vorfelder
- Darstellung FRS mit erforderlichen Leistungsangaben und der konkreten Einbausituation bzw. des Umfelds (z. B. VZB, BW, MÜF)
- bei Bestandsstrecken ist daher Vor-Ort-Termin notwendig
- Planung inklusive aller notwendigen ÜKS und AEKs
- Übergänge an Bestandssystemen (Recherche der vorhandenen SE)
- FRS in der Detail-Planung im Querschnitt dreidimensional betrachten
  z.B. bei Engstellen (SE sind nicht nur ein Strich auf dem Bankett!)
- Technische Details für die bauliche Umsetzung beachten (u.a. Schächte, Rammhindernisse, Pfostenlänge, Einbau auch Streifenfundament, Einbau SE in befestigten Flächen, Rückenstützen + Einspannung von BSW)

Wolfgang Mattner Straßen.NRW

Foto: © Richter

Markierung Einfahrten und Ausfahrten



Quelle: © Mattner

Christoph Müller

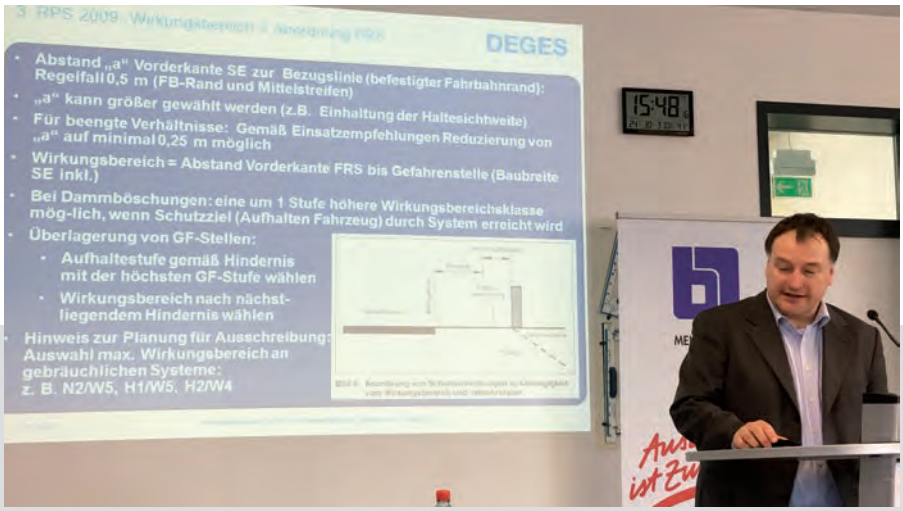


Foto: © Richter

- Spätere Vergabeunterlagen für FRS sind nur so gut wie Ausführungsplanung!

Die Einsatzfreigabeverfahren wurden fortgeschrieben. Die dieser zu Grunde liegenden Technischen Kriterien sind als Stand der Technik 02/17 durch BASt veröffentlicht: http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Publikationen/Regelwerke/Regelwerke_node.html

Im letzten Vortrag des Vormittagsblocks berichtete Dr.-Ing. **Ulrich Kasting** vom zentralen Geschäftsbereich der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr von aktuellen Entwicklungen bei der **Regenwasserbehandlung für Straßenabflüsse**. Nach einer Einführung in die Aufgaben und Ziele der Regenwasserbewirtschaftung stellte er die möglichen Maßnahmen vor. Neu in den RAS-Ew wird die drainierte Versickerungsmulde aufgenommen.

Anhand von vielen Beispielen erläuterte Kasting den aktuellen Stand zu den Themenbereichen Versickerungsbecken, Retentionsbodenfilter, Absetzbecken und Regenrückhaltebecken. Zusammengefasst werden für die kommende RAS-Ew folgende Änderungen erwartet:

- Regenrückhaltebecken werden zukünftig im Regelfall als Trockenbecken geplant
- Ist zusätzlich eine Behandlung der Regenabflüsse durch Sedimentation erforderlich, erfolgt diese in einem vorgelagerten Absetzbecken (mit befestigter Sohle und Böschungen)

Montage System Delta Bloc 100 LSW-M als bauzeitlicher Lärmschutz

Foto: © DEGES

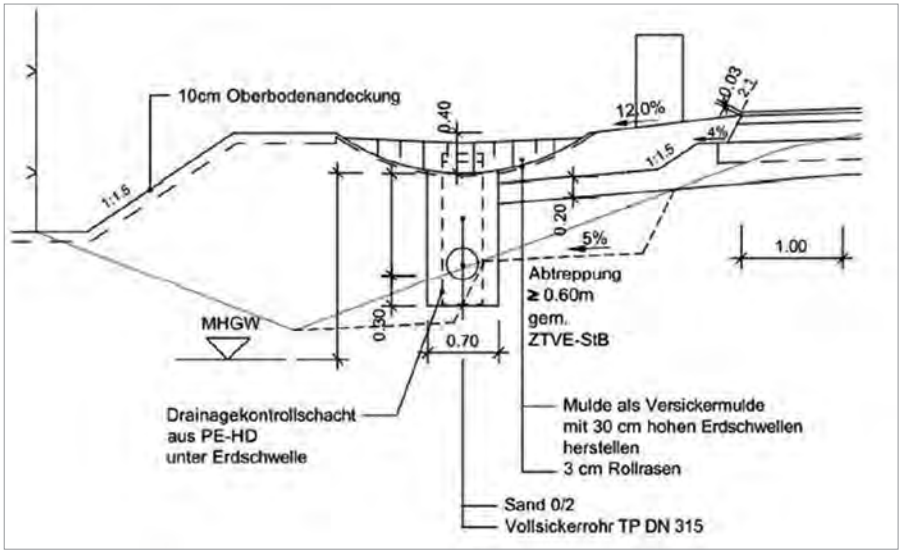
Werden in Ausnahmefällen naturnahe Regenbecken vorgesehen, ist bei Bedarf eine technische Regenwasserbehandlung vorzuschalten, die Beckensohle darf nicht technisch gedichtet werden und die Zugänglichkeit für Betriebsdienst zum Drosselbauwerk ist sicherzustellen.

Im zweiten Block gab es drei Vorträge zu neuen Entwicklungen an Stadtstraßen. Zunächst gab Dr. **Markus Rebstock** von der FH Erfurt einen Überblick zum Stand des Ziels, alle **Verkehrsanlagen bis 2022 barrierefrei** zu gestalten. Die PbefG-Änderung fordert die „vollständige Barrierefreiheit" bis zum Jahr 2022. Diese Frist gilt allerdings nicht, wenn im Nahverkehrsplan (NVP) Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Ferner stellte Markus Rebstock die neun Kernthesen (hier verkürzt) der Handreichung der Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger der kommunalen Spitzenverbände vor.

1. Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zum 1. Januar 2022.
2. Ziel ist inhaltlich zu begrüßen, da ein barrierefreier ÖPNV mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste, unabhängig von besonderen Bedürfnissen, temporären oder dauerhaften Behinderungen bietet und ältere Menschen ebenso wie Personen mit Gehhilfen oder Kinderwagen profitieren.
3. Aufgabenträger stehen in der Pflicht, sich mit der gesetzlichen Zielbestimmung zu befassen und die Belange der Barrierefreiheit bei der Aufstellung eines NVP angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Dann ergibt sich auch kein erhöhtes Klagerisiko, wenn dieser Pflicht nachgekommen wird.

Dränierte Versickerungsmulden (Entwurf)



Quelle: © DEGES

Ulrich Kasting NLStbV zGB

Foto: © Richter

4. Barrierefreiheit in der NVP-Aufstellung sollte sich – wie schon vor 2013 – am Leitbild einer vollständigen Teilhabe und eines „Designs für alle" orientieren und keine Personengruppe bewusst ausgrenzen.
5. Bei der Betrachtung von Barrierefreiheit sollte das „Gesamtsystem ÖPNV" im Blick behalten werden. Neben den klassischen Handlungsfeldern: Infrastruktur, Fahrzeuge sowie Information der Fahrgäste soll die tatsächlich barrierefreie Nutzbarkeit der Anlagen und Fahrzeuge durch regelmäßige Reinigung und ausreichenden Winterdienst sichergestellt werden.
6. Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert; die „Barrierefreiheit" bleibt die Annäherung an ein Ideal und ist Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen von Menschen. Die Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Behinderungen ist realistischerweise nicht zu erreichen.
7. Die Definition örtlicher Standards zur Barrierefreiheit auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, Baulastträgern und den Verbänden, Beauftragten und Beiräten der Menschen mit Behinderungen.
8. Die Umsetzung der bei Aufstellung eines NVP erarbeiteten Maßnahmenprogramme zur Barrierefreiheit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe.
9. Für die Umsetzung brauchen die Aufgabenträger und die Baulastträger vom Bund und den Ländern eine sachgerechtere personelle und finanzielle Ausstattung.

Die Umsetzung der PbefG-Vorgaben zeigte der Referent abschließend am Beispiel der Stadt Chemnitz. Sie erfolgt nach dem Ablaufschema im Bild unten. Die Kosten und der Zeitrahmen für die Umsetzung sind erheblich. Für die Stadt Chemnitz wurden nur für die Bushaltestellen ein Finanzbedarf von 14,3 Millionen Euro und ein Zeitrahmen bis 2031 abgeschätzt.

Im folgenden Vortrag von Dr.-Ing. **Daniel Seebo** wurde das **HBS 2015 mit Auswirkungen auf den Straßenentwurf** vorgestellt. Nach der ersten Vorstellung 2001 wurde 2015 die erste Neufassung eingeführt. Die wesentlichen Änderungen sind, dass es in drei Teile für Autobahnen, Landstraßen und Stadtstraßen aufgeteilt wurde und mehr Berechnungsverfahren integriert wurden (z.B. für Hauptverkehrsstraßen und Radverkehr). Ferner wurden nahezu alle Verfahren aktualisiert, ergänzt oder erneuert.

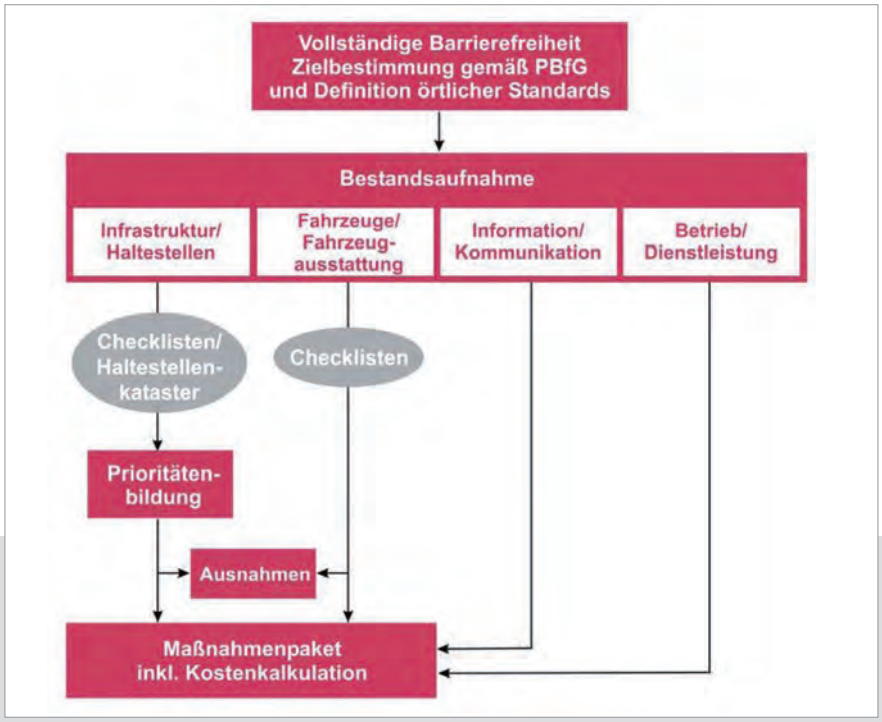
Grundsätzlich erfolgt die Festlegung der maßgebenden n-ten Stunde durch den Baulastträger. Während im HBS 2001 die 30. Stunde propagiert wurde (weil nur hierfür Verfahren vorliegen) wird im HBS 2015 die 50. Stunde (weil diese in der amtlichen Verkehrsstatistik verwendet wird) empfohlen. Grundsätzlich liegt die Spanne zwischen der 30. Stunde und der 200. Stunde. Die Bemessungsverkehrsstärke „sinkt" durch die Verwendung der 30. statt der 50. Stunde (um ca. 2 %). Der Aufwand zur Ermittlung der Bemessungsverkehrsstärke steigt an, da die „einfachen" Verfahren aus dem HBS 2001 nicht mehr verwendbar sind, das HBS 2015 liefert keinen adäquaten Ersatz.

Bei nicht-signalisierten Knotenpunkten sind keine wesentlichen Unterschiede zu erwarten, aber der Fuß- und Radverkehr wird jetzt mit einbezogen. Bei signalisierten Knotenpunkten führt das HBS 2015 in der Tendenz zu schlechteren Verkehrsqualitäten und zu größeren wartezeitoptimalen Umlaufzeiten. Die resultierenden Signalprogramme unterscheiden sich bei den Freigabezeiten und den Bewertungen der einzelnen Ströme teilweise erheblich – um bis zu drei Qualitätsstufen. Es sollten daher keine mit dem HBS 2001 erstellten Signalprogramme mit dem HBS 2015 bewertet werden.

Die Konflikte bei den Qualitäten für den Kfz-Verkehr sowie den Fuß- und Radverkehr werden größer – vor allem im Hinblick auf die Umlaufzeit. Eine Abwägung zwischen den Qualitäten im Kfz-Verkehr und im Rad- und Fußverkehr ist immer nötig.

Im letzten Vortrag des Tages stellte Univ.-Prof. Dr.-Ing. **Thomas Richter** den **Nationalen Radverkehrsplan**

Ablaufschema zur Umsetzung der Barrierefreiheit nach dem PbefG



Quelle: © Dirk Breuer 2014

2020 und einige der daraus finanzierten Forschungsprojekte vor. Der NRVP ist seit Januar 2013 in Kraft und verfolgt folgende Ziele und Themenbereiche:

- Förderung des Radverkehrs im ländlichen Raum als gleichberechtigtes Verkehrsmittel
- Kapazitätsprobleme in den Städten
- zunehmende Elektromobilität im Radverkehr
- Radverkehr attraktiver und sicherer zu machen
- Umweltverbund aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr stärken

Der NRVP unterstützt modellhafte nicht investive Projekte und Maßnahme, die den Radverkehr als Bestandteil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik fördern, eine Akzentuierung des Radverkehrs im ländlichen Raum bewirken und Aspekte der Verkehrssicherheit unter Einbeziehung von Elektromobilität/Pedelecs berücksichtigen.
Nähere Informationen können folgender Homepage entnommen werden:
https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020

Von den vielen Einzelprojekten stellte Thomas Richter die folgenden vor:

TU Dresden

- Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen
- Erarbeitung eines Leitfadens für Kommunen

TU Berlin

- Untersuchung von Knotenpunkten mit hoher Radverkehrsbelastung und Entwicklung von Ansätzen zur Verbesserung der Radverkehrsqualität
- Grüne Welle für Radfahrer
- Radfahrstreifen in Mittellage
- Freie Fahrt fürs Lastenrad - Empfehlungen zur Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die alltägliche und sichere Nutzung von Lastenrädern und Fahrradanhängern in Städten

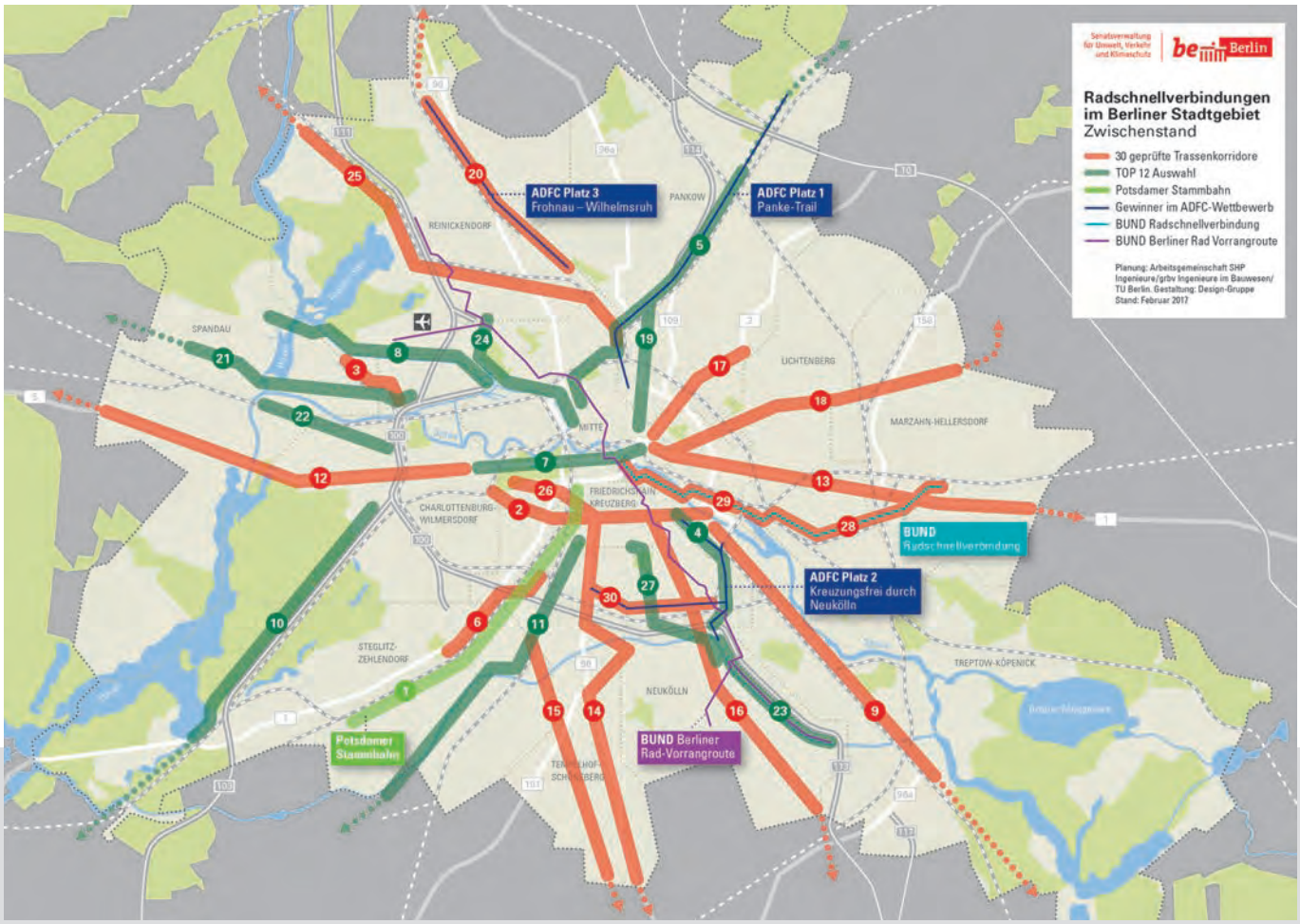
Als Ergänzung wurden zudem zwei aktuelle Projekte der TU Berlin für die Unfallforscher der deutschen Versicherer vorgestellt:

- Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen
- Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen

Abschließend gab Richter noch einen kleinen Ausblick auf die aktuellen Entwicklungen zum Thema Radschnellwege. Es sind in Deutschland zwar erst wenige Projekte realisiert, aber sehr viele Projekte in Planung. Als Beispiel zeigte er die aktuelle Studie zu potenziellen Radschnellverbindungen in Berlin.
Zum Schluss dankte Professor Richter für die rege Diskussion, den Referenten für die inhaltlich und optisch sehr guten Vorträge und im Namen des Präsidiums der VSVI allen Teilnehmern mit der Hoffnung, sie nächstes Jahr in Mellendorf wieder begrüßen zu dürfen.

Thomas Richter

Potenzialuntersuchung Radschnellverbindungen Berlin



Quelle: © SHP Ingenieure

Island – Die Insel aus Feuer und Eis

Studienreise der Landesvereinigung vom 30. April bis 7. Mai 2017

Nach einem Jahr Reiseabstinenz lud unser Präsidium zu einer Reise weit in den hohen Norden ein, sozusagen als Kontrastprogramm zum Süden (Marrakesch 2015). Die Resonanz war hervorragend. Am Flughafen Hamburg trafen sich am 30. April 2017 62 reiselustige Menschen, begaben sich an Bord eines Flugzeuges der Icelandair und landeten nach drei Stunden Flug in Keflavik, einem Flughafen, der seine Entstehung dem Eingreifen der USA in den Zweiten Weltkrieg verdankt.
Hier wurden wir von unserer Reiseleiterin Bettina empfangen, einer Österreicherin, die ihr Herz an die Insel verloren hat; der erste Glücksfall auf unserer Reise. Einen weiteren bescherte uns der Wettergott, aber davon später. Mit dem Bus, der eigens für unsere große Gruppe beschafft wurde, ging es dann in unser Hotel in Reykjavik, das für die ganze Woche der Ausgangspunkt für unsere Erkundungsfahrten werden sollte. Der frühe Abend führte uns in ein benachbartes Restaurant, das für die Dauer unseres Aufenthalts auf der Insel unser kulinarischer Stützpunkt blieb. Der spätere Abend in der Bar diente dann dem Kennenlernen untereinander und der Gewöhnung an die ungewöhnliche Währung (Krone, ISK), insbesondere im Hinblick auf die Bierpreise.

Am 1. Mai 2017 begann unsere Entdeckungsreise mit einer Rundtour auf dem goldenen Kreis, an dem die Hauptsehenswürdigkeiten von Island liegen. An diesem Tag herrschte vorwiegend flüssiger Sonnenschein, wie man hier den Regen nennt. Erster Stopp war bei Pingvellir (Thingvellir), dem historische Versammlungsort der Isländer. Hier wurde 930 der erste isländische Freistaat verkündet und am 17. Juni 1944 die Republik Island ausgerufen. Bis dahin wurde Island mehr oder weniger von den Norwegern und Dänen ausgebeutet. An diesem geschichtlich und geologisch bedeutenden Ort tritt deutlich sichtbar die geologische Schnittstelle zwischen Europa und Nordamerika zu Tage. Die eurasische und amerikanische Platte driften hier etwa acht Millimeter pro Jahr auseinander.
Es ging weiter zu dem Geysir Strokkur. Er spuckt alle fünf bis sieben Minuten eine 80 bis 100 Grad heiße Wasserfontäne in den Himmel. Nachdem wir das springende Wasser ausgiebig bewundert hatten, fuhren wir zu einem der schönsten Wasserfälle Islands, dem Gullfoss. Er stürzt über zwei Stufen, die rechtwinklig zueinander stehen 31 Meter tief in eine Schlucht. Für Ingenieure, die das q x h aus der Wasserbauvorlesung noch in ihrem Gehirn abge-

Fotos: Hartmut Gärtner

speichert haben, der ideale Ort für ein Wasserkraftwerk. Das konnte durch eine beherzte Anwohnerin Anfang des 20. Jahrhunderts verhindert werden. Auf dem Weg zum Wasserfall begegneten uns Tiere, die im allgemeinen Sprachgebrauch Islandponys genannt werden. Unsere Reiseleiterin Bettina klärte uns auf, dass es eine derartige Tierart gar nicht gibt. Es gibt nur Islandpferde, die eine besondere Gangart, den Tölt, haben, bei dem die Reiterin oder der Reiter fast erschütterungslos auf dem locker schwingendem Pferderücken sitzen.

Der erste Tag hatte uns gleich mit den typischen Naturgegebenheiten Islands: Pferde, Feuer, Wasser, schlagartige Wetterwechsel und lange Abendhelligkeit bekannt gemacht. Der folgende Tag, der 2. Mai, machte uns noch mit einem weiteren Islandphänomen bekannt. Es herrschte ein Sturm, der uns fast von den Beinen riss. Nun wussten wir auch, warum es in Island keine Ziegeldächer, sondern nur Metalldächer gibt. An diesem Tag erkundeten wir Reykjavik (Rauchbucht genannt).
Wir betraten das Wahrzeichen der Stadt, die Hallgrimskirkju, eine vollkommen aus Beton gegossene Kirche mit einem 76 Meter hohen Turm. Für uns Bauingenieure, die so manchen Kubikmeter Beton in andere Formen gegossen hatten, ein besonderer Anblick. Es folgte die Besteigung eines anderen ungewöhnlichen Gebäudes, der Perlan. Die Perlan ist ein Warmwasserspeicher. Er speichert etwa 85 Grad warmes Wasser, das aus 70 Bohrlöchern in Reykjavik und Umgebung aus einer Tiefe von 500 bis 2000 Metern gewonnen wird. Von hier aus wird die die Stadt mit Warmwasser versorgt, auch die im Winter beheizten Gehwege und Straßen. Die sechs Aluminiumtanks sind mit einer Glaskuppel überdacht, daher der Name „Perla“, die mit einer Aussichtsterrasse umgeben ist. Auf dieser Terrasse erprobten mutige Mitreisende, ob sie bei dem gewaltigen Sturm wie Ikarus oder wie der Schneider von Ulm vom Erdboden abheben konnten.

Anschließend machten wir einen Stadtrundgang, vorbei an der Domkirche, am Parlamentsgebäude der Regierung und dem Konzerthaus am Hafen. Über Mittag besuchten wir das Strassenverkehrsamt, wo wir mit den Besonderheiten des Straßenbaus und Straßenverkehrs auf Island bekannt gemacht wurden. Bei unseren folgenden Busfahrten kannten wir nun die Bedeutung der großen elektronischen Hinweistafeln an den Straßen. Am Nachmittag eroberten wir die Altstadt von Reykjavik auf eigene Faust.

Am 3. Mai 2017 erlebten wir den zweiten Glücksfall unserer Reise. Die Sonne strahlte vom Himmel und gab diese segensreiche Tätigkeit auch bis zum Ende unserer Islandstudien nicht auf. Die Jugend Islands erschien jetzt mit Flip-Flops und in kurzen Hosen auf den Straßen und genoss ihr Leben im Freien. Wir fuhren an die Südküste und besuchten den Wasserfall Skogarfoss. Er ist einer der schönsten Wasserfälle auf Island. Beim genauen Hinschauen erkennt man auf der rechten Seite

Foto: Hartmut Gärtner

Foto: Hartmut Gärtner

Foto: Chr. Erdmann

Foto: Hartmut Gärtner

einen versteinerten Troll und auf der linken Seite eine Elfenkirche. Es ging weiter zum Schwarzer Strand, einer Steilküste mit einem Strand aus schwarzer Lava. Wir standen hier sozusagen in der Ablaufrinne des Myrdalsjökullgletschers, unter dem der Vulkan, die Katla, liegt. Hier sollen laut Wikipedia schon Gletscherläufe geflossen sein, die Eisberge von 200 Meter Länge und 18 Meter Höhe ins Meer gerissen haben. Nach der Mittagspause besuchten wir diese Eisberge nach einem zwanzigminütigen Aufstieg über eine Schotterpiste. Sie lagen friedlich als Gletscherzungen in der Sonne. Die Begegnung wurde mit einem Gruppenfoto für die Nachwelt festgehalten.

Die Rückreise führte uns an dem Vulkan Eyjaflakllajökull vorbei, der im Jahre 2010 durch seinen Ausbruch den Weltflugverkehr teilweise stilllegte und damit für Zulauf bei den Eisenbahnen sorgte. Auf dem Programm stand nun nur noch der Wasserfall Seljandfoss. Dank unserer lieben Bettina wurde dieser Stopp auf den Nachmittag verlegt, und wir konnten diesen schönen Anblick bei Sonne und zehn Grad genießen. Besonders Sportliche von uns kletterten einen steilen Pfad empor und gelangten so hinter die herabstürzenden Wassermassen. Ein beeindruckendes Erlebnis, das aber auch seine Feuchtigkeitsspuren hinterließ.

Am 4. Mai 2017 erreichten wir den nördlichsten Punkt unserer Reise, die Halbinsel Snaefellsness. Auf der Fahrt an der Westküste unterquerten wir den Hvalfjördur Fjord in einen drei Kilometer langen Tunnel unter dem Wasser. Hier auf der Halbinsel sind auch die Papageientaucher (Puffins) zu Hause. Wir waren etwas zu früh da. Sie nehmen erst Mitte Mai wieder festen Boden unter ihre Füße. Ansonsten leben sie pelagisch, treiben sich auf den Weltmeeren herum. Wir wanderten an der Küste von Anarstapi, einem niedlichen kleinen Fischerort. Besonders beeindruckten uns Felsformationen mit dem Tor zur Welt. Weiter im Norden unterbrachen wir unsere Fahrt für einen Fotostopp am Kirkjufell, einem der bekanntesten Berge auf Island. Er ist 463 Meter hoch und hat die Form einer Kirche. Einen letzten Halt machten wir an einem versteckten Wasserfall, bevor wir die Rückfahrt unserer immerhin 378 Kilometer langen Tagesreise antraten.

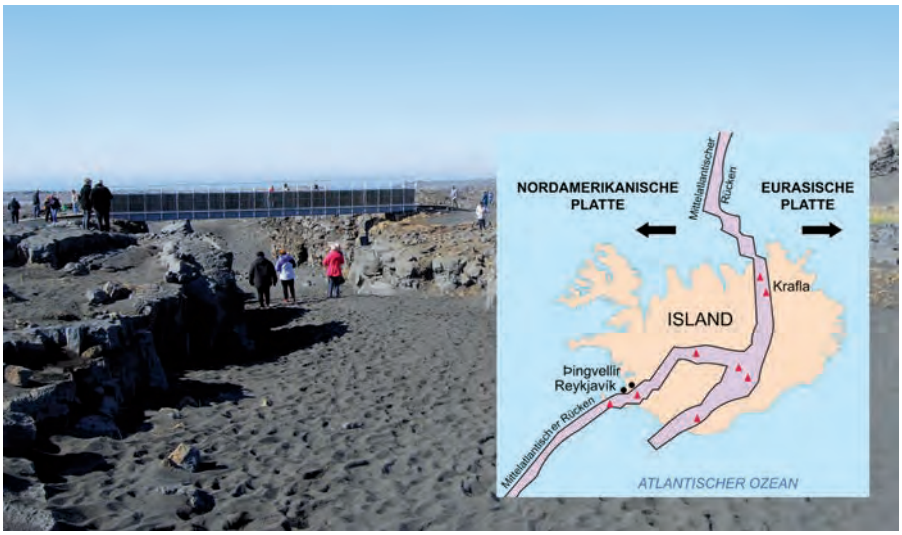
Am 5. Mai 2017 ging unsere Fahrt wieder in Richtung Norden zum Borgarfjördur, dem Walfjord. Der Name deutet daraufhin, dass dort mehr oder weniger noch Wale verarbeitet werden, obwohl das Geschäft stagniert. Hier entstand im Zweiten Weltkrieg aber auch das moderne Island. Spuren von den „Ansiedlungen“ der Engländer und Amerikaner sind immer noch erkennbar. Aluminiumwerke sollen hier dem modernen Island weiteren wirtschaftlichen Aufschwung geben. Faktoren dazu sind die einmalig günstigen Energiekosten durch Geothermik, Wasser- und Windkraft. Die Heißwasserquelle Deildartunguhver gab uns hierzu einen eindrucksvollen Anschauungsunterricht. Es ist die ergiebigste

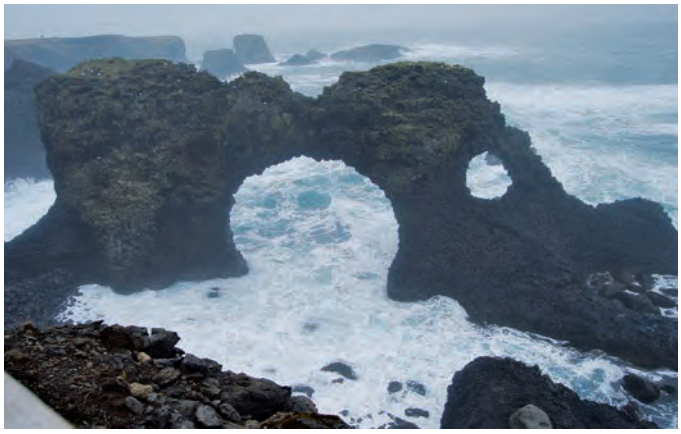
Thermalquelle der Welt. 180 Liter pro Sekunde des 100 Grad heißen Wassers kommen aus der Erde. Es wird über eine 74 Kilometer lange Leitung zu den umliegenden Gemeinden gefördert und zur Gebäudeheizung genutzt. Am Endpunkt ist es immer noch 65 Grad warm. Die direkt aus der Lava hervortretenden Wasserfälle Hraunfossar ließen uns dann die noch nicht durch Menschenhand gestörte Natur bewundern.

Der letzte Tag unserer Reise, der 6. Mai 2017, führte uns auf die Reykjanes Halbinsel, die wir nach unserer Landung am ersten Tag schon einmal in Richtung Reykjavik durchquert hatten.
Wir fuhren durch die raue Lavalandschaft, vorbei an dem Sitz des isländischen Präsidenten zum Mittelatlantischen Rücken. Hier führt eine Brücke von „Amerika“ nach „Eurasien“.
Weiter ging es zum Hochtemperaturgebiet Gunnuhver. Hier gibt es Schlammquellen und Fumarolen (Dampfaustrittsstellen). Die Temperaturen unter den Quellen betragen über 300 Grad. Bei Eldeys Island, einem kleinen Finger an der Steilküste auf der Halbinsel, testeten wir den berühmten Stockfisch. Schwimmfreudige Mitreisende begaben sich dann in ein weltweit einmaliges Thermalschwimmbad, die Blaue Lagune.

Kurz nach Mitternacht begaben wir uns dann auf die Rückreise. Die Icelandair brachte uns wohlbehalten nach Hamburg zurück.

Hartmut Gärtner
(nach Aufzeichnungen von Kerstin Lavonn bei der Firma Eichmann)





Fotos: Hartmut Gärtner

Mitgliederversammlung in Braunschweig

Neue Gesichter im Präsidium

Am 16. Juni 2017 fand die 57. Mitgliederversammlung der VSVI-Niedersachen im Penta Hotel in Braunschweig statt. 46 stimmberechtigte Mitglieder kamen zusammen, um Rechenschaft zu erhalten und über die weiteren Geschicke unserer Vereinigung zu befinden. Die Versammlung hatte eine besondere Bedeutung, weil das Präsidium infolge der zeitlichen Entwicklung neu zusammengesetzt werden musste.

Die Bezirksgruppe Braunschweig hatte eine Floßfahrt auf der Oker organisiert, und so machte sich nach dem traditionellen Empfangskaffee eine fröhliche Schar zu der nahe gelegenen Anlegestelle auf. Es mussten zwei Flöße mit je dreißig Sitzen flott gemacht werden, um die erwartungsvollen Passagiere über die Untiefen der Oker per sanft schnurrenden Elektroantrieb gleiten zu lassen. Eine eindrucksvolle „Seereise" im prächtigen „Okerbegleitgrün", vorbei an Besitzerstolz ausstrahlenden Villen, verträumten Gärten und wunderschönen Parkanlagen. Ein kundiger „Kapitän" klärte uns über das Gesehene auf. So hatten wir einen nachhaltigen Eindruck von diesem Erlebnis. Nachdem wir uns nach dieser Reise mit Kaffee und Kuchen gestärkt hatten, brachen die nicht satzungsgemäß Involvierten zu einer Führung durch das historische Magniviertel, eine der fünf Traditionsinseln der Stadt um die Magnikirche, auf.

Unser Präsident Markus Brockmann eröffnete die Mitgliederversammlung mit einem Glockenschlag der VSVI-Glocke. Wie er sagte, sollte dies ihr letzter Schlag außerhalb des wohlbehüteten VSVI-Büros sein, weil ihre Oberfläche keine Lücken mehr für Gravierungen aufweise und sie somit ihre Pflicht und Schuldigkeit getan habe. Sie soll nicht mehr ihre beschwerlichen Wanderungen von Tagungsort zu Tagungsort antreten.
Dagegen sollen die überregionalen Ortswechsel der VSVI wieder intensiver verfolgt werden, nachdem die Islandreise mit 62 Mitreisenden ein voller Erfolg war.

Es folgten Begrüßungsworte von Stadtbaurat Heinz-Georg Leuer, der sieben Jahre lang auch Vorsitzender der Bezirksgruppe Braunschweig war; er übernahm das Amt im Jahre 2007 von Ernst E. Schwuchow und gab es im Jahre 2014 an Heiko Lange, unserem diesjährigen Gastgeber, ab. Er berichtete über die positive Entwicklung Braunschweigs durch starken Zuzug, die durch intensiven Ingenieurseinsatz gemeistert werden muss. Es wird ein integriertes Stadtkonzept mit starker Bürgerbeteiligung (5.500 Hinweise von Bürgern) verfolgt. Die Bauverwaltung ist ausgelastet, es fehlt an Ingenieuren; und das unter dem Gesichtspunkt, dass Ingenieur der wichtigste Beruf ist, damit im Leben alles funktioniert.
Markus Brockmann erfüllte die nüchternen Tagesordnungspunkte durch freien Vortrag mit Leben. Einzelheiten können im angefügten Protokoll nachgelesen werden. Hier einige Stichworte zu seinem Bericht:

- Außerhalb seines Einflussbereiches: Die OU Bad Oeynhausen wird 2018 befahrbar sein (Anmerkung zu unserer gelungenen Exkursion 2016).
- Die Entwicklung der Mitgliederzahl, zur Zeit 2.202, ist zwischen Zugang und Abgang inzwischen ausgeglichen. Eine senile Vereinsflucht ist nicht zu beobachten; ein Viertel sind Pensionäre.
- Wir sind die mitgliederstärkste Vereinigung in der BSVI.
- Unsere dreimal im Jahr erscheinende Vereinszeitschrift ist von hoher Qualität und eine große Besonderheit. Artikelanregungen aus Reihen der Mitglieder sind stets erwünscht und könnten die Aktualität und Wert der Zeitschrift noch erhöhen.
- Die Überarbeitung des Internetauftritts ist auf der Zielgeraden.
- Die Zeitschrift soll weiterhin in Papierform erscheinen.
- Es wird über die Anlegung eines Archivs nachgedacht.
- Die Zusammenarbeit mit der BSVI läuft gut.
- Leider kam keine Bewerbung für den „Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2017" aus Niedersachsen.
- Bei den Seminaren konnten 1.061 Teilnehmerinnen und Teilnehmer begrüßt werden.
- Die weitere Finanzierung ist sichergestellt.
- Der Arbeitskreis „Ingenieurnachwuchs" führte zwei Veranstaltungen durch; in Hildesheim und Oldenburg mit Preisverleihungen.
- Die Fördergemeinschaft ist weiterhin aktiv und leistet ihren konjunkturabhängigen Beitrag zu unserer förderungswürdigen Arbeit.

Nach diesem Vortrag folgte der Bericht der Rechnungsprüfer von Rudolf Traut und Siegmar Depping, die eine vorbildliche Rechnungsführung bestätigten. Damit wurde der Vorstand entlastet. Für Rudolf Traut musste nach zweijährigem Einsatz ein Nachfolger gewählt werden. Dietmar Kretschmer erhielt die einstimmige Mehrheit.

Im Anschluss standen die Vorstandswahlen an, die unser Expräsident und Ehrenmitglied Hans-Hermann Fastenau leitete. Nach § 7 unserer Satzung wird der Vorstand für die Dauer von zwei Jahren gewählt. Der im Jahre 2015 gewählte Vorstand musste daher neu gewählt werden. Aus persönlichen Gründen konnten sich einige alt gediente Vorstandsmitglieder nicht mehr zur Wiederwahl stellen. Es mussten neue Mitstreiter gewonnen werden, die für diese nicht ganz einfache Aufgabe ihre Zeit, Kraft und Engagement an führender Stelle in unserer Vereinigung einsetzen wollen.
Der neue Vorstand setzt sich nach einstimmiger Zustimmung der versammelten Mitglieder wie folgt zusammen:

Markus Brockmann (Präsident)
Hans Schnibbe (Vizepräsident und Schatzmeister)
Oliver Iversen (Fachliche Fortbildung)
Joachim Grupe
Claus Peter Schütt
Katja Pott

Die Aufgabenverteilung innerhalb des Präsidiums ist noch nicht festgelegt. Ein Foto des neuen Präsidiums gibt es (noch) nicht, denn es waren nur drei von den sechs Vorstandsmitgliedern in Braunschweig anwesend. Ein Bild vom Gesamtvorstand mit den Zuständigkeiten wird aber baldmöglichst nachgereicht.

Hartmut Gärtner

Eine entspannende Floßfahrt

Stadtbaurat Heinz-Georg Leuer

Die Versammlung

Fotos: Hartmut Gärtner

Geburtstage

Herzlichen Glückwunsch!

60 Jahre

September

Hans-Ulrich Dittmer	Reppenstedt
Wulf-Hendrik Kohl	Hannover
Dagmar Langguth	Hannover
Michael Ruppelt	Wunstorf
Joachim Schünemann	Dransfeld
Frank Zielesny	Wiefelstede

Oktober

Bernd Gröger	Ludwigslust
Andreas Müller	Osnabrück

November

Johann Bohlen	Uplengen

Dezember

Bodo Eberhardt	Ganderkesee
Johann Tebben	Leezdorf

65 Jahre

September

Paul Babel	Hannover
Eberhard Ruske	Braunschweig

Oktober

Bernhard Hehl	Laatzen
Friedrich-Wilhelm Rebber	Fürstenau
Siegfried Richter	Darlingerode

November

Joachim Delfs	Rastede
Manfred Hachmeister	Uelzen
Jörg Huhs	Coppenbrügge

Dezember

Reinhard Scheibe	Peine
Fred Heinzelmann	Wiefelstede

70 Jahre

November

Alfred Demlang	Nordstemmen
Jochen Freese	Cappeln
Rolf Preißig	Oldenburg
Volker Rüpke	Uelzen

Dezember

Werner Hoff	Lingen
Dieter Weitemeier	Dransfeld

75 Jahre

September

Franz Fischer	Northeim
Dr. Wolf Thomas	Osnabrück
Axel Witschel	Greifswald

Oktober

Klaus Bergen	Wunstorf
Wolfgang Brose	Celle
Peter Kasten	Nienburg
Walter Martinat	Oldenburg
Peter Novotny	Scharnebeck

November

Karl-Heinz Friebe	Aerzen

Dezember

Werner Horn	Friedrichsfehn
August Voigt	Aschendorf
Peter Walther	Springe

80 Jahre

September

Jürgen Brunotte	Salzgitter
Gerhard Fehr	Osnabrück
Ulrich Kaste	Bremen
Hans-Reiner Kohlhoff	Oldenburg
Gottfried Stehnke	Osterholz-Scharmbeck
Josef Watermann	Meppen

Oktober

Bernhard Hartlage	Osnabrück
Friedhelm Ohsa	Holzminden

November

Dr. Endre Szabados	Einbeck

Dezember

Dieter Milark	Laatzen
Eberhard Schott	Osterholz-Scharmbeck
Karl-Heinz Sechtig	Holle

81 Jahre

September

Helmuth Engelke	Alfeld
Heinz Schmihing	Osnabrück

Oktober

Franz-Josef Buchholz	Lingen
Fritz Hüsemann	Diepholz
Peter Scheer	Delligsen
Gert Würdemann	Hude

November

Günter Ahlswede	Wedesbüttel
Gerhard Nussbaum	Bilshausen
Joachim Pabsch	Hildesheim

Dezember

Gerhard Fernitz	Dörverden

82 Jahre

September

Fritz Bergstaedt	Rantrum
Georg Gövert	Ibbenbüren
Hubert Kampers	Isernhagen
Walter Söder	Hannoversch Münden
Wolfgang Suckrow	Garbsen

Oktober

Hartmut Gärtner	Hannover
Johannes König	Aurich
Rudolf Schulz	Hannover

November

Johannes Schwartz	Bad Gandersheim
Reinhard Stolte	Kettenkamp
Hans Sudmann	Bassum

Dezember

Walter Bente	Sassenburg
Iraj Ekhtiari	Hannover
Siegfried Hoffmann	Alfel
Günter Schoppe	Braunschweig

83 Jahre

September

Reinhold Burkert-Scholz	Alfeld
Karlheinz Klemens	Hannover
Wilhelm Mehrkens	Hamburg

November

Heinrich Arning	Springe

Dezember

Günther Kruse	Hannover

84 Jahre

Oktober

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

November

Wolfgang Prien	Lauenbrück

Dezember

Dieter Schroeder	Ronnenberg

85 Jahre

Dezember

Bernhard Bentrup	Osnabrück
Alfred Buchsbaum	Delmenhorst
Eckhart Koch	Einbeck

86 Jahre

September

Bernhard Manemann	Lingen

November

Hans Danne	Northeim
Klaus Greve	Winsen

87 Jahre

September

Gerd Völkening	Haselünne

Oktober

Otto Lüder	Rinteln

November

Prof. Dr. Bernhard Kiekenap	Braunschweig

Dezember

Walter Krößmann	Sarstedt

88 Jahre

September

Günther Sandfuchs	Rössing

November

Gerhard Niemeyer	Herzberg

89 Jahre

September

Horst Schröder	Müden

Oktober

Helmut Balzer	Goslar

November

Gerhard Thieke	Meppen

90 Jahre

Oktober

Horst Ditzel	Hannover

92 Jahre

September

Fritz Becker	Oetzen

Oktober

Martin Szwillus	Bad Malente

93 Jahre

September

Hermann Behrmann	Langwedel

25 Jahre Mitgliedschaft

September

Martin Behrens	Scheeßel
Nicole de Leve	Nienburg
Jürgen Mackenthun	Hameln
Helmut Oleszewski	Einbeck
Heinz Wessels	Friesoythe
Bärbel Zimmermann	Nienburg
Bruno Zuchiatti	Lingen

November

Fritz Wetje	Martfeld

50 Jahre Mitgliedschaft

September

Heinz Bode	Hildesheim
Carl-Friedrich Haase	Göttingen
Dieter Wagner	Dorsten

November

Dietrich Glage	Nordstemmen
Heinrich Gloth	Northeim
Dieter Hanebeck	Braunschweig
Hans Dieter Lauenstein	Einbeck
Dieter Niehaus	Osnabrück
Hansjörg Springer	Braunschweig
Reinhard Stolte	Kettenkamp
Heiko Tilebein	Osnabrück

40 Jahre Mitgliedschaft

Oktober

Heike Bade	Langenhagen
Dietrich Schaper	Hannover
Gerd Putzig	Hildesheim

November

Eckhard Bosse	Braunschweig
Günter Papenburg	Schwarmstedt

Neue Mitglieder

Kai Buhl	Osnabrück
Andreas Elbers	Herzlake
Christian Fleckner	Nordhorn
Lisa Heidemeyer	Münster
Günther Henkenberens	Hannover
Peter Henning	Fredenbeck
Felix von der Lieth	Hildesheim
Millad Mazhari	Nienhagen
Fabian Mittmann	Alfeld
Florian Pfaff	Emden
Martin Pötter	Osnabrück
Thomas Schawe	Haren
Christian Schröder	Herzlake
Dirk Tietjen	Emlichheim
Eva-Maria Uchtmann-Specken	Meppen
Michael Wester	Aschendorf

Wir gedenken unserer verstorbenen Mitglieder

Egon Höhne
Kurt-Eberhardt Weigel

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zur
Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure der Freien Hansestadt Bremen e.V.,
Bgm.-Spitta-Allee 18, 28329 Bremen, Fax 0421- 20 349-34 oder online unter WWW.VSVI-BREMEN.DE

Name	Studienanstalt(en)
Vorname	
akadem. Grad	Abschlussexamen im Jahr
Straße, Nr.	als
PLZ, Ort	Arbeitgeber
Email / Telefon / Mobil	Straße, Nr.
Geburtstag / -ort	PLZ, Ort
Berufsstellung ❑ selbstständig ❑ Angestellter	Ort, Datum
❑ Beamter ❑ Student	Unterschrift

SEPA-Lastschriftmandat

Der Jahresmitgliedsbeitrag ab 2014 beträgt:

48 Euro.
Studenten sind beitragsfrei.

Ich ermächtige die VSVI der Freien Hansestadt Bremen e.V., Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der VSVI der Freien Hansestadt Bremen e.V. auf mein Konto bezogenen 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.
Fälligkeit: Jährlich am 15. Mai bzw. bei Sonn- und Feiertagen am darauf folgenden Werktag.

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

Gläubiger-Identifikationsnummer
DE21ZZZ00000562288

Mandatsreferenz
(Mitgl.Nr., wird separat mitgeteilt)

Mitgliedsnummer
Name
Vorname
Straße, Nr.
PLZ, Ort
Kreditinstitut
IBAN
BIC
Ort, Datum
Unterschrift

Die neuen Beitrittsformulare für die **VSVI Bremen** und die **VSVI Niedersachsen** erscheinen ab 2014 im Wechsel. In der 3/2017 erscheint wieder das Formular der VSVI Niedersachsen. Zusätzlich haben Sie die Möglichkeit, sich bei den Landesvereinigungen Bremen und Niedersachsen direkt über die jeweilige Homepage anzumelden.

Jahreshauptversammlung in Peine

Warum nicht mal in die „Provinz“ gehen und den Bezirksmitgliedern aus Peine Referenz erweisen? Der Vorstand lud am 11. Mai 2017 zum Treffen in Peine mit Stadtrundgang und anschließender ordentlicher Hauptversammlung ein.

Es begann mit einem höchst informativen Rundgang durch Peines Innenstadt. Man weiß zwar, dass es in Peine ein Stahlwerk gab und ein Walzwerk („Peiner Träger“) gibt, aber wie es in der Stadt aussieht und wer „Geschichte geschrieben“ hat, ist wohl den Wenigsten bekannt. Der Stadtführer Peter Stolte führte uns auf dem Marktplatz in die Geschichte ein: Um 1130 ließ Bertold von Pagin, ein Ministerialbeamter von König Lothar III., auf einer Halbinsel in durch die Fuhse durchflossenem Moorgebiet eine Burg errichten, von der aus der Verkehr in der Fuhseniederung kontrolliert werden sollte. 1223 erteilte Gunzelin von Wolfenbüttel der nahe der Burg liegenden Ansiedlung das Markt- und Stadtrecht. Die angesiedelten Kaufleute trieben erfolgreich Handel und kamen zu Reichtum, der sich in prächtigen Fachwerkhäusern dokumentierte. Teilweise sind die Fachwerkhäuser der Innenstadt Dank der Zuschüsse des Denkmalschutzes wunderschön restauriert; wo die Zuschüsse nicht ausreichend flossen oder die Bedingungen nicht erfüllt werden konnten, unterblieb wie hier in der Schloßstraße jedoch die Rekonstruktion. Ähnlich wie Rom verdankt Peine oder besser die Burg einem Vogel, dass sie nicht erobert werden konnte: Als 1523 die Truppen von Herzog Heinrich von Lüneburg die derzeit von Bischof Franz von Minden mit seinem Gefolge gehaltene Burg nach längerer Belagerung eines Nachts stürmen wollten, schrie ein aufgeschreckter Uhu so laut, dass die Verteidiger rechtzeitig zu den Waffen eilen konnten und den Angriff abwehrten; daher das Wahrzeichen Peines, die Eule. Überhaupt hatte man es in Peine mit Vögeln: Das 1595 erbaute Fachwerkhaus Weißer Pelikan – der Pelikan ist, wie jedermann weiß, ein christliches Symbol für die Opferbereitschaft – inspirierte den dort ansässigen Kunstmaler Hartmann zum Entwurf des Logos der Firma Pelikan, uns allen als Fabrikant für Schreibgeräte bekannt.

Treffen auf dem Marktplatz in Peine

Beim Rundgang durch die Innenstadt

Fachwerkhäuser in der Schloßstraße

Geselliger Ausklang

Fotos: Detlef Lange

Nicht zu vergessen, dass Peine über zwei prächtige neugotische Kirchen verfügt, die evangelische Hauptkirche von 1867, St. Jakobi und die katholische, 1867/68 erbaute, Klinkerkirche Zu den heiligen Engeln, die vor kurzem aufwändig repariert werden musste, da die Qualität der Klinker teilweise nicht ausgereicht hat und der Turm einzustürzen drohte. In letzterer findet man zwei sehenswerte Werke aus dem 13. Jahrhundert, das Siegeskreuz und die Pieta. Der große Aufschwung Peines kam, als man in der Mitte des 19. Jahrhunderts in Bülten Eisenerz für abbauwürdig erachtete. Daraufhin entstand die Ilseder Hütte und in der Folge das Peiner Walzwerk, womit wir wieder am Anfang unseres Themas wären.
Nun noch kurz zur obligatorischen Hauptversammlung, die im Restaurant Brauereiausschank der HÄRKE-Brauerei abgehalten wurde. Nach Berichten des Vorsitzenden Heiko Lange über die Aktivitäten des vergangenen Jahres und des Kassenführers Henning Römer über die Kassensituation (der Kassenbestand hat sich im vergangenen Jahr um einige Hunderter verringert – was davon zeugt, dass „bedürftige" Mitglieder bei den Aktivitäten des Vereins tatkräftig unterstützt wurden!) – konnte dem Vorstand einstimmig Entlastung erteilt werden. Edgar Hartwig stellte das Programm der kommenden Saison vor mit dem Höhepunkt der mehrtägigen Reise nach Poznan (Posen), wo sich ein VW-Zweigwerk befindet. Es können sich noch einige Interessenten zu dieser Reise anmelden. Nach ausgiebigem Abendessen und den in einem Brauereigasthaus passenden Getränken wurde am Ende des gelungenen Tages und eines geselligen Abends der Heimweg angetreten.

Detlef Lange

Bezirksgruppe Hameln

Mitgliederversammlung

Am 16. März 2017 führten wir unsere Mitgliederversammlung für das Jahr 2016 in der „Weinschänke Rohdental" durch. Aufgrund diverser beruflicher und privater Verpflichtungen sowohl im Vorstand als auch in der Bezirksgruppe waren diesmal nur zwölf Teilnehmer erschienen. Aber wie haben wir schon in der Schule gelernt: „Es kommt nicht auf die Quantität, sondern auf die Qualität an".

Nach kurzem Gedenken zu Ehren der im Januar verstorbenen drei Mitglieder trug Rudolf Traut den Tätigkeitsbericht vor. Er berichtete über die durchgeführten sechs Veranstaltungen der Bezirksgruppe und zwei weitere der Landesvereinigung, an denen außer unserem Präsidenten jeweils mindestens ein weiterer Hamelner teilnahm, und erwähnte noch fünf Vorstandssitzungen. Über die Veranstaltungen haben wir in den vorausgegangenen VSVI Infos berichtet. Holger Smits konnte als Kassenwart, wie bereits in den vergangenen Jahren, einen soliden Kassenbestand darlegen, dessen korrekte Buchführung durch die Kassenprüfer bestätigt wurde. Der gesamte Vorstand wurde danach entlastet. Da in diesem Jahr keine Vorstandswahlen anstanden, wurde lediglich turnusgemäß ein neuer Kassenprüfer gewählt. Karl Heinz Friebe übernimmt dieses Amt für die Jahre 2017 und 2018.

Wenn auch die genauen Termine für unsere nächsten Veranstaltungen noch nicht exakt festgelegt werden konnten, so haben wir die Vorhaben zunächst schon mal erläutert und weitere Interessen abgefragt. Überrascht waren wir, dass über fachbezogene Veranstaltungen hinaus auch von „(noch) Nichtrentnern" das Interesse an durchaus fachfremden Betriebsbesichtigungen groß ist. Wir werden uns um entsprechende Termine bemühen. Um zahlreiche Teilnahme an der Mitgliederversammlung der Landesvereinigung in Braunschweig sowie der Sommerexkursion der Landesvereinigung nach Hamburg Schnelsen wurde nochmals gebeten.

Friedhelm Vogt (Mitte) ist 40 Jahre in der VSVI

Zügig wurde uns das zu Beginn der Veranstaltung ausgesuchte hervorragende Essen serviert. Somit konnte zunächst einmal die lockere Atmosphäre auch bei den Gesprächen fortgeführt werden. Für eine Unterbrechung der allgemeinen Unterhaltung sorgte Rudolf Traut schließlich noch mit der überfälligen Ehrung von Friedhelm Vogt für 40-jährige Mitgliedschaft in der VSVI. Wir dürfen nun auch weiter auf vermehrte Teilnahme durch den Jubilar hoffen, da er sich schließlich seit einiger Zeit auch an den „Un-Ruhestand“ gewöhnen durfte.

Rudolf Traut

Alles Spargel oder was?

„Wer Spargel isst, der sündigt nicht“. Nach dieser Volksmund-Weisheit haben sich wieder 60 Mitglieder und Gäste auf das essbare Elfenbein gestürzt, das noch zusätzlich mit Schinken, Schnitzel, Saucen und Kartoffeln üppig und geschmackvoll garniert war. Tatort war am 1. Juni 2017 wie immer der bewährte Gasthof Tegtmeyer in Engelbostel. Sonne, Temperaturen und frische Luft im Garten befeuerten Appetit und gute Laune. Aus einer scheinbar nicht versiegenden Quelle wurde eifrig nachgelegt und kräftig eingeschenkt; die Nieren bekamen ganz schön was zu tun.
Liebhaber dieses königlichen Gemüses blicken sicher schon genüsslich ins nächste Jahr. Als Service hat unser umtriebiges Mitglied Hartmut Gärtner das Foto konstruiert, damit auch alle künftig den rechten Weg ins Spargelbeet finden. Mahlzeit und Dank an den Vorstand aus der großen Spargelgemeinde.

Ulrich Kumlehn

Exkursion Brücke Südschnellweg in Hannover

Da hatte unser Vorstand bei der Wahl des Exkursionsprogramms mal wieder ein gutes Händchen bewiesen, als er sich für die Besichtigung der Brücke über die Hildesheimer Straße im Zuge des Südschnellwegs (B 3) entschied. Dieses für Hannovers Regionalverkehr wichtige Verbindungsglied im Schnellstraßensystem hat durch die steigende Verkehrsbelastung mit zunehmendem Schwerverkehrsanteil zu einer vorzeitigen Materialermüdung der Spannglieder geführt, wodurch die Standsicherheit der Brücke gefährdet ist; die Brücke wird daher zur Zeit aufwendig und technisch anspruchsvoll instandgesetzt.

15 Teilnehmer versammelten sich am 15. Juni 2017 vor dem Baubüro unter der Brücke und lauschten konzentriert

den Worten von Fabian Schulze, Fachbereichsleiter Bau des Geschäftsbereichs Hannover der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, der sich im umgebenden Verkehrslärm gehörig Gehör verschaffen musste. Seit September 2015 laufen schon die baulichen Verstärkungsmaßnahmen an der 484 Meter langen Brücke mit 16 Feldern aus dem Jahr 1960, über die zur konstruktiven Entlastung des Bauwerks der Verkehr seit Juni 2013 in beiden Fahrtrichtungen nur noch einstreifig geführt wird.

Fabian Schulze erklärte uns die wesentlichen Kompensationsmaßnahmen wie Monitoring der Risseentwicklung, Fahrstreifenreduktion und schließlich das nach einem Variantenvergleich gewählte externe Vorspannungsverfahren. Hierbei wurden zur Aufnahme externer Spannstähle Stahlbetonblöcke an den Innen- und Außenseiten des Hohlkastens anbetoniert, mit denen die vorhandenen Spannglieder entlastet und die aufgetretenen Risse auf ein unschädliches Maß reduziert werden. Allerdings können dadurch die noch bestehenden Torsionsprobleme nicht gelöst werden, so dass die Brücke bis zu ihrem Ersatz voraussichtlich 2023 dauerhaft nur mit einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung genutzt werden kann.

Der Bauleiter der ausführenden Baufirma Eurovia Frank Buss erläuterte ergänzend weitere konstruktive Einzelheiten und die Schwierigkeiten bei der Herstellung der 164 Konsolen (Betonklötze) mit jeweils unterschiedlichen Bewehrungskörben. Eine große Herausforderung stellte die Durchführung der Kernbohrungen, Schalungen, Bewehrungen und Betonagen in den teilweise nur 60 Zentimeter hohen Hohlkästen dar. Auch die geforderte Betongüte, Einbautemperatur und -zeitpunkt in Abhängigkeit vom laufenden Verkehr, das Festlegen der Bohrlöcher für die Querverspannungen wegen der Kreuzungen mit vorhandenem Bewehrungsstahl lassen erahnen, mit welchen Schwierigkeiten die Bauleute zu kämpfen hatten. Diese unerwarteten Erschwernisse und die aufwendige Vorgehensweise führten zu einer Verlängerung der Bauzeit und Steigerung der Baukosten auf nunmehr rund fünf Millionen Euro. Ein Ende ist jedoch greifbar nahe, bis zum Spätsommer 2017 wird die Ertüchti-

Lebhaft erläutert Bauleiter Frank Buss bautechnische Details; Fabian Schulze und Stefan Grampler (re.) und Hartmut Gärtner (lks.) ....

.... sowie die versammelte Mannschaft lauschen gespannt.

Unter einer der 164 Konsolen

Aufstieg in den Hohlkasten

Fotos: U. Kumlehn

gung abgeschlossen sein – und die Anwohner können endlich wieder unter der Brücke parken.

Zum Abschluss durfte jeder, der wollte und konnte und reinpasste, in den Hohlkasten und das Innenleben begutachten; manch einer kroch schwarz rein und kletterte weiß heraus. Und der Baustellenhelm leistete dabei gute Dienste. Man braucht nicht viel Fantasie, um sich vorzustellen, welche akrobatischen Leistungen die Eisenflechter in den unterschiedlich hohen Hohlkästen vollbrachten und welchen Temperaturen sie ausgesetzt waren.

Unser Dank geht an die Erklärer vor Ort, Fabian Schulze und Frank Buss sowie an die Initiatoren dieser Exkursion, an unseren Vorsitzenden Stefan Grampler und seinen Vize Lutz Kirsch.

Wir werden mit Interesse die Entwicklung dieses Kreuzungsbereichs mit der Hildesheimer Straße verfolgen, dessen Neuplanung Teil des Gesamtkonzepts zum Ausbau des Südschnellwegs ist, und über die Ergebnisse zu gegebener Zeit in den Info-Heften berichten.

Ulrich Kumlehn

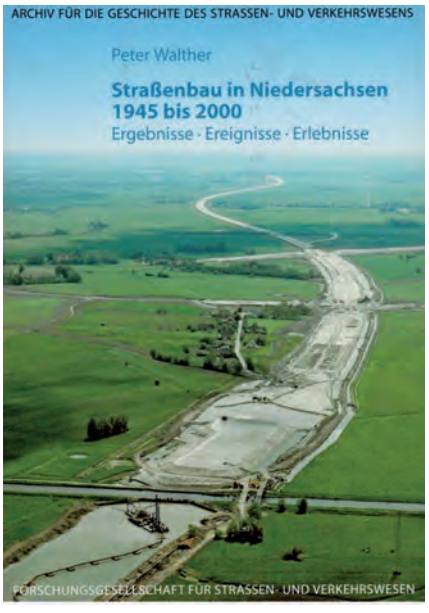
Kniebeugen-Training irgendwo unterm Südschnellweg

Foto: H. Gärtner

Richtigstellung

In der Info vom April 2017 konnten wir auf Seite 51 lesen:

„Neben der Urkunde und einer Flasche Wein überreichte Stefan Grampler den erschienenen Jubilaren auch das von Peter Walther (36 Jahre VSVI) verfasste Buch „Straßenbau in Niedersachen 1945 bis 2000“, in dem sich alle unsere Mitglieder zumindest zwischen den Zeilen wiedererkennen können.“



Peter Walther ist tatsächlich schon 43 Jahre Mitglied unserer Vereinigung.

Unter Hochspannung bei der Firma TenneT

Die Anfahrt im Juni 2016 zur Norddeutschen Schaltzentrale der Firma TenneT in Lehrte war etwas kompliziert. Lag es vielleicht an der guten Sicherung des Gebäudes? Ein hoher Zaun war mit sehr vielen Überwachungskameras bestückt. Nach korrekter Anmeldung ging es ins Besprechungszimmer in der ersten Etage. Auf einer Seite des Raumes waren die Fenster mit einem Rollo versperrt; was sich dahinter verbarg, bekamen wir später zu sehen. Volker Weinreich und Henrike Lau begrüßten uns und stellten die Firma TenneT vor. Als erstes bekamen wir einen kurzen Sicherheitshinweis, was bei dem bisher Gesehenen eigentlich selbstverständlich war. Dann wurde uns das Unternehmen mit seinen Aufgaben ausführlich dargestellt. Eigentümer von TenneT ist der niederländische Staat. Das Unternehmen ist seit 2009 in Deutschland aktiv. Es betreibt das komplette Hochspannungsübertragungsnetz in den Niederlanden und einen großen Teil des Stromnetzes in Deutschland. TenneT versorgt circa 41 Millionen Endverbraucher und hat circa 22.250 Kilometer Leitungen, die von der Nordsee bis nach Bayern verlaufen. In Deutschland betreibt TenneT Hoch- und Höchstspannungsnetze mit 220 und 380 kV und einer Frequenz von 50 Hz (EU Standard). Die Schaltzentralen sind in Arnheim (NL), Lehrte und Bayreuth.
Nachdem wir von unseren Gastgebern viel Interessantes über Technik und Aufgaben gehört hatten, drängten sich natürlich Fragen zu dem bevorstehenden Bau der „Stromautobahn“ von Nord- nach Süddeutschland auf. Zumal dies auch ein politisches Ziel der amtierenden Regierung ist. Ausgangspunkt ist ein Netzentwicklungsplan, der von der Bundesnetzagentur aufgestellt wird. Anhand dieser Vorgaben werden dann Varianten erarbeitet, die eine Umsetzung der Trasse sowohl in wirtschaftlicher als auch in einer von der Bevölkerung akzeptierten Lösung möglich erscheint. Eine frühzeitige Bürgerbeteiligung und die Transparenz der Planung sind dabei oberstes Gebot.
Man kann also sagen, der Vorgang gleicht dem Bau einer neuen Autobahn. Ein kleiner Unterschied besteht allerdings in der Finanzierung, diese erfolgt über den freien Markt.
Volker Weinreich zeigte uns nun, was sich hinter der circa zehn Meter langen Fensterfront verbarg. Das Rollo wurde hochgezogen. Der Blick nach unten war für uns schon beeindruckend. Wir sahen fünf Arbeitsplätze, alle bestückt mit einem riesig großen und etlichen kleineren Bildschirmen. Von hier wird rund um die Uhr im Schichtbetrieb die Überwachung der Stromnetze vorgenommen. Sollte der Frequenzbereich von 50 Hz mal über- oder unterschritten werden, muss sofort reagiert werden. Das heißt, ein Kontakt zu den Stromproduzenten und anderen Netzbetreibern ist dann dringend erforderlich. Deshalb leuchten die 50 Hz im Großformat und digital von der Wand. Sollte der Wert von 50 Hz mal unter 47 Hz fallen, wird das Stromnetz zum Teil heruntergefahren (abgeschaltet). Das Wiederhochfahren kann mehrere Stunden, im schlimmsten Fall Tage dauern. Solche Szenarien werden theoretisch durchgespielt. Ein solches Ereignis ist allerdings noch nie eingetreten.
Nach diesem umfangreichen und informativen Vortrag, zu dem wir noch reichlich Fragen stellten, fuhren wir weiter zu unserer zweiten Veranstaltung - Spargelessen im Forsthaus Hainberg in Hämelerwald. Dieses schon seit über dreißig Jahren stattfindende Essen ist immer ein Magnet der Hildesheimer VSVI-Gruppe. Bleibt nur noch ein Dankeschön an die Organisatoren.

Andreas Gummert

Dankeschön von Holger Pabsch an Volker Weinreich (re.)

Henrike Lau erklärt die Aufgaben eines Umspannwerkes

TenneT Schaltzentrale in Lehrte

Baubesichtigung Kläranlage Alfeld

Im Herbst 2016 traf sich nach längerer Auszeit wieder einmal die Sektion Alfeld der Bezirksgruppe Hildesheim. Programmpunkt: Baufortschritt der städtischen Kläranlage der Stadt Alfeld in Wettensen. Die Stadt Alfeld betreibt die Kläranlage Wettensen als Zentrale Abwasserbehandlungsanlage. Bei einem Rundgang über die Baustelle und anschließendem Vortrag bekamen wir von unseren Mitgliedern Stefanie Dortmund und Jorg Hammerlik eindrucksvoll den Bauablauf mit den jeweiligen Zwangspunkten erklärt.
Die Kläranlage wurde 1979 errichtet und ist nun in die Jahre gekommen. Bereits 2009 wurde die Sanierung der Kläranlage einem Wirtschaftlichkeitsvergleich unterzogen, aus dem hervorging, dass der Teilneubau der Kläranlage die Vorzugsvariante ist. Geplante Kosten für die Ertüchtigung der Kläranlage rund 13 Millionen Euro. Bereits abgeschlossen ist die Sanierung der Klärschlammbehandlung. Dort wurden die Funktionseinheiten maschinelle Schlammentwässerung, Gasspeicher nebst Gasfackelanlage und Schlammwärmetauscher in den Regelbetrieb genommen. Die Gasverwertung erfolgt über ein Blockheizkraftwerk (BHKW), ein Generator, der Gas in Energie und Strom umwandelt. Ebenso erneuert wurde die elektronische Mess-, Steuer- und Regeltechnik (E-MSR-Technik). Seit Sommer 2016 wird der Anlagenbereich Sandfang, Vorklärung und Biologie einschließlich Anpassung des Schönungsteiches neu gebaut. Hierzu gehört auch die Herstellung der dazugehörigen E-MSR-Technik. Die Biologie wird als Kompaktanlage in Kaskadenbauweise errichtet. In diesem Anlagenkomplex sind folgende Anlagenteile untergebracht: Vorklärung mit Verteilung auf die Kaskaden, Anaerobbecken, Belebungsbecken als Zweierkaskade, Verteilerbauwerk der Nachklärung sowie der Neubau eines Maschinengebäudes mit Gebläsestation, Pumpwerke, Entkeimungsanlage sowie die Unterverteilung der Niederspannungsanlage Biologie. Der bestehende Sandfang wird abgerissen und an derselben Stelle neu errichtet. Bei Abriss des Sandfangs fallen etwa 900 Tonnen Bauschutt an. Die Kompaktanlage entsteht im unbebauten Bereich auf dem Flurstück der Kläranlage. Hier wurden etwa 10.000 Kubikmeter Boden für die Baugrube bewegt. Der Boden wird seitlich gelagert und zur Wiederverfüllung der Seitenbereiche genutzt. Das Maschinengebäude wurde auf Mikropfählen gegründet.

Insgesamt werden circa 3.000 Kubikmeter Beton sowie 600 Tonnen Stahl verbaut.
Die Neuanlage soll Ende des Jahres in Betrieb genommen werden. Die Baukosten sind mit 6,8 Millionen Euro inklusive Nebenkosten veranschlagt.
Nach diesem hervorragenden Vortrag durfte das leibliche Wohl nicht zurück stehen. Beim Italiener fanden wir einen guten Abschluss. Ein Dankeschön an Stefanie Dortmund und Jorg Hammerlik.

Stefanie Dortmund
Tiefbauamt Stadt Alfeld (Leine)

Bewehrung und Schalung der Kompaktanlage

Rundschalung Nachklärbecken

Jahresausklang bei LIDL und Grünkohlessen

Bei unserem letzten Treffen im Dezember 2016 war vor dem Grünkohlessen im Knochenhauer Amtshaus noch ein Besuch im neuen LIDL-Logistikzentrum im Hildesheimer Gewerbegebiet Nord angesagt, wo uns Betriebsleiter Oliver Kroggel begrüßte. Das bisherige Auslieferungslager für den Konzern befand sich in Wunstorf/Luthe und hatte eine Hallenfläche von circa 23.000 Quadratmetern. Diese Lagerfläche reichte für das umfangreiche Angebot nicht mehr aus, um die zurzeit 75 Läden und Filialen zufriedenstellend zu beliefern. Eine Erweiterung der Kapazität war dringend nötig. Es wurde also nach einem großen Grundstück mit guter Infrastruktur und der Möglichkeit einer weiteren Expansion sowie zentraler Lager zu den Filialen gesucht. Diese Voraussetzungen fand man im Gewerbegebiet Nord in Hildesheim. Baubeginn war im September 2015, Baufertigstellung im Juli und Inbetriebnahme im Oktober 2016. Jetzt im Dezember lief der Betrieb also gerade zwei Monate.

Zunächst wurden uns die bautechnischen Daten mitgeteilt. Die Abmessungen sind schon beeindruckend. Die Grundstücksfläche beträgt circa 138.000 Quadratmeter, davon sind fast 49.000 Quadratmeter versiegelt. Die Lagerhalle hat eine Länge von 338 Meter, eine Breite von 124 Meter und eine Höhe von zwölf Meter. Dazu kommt noch das Verwaltungsgebäude. Insgesamt beträgt die Dachfläche 42.500 Quadratmeter. Diese ist zum Teil mit einer Voltaikanlage eingedeckt.

Bei der Planung wurde großer Wert auf Nachhaltigkeit gelegt; die Energieeinsparungen durch Kälteanlage, Beheizung des Lagers, reduziertem Strombedarf, hochwertige Gebäudedämmung und Steuerung mit Energiemonitoring liegen weit über den vorgeschriebenen Anforderungen.

Bei unserem Rundgang bekamen wir eindrücklich zu sehen und ausführlich geschildert, wie der Ablauf in einem Logistikzentrum vonstattengeht. Eine große Herausforderung war zunächst der Umzug von Wunstorf nach Hildesheim. Die Belieferung der Filialen musste sichergestellt bleiben. Dazu war eine ausreichende Anzahl von Mitarbeitern erforderlich. Da von der alten Stammbelegschaft nur circa 25 Prozent den

Oliver Kroggel erklärt die Bodenmarkierung

Kleines Dankeschön an Oliver Kroggel

Besucher bei LIDL

Umzug mitmachten, wurde schon weit im Vorfeld Personal eingestellt und auf die bevorstehenden Aufgaben vorbereitet. Im Logistikzentrum sind rund 200 Mitarbeiter beschäftigt und es wird weiteres Personal gesucht. Gearbeitet wird im Schichtbetrieb. Die meisten Abfertigungen der täglich über 100 Lkw finden in den frühen Morgenstunden statt. Da LIDL keine eigene Fahrzeugflotte hat, fahren ausschließlich Speditionen.

Die Digitalisierung hat hier zum Teil schon Einzug erhalten. So melden einige Speditionen im Vorfeld ihre Fracht und ihre Ankunftszeit im Logistikzentrum an. Dem Fahrer wird daraufhin mitgeteilt, zu welchem Tor der Lagerhalle er zu fahren hat. Die Zeiten für das Ent- und Beladen werden dadurch optimiert. Jetzt, am späten Nachmittag, konnten wir uns in der Lagerhalle frei bewegen. Die Gabelstaplerfahrer hatten Pause. Erstaunlich war, dass in dieser Halle mit Hochregalen und Bodenmarkierungen mit Nummern, zum Ausstellen von kleinen Containern beziehungsweise Paletten, die Gabelstapler von Menschen bedient werden. Hierzu hieß es, dass eine automatische Steuerung auf Grund der komplexen Aufgaben nicht möglich sei.

Nach dieser beeindruckenden Führung und den vielen Informationen verabschiedeten wir uns mit einem kleinen Präsent, das unser Vorsitzende Holger Pabsch Oliver Kroggel überreichte. Anschließend stand der gesellige Jahresabschluss auf dem Programm, das gemeinsame Grünkohlessen im Knochenhauer Amtshaus. Es war wieder ein interessanter und ein informativer Tag, den wir erleben durften.

Andreas Gummert

Mitgliederversammlung vom 24. Februar 2017

Die diesjährige Mitgliederversammlung der Bezirksgruppe Lüneburg fand im Gasthaus Stumpf in Embsen statt. In diesem Jahr standen die Vorstandswahlen unserer Bezirksgruppe an. Unser Erster Vorsitzende Hans-Jürgen Growitz begrüßte alle Teilnehmer und unseren diesjährigen Vortragsgast, den Vorsitzenden der Stiftung „Hof Schlüter" und VSVI-Mitglied Peter Novotny. Vor Beginn der offiziellen Mitgliederversammlung konnten sich alle Teilnehmer beim traditionellen Grünkohlessen stärken.
In seinem anschließenden Vortrag stellte Peter Novotny die Arbeit der Stiftung vor und trug mit einem Rückblick auf 20 Jahre Stiftungsarbeit einen Auszug aus den vielen Projekten der Stiftung vor. Als Vorstand ist er seit Anfang an tätig. Zusammen mit seiner Frau Helga Novotny entwickeln sie Projekte für die Unterstützung von Schulen, Museen, Kindergärten und vieles mehr in unserer Region.
Ihr größtes Projekt jedoch ist die Unterstützung von Menschen in der Stadt Bila Zerkwa, südlich von Kiew, in der Ukraine mit circa 200.000 Einwohnern. Die Stiftung unterstützt die Stadt unter anderem mit der Lieferung von medizinischen Geräten für die Krankenhäuser. Mit der Lieferung von mittlerweile über 1.500 Krankenhausbetten, drei Krankenwagen, weiteren medizinischen Geräten sowie der finanziellen Unterstützung konnte die medizinische Versorgung der Menschen in Bila Zerkwa erheblich verbessert werden. Auch Hilfsgüter für die Bevölkerung werden von der Stiftung nach Bila Zerkwa geschickt. So werden jedes Jahr durch die ehrenamtlichen Helfer der Stiftung in Deutschland bis zu neun Lastzüge beladen. Bei den Hilfsgütern handelt es sich um gebrauchte Kleidung, Bettwäsche, Handtücher, Schuhe und vieles mehr, die in Deutschland gesammelt und im Lüneburger Lager sortiert werden. Zweimal im Jahr fliegen Helga und Peter Novotny in die Ukraine, um sich zu überzeugen, dass die Hilfsgüter dort ankommen, wo sie gebraucht werden. Die Stiftung lädt außerdem jedes Jahr bis zu 30 Kinder aus ärmlichen Familien aus Bila Zerkwa für sechs Wochen in die Jugendherberge nach Lüneburg ein. Helga und Peter Novotny organisieren Reisen an die Ostsee, in das Kiekeberg Museum sowie in den Serengeti-Park. Selbstverständlich ist der Aufenthalt für die Kinder kostenlos.
Im Anschluss des Vortrags eröffnete Hans-Jürgen Growitz offiziell die diesjährige Mitgliederversammlung. Neben der Ehrung von langjährigen Mitgliedschaften und der Entlassung des Vorstandes standen in diesem Jahr die Vorstandswahlen an.
Folgende Mitglieder wurden für langjährige Mitgliedschaft geehrt:

Heinrich Feuerbach und Friedhelm Hirch für 25 Jahre
Klaus-Dieter Johannes für 40 Jahre
Peter Novotny für 50 Jahre

Den Kassenbericht für das Jahr 2016 stellte unser Kassenwart Thomas Rohlfing detailliert vor. Danach schließt die Kasse der Bezirksgruppe Lüneburg mit einem guten Plus. Die Kassenprüfer bescheinigten eine tadellos geführte Kasse. Unsere Zweite Vorsitzende Manuela Kapak-Wendt trug im Anschluss den Geschäftsbericht des Jahres 2016 vor und berichtete von den letzten Veranstaltungen unserer Bezirksgruppe, zum Beispiel von der Exkursion nach Koblenz und der Tagesexkursion nach Wolfsburg. Anschließend stellte sie die 2017 geplanten Veranstaltungen unserer Bezirksgruppe vor. Das Programm wurde bereits an alle Mitglieder versendet.
Im Anschluss wurde der alte Vorstand entlassen und die Neuwahl des Vorstandes durchgeführt. Hans-Jürgen Growitz stellte sich nicht mehr zur Wahl. Mit ihm verliert die Bezirksgruppe einen in der Vergangenheit sehr engagierten und weitsichtigen Vorsitzenden, der mit seiner unvergleichlichen Art ständig unser aktives Vereinsleben bereichert hat. Als seine Nachfolgerin kandidierte Manuela Kapak-Wendt für den ersten Vorsitz und André Novotny für den zweiten Vorsitz. Thomas Rohlfing stellte sich erneut als Kassenwart und Daniela Heitsch als Schriftführerin zur Wahl. Die Wahl des Vorstandes führte, wie so oft und eben so gerne, Helmut Heine in seiner bekannt witzigen und flotten Art durch. Der neue Vorstand wurde von den Mitgliedern einstimmig gewählt.

Somit setzt sich der Vorstand der Bezirksgruppe für die nächsten zwei Jahre wie folgt zusammen:
1. Vorsitzende -Manuela Kapak-Wendt
2. Vorsitzender -André Novotny
Kassenwart -Thomas Rohlfing
Schriftführerin -Daniela Heitsch
Kassenprüfer -Volker Rüpke,
Peter Meyer

Nach dem letzten Tagespunkt wurde die Mitgliederversammlung durch die neue Vorsitzende Manuela Kapak-Wendt offiziell beendet. Der anschließende inoffizielle Teil zog sich in lockerer Runde bis in den späten Abend hin.

Daniela Heitsch
André Novotny

Krankenwagen in Bila Zerkwa

Ehrung von Klaus-Dieter Johannes (lks) durch Hans-Jürgen Growitz für 40-jährige Mitgliedschaft

Der neue Vorstand der Bezirksgruppe Lüneburg (v. lks. n. re.): Thomas Rohlfing, Manuela Kapak-Wendt, Daniela Heitsch, André Novotny

Ehrung von Peter Novotny (lks) für 50-jährige Mitgliedschaft

Halbtagesexkursion zum Schiffshebewerk Scharnebeck

Das Schöne liegt meistens so nah, daher haben wir uns am 11. Mai 2017 das Schiffshebewerk in Scharnebeck bei Lüneburg angesehen. Bei strahlenden Sonnenschein und warmen Temperaturen wurden wir von unserer Vorsitzenden Manuela Kapak-Wendt und Herrn Schmidt vom Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen an der Einfahrt des Bauhofes in Scharnebeck begrüßt. Er erläuterte uns die diversen Sicherheitsvorschriften, damit wir das Gelände des Bauhofs und das Schiffshebewerk betreten durften. Nach einem kurzen Spaziergang über den Bauhof standen wir neben einem der imposanten Türme des Schiffshebewerks. Dort erzählte uns Herr Schmidt einiges über den Güterverkehr auf dem Elbeseitenkanal, die Ausmaße des Schiffshebewerks und die laufenden Sanierungsarbeiten am Schiffshebewerk.
Der Osttrog wurde von 2010 bis 2012 und der Westtrog von 2014 bis 2016 instandgesetzt. Hierbei wurden neue Stahlseile verbaut, die Lager der Umlenkrollen (Seilscheiben) verstärkt und die Umlenkrollen selbst erneuert sowie die Stahlteile und Betonflächen instandgesetzt. Die zwei Tröge fahren unabhängig voneinander. Die Gegengewichte sind in den Führungstürmen neben den Trögen und durch Stahlseile miteinander verbunden. Zwei scheinbar überdimensionierte Zahnriemen bewegen die Tröge mit Hilfe der Motoren nach oben beziehungsweise nach unten. Die Tröge befinden sich durch die Gegengewichte in jeder Position im Gleichgewicht und können so auch bei Stillstand nicht abstürzen.

Dann wurden wir in zwei Gruppen aufgeteilt. Die eine Gruppe wurde über den Westturm und die andere Gruppe

Schiffshebewerk von der Einfahrt des Bauhofes aus gesehen

Gespanntes Zuhören

Fahrt auf der Trogwand

Im Informationszentrum

über den Ostturm jeweils mit kleinen Fahrstühlen bis nach oben gefahren. Über ein Verbindungsbauwerk und einigen Treppen ging es dann nach draußen. In luftiger Höhe führten uns die Herren über Gitter und Stufen auf die obenstehenden Tröge. Hierbei durften wir an vorderster Front, auf der Trogwand, die Abfahrt des westlichen Troges miterleben. Das Wetter und die Aussicht waren atemberaubend. Nach der Fahrt mit dem Trog und der damit verbundenen herrlichen Aussicht in Richtung Elbe gingen wir in das Informationszentrum neben dem Hebewerk. Dort konnten wir uns noch einmal von den technischen Daten der Anlage sowie von anderen Systemen der Höhenüberwindung für Schiffe informieren.

Im Anschluss fuhren wir in eine nahe gelegene Gaststätte, wo wir bei Sonnenschein und bei kühlen Getränken sowie einem kleinen Imbiss im Biergarten die gewonnenen Erkenntnisse austauschen konnten. Von dort ging es für alle Teilnehmer nach einem sehr interessanten und herrlichen Nachmittag zurück nach Hause; alles in allem war es ein gelungener Tag. Wir möchten uns an dieser Stelle bei Manuela Kapak-Wendt für die sehr gute Organisation und bei den Herren vom Wasser- und Schifffahrtsamt für die interessanten Einblicke in den täglichen Ablauf des Schiffshebewerkes bedanken.

Daniela Heitsch

Familienradtour „Auf den Spuren des Wolfes“

Eines vorweg: Der Wolf wurde nicht gesichtet!
Bei schönstem Fahrradwetter haben sich 14 Teilnehmer am Sonntag des 11. Juni 2017 in Hitzacker auf einen Rundweg durch das wunderschöne Biosphärenreservat Elbtalaue gemacht. Wie schon erwähnt, wurde kein Wolf gesehen. Dafür konnten die Teilnehmer Störche und auch ein Seeadlerpaar bei ihrer Luftakrobatik beobachten. Über sehr gut ausgebaute Radwege führte die Route entlang der Elbe vorbei an Wussegel und Jasebeck nach Damnatz, wo nach circa 15 Kilometern die erste Rast gemacht wurde. Hier konnten sich alle Teilnehmer im Schatten von Bäumen bei einem gutem Essen und Getränken stärken.
Auf der zweiten Etappe ging es über Seedorf, Breese in der Marsch und Predöhlsau zurück nach Hitzacker, wo die Teilnehmer nach circa 30 Kilometern die Radtour in einem Lokal ausklingen ließen. Vielen Dank an Thomas Rohlfing für die sehr gute Organisation und die interessante, abwechslungsreiche Routenwahl.

André Novotny

Ein Schattenplatz unter Bäumen

Erste Rast am Elbdeich

Blick auf die Elbe

Jahresrückblick 2016

Am 12. April 2016 besichtigten wir mit zwölf Teilnehmern die E.L.F. Hallen- und Maschinenbau in Holzminden. Im Jahre 2001 gründeten die Herren Eggert, Lammert, Froböse die Firma. Der Geschäftsführer Klaus Brüggemann stellte uns mit einer Präsentation das Firmenportrait vor. Im März 2013 wurde das Qualitätsmanagement eingeführt. Es werden im Jahr circa 350 Hallen hergestellt. Im September 2013 wurde die dreitausendste Halle ausgeliefert. Die Hallen bestehen aus Stahl- beziehungsweise Aluminiumtragwerken. Dabei wird höchste Passgenauigkeit durch die CNC-gesteuerte Säge- und Bohranlage erzielt. Dadurch wird kein Sägen, Bohren und Schweißen auf der Baustelle während der Montage erforderlich und höchster Korrosionsschutz ist deshalb gewährleistet. Es werden Pultdach- und Satteldachhallen für Lagerhallen, Waschparks, Produktionshallen, Ausstellungshallen, Maschinenhallen, Ställe und Reithallen hergestellt. Dank an Wilhelm Kühne, der den Kontakt aufgenommen hatte.

Die zweite Exkursion fand am 22. Juni 2016 statt. An diesem herrlichen Tag besichtigten wir das Kieswerk und das Betonwerk in Northeim; mit 29 Personen konnten wir dabei eine sehr gute Beteiligung feststellen. Elke Molzahn (Verkaufsleiterin Firma Oppermann), Hartmut Frye (Vertrieb und Kundenbetreuung Betonwerk), Klaus Gödecke (Technischer Leiter Betonwerk), Christian Ausburg (Bereichsleiter Kies Nord), Felix Oppermann (Firma Oppermann) und Kurt Koppetsch (Leiter Betriebsverwaltung Firma Oppermann) führten uns durch die Werke und gaben uns einen Einblick in die Produktion. Seit den 1960er Jahren ist Sibobeton ein zuverlässiger Lieferant von Transportbeton in Hessen, Niedersachsen und seit den 1990er Jahren auch in Thüringen. In diesen Bereichen betreibt Sibobeton 19 Mischwerke. Die Gewinnung des oberflächennahen Rohstoffes Kies erfolgt in Northeim überwiegend im Nassabbau. Diese konnten wir bei der Schutenfahrt hautnah miterleben. In Northeim werden 25 verschiedene Kiesprodukte, hauptsächlich in den Körnungen 2-63 hergestellt. Zum

Begrüßung durch Elke Molzahn

Sibobetonwerk Northeim

Kieswerk Northeim

Schutenfahrt

Abschluss des Tages lud uns der Veranstalter in Person von unserem Mitglied Elke Molzahn zum Grillen ein. Es wurden eigens für diesen Tag Zelte aufgebaut und ein Cateringunternehmen geordert, so dass es uns an nichts gefehlt hat. Herzlichen Dank an Elke Molzahn für die Ausrichtung dieses unvergesslichen Tages.

Unsere Jahresexkursion 2016 führte uns vom 22. bis 25. September an den Bodensee. Nachdem alle 27 Teilnehmer an den verschiedenen Haltepunkten ab 6.30 Uhr eingesammelt waren, ging es mit einem Reisebus der Firma Döring und dem Busfahrer Gerald Peters Richtung Bregenz am Bodensee. Nach dem schon seit Jahren durchgeführten und von Cornelia Wegener vorbereiteten rustikalen Frühstück am Bus erreichten wir gegen 15.00 Uhr Lindau, wo uns der Reiseleiter Reiner Kusch zu einem geführten Stadtrundgang durch Lindaus Altstadt erwartete. Anschließend bezogen wir unsere Unterkunft, das Hotel Deutschmann in Bregenz.
Am Freitag stand nach dem Frühstück ab 9.00 Uhr die Besichtigung der Pfahlbauten in Unteruhldingen, ein Stadtrundgang in Meersburg und der Besuch des Zeppelin Museums in Friedrichshafen auf dem Programm. Als gelungenen Abschluss des Tages konnten wir bei herrlichem Wetter die Bootsfahrt auf dem Bodensee von Friedrichshafen nach Bregenz genießen.
Am Samstag begann unsere Rundreise um 8.00 Uhr. Wir fuhren auf der Schweizer Bodenseeseite nach Neuhaus zum Rheinfall von Schaffhausen und besichtigten anschließend die Insel Mainau. Abends fand in Bregenz im Wirtshaus am See der gemeinsame gemütliche Abend statt.

Rundgang in Lindau

Am Harzhorn

Am Sonntag traten wir nach dem Frühstück die Heimreise an. Als letzten Programmpunkt unserer Vier-Tage-Reise besichtigten wir die Stadt Rothenburg, wo wir dann auch unsere Mittagspause einlegten. Es war wieder eine sehr schöne, von unserem Mitglied Hendrik Weitemeier vorbereitete Exkursion mit gelungener Mischung aus Programm und Freizeit. Wir freuen uns schon auf die Exkursion im Jahre 2017, die uns dann nach Salzburg führen wird.

Zur Herbstexkursion trafen wir uns am 22. November 2016 mit 14 Personen am Harzhorn. Im Info-Gebäude begann Irene Söffker mit der Präsentation und Einführung; dort konnten im Anschluss auch die Ausstellungsräume mit den Ausstattungen der Römer und Germanen, wie Rüstungen, Waffen und weiteres Hab und Gut besichtigt werden. Die ersten Fundstücke wurden von zwei Hobbyarchäologen im Sommer 2008 gefunden. Mehr als 2.000 überwiegend militärische Fundstücke belegen, dass das Harzhorn Schauplatz eines blutigen Gefechtes zwischen Germanen und Römern im dritten Jahrhundert nach Christus gewesen sein muss. Anschließend führte uns Irene Söffker durch den Außenbereich. Wir hielten an mehreren Punkten, wo wichtige Fundorte mit Fähnchen gekennzeichnet waren und uns der wahrscheinliche Ablauf der Römerschlacht am Harzhorn erklärt wurde. Die Abschlussbesprechung fand nach Einbruch der Dunkelheit im Hotel Restaurant zur Altenburg in Oldershausen statt. Dank an Hendrik Weitemeier für die Vorbereitung.

Horst Wegener

Mitgliederversammlung am 26. Januar 2017

Der Vorstand hatte zur Jahreshauptversammlung in das Hotel Schere in Northeim eingeladen. Der Erste Vorsitzende Horst Wegener konnte 40 Mitglieder begrüßen. Er informierte die Versammlung, dass im Geschäftsjahr 2016 folgende Mitglieder verstarben: Dieter Fischer am 17. April 2016, Eckhardt Busse am 16. Juli 2016, Karl-Ludwig Scholl am 30. Dezember 2016, und Konrad Pätzold am 6. Januar 2017. Im Anschluss nahmen Horst Wegener und Hendrik Weitemeier die diesjährigen Ehrungen vor. Für 25-jährige Mitgliedschaft wurden Hans-Peter Reuter, Thomas Kreykenbohm, Bernd Lehmann und Jens Spangenberg, für 40-jährige Mitgliedschaft Reinhold Klages sowie für 50-jährige Mitgliedschaft Hans Reimann und Eckard Domke geehrt.
Unser Vorsitzende berichtete danach über die Aktivitäten aus der Landesvereinigung. Die 56. Mitgliederversammlung fand am 17. Juni 2016 in Stade statt, auf der folgende Punkte angesprochen wurden: die Veranstaltungstermine aus dem Jahr 2016 und die bekannten aus dem Jahre 2017, die Mitgliederbewegung, Überarbeitung der Internetseite, Initiative Ingenieurnachwuchs, Junge VSVI, Seminare und die Neuausrichtung der BSVI. Die Jahresexkursion der Landesvereinigung führte am 9. September 2016 mit 48 Personen zur BAB 30 Ortsumgehung Bad Oeynhausen.
Anschließend berichtete Wegener im Rahmen seines Jahresberichtes über die vorjährigen Aktivitäten der Bezirksgruppe, die der Autor zuvor in seinem Beitrag ausführlich schilderte. Die Mitgliederbewegung hatte im Jahr 2016 mal wieder ein positives Vorzeichen: zwei Austritte, drei Verstorbene und acht Neuanmeldungen. Unsere Bezirksgruppe hat Ende Dezember 2016 139 Mitglieder. Die für 2017 noch vorgesehenen Aktivitäten sind auf der Veranstaltungsseite in diesem Heft nachzulesen. Nach dem Kassenbericht von Christian Reppin schloss Horst Wegener die Mitgliederversammlung und bedankte sich nochmals bei den Kolleginnen und Kollegen im Vorstand für die geleistete Arbeit und den Vorbereitungen und Durchführungen der einzelnen Veranstaltungen im Jahre 2016. Mit dem traditionellen Grünkohlessen endete der offizielle Teil.

Horst Wegener

Horst Wegener (hinten Mitte) und die Jubilare Reinhold Klages und Hans-Peter Reuter (hinten v. lks n. re.) sowie Hans Reimann und Eckard Domke (vorn v. lks. n. re.)

Jahresabschlusstreffen 2016

Am 17. November 2016 fand das Jahresabschlusstreffen der Bezirksgruppe Ostfriesland im „Landhaus Feyen" in Mittegroßefehn statt. Nach seiner Begrüßung berichtete unser Erster Vorsitzende Hilko Kruse-Edenhuizen über unsere Unternehmungen im Jahr 2016. Dazu wurden einige Bilder gezeigt. Wir erinnerten uns unter anderem an die Exkursion am 16. März 2016 zur Nesserlander Schleuse in Emden, an die Fahrradtour am 5. Juni 2016 in Esens

und die Exkursion vom 23. bis 24. Oktober nach Düsseldorf. Bilder wurden auch gezeigt von der Herbstexkursion der Landesvereinigung nach Bad Oeynhausen.
Nach der Vorstellung des Programms für 2017 wurden die Jubilare Norbert Ittershagen und Herbert Bruns für 25 Jahre Mitgliedschaft geehrt. Im Nachgang wurden einige Tage später nachträglich geehrt: Michael Körber und Horst Börchers. Die Veranstaltung endete nach dem gemeinsamen Grünkohlessen.

Heiko Schürmann

Gratulation Michael Körber und Horst Börchers

Gratulation Norbert Ittershagen

Gratulation Herbert Bruns

Fotos: H. Schürmann

Besichtigung und Fachvortrag Bau-ABC Rostrup

Unsere Fachexkursion fand am 28. März 2017 bei bestem Wetter im Schulungszentrum des Bau-ABC in Rostrup am Zwischenahner Meer statt. Rainer Schütte, Lehrwerkmeister Maschinentechnik des Bau-ABC, begrüßte 20 Teilnehmer. Es folgte ein Rundgang über das weitläufige Gelände und in den Lehrwerkstätten.
Das Bau-ABC Rostrup ist das Aus- und Fortbildungszentrum des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen und steht allen Bildungsinteressierten aus der Bauwirtschaft offen. Es wurde im Mai 1978 eingeweiht und zwischenzeitlich mehrfach erweitert, zuletzt durch eine Baumaschinentechnik-Schulungshalle, ein PC-Trainingszentrum und eine Freihalle für den Tiefbau und die Baumaschinenausbildung einschließlich einer Containerbox mit Schulungs-, Sozial- und Büroräumen.
Das Bau-ABC Rostrup befindet sich auf einem Areal von 75.000 Quadratmetern; 11.100 Quadratmeter Ausbildungsflächen sind überdacht und 20.000 Quadratmeter stehen im Freigelände zur Verfügung. Es verfügt über 17 Lehrwerkhallen mit 550 Ausbildungsplätzen und über 600 Schulungsplätzen in 20 Seminar- und Gruppenarbeitsräumen mit modernen Unterrichtshilfen und Internetzugang. Ein Betonlabor, ein Pump- und Spültechniklabor, Baumaschinenbedienungssimulatoren, das Schulungszentrum für Vermessungstechnik, Leitungstiefbau mit einer Gasbrand-Demonstrationsanlage, Asphalttechnik

und weitere gewerkespezifische Schulungs- und Demonstrationsräume dienen der Vermittlung von Spezialkenntnissen für Auszubildende und Schulungsteilnehmer aus ganz Deutschland.

Im Anschluss gab es einen Fachvortrag über die Produktpalette der zur Wirtgen Group gehörenden Firma Vögele. Wir bekamen Einblicke in Maschinentechnologie für die Asphaltfertigung. Nach dem theoretischen Teil durften wir vor Ort den praktischen Einsatz eines Asphaltfertigers beobachten, wobei jedoch kein Asphalt, sondern Sand verarbeitet wurde.

Heiko Schürmann

Im Bau-ABC Rostrup

Fotos: H. Schürmann

Mitgliederversammlung am 26. Januar 2017

Die Bezirksgruppe lud zur alljährlichen Mitgliederversammlung ins Tagungshotel Niedersachsenhof in Verden ein. Der Erste Vorsitzende Hans Schnibbe eröffnete die Versammlung und begrüßte im Namen des Vorstands 42 Mitglieder, insbesondere den Präsidenten unserer Landesvereinigung Markus Brockmann. In einer Gedenkminute gedachte die Versammlung der im letzten Jahr verstorbenen Mitglieder Günter Schröder, Wolfgang Kraus, Hans-Rolf Köster und Fritz Kastenschmidt.

Anschließend stellte Hans Schnibbe die Tagesordnung vor, gefolgt vom Bericht des Vorstandes. Die Einladung erfolgte ordnungsgemäß; die Beschlussfähigkeit wurde festgestellt. Im Rückblick auf das vergangene Jahr erinnerte Hans Schnibbe an die letzte Mitgliederversammlung, berichtete über drei Arbeitssitzungen des Vorstandes, die Frühjahrsexkursion nach Karlsruhe, Stammtische sowie über die Mitgliedersituation der Bezirksgruppe und der Landesvereinigung. Mit 145 Mitgliedern hat die Bezirksgruppe Verden einen Anteil von 6,6 Prozent zur Landesvereinigung. Zudem gab es Informationen zu den erweiterten Vorstandssitzungen der Landesvereinigung in Wardenburg und Verden.

Der Vorsitzende Hans Schnibbe mit den Jubilaren Volker Watzlawick, Arnold Christians, Hilmar Meyer, Ralph Bente, Reiner Kossak und dem Präsidenten Markus Brockmann (v.lks.n.re.)

Es folgte der Bericht unseres Schatzmeisters Jens Uwe Prütz sowie der Kassenprüfer Reiner Katz und Geert Boes. Die Kassenprüfer bestätigten eine ordnungsgemäße Kassenführung. Nach der Entlastung des Vorstandes stand als weiterer Tagespunkt die Neuwahl des Vorstandes auf dem Programm. Als Wahlleiter dankte Reiner Kossack dem alten Vorstand für die geleistete Arbeit. Besonderer Dank für sein Engagement ging dabei an Hans Schnibbe.

Anschließend stimmten die Mitglieder gemäß eines vorab eingegangenen Wahlvorschlages in offener Blockwahl ab. Die Wahl des neuen Vorstandes erfolgte einstimmig.
Erster Vorsitzender: Hans Schnibbe
Zweiter Vorsitzender: Ulrich Fricke
Kassenwart: Jens Prütz
Schriftführer: Ralph Bente
Als Beisitzer wurden Tim Gaßmann und Burkhardt Rüther bestätigt. Karl-Heinz Kleen wurde neuer Kassenprüfer.

Nach den Wahlen stellte Hans Schnibbe den Teilnehmern die für 2017 geplanten Veranstaltungen vor. Neben der viertägigen Frühjahrsexkursion nach Saarbrücken ist im Herbst eine zweitägige Partnerreise in die Autostadt nach Wolfsburg geplant. Weitere Höhepunkte für 2017 sind die Mitgliederversammlung der Landesvereinigung am 16. Juni 2017 in Braunschweig sowie die Herbstexkursion der Landesvereinigung zur BAB 7 nach Hamburg.
Im Anschluss übergab Hans Schnibbe das Wort an unseren Präsidenten Markus Brockmann, der nach einem Grußwort über aktuelle Themen aus allen Bereichen des Straßenbaus berichtete. Hierbei erfuhren die Mitglieder einiges über die neue Internetplattform des VSVI, den VSVI-Nachwuchspreis und die neue Verkehrsinfrastrukturgesellschaft. Nach diesem spannenden Exkurs folgten die Ehrungen für langjährige Mitgliedschaften:

25 Jahre Mitgliedschaft
Ralph Bente
Arnold Christians
Lars Keller
Hilmar Meyer
Hans-Hermann Sauerteig
Volker Watzlawick

40 Jahre Mitgliedschaft
Reiner Kossack

Es schloss sich eine intensive Diskussion zu Anregungen und Wünschen einiger Mitglieder an. Schließlich ging es dann mit einem spannenden Film unseres Kollegen Helmut Sülldorf über die Frühjahrsexkursion nach Karlsruhe weiter. Gegen 18.30 Uhr endete der offizielle Teil der Veranstaltung.
Hans Schnibbe richtete seinen Dank nochmals an den Präsidenten der Landesvereinigung und alle Teilnehmer der Veranstaltung und wünschte zum traditionellen Grünkohlessen „Guten Appetit".

Ralph Bente

Der wiedergewählte Vorstand (v.lks.n.re.): Hans Schnibbe, Ralph Bente, Ulrich Fricke, Jens-Uwe Prütz, Tim Gaßmann (es fehlte: Burkhardt Rüther)

Blick in die Mitgliederversammlung

Studienfahrt nach Saarbrücken

Am Samstag, den 13. Mai 2017 begann die Bezirksgruppe Verden mit 14 Teilnehmern ihre Frühjahrsexkursion ins Saarland. Eine kurze Begrüßung und schon startete unsere Reise mit unserem Busfahrer Michael Weisgerber in einem sehr geräumigen Bus von Julia Reisen. Trotz längerer Frühstückpause mit üppigem Buffet am Bus erreichten wir Saarbrücken bereits um 14.30 Uhr. Nach kurzem Aufenthalt in unserem Standorthotel ging es mit einer Stadtführung unter der Leitung von Klaus Dieter Wissel weiter. Über 180.000 Einwohner leben in der durch die BAB 620 zweigeteilten Universitätsstadt. Der Stadtführer testete an dieser Stelle gleich unser Wissen: Nebenfluss der Saar? Mit dreizehn Buchstaben! Die Antwort kannte nur er: „Stadtautobahn". Von Stadtführer Wissel erfuhren wir sehr viel über eine Großstadt, deren Stadtbild durch Natur, Landschaft und prächtige Bauwerke geprägt ist. Sehr interessant war auch, dass beim Bau der Autobahn die imposante Schlossmauer um 16 Meter zurückversetzt wurde. Der barocke Baumeister Friedrich Joachim Stengel (1694-1787) zählt zu den Stadtplanern und Architekten, die Saarbrückens Gesicht nachhaltig verändert haben. Bei der Stadtführung konnten wir einige seiner bedeutendsten Bauwerke bewundern: das Schloss von Fürst Wilhelm Heinrich, die Ludwigskirche und die Basilika St. Johann. Nach einigen Kilometern Fußmarsch und jeder Menge Informationen erreichten wir müde aber dennoch gut gelaunt unser Hotel, wo der erste Exkursionstag mit einem leckeren Essen seinen Ausklang fand.

Am Sonntag ging es bereits um 8.30 Uhr los. Das erste Ziel war die römische „Villa Borg". Diese Siedlungsstätte liegt zwischen Saar und Mosel nahe Borg und Oberleuken und zählt zu den ältesten Siedlungsgebieten des Saarlandes. Unsere Gästebegleiterin Dorothee Muthreich vermittelte uns bei der Führung durch die rekonstruierten Gebäude und stilvoll angelegten Gärten einen intensiven Eindruck vom damaligen Leben der Römer.
Um 11.30 Uhr ging es nach Mettlach aufs Wasser. Gleich zu Beginn der Reise wurde unser Schiff in einer Schleuse von 156 auf 167 Meter Höhe über dem Meeresspiegel angehoben. Dann fuhren wir in das Naturschutzgebiet der sieben Kilometer langen Saarschleife ein. Der Fluss vollzieht hier eine 300-Grad-Schleife, die er in Jahrmillionen in den Fels gegraben hat. Auf dem Bergrücken innerhalb der Saarschleife sahen wir die Burgruine Montclair. In der Außenkurve beeindruckte uns der weit oben liegende Baumwipfelpfad. Unsere Schiffsreise führte uns bei herrlichem Sonnenschein bis nach Dreisbach. Das sollte an diesem Tag aber noch lange nicht alles gewesen sein.
Von Mettlach ging es mit dem Bus weiter nach Metz in Frankreich. Dort besichtigten wir die zwischen 1220 und 1520 errichtete Kathedrale Saint-Étienne. Sie gilt als eines der schönsten und größten gotischen Kirchenge-

Römische Villa Borg

A 8 – Neubau der Talbrücke bei Weiler

bäude Frankreichs. Für den letzten Programmpunkt des Tages fuhren wir ein kurzes Stück durch Frankreich. Um 17.00 Uhr erreichten wir schließlich eine französische Mirabellenlikör-Brennerei. Hier erfuhren wir viel Wissenswertes und sogar einige Geheimnisse über die Likörherstellung. Nach einer „kleinen" Verkostung machten wir uns auf den Rückweg nach Saarbrücken. Der Abend stand dann zur freien Verfügung.

Fort Hackenberg

Völklinger Hütte

Werksbesuch bei Wirtgen in Windhagen

Auch für Montag war wieder einiges geplant. Um 9.00 Uhr Abfahrt zur Baustelle A 8-Komplettierung zwischen Wellingen und Schwemlingen. Nach kurzer Anfahrt erreichten wir die Baustelle, wo uns bereits Patrick Colbus vom Landesbetrieb für Straßenbau erwartete. Man merkte von Anfang an, dass uns hier ein kompetenter Kollege gegenüberstand, der mit Freude über „sein Projekt" berichtete. Die A 8 verbindet die Benelux-Staaten mit dem südosteuropäischen Raum. Sie beginnt an der saarländisch-luxemburgischen Grenze bei Perl und endet nach 505 Kilometern bei Bad Reichenhall.
Seit 1997 ist die A 8 im Saarland auf 92 Kilometern Länge durchgängig befahrbar. Die Strecke zwischen Schwemlingen und Wellingen wurde zunächst nur halbseitig ausgebaut. Es führten zwei Fahrstreifen bergauf in Richtung Tunnel Pellinger Berg, ein Fahrstreifen in Richtung Neunkirchen. Nachdem sich die Strecke als wichtige Verkehrsader herausstellte und täglich von 23.000 Fahrzeugen genutzt wurde, wurde der Vollausbau notwendig.
Ziel der Baumaßnahme war der durchgehend zweibahnige Ausbau der Strecke auf einer Länge von 6.068 Metern. Der ursprünglich einbahnig ausgebaute Bereich wurde durch eine zweite Richtungsfahrbahn komplettiert. Zudem wurden eine grundhafte Sanierung der bestehenden Fahrbahn und die Verbreiterung auf zwölf Meter entsprechend dem geltenden Regelwerk umgesetzt. Die neue Richtungsfahrbahn wurde in gleicher Breite ausgebaut. Auf der Strecke wurden mit der Kohlenbruchtalbrücke und der Talbrücke bei Weiler zwei neue Brücken gebaut sowie Lärmschutzwände und -wälle in einer Gesamtlänge von 2.200 Metern errichtet. Die Kapazität des Rastplatzes Weiler-Süd wird in der bestehenden Anlage erhöht. Nach Abschluss der Maßnahme werden 22 Lkw- und 27 Pkw-Stellplätze

verfügbar sein. Die Baukosten für die Maßnahme belaufen sich auf 44,1 Millionen Euro. Die Baumaßnahme startete Ende Januar 2015 mit den Rodungsarbeiten, im Juni 2015 begannen die Arbeiten an den Talbrücken, ein Jahr später folgten die Straßenbauarbeiten. Die Baumaßnahme soll im Dezember 2018 abgeschlossen werden. Während Colbus' Vortrag konnten wir beim Gang über die Baustelle hautnah die Deckensanierungsarbeiten an der Kohlenbruch-Talbrücke erleben. Ein Highlight war sicherlich auch der Einstieg in das Hohlkastenprofil der Talbrücke mit anschließender Überquerung. Alles in allem eine interessante und gelungene Baustellenführung. Nochmals vielen Dank an Patrick Colbus.

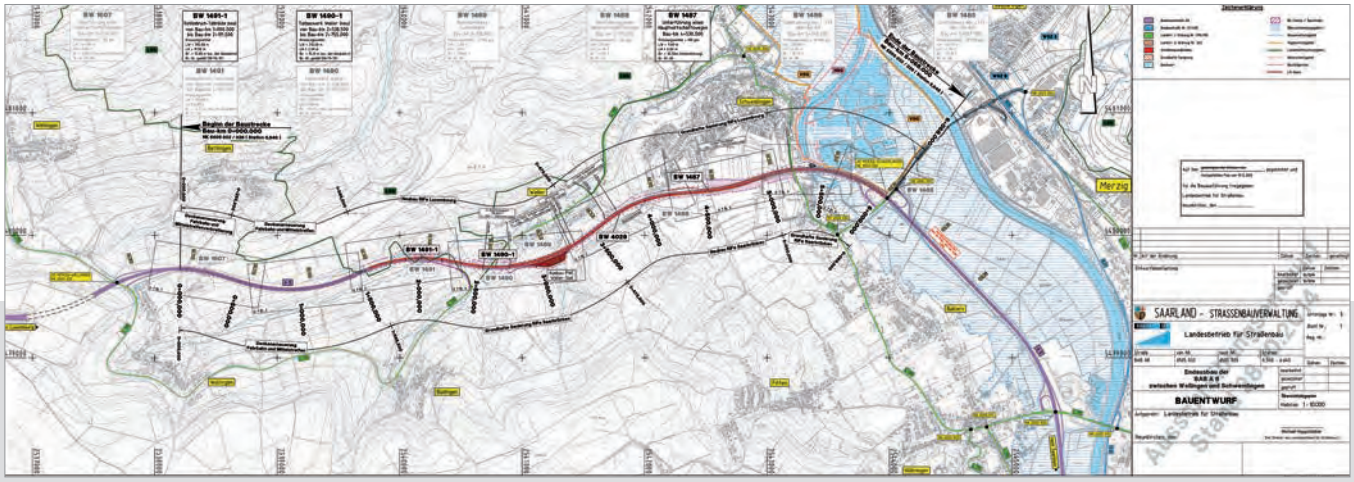
Nach einer kleinen Stärkung im „Brauhaus" konnten wir zu unserem nächsten Ziel aufbrechen: Fort Hackenberg, bei dem es sich um eine Bunkeranlage aus dem Zweiten Weltkrieg und Teil der Maginotlinie handelt. Es befindet sich in Frankreich, ziemlich in der Mitte des Städtedreiecks Metz, Luxemburg und Saarbrücken, 60 Kilometer von Saarbrücken entfernt. Fort Hackenberg als einen Bunker zu bezeichnen, ist pure Untertreibung. Die Anlage ist riesig und hat sogar eine eigene, vier Kilometer lange Eisenbahn. Sie sollte den Deutschen das Fürchten lehren, kam aber nie zum Einsatz.
Nach einer kurzen Begrüßung und Einführung durften wir mit unserer Reiseleitung Eleonore Franck die Bunkeranlage erkunden. Bereits nach den ersten hundert Metern versteht man, welche bautechnische Meisterleistung in nur fünf Jahren hier vollbracht wurde. Tausende Tonnen von Gestein wurden aus dem Berg geschafft. Von außen sieht man von diesem Bauwerk nur sehr wenig. Natürlich sind wir auch mit der Eisenbahn durch die Anlage gefahren, sechs Minuten dauert die Fahrt durch den zwölf Grad kalten Bunker.
Nachdem uns Eleonore Franck den Geschützturm in Aktion präsentierte – natürlich ohne Munition – bekamen wir endlich wieder Tageslicht zu Gesicht. In der Zwischenzeit waren bereits über zwei Stunden unter Tage vergangen. Sehr beeindruckt und auch ein wenig nachdenklich machten wir uns auf den Rückweg. Um 19.30 Uhr ließen wir den erlebnisreichen Tag mit einem gemeinsamen Essen im Saarbrücker Traditionslokal „Stiefel" ausklingen.

Dienstag, 16. Mai 2017 – Rückreisetag, aber nicht ohne das Weltkulturerbe „Völklinger Hütte" besucht zu haben. Um 9.00 Uhr begann unsere Führung. Mit Winfried Kirsch erlebten wir einen tollen Rundgang durch ein einzigartiges Industrie- und Technikdenkmal. Der 1883 von der Familie Röchling übernommene Standort ist die bedeutendste historische Hütte des Saarlandes. Die „Völklinger Hütte" entwickelte sich innerhalb eines Jahrzehnts zu einem der größten Roheisen- und Stahlerzeuger in Deutschland. Die Anlage stellte technische Innovationen der Maschinen- und Ingenieurbaukunst des frühen 20. Jahrhunderts dar. 1986 wurde die Völklinger Hütte stillgelegt und 1995 in die UNESCO-Liste des Weltkulturerbes aufgenommen. Nach dem zweistündigen Rundgang machten wir uns um 11.00 Uhr auf den Weg nach Windhagen.

Um 14.00 Uhr wurden wir bereits bei Wirtgen von Bernd Holl erwartet. Von ihm erfuhren wir einiges über die Firmengruppe, ihren Umsatz, den Mitarbeiterzahlen, Innovationen und die Firmenphilosophie. Wirtgen gehört zur WIRTGEN GROUP, ein international tätiger Unternehmensverbund der Baumaschinenindustrie mit den traditionsreichen Produktmarken WIRTGEN, VÖGELE, HAMM, KLEEMANN und BENNINGHOVEN. Der Umsatz 2016: 2,59 Milliarden Euro bei 8.000 Mitarbeitern. Nach einem leckeren Essen erlebten wir eine spannende Führung durch den Betrieb. Der Servicetechniker Markus Klein erklärte uns in den Fertigungshallen die Produktionsabläufe. Auf dem Betriebshof erfuhren wir Spannendes über die fertigen Produkte und deren Einsatzgebiete. Hierzu gehören Kaltfräsen, die Bodenstabilisierung, das Kalt- und Heißrecycling, den Betoneinbau und das Surface Mining. Nach zwei erlebnisreichen Stunden mussten wir um 16.15 Uhr Wirtgen verlassen und die Heimreise fortsetzen. Müde und geschafft erreichten wir gegen 21.30 Uhr Verden.

Ralph Bente

Übersichtsplan Baustelle A 8



Veranstaltungen in Niedersachsen

LANDESVEREINIGUNG NIEDERSACHSEN

Siehe auch
www.vsvi-niedersachsen.de

15. September 2017
VSVI Jahresexkursion nach Hamburg-Schnelsen
A7 der Zukunft – Verkehrsachse des Nordens

Bezirksgruppe Braunschweig

14. bis 16. September 2017
Exkursion nach Posen

Bezirksgruppe Celle

21. bis 22. September 2017
2-Tages-Exkursion nach Berlin (Ziele: Berliner Flughafen BER, Neubau 16. BA der BAB A 100 Autobahndreieck Neukölln bis AS Am Treptower Park)

Bezirksgruppe Hameln

24. August 2017
17.00 Uhr
CO^2-absorbierender Beton
Detmold

15. September 2017
Teilnahme an der Exkursion Der Landesvereinigung nach Hamburg Schnelsen

Mitte September 2017
Baustellenbesichtigung Fahrbahnsanierung B238 Steinbergen

21. September 2017
Teilnahme an der Tagesexkursion Bremerhaven, Bez. Gr. Hildesheim

Bezirksgruppe Hannover

31. August 2017
14.00 Uhr: Halbtagsexkursion „10/17" – Stadtbahnbau 10/17 in der City Hannover

13. bis 15. Oktober 2017
Mehrtagesexkursion nach Stuttgart – Fachexkursion „Stuttgart 21"

23. November 2017
18.00 Uhr: „Grünkohl satt" im Gasthof Tegtmeyer, Resserstraße 1, Engelbostel

30. Januar 2018
17.00 Uhr: Mitgliederversammlung der Bezirksgruppe mit Preisskat und Doppelkopfspiel

Bezirksgruppe Emsland

21. bis 22. September 2017
2-Tages-Exkursion nach Amsterdam und Den Haag (u. a. Besichtigung der größten Seeschleuse der Welt)

2. November 2017
Kurzexkursion nach Werlte

Bezirksgruppe Lüneburg

25. bis 26. September 2017
Studien- und Kulturfahrt nach Schwerin mit Besichtigung der Baustelle der A14

Bezirksgruppe Northeim

15. und 17. August 2017
Besichtigung Bundesamt für Strahlenschutz Info Asse, Remlingen

31. August bis 3. September
Jahresexkursion nach Salzburg

In Planung!
42. KW, nach Nennung
Besichtigung Carnehl Fahrzeugbau, Pattensen

Bezirksgruppe Oldenburg

6. September
Stammtisch im Etzhorner Krug

1. bis 5. Oktober 2017
Exkursion nach Lissabon

10. November 2017
Jahreshauptversammlung

Bezirksgruppe Osnabrück

Herbst 2017
2-Tages-Tour in den Harz

Bezirksgruppe Ostfriesland

1. bis 5. Oktober 2017
Exkursion nach Lissabon

16. November 2017
Jahresabschlusstreffen

Bezirksgruppe Stade

25. August 2017
Mitgliederversammlung

23. September 2017
Exkursion nach HH zur Tunnelbetriebszentrale

Bezirksgruppe Verden

20. bis 21. Oktober 2017
2-tägige Exkursion (Partnerreise) zur Autostadt Wolfsburg mit Fachvortrag, Besichtigungen und Abendveranstaltung
(Gesonderte Einladung folgt!)

23. November 2017
16.30 Uhr, Dritter Stammtisch für Mitglieder und Gäste
Fachvortrag, Rückblick 2017, Ausblick 2018
Ort: Haags Hotel Niedersachsenhof in Verden, Lindhooper Straße 97

25. Januar 2018
16.00 Uhr, Mitgliederversammlung mit Grünkohlessen
Ort: Haags Hotel Niedersachsenhof in Verden, Lindhooper Straße 97

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

Mitgliederversammlung

Ein herrlicher Frühlingstag, an dem sich Mitglieder der VSVI Bremen in der Überseestadt in Bremen zusammengefunden haben, um am 15. März 2017 die Mitgliederversammlung 2017 auszuführen. Wer sich im Vorfelde dazu entschieden hatte, an der Fachexkursion durch die Überseestadt, die der Mitgliederversammlung vorgestellt war, teilzunehmen, konnte bereits im Vorfelde ein wenig Frischluft schnuppern und die Besonderheiten dieses Quartiers wahrnehmen. Wir haben bereits in der letzten VSVI Information darüber berichtet. Im Zuge der Mitgliederversammlung wurde eine bunte Mischung aus vereinsbezogenen Themen, einem Einblick in das Bauingenieurwesenstudium der Hochschule Bremen und einen langen Bogen zwischen den Belangen unserer langjährigen Mitglieder und der Jungen VSVI geboten. Im Zuge der vereinsmäßigen Tagesordnungspunkte wurde der verstorbenen Mitglieder gedacht, die Genehmigung der Niederschrift der Mitgliederversammlung 2016 vollzogen, über die Mitgliederbewegungen und über die Aktivitäten des Vorstandes informiert.

Ausführlich wurde berichtet über die Seminare der VSVI Bremen, die eingebettet in das Fortbildungsprogramm der VSVI Niedersachsen ihre feste Position haben. Am 9. März 2017 war durch unseren Seminarleiter Enno Wagener das aktuelle Seminar mit dem Titel „Neue Wege im Stadtverkehr – aktuelle Probleme“ durchgeführt worden. Unverändert gibt es spannende Themen, die uns bei der Planung innerstädtischer Straßenräume beschäftigen. Und damit das Bremer Seminar auch in Zukunft besonders interessant ist, schloss Enno Wagener seine Ausführungen mit dem Hinweis darauf, dass im Laufe des Jahres alle Mitglieder aufgefordert sind, ihm für das nächste Seminar interessante Themen zu benennen. Der Rückblick auf die Veranstaltungen und Fachexkursionen 2016 begann mit der Fachexkursion zum Bahnhofsplatz in Verbindung mit der Mitgliederversammlung am 7. April 2016. Im Laufe des Jahres fanden Fachexkursionen nach Bremerhaven, zum Bremer Weserstadion, bei dem der Hochwasserschutz der Pauliner Marsch im Fokus stand, sowie die Mehrtages-Fachexkursion nach Kopenhagen statt. Mit der zum Ende des Jahres in Kooperation mit der Hochschule Bremen und dem Bauindustrieverband ausgeführten Fachexkursionen zum Fortbildungszentrum Bau-ABC nach Rostrup/Bad Zwischenahn schloss die Vorstellung der Aktivitäten.

Der Rechnungsbericht über das abgelaufene Geschäftsjahr, der Bericht der Rechnungsprüfer und die sich anschließende Entlastung des Kassenführers und des übrigen Vorstandes rundeten den ersten vereinsmäßigen Teil der Veranstaltung ab. Die Wahl des Vorstandes brachte keine Überraschungen; vielmehr setzt die VSVI Bremen auf Kontinuität und bestätigte Markus Mey in seinem Amt als Vorsitzender der Landesvereinigung und die weiteren Vorstandsmitglieder in ihrem Amt. Mit dem Dank des wiedergewählten Vorsitzenden und der wiedergewählten Vorstandsmitglieder für das Vertrauen der Mitglieder der VSVI Bremen endete die Vorstandswahl.
Im Zuge der Wahl eines Rechnungsprüfers wurde Andre Bartel vom Ingenieurbüro Andre Bartel als neuer Rechnungs-

Mitgliederversammlung VSVI Bremen im Kaffeequartier der Bremer Überseestadt

Kaffeequartier Bremen

Fotos: Burkhardt Rüther

prüfer für die VSVI Bremen für zwei Jahre gewählt. Mit der Finanzplanung für das Jahr 2017 ergab sich der Ausblick auf die finanzielle Situation der VSVI Bremen, die sich als grundweg solide darstellt. Damit schloss der zweite vereinsmäßige Teil.

Im Folgenden war ein Thema zu bearbeiten, für das sich die Wenigsten begeistern können. Wegen aktueller Gesetzgebungen im Bereich Datenschutz mussten die Satzung zeitgemäß angepasst und diverse redaktionelle Änderungen vorgenommen werden. Die Mitglieder bestätigten einstimmig die geänderte Satzung.
Der Blick in die Hochschule begeisterte dagegen mehr. Neben einem Vortrag von Professor Müller zum neuen Curriculum für Bachelor und Master im Bereich Bauingenieurwesen an der Hochschule Bremen, das ab Herbst 2017 gelten soll, berichtete Juliane Richter aus dem Projektmodul an der Hochschule Bremen. Das Beispiel der Projektarbeit zur Standortanalyse des Fernbusterminal Bremen gab einen Einblick, wie konkret bereits die Tätigkeiten der Studierenden sind. Zielsetzung ist, dass die Ausbildung der Studierenden möglichst weitgehend auf die zukünftigen Aufgabenstellungen im Berufsfeld ausgerichtet ist. Vor dem Hintergrund des satzungsgemäßen Zweckes der VSVI erschien es den Organisatoren der Mitgliederversammlung wichtig, auch einen Einblick in die Welt der Studierenden zu erhalten.
Es folgte die Vorstellung der Veranstaltungen für das laufende Jahr 2017. Neben einem Stadtdialog zum Thema „Hindernisse überwinden – Zielsetzungen für die Verkehrsentwicklung in der Bremer Innenstadt", der von der VSVI mitorganisiert und von unserem Landesvorsitzenden Markus Mey moderiert wird, stehen konkrete Fachexkursionen an. Die große Fachexkursion 2017 wird im September 2017 stattfinden, ist aber noch nicht klar geplant. Hier warten auf den Vorstand und die interessierten Mitglieder noch spannende Aufgaben.
Den Abschluss der Mitgliederversammlung bildete der Bogenschlag zwischen langjährigen und jungen Mitgliedern der VSVI. Nachdem der Vorstand die Mitglieder mit 25- und 50-jähriger Mitgliedschaft verlesen und Oskar Fromm die Urkunde und die goldene Nadel der VSVI Bremen unter dem Applaus der Anwesenden für seine 50-jährige Mitgliedschaft übergeben hatte, berichtete die Junge VSVI von ihren Aktivitäten, die sich bereits seit einiger Zeit nicht mehr nur auf Bremen beziehen, sondern einen intensiven gemeinsamen Austausch mit Jungen VSVIen aus Niedersachsen beinhalten.

Besichtigung der Wohnlofts in der Bremer Überseestadt

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Mitgliederversammlung der VSVI Bremen natürlich einen vereinsmäßig etwas trockenen Kern hat, aber wie immer darüber hinaus auch spannende Themen zu bieten hat. Markus Mey beendete die Mitgliederversammlung mit dem Dank an alle aktiven Kolleginnen und Kollegen, an den wiedergewählten Vorstand für sein Engagement und an Britta Berning von der Geschäftsstelle für ihr unermüdliches Wirken in der VSVI Bremen.

Markus Mey

Fachexkursion durch die Bremer Überseestadt im Vorfeld der Mitgliederversammlung

Fotos: Burkhardt Rüther

Fachexkursion zu den Bahnübergängen Oberneuland

Was kann denn so interessant sein, an den Bahnübergängen im Bremer Stadtteil Oberneuland? Insbesondere wenn man hört, dass sie eigentlich weg sollen? Genau dies ist das Spannende an dem Projekt. Die höhengleichen Kreuzungspunkte der Bahnstrecke Bremen – Hamburg in Oberneuland sollen durch höhenfreie Übergänge ersetzt werden, sogenannte Troglösungen, mit denen die vorhandenen Gleise ohne Kreuzung gequert werden können. Eine Etage tiefer, eingeschnitten in das vorhandene Gelände, durch das bestehende Grundwasser und natürlich mit einer Unterquerung der Gleise während der Bauzeit weitestgehend unter Bahnbetrieb. Das hört sich schon spannender an, insbesondere wenn man weiß, wie häufig die Strecke mit Personen- und Güterzügen befahren wird. Durch das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) wird seitens der Stadtgemeinde Bremen das Projekt betreut. Angestoßen von der Amtsleiterin Brigitte Pieper organisierte das ASV die Fachexkursion für den 31. März 2017. Projektleiter Olaf Dürkop vom ASV gab mit einem einleitenden Vortrag Einblick in die Historie des Projektes. Durch die langen Wartezeiten für den motorisierten Individualverkehr an den vorhandenen Bahnübergängen hat sich in den vergangenen Jahren östlich der A 27 ein nennenswertes Nadelöhr ergeben, da durch die Bahnlinie zwei Stadtquartiere voneinander getrennt wurden. Im Zuge des Vortrages beschrieb Olaf Dürkop detailreich, wie die ersten beiden Bahnübergänge in Verlängerung der Franz-Schütte-Allee und der Straße Auf der Heide höhenfrei ausgebaut wurden. Der erlangte neue Zustand ist für die Anlieger ein Genuss, die nun nicht mehr von den geschlossenen Bahnschranken bei ihren täglichen Wegen abhängig sind. Der dritte und in diesem Projekt letzte umzubauende Bahnübergang wird ebenfalls absehbar aufgehoben. Derzeit befindet sich in dem Bereich der Mühlenfeldstraße eine große Baustelle.

Nach dem engagiert vorgetragenen Bericht über das bisherige Projekt- und Baustellengeschehen einschließlich der Darstellung verschiedener kniffliger Situationen im Projekt und insbesondere ihrer professionellen Lösungen, wurde der dritte noch im Bau befindliche Bahnübergang besichtigt. Konkret stand an dem Wochenende der Fachexkursion ein Brückeneinschub an, für den auf der Baustelle alles vorbereitet war. Da die beteiligten Arbeitskräfte am Wochenende in mehreren Nacht- und Tagschichten eingeplant waren, herrschte zum Zeitpunkt der Fachexkursion geradezu gespenstige Stille auf der Baustelle. Diese sah aber extrem professionell aus. Alles sortiert, ordentlich organisiert und die erwarteten Nachtaktivitäten gut vorbereitet. Und wie bestellt, kamen pünktlich zur

Vortrag vom Projekleiter Olaf Dürkop, ASV Bremen

Gruppenfoto der Exkursionsteilnehmer

Fotos: ASV

Fachexkursion die Schwerlasttransporter mit den Brückenelementen der Brückenteile, die in der Nacht eingehoben werden sollten. Und bald nun ist der Spuk vorbei, die Nacht- und Wochenendaktion wurde erfolgreich umgesetzt, die aufgefahrenen Tröge beidseitig der Bahntrasse in Achse der Mühlenfeldstraße werden derzeit vervollständigt, und bald ist auch der dritte höhenfreie Querungspunkt hergestellt.

Fachgespräche im Zuge der Baustellenbegehung

Bahnstrecke Bremen-Hamburg

Trogbaustelle Mühlenfeldstraße

Fotos: ASV

Neben der vorbildlich organisierten Baustelle beeindruckte bei dieser Fachexkursion der leidenschaftliche Vortrag des Projektleiters Olaf Dürkop. Gemeinsam mit den Kollegen der DBAG und der Örtlichen Bauüberwachung wurde hier in den letzten Monaten eine komplexe und mit äußerst vielen Schnittstellen versehene Baustelle realisiert, die insbesondere aufgrund des Engagements der beteiligten Akteure vorbildlich läuft. Es ist schön feststellen zu können, dass unsere Projekte, die Projekte der Straßen- und Verkehrsingenieure, so viel Begeisterung erzeugen können, aus einer Vielzahl an kniffligen und komplizierten Sachverhalten ein positives Projektergebnis erzielt werden kann. Wir würden sagen: Weiter so! Mehr Baustellen von dieser Art.

Markus Mey

Perspektivwechsel zum Thema Barrierefreiheit

Die Befassung mit Randthemen bedarf eines besonderen Engagements. Und wenn wir ehrlich sind, sind viele Randthemen gar nicht so am Rande, wie ihr Name es vermuten lässt. Wenn wir über Barrierefreiheit sprechen, ist unser Blick schnell auf eine begrenzte Gruppe an Menschen gerichtet, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen. Wenn wir uns hiermit konkret befassen, ist schnell zu erkennen, dass es jeden von uns betreffen kann, da auch all diejenigen, die heute gesund und unabhängig von Barrieren den öffentlichen Raum nutzen, im schlechtesten Fall morgen eine andere Situation erleben, wenn das Schicksal zuschlägt.
Darüber hinaus sind es natürlich im Wesentlichen die Menschen, die durch eine wie auch immer geartete körperliche oder geistige Einschränkung eine auf ihre Bedürfnisse ausgerichtete Situation im öffentlichen Raum benötigen. Partizipiert wird aber auch von einem viel größeren Kreis an Menschen.
Sind Sie schon einmal mit einem Rollstuhl oder einem Zwillingskinderwagen in der Innenstadt unterwegs gewesen? In beiden Fällen benötigen Sie besondere Rahmenbedingungen, um all die kleinen Hindernisse, die uns gesunden Menschen nicht unmittelbar auffallen zu bewältigen. Manchmal sind es nur kleine Absätze, die kaum zu überwinden sind, zu schmale Gehwege, die nur beschränkt nutzbar sind oder andere Hindernisse, die individuell nur der einzelne wahrnimmt.
Mit genau diesem Thema hat sich die IRMA befasst. Keine Ahnung was das ist? Das geht vielen von uns so, und im Sinne der vorangestellten Ausführungen hat unser Vorstandsmitglied Professor Carsten W. Müller sich um genau das hier betrachtete Randthema auf der Internationalen Reha-, Pflege- und Mobilitätsmesse für Alle gekümmert. Er hat hierbei nicht nur einen Vortrag über das Thema Bürgerbus im ländlichen Umfeld gehalten, sondern auch Aktivitäten der VSVI Bremen veranlasst. Die VSVI hat einen Parcours gefördert, bei dem insbesondere die Planer von Verkehrsanlagen im öffentlichen Raum einen Eindruck von den Ertastbarkeiten der Unterstützungsmöglichkeiten der seheingeschränkten Personen bekommen können. Darüber hinaus gab die VSVI Bremen Informationen zur Messe, bewarb diese und stellte Freikarten den Mitgliedern zur Verfügung.
Wer wollte, konnte sich auf der IRMA im Schildkröten-Modus über einen Rollstuhl-Parcours bewegen, sensibilisiert werden für die Hindernisse, die das tägliche Bewegen im öffentlichen Raum für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer so beschwerlich machen. Wer die VSVI Info regelmäßig studiert, fühlt sich an einen Artikel über eine Fachexkursion erinnert, bei der die VSVI Bremen vor einigen Jahren die Eröffnung des Rollstuhl-Parcours im BSAG-Depot in Sebaldsbrück besucht hatte. Sie erkennen, wir bleiben an dem Thema dran, versuchen Beiträge zu leisten, um Aufmerksamkeit zu erzeugen, Sensibilisierung zu stiften.
In Kürze werden wir erneut zum Depot der BSAG eine Fachexkursion organisieren, bei der nicht nur die historischen Bahnen besichtigt, sondern auch der Parcours „erfahren“ werden kann. Für „Erfahrungsmöglichkeiten“ soll ein sogenannter Aging Suite sorgen, mit dem zu erleben ist, wie man sich körperlich eingeschränkt im öffentlichen Straßenraum fühlt.
Ein Randthema, eingebettet in unser tägliches Wirken, soweit wir öffentlichen Straßenraum gestalten. Die VSVI Bremen bleibt dran.

Markus Mey

Vortrag Prof. Carsten W. Müller zur Barrierefreiheit auf dem Lande

Perspektivwechsel am Messestand

Selbstversuch mit Blindenstock

Der Bremer VSVI Landesvorsitzende Markus Mey im Selbstversuch mit Blindenstock

Fortbildungsveranstaltung zur Aktualisierung der DIN 18300 / Einheitliche Homogenbereiche

Dass es ständig Änderungen in den DIN-Normen, Richtlinien und Vorschriften gibt, ist für uns Bauingenieure ja nichts Neues. In der Regel sind die Änderungen und Neuerungen bereits im Vorfeld bekannt und der Umgang mit Ihnen zumindest schon vorüberlegt und vorbesprochen.
Seit einigen Monaten gibt es jedoch ein Thema, dass in der Fachwelt immer wieder zu Irritationen führt. Es handelt sich um die Aktualisierung der DIN 18300.
Im Zusammenhang mit der Baugrundeinteilung in „einheitliche Homogenbereiche" sollte ein Gleichstellungs- und Weiterentwicklungsprozess dieser und der im Zusammenhang stehenden DIN-Normen erfolgen. Doch die Umsetzung wirft jede Menge Probleme und Unsicherheiten auf. Zu Beginn des Jahres wurden von verschiedenen Mitgliedern der VSVI Bremen, zum Beispiel von unserem Vorstandsmitglied Brigitte Pieper vom Amt für Straßen und Verkehr oder von Silke Overman von der Wirtschaftsförderung Bremen GmbH der Wunsch geäußert, dieses Thema aufzunehmen und Informationen zu dem Umgang mit den Neuerungen zu streuen. Für die VSVI Bremen ein tolles Zeichen, dass sich die Mitgliedschaft mit der Bitte um fachliche Unterstützung an den Vorstand wendet. Der Vorstand hat dies zum Anlass genommen, eine Fortbildungsveranstaltung zu organisieren, bei der am 17. Mai 2017 in einem After-Work-Seminar dieses Thema aufgegriffen und Aufklärung betrieben wurde.
Wir konnten hierfür im ehrenamtlichen Sinne unser Mitglied Dr. Gerd von Bloh vom Grundbaulabor Bremen und seine Mitarbeiterin Sc. Geow. Imke Krull gewinnen, einen Vortrag zu halten und eine anschließende Diskussion zum Thema zu führen.
Die VSVI Bremen erfüllt somit einen satzungsgemäßen Zweck, sich um die fachliche Förderung und Fortbildung der Straßenbau- und Planungssingenieure sowie des Nachwuchses in wissenschaftlicher und technischer Hinsicht zu bemühen. Ganz gleich, ob die VSVI Mitglieder oder auch Externe, die zu der Veranstaltung zugelassen waren, in der Planung Überlegungen zum Baugrund anstellen, sich in der Ausschreibungsphase befinden oder einen Bauvertrag abwickeln, viele von uns sind von den Neuerungen täglich berührt. Jetzt stellt sich immer wieder die Frage nach der richtigen Anwendung der DIN 18300 und nach der richtigen Baugrundeinteilung „einheitliche Homogenbereiche".
Die Beschreibung der Baugrundverhältnisse erfolgt üblicherweise in einem geotechnischen Bericht. Für die Kalkulation und Abrechnung von Leistungen im oder mit dem Baugrund werden in Deutschland Vorgaben in den ATV-Normen der VOB des Teil C gemacht. Im Gegensatz zu den ATV-Normen, die bisher eine detaillierte Einteilung für Boden vornahmen, kamen andere Normen ohne Klassen aus. Es wurde vorausgesetzt, dass die ausschreibende Stelle dazu einen passenden Bericht zur Verfügung stellt beziehungsweise entsprechende Angaben im Leistungsverzeichnis macht. Daher ergab sich zwischenzeitlich die Zielsetzung, für alle ATV-Normen ein einheitliches Schema zu Boden- und Felsklassen zu entwickeln, welches die speziellen Anforderungen der unterschiedlichen Gewerke berücksichtigt und für jedes Gewerk gleichen Boden beziehungsweise Fels gleich bezeichnet und beschreibt. Im Jahre 2011 empfahl der Hauptausschuss Tiefbau des Deutschen Vergabe- und Vertragsausschusses für Bauleistungen (HAT) dem Vorstand des Deutschen Vergabeausschusses (DVA), die Homogenbereiche als Grundlage aller VOB-Normen einzuführen. Mit den sich hieraus ergebenden Änderungen in der Vorgehensweise befasste sich die ausgeführte Fortbildungsveranstaltung.
Wir freuen uns, dass wir so kurzfristig nach Aufforderung zusätzlich zu unserem jährlichen Seminar „Neue Wege im Stadtverkehr" weitere Informationen zu Fortbildungsthemen liefern konnten.
Wir haben aber auch aus der Fortbildung die Erkenntnis gewonnen, dass es sich hierbei nicht um ein einmal zu schulendes Thema handelt, sondern sich im Rahmen der regelmäßigen Projektbefassung der Umgang mit dieser Thematik erst noch abschließend zeigen muss.
Die Bremer Kolleginnen und Kollegen möchten wir bitten, bei Bedarf eine Rückmeldung zu geben, ob und in welchem Umfang weiterer Schulungsbedarf gegeben ist. Nur so bekommt der Vorstand einen guten Eindruck von dem Bedarf und kann wieder kurzfristig reagieren.
Und den oben geschilderten Aufruf von Brigitte Pieper und Silke Overman möchten wir zum Anlass nehmen dafür zu werben, dass die VSVI-Mitglieder sich regelmäßig angesprochen fühlen, Impulse für Fortbildungsveranstaltungen oder Fachexkursionen zu geben. Dieses fördert die Qualität und die anforderungsgerechte Organisation von Veranstaltungen.

Markus Mey

Vortrag EINHEITLICHE HOMOGENBEREICHE

Foto: Stefan Pohl

Geburtstage / Jubilare / Neue Mitglieder

September bis Dezember 2017

30 Jahre
Oktober
Eike Kristoff Bruns

60 Jahre
Oktober
Brigitte Pieper

November
Holger Horstmann

75 Jahre
September
Michael Greifeld
Klaus Roczen

80 Jahre
September
Ulrich Kaste
Gottfried Stehnke

November
Dieter Schwarz
Joachim Sünnemann

82 Jahre
September
Ghodratollah Yazdani

83 Jahre
November
Karl-Heinz Sandmann

84 Jahre
September
Heinz-Herrmann Punke

86 Jahre
Oktober
Gerold Menkens

87 Jahre
September
Dietrich Gautzsch

91 Jahre
Dezember
Werner Dantzer

Neues Mitglied

Uthschinski, Kai
bremenports GmbH & Co. KG

Verstorbene Mitglieder

Sliwka, Georg (verstorben am 17. September 2016)
Wickmann, Günter (verstorben am 10. März 2017)
Heinze, Nicola (verstorben am 3. Juni 2017)

Geplante Fachexkursionen der VSVI Bremen

BSAG/Barrierefreiheit
Die Fachexkursion zu diesem Thema in das Depot der BSAG in Sebaldsbrück konnte leider noch nicht abschließend geplant werden.

Fachexkursion Bremerhaven
Für eine erneute Fachexkursion nach Bremerhaven (Halbtagesexkursion von 14:00 Uhr bis 17:30 Uhr) wird das zweite Halbjahr 2017 festgelegt. An diesem Tag soll erneut eine Besichtigung des fortgeschrittenen Bauvorhabens „Hafentunnel Cherbourger Straße“ stattfinden sowie die Einbindung der Thematik Windenergie (größtes Windrad der Welt im Bereich ehemaliger Flughafen, Erschließung der Luneplate, Teststände der Windenergieanlagen) in das Programm erfolgen.

Bauvorhaben Kühne & Nagel / Deicherhöhung Innenstadtstrecke / Sanierung Hochwasserschutzwand Tiefer / Tieferarkaden
Es ist eine Fachexkursion zu den vorstehend genannten Punkten vorgesehen. Alle drei Themenbereiche könnten in der Örtlichkeit begangen werden.

Fachexkursion Bremen Nord (Busbahnhof Ständer/Blumenthal, Lürssen Werksbesichtigung, Besichtigung Erschließungsmaßnahmen BWK / Vulkan)
Die vorstehend genannten Themen und die Einbindung von Bremen Nord in das Fachexkursionsprogramm werden als attraktives Ziel angesehen; das detaillierte Exkursionsprogramm wird baldigst zusammengestellt.

Alle Fachexkursionen sind für das zweite Halbjahr 2017 vorgesehen; die exakten Termine werden rechtzeitig mitgeteilt.

Darüber hinaus soll auch 2017 noch eine „große Fachexkursion“ stattfinden. Diese wird allerdings ausnahmsweise nicht ins benachbarte Ausland geplant – alles Weitere wird derzeit von unserem internen „Orga-Team“ zusammengestellt – mit dem Ergebnis kommen wir schnellstmöglich auf Sie zu.

Adressen VSVI Bremen

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

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

Vorstand

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Markus Mey
c/o BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner, Beratende Ingenieure mbB
Ostertorstraße 38/39
28195 Bremen
Tel. 0421 33502-0
Fax 0421 33502-33
Mail: markus.mey@bpr-bremen.de

2. Vorsitzender, Geschäftsführer
Dipl.-Ing. Enno Wagener
c/o Magistrat der Stadt Bremerhaven
Amt für Straßen- und Brückenbau
Fährstraße 20
27568 Bremenhaven
Tel. 0471 590-2184
Fax 0471 590-2077
Mail: enno.wagener@magistrat.bremerhaven.de

Kassenführung
Dipl.-Ing. Lars Keller
c/o F. Winkler GmbH & Co. KG
Hemelinger Hafendamm 22
28309 Bremen
Tel. 0421 27743-0
Fax 0421 34690-54
Mail: lkeller@wi-ba.de

Fortbildung, Wissenschaft und Nachwuchsförderung
Prof. Dr.-Ing. Carsten-Wilm Müller
c/o Hochschule Bremen
Labor für Verkehrswesen und Städtebau (LaVeS)
Neustadtswall 30,
Gebäude AB, Raum 712, FB 3
28199 Bremen
Tel. 0421 59 053-480
Fax 0421 59 053-479
Mail: mueller@fbb.hs-bremen.de

Organisation und Veranstaltungen
Dr.-Ing. Jens Ritter
c/o pb+Ingenieurgruppe AG
Henrich-Focke-Straße 13
28199 Bremen
Tel. 0421 174 63-31
Fax 0421 174 63-33
Mail: jens.ritter@pb-plus.de

Mitglied im AK Seminarleiter Niedersachsen/Bremen und im Koordinierungsausschuss
Dipl.-Ing. Enno Wagener
c/o Magistrat der Stadt Bremerhaven
Amt für Straßen- und Brückenbau
Fährstraße 20
27568 Bremenhaven
Tel. 0471 590-2184
Fax 0471 590-2077
Mail: enno.wagener@magistrat.bremerhaven.de

Öffentlichkeitsarbeit und Interessenvertretung
Dipl.-Wirtsch.-Ing.
Bernd Aschauer
c/o August Reiners Bauunternehmen GmbH
Arberger Hafendamm 16
28309 Bremen
Tel. 0421 4107-120
Fax 0421 4107-123
Mail: Bernd.Aschauer@hegemann.de

Strategie und Nachwuchsförderung
Dipl.-Ing. Brigitte Pieper
c/o Amt für Straßen und Verkehr
Herdentorsteinweg 49/50
28195 Bremen
Tel. 0421 361-9300
Fax 0421 361-9448
Mail: Brigitte.Pieper@asv.bremen.de

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

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

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

Präsidium

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

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

Fachliche Fortbildung
Dipl.-Ing. Oliver Iversen
Stadt Wolfsburg
Porschestraße 49
38440 Wolfsburg
Tel. 05361 / 28 21 69
oliver.iversen@vsvi-niedersachsen.de

Berufsständische Fragen und Geschäftsführung
Dipl.-Ing. Joachim Grupe
c/o Stadt Wolfsburg
GB Straßenbau und Projektkoordination
Porschestr. 49
38440 Wolfsburg
Tel. 05361/ 28 - 21 36
joachim.grupe@vsvi-niedersachsen.de

Organisation und Veranstaltungen
Dipl.-Ing. Claus Peter Schütt
Kemna Bau Andreae GmbH & Co. KG
Lohweg 42
30559 Hannover
Tel. 0511 / 169907-21
c.-p.schuett@kemna.de

Medien und Verbindung zur Redaktion
M.Eng. Katja Pott
NLStBV GB Osnabrück
Mercatorstraße 11
49080 Osnabrück
Tel. 0541 / 503-705
Katja.Pott@nlstbv.niedersachsen.de

Braunschweig 01

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Heiko Lange
c/o NLStBV GB Wolfenbüttel
Sophienstraße 5
38304 Wolfenbüttel
Tel. 05331 / 8809-175
hl72@gmx.de

2. Vorsitzender
Prof. Dr.-Ing. Holger Lorenzl
Fachhochschule Lübeck
University of Applied Sciences
Fachbereich Bauwesen
Labor für Verkehrswegebau
Mönkhofer Weg 239
23562 Lübeck
Tel. 0451 / 300-5133
holger.lorenzl@fh-luebeck.de

Organisation
Dipl.-Ing. Edgar Hartwig
Föhrenhorst 103
38440 Wolfsburg
Tel. 05361 / 371 58

Redakteur
Dipl.-Ing. Hartmut Poggenklas
Max-Planck-Straße 41
38104 Braunschweig
Tel. 0531 / 37 32 32
V.H.Poggenklas@t-online.de

Schrift- und Kassenführer
Dipl.-Ing. Henning Römer
c/o Fa. August Reiners
Volkmaroder Straße 37
38104 Braunschweig
Tel. 0531 / 23721 - 17
henning.roemer@hegemann.de

Celle 02

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing.(FH)Siegmar Depping
c/o SirameDes & S.DEPPING Consult, Trift 28
29342 Wienhausen
Tel. 05149 / 98 70 71
sd@siramedes.de

2. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Klaus Obert
Am Brunnen 12, 29229 Celle
Tel. 05141 / 5 11 92
klaus.obert@web.de

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

Schriftführer
Dipl.-Ing. Dirk Rother
c/o Ingenieurgesellschaft Heidt & Peters mbH
Sprengerstraße 38 c
29223 Celle
Tel. 05141 / 93 88-50
Dirk.Rother@heidt-peters.de

Hameln 03

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Michael Warm
NLStBV GB Hannover
Göttinger Chaussee 76A
30453 Hannover
Tel. 0511 / 3034-2308
michael.warm@nlstbv.niedersachsen.de

2. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Dietmar Kretschmer
164er Ring 7
Roseplatz 5, 31785 Hameln
Tel. 05151 / 823 70 33
info@sv-kretschmer.de

Redaktioneller Mitarbeiter
Dipl.-Ing. Rudolf Traut
Bückebergstraße 28
31789 Hameln
Tel. 05151 / 14 566
rudolf.traut@t-online.de

Kassenwart
Dipl.-Ing. Holger Smits
c/o NLStBV GB Hameln
Roseplatz 5, 31787 Hameln
Tel. 05151 / 607 - 137
holger.smits@nlstbv.niedersachsen.de

Hannover 04

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Stefan Grampler
c/o Stadt Hannover
Fachbereich Tiefbau
Neue-Land-Straße 2
30625 Hannover
Tel. 0511 / 168-48854
stefan.grampler@hannover-stadt.de

2. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Lutz Kirsch
c/o Emch+Berger Projekt GmbH
Baringstraße 8
30159 Hannover
Tel. 0511 / 36599-27
lutz.kirsch@emchundberger.de

Kassenwart
Matthias Heimsoth
c/o Emch+Berger Projekt GmbH
Baringstraße 8
30159 Hannover
Tel. 0511 / 36599-22

Hildesheim 05

1. Vorsitzender
Dr.-Ing. Holger Pabsch
c/o Ing. Büro Pabsch & Partner
Barienroder Str. 23
31139 Hildesheim
Tel. 05121 / 2094-0
h.pabsch@ipp-consult.de

2. Vorsitzender
Michael Stein, c/o KEMNA Bau
Lohweg 44, 30559 Hannover
Tel. 0511 / 67699-0
m.stein@kemna.de

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

Schrift- und Kassenführer
Bauing. grad. Fritz Igel
Von-Wintheim-Str. 5
31141 Hildesheim
Tel.: 05121 – 84697
frerenfri@arcor.de

Redaktioneller Mitarbeiter
Andreas Gummert
Haferkamp 11, 31061 Alfeld
Tel. 05181 / 253 86
a.gummert@freenet.de

Emsland 06

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Detlev Thieke
Landkreis Emsland
Fachbereich Straßenbau
Ordeniederung 1
49716 Meppen
Tel. 05931 / 44 15 66
Fax: 05931/44-39-1566
detlev.thieke@emsland.de

2. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Jochen Brandewiede
Ludwigstraße 22
49716 Meppen
Tel. 05931 / 1 28 09
jochen@brandewiede.de

Schriftführer
Dipl.-Ing. Ernst Kock
NLStBV GB Lingen
Straßenmeisterei Papenburg
Oldenburger Straße 28
26871 Papenburg
Tel. 04962 / 9 96 11-0

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

Lüneburg 07

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing.Manuela Kapak-Wendt
c/o SM Uelzen
Holdenstedter Straße 92
29525 Uelzen
Tel. 0581 / 7 34 01
manuela.kapak-wendt@nlstbv.niedersachsen.de

2. Vorsitzender
Dipl.-Ing. André Novotny
Igbv Ingenieurgesellschaft für Bau- u. Vermessungswesen
W. Odermann – H. Krause
Käthe-Krüger-Straße 17
21337 Lüneburg
Tel. 04131 / 8634-26
Andre.novotny@igbv.de

Kassenwart
Dipl.-Ing. Thomas Rohlfing,
c/o SM Dannenberg
Lüneburger Straße 17
29451 Dannenberg
Tel. 05861 / 97 56 70

Schriftführer
Dipl.-Ing. Daniela Heitsch
Igbv Ingenieurgesellschaft für Bau- u. Vermessungswesen
W. Odermann – H. Krause
Käthe-Krüger-Straße 17
21337 Lüneburg
Tel. 04131 / 8634-22

Nienburg 08

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Uwe Lange
Sonnengarten 14
31582 Nienburg
Tel. 05021 / 5150
info@lange-lossau.de

2. Vorsitzender
B.Sc. Martin Gerdes
An der Alpheide 29
31582 Nienburg
Tel. 05021 / 912292
martin-gerdes@t-online.de

Kassenwart
Dipl.-Ing.Rolf-Rainer Schuster
Balger Straße 9, 31609 Balge
Tel. 04257 / 417

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

Northeim 09

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Horst Wegener
c/o Eurovia Teerbau GmbH
Lindenstraße 28
37520 Osterode
Tel. 05522 / 5098-49
horst.wegener@eurovia.de

2. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Hendrik Weitemeier
c/o Ingenieurbüro Weitemeier
Kiefernweg 11
37127 Dransfeld
Tel. 05502 / 9105611
info@ib-weitemeier.de

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

Kassenwart
Dipl.-Ing. Christian Reppin
Stadt Pattensen
Ludwig-Erhardt-Str. 35
30982 Pattensen
Tel. 05101 / 1001-8225
reppin@pattensen.de

Oldenburg 10

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Gunnar Hirsch
c/o Ingenieurbüro Hirsch
Eike-von-Repkow-Straße 32a
26121 Oldenburg
Tel. 0441 / 71248
g.hirsch@ib-hirsch.de

2. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Wilhelm Grünefeld
c/o Wessels und Grünefeld Ingenieurberatung
Böseler Straße 31
49681 Garrel
Tel. 04474 / 505 23 0
w.g@ing-wug.de

Schriftführer und Kassenwart
Dipl.-Ing. Doris Backer
c/o NLStBV GB Oldenburg
Kaiserstraße 27
26122 Oldenburg
Tel. 0441 / 2181 - 172
Doris.Backer@nlstbv.niedersachsen.de

Osnabrück 11

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Jürgen Schmidt
c/o Stadt Osnabrück
FD Verkehrsanlagen
Hasemauer 1
49074 Osnabrück
Tel. 0541 / 323 - 4221
schmidt.j@osnabrueck.de

2. Vorsitzender und Schriftführer
Dipl.-Ing. Horst Dallmann
c/o Hermann Dallmann GmbH & Co. KG
Wiesenweg 7, 49565 Bramsche
Tel. 05461 / 952-16
dallmann@dallmann-bau.de

Kassenwart
Dipl.-Ing. Lars Renziehausen
c/o Oevermann Verkehrswegebau GmbH
Elbestraße 60
49090 Osnabrück
Tel. 0541 / 69 118 – 10

Ostfriesland 12

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Hilko Kruse-Edenhuizen, STRABAG AG
Direktion Nordwest,
Bereich Weser-Ems
Raiffeisenstr. 7, 26603 Aurich
Tel.: 04941 / 9 50 17 22
hilko.kruse@strabag.com

2. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Heiko Schürmann
c/o NLStBV – GB Aurich
Eschener Allee 31
26587 Aurich
Tel.: 04941 / 9 51 - 253
heiko.schuermann@nlstbv.niedersachsen.de
und Dipl.-Ing. Anke Beck
c/o Stadt Norden
Am Markt 39, 26506 Norden
Tel.: 04931 / 923 - 321
anke.beck@norden.de

Schriftführer
Dipl.-Ing. Christian Janssen
Matthäi Bauunternehmen
Sternkamp 14
26655 Westerstede
Tel.: 04488 / 511 - 312
christian.janssen@matthaei.de

Kassenwart
Dipl.-Ing. Arnold Buß
c/o NLStBV – GB Aurich
Eschener Allee 31
26587 Aurich
Tel.: 04941 / 951 - 315
arnold.buss@nlstbv.niedersachsen.de

Stade 13

1.Vorsitzender+Schriftführer
Dipl.-Ing. Adrian Andres
Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Harburg
Tiefbauabteilung
Harburger Rathausplatz 4
21073 Hamburg
Tel.: 040 42871 3312
Adrian.Andres@harburg.hamburg.de

2. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Patrick Reese
c/o Georg Mehrtens Ing.-Bau GmbH, Industriestraße 8
27628 Bramstedt
Tel. 04746 / 9199-0
reese@mehrtens-bau.de

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

Kultur und Information
Dipl.-Ing. Ralf Ratajczak
c/o NLStBV SM Bremervörde
Zevener Straße 6
27432 Bremervörde
Tel. 04761 / 74899-0

Verden 14

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Hans Schnibbe
c/o Gottfried Stehnke Bauunternehmung GmbH & Co. KG
Koppelstraße 28
27711 Osterholz-Scharmbeck
Tel. 04791 / 802-19
h.schnibbe@stehnke.de

2. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Ulrich Fricke
c/o Kreisstraßenmeisterei Verden
Schnuckenstall 1
27283 Verden/Aller
Tel. 04231 / 64086
ulrich-fricke@landkreis-verden.de

Schriftführer
Dipl.-Ing. Ralph Bente
c/o Matthäi Bauunternehmen GmbH & Co. KG
Brandenburger Straße 9
30855 Langenhagen
Büro: Verden/Aller
Tel. 04231 / 766 227
Ralph.Bente@matthaei.de

Kassenwart
Dipl.-Ing. Jens-Uwe Prütz
c/o EMS-JADE MISCHWERKE GmbH KG. für Straßenbaustoffe
In der Riede11, 49692 Cappeln
Tel. 04471 / 88 01-19
pruetz@ashaltgruppe-nordwest.de

Impressionen von der Islandreise der Landesvereinigung

Fotos: © Andreas Gummert (Fahrrad) alle anderen Fotos: © Christian Erdmann