Information

Niedersachsen und Bremen

3 | Dezember 2020

60 Jahre VSVI

Inhaltsverzeichnis

Editorial — 3

Grußworte
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung — 4
- Bundesvereinigung (BSVI) — 5
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr — 7
- Autobahn GmbH — 8
- Landesvereinigung Bremen — 9
- Junge VSVI Niedersachsen — 10

Grußworte ehemaliger VSVI-Präsidenten
- Karl-Hermann Fastenau — 11
- Gerald Roloff — 13

Grußwort aus dem Vorstand
- Markus Brockmann — 14

Personalien
- Ein langes Leben mit der VSVI / Jubilare — 15
- In der Eichstraße laufen die Fäden zusammen / Geschäftsstelle — 16
- Konzept … Satz … Sieg / Gestaltung — 17

Junge VSVI Niedersachsen
- Wie kommt eigentlich die Junge VSVI durch die Corona-Pandemie? — 18

Aktuelles
- Zum Start der Autobahn GmbH am 1. Januar 2021 / Gespräch mit Cord Lüesse — 22
- Junge Studierende feiern ihren Abschluss in Oldenburg — 25

Schwerpunkt
- Ein Vielerlei an Schwerpunktthemen in der Info der letzten Dekade — 26
- RRP und Termitenkot – oder: Straßenbautechnik auf neuen Wegen ?!? (FS 2010) – 26
- Mobilität der Zukunft (1/2011) — 29
- Die Junge VSVI Bremen stellt sich vor (3/2011) — 34
- Die Konferenz der Tiere (1/2019) — 36
- „Die Information" – das Organ der VSVI Niedersachsen — 37

Seminare
- VSVI-Seminare in Niedersachsen – Von den Sechzigern in die Zwanziger — 41

Seminarecho
- Fahrbahnbefestigungen — 43

Bundesvereinigung
- Umfrage der BSVI zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie — 47
- Der Deutsche Ingenieurpreis ruft — 52

Landesvereinigung Niedersachsen
- VSVI-Studienreise — 52

Bezirksgruppen

Braunschweig
- Beliebte Traditionen im Braunschweiger Verbund — 53

Celle
- Zum sechzigsten Geburtstag der Landesvereinigung — 54

Hameln
- Erinnerungen an die letzten zehn VSVI-Jahre — 56

Hannover
- Verbündete aus sechs Jahrzehnten — 58

Emsland
- Eine Erfolgsgeschichte aus dem Emsland — 60

Lüneburg
- Erinnerungen aus Lüneburg — 63

Oldenburg
- Wo sind sie geblieben? — 64

Osnabrück
- Ausflug in die Vergangenheit — 65

Ostfriesland
- Reisen in unsicheren Zeiten — 67

Landesvereinigung Niedersachsen
- Veranstaltungen Niedersachsen — 67
- Geburtstage, Jubiläen, neue und verstorbene Mitglieder — 68

Adressen Bremen — 70

Adressen Niedersachsen — 71

Rückseite / Impressum — 72

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

Beilagenhinweis (nur für Niedersachsen)

- VSVI-Mund-Nasenschutz-Maske

Titelbild

60 Jahre VSVI und 60 Jahre VSVI Information für Niedersachsen und seine Straßen

Quelle: © VSVI / Visualisierung: dacorpo design

Liebe Leserinnen und Leser,

unsere Vereinigung hat Geburtstag. 60 Jahre, ein besonderer Anlass, den wir in einer prall gefüllten Festausgabe unserer Zeitschrift mit vielfältigen Grußworten und lebendigen Gedanken vieler Weggefährten feiern wollen.
Im Mittelpunkt steht bei allen das Wirken der Jubilarin auf den gesellschaftlichen Zusammenhalt und gemeinsamen Gedankenaustausch, auf die Stabilisierung der beliebten Seminare sowie auf das Engagement der ehrenamtlichen Mitarbeiter und die Unterstützung durch zahlreiche Partner bei der Umsetzung vielfältiger Projekte aus dem VSVI-Alltag.

Auch Präsident Markus Brockmann resümiert in einem bemerkenswerten Grußwort zum Jubiläum. Er nimmt uns mit auf eine abwechslungsreiche technologische Reise zwischen gestern und morgen; sein optimistischer Ausblick stimmt hoffnungsvoll.

Wir wollen aber nicht nur 60 Jahre Rückblick bieten und in Erinnerungen schwelgen, sondern zugleich in die Zukunft blicken. Aus aktuellem Anlass beschäftigt uns die neue Autobahn GmbH, die am 1. Januar 2021 ihre Arbeit aufnehmen wird. Hierzu haben wir den Leiter der Niederlassung Nordwest, Cord Lüesse, befragt. Er stimmt auf interessante Veränderungen bei der Einführung der neuen Institution des deutschen Fernstraßenbaus ein und beantwortet praktische Fragen über künftige Zuständigkeiten und Abfolgen im Berufsalltag.

Verstärkung in der Redaktion: Ingo Wöhleke schließt die Lücke, die Inga Wodecki nach ihrem Weggang in der Redaktion hinterließ. Er wurde 1977 in Hildesheim geboren; sein Studium des Bauingenieurwesens mit der Vertiefungsrichtung Verkehrswesen an der Universität in Hannover schloss er 2003 mit dem Dipl.-Ing. ab. Danach arbeitete er in mehreren Büros im ganzen Land, bis er 2014 als Ressortleiter zur Sweco GmbH (damals noch Grontmij GmbH) nach Hannover wechselte. Seit 2019 ist Wöhleke dort als Bereichsleiter für den Bereich Verkehr und Wasser in Norddeutschland verantwortlich. Wir freuen uns auf inspirierende Gemeinsamkeiten.

Foto: Sweco GmbH

Wenn wir, wie bereits erwähnt, auch in die Zukunft blicken wollen, kommt man an dem zurzeit beherrschenden Thema Corona nicht sprachlos vorbei. Die Pandemie ist zurück, sie hat uns einen neuerlichen Teil-Shutdown sowie die Absage unserer Mitgliederversammlung in Verden und vieler Veranstaltungen der Bezirksgruppen eingetragen.

Ein sorgloser Umgang mit Abstands- und Hygieneregeln im Sommer hat die Gemeinschaft weiter unterminiert. Die Aussichten evozieren widersprüchliche Emotionen, besonders im Hinblick auf das kommende Weihnachtsfest. Es ist relativ einfach zu antizipieren, dass die Pandemie andauern wird und gerade zu Weihnachten nun ambivalente Einschränkungen und Rücksichtsnahmen von uns allen einfordert.

Wie ausgewählte jüngere VSVI-Mitglieder die Corona-Zeit bisher durchlebt haben und ihre Zukunftsaussichten einschätzen, erfahren Sie in Fortsetzung der vorangegangenen Umfrage von der Jungen VSVI Niedersachsen. Auch die Ergebnisse einer Onlineumfrage der BSVI unter ihren Mitgliedern und denen der Landesverbände ermöglichen der Leserschaft interessante Einblicke über ihren Umgang mit der Pandemie und den künftigen Auswirkungen auf Personen und Institutionen.

Die VSVI und die Redaktion bedanken sich an dieser Stelle noch mal bei den VSVI-Urgesteinen Hartmut Gärtner und Klaus Gossow, die besonders in den letzten zehn Jahren, wie auch in diesem Heft, unermüdlich Beiträge geliefert und ihre intellektuellen Spuren hinterlassen haben. Ein grandioser Einsatz – cui honorem, honorem (oder so ähnlich).

Nun lassen Sie sich überraschen von den zahlreichen Glückwünschen zu unserem Jubiläum, die Ihnen auf den folgenden Seiten unterbreitet werden. Auch etliche Bezirksgruppen haben sich zu unserer Freude mit Rückblenden in der Mitte des Heftes dem besonderen Themenschwerpunkt verschrieben.
In einem Jahr sieht die pandemische Lage bestimmt besser aus, auch dank neuer Impfstoffe. Helfen Sie mit, dass die belastenden Einschränkungen bald wirken und wir nicht durch weitere Shutdowns ins Stolpern und außer Takt geraten. Die Redaktion wünscht Ihnen allen und Ihren Familien (trotz Corona oder gerade deswegen) ein besinnliches Weihnachtsfest sowie ein frohes und hoffentlich gesundes neues Jahr.

Bleiben Sie, so gut es geht, auf Abstand – aber nicht mit der vorliegenden Lektüre.

Ulrich Kumlehn

Grußwort des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung Dr. Bernd Althusmann

aus Anlass des 60-jährigen Jubiläums der Niedersächsischen Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure am 17. November 2020.

Zum 60-jährigen Bestehen der Niedersächsischen Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure gratuliere ich den von der VSVI vertretenen Ingenieurinnen und Ingenieuren sehr herzlich.

Klimawandel, Digitalisierung, Modernisierung und Ausbau der Infrastruktur, Fachkräftemangel – sowohl weltweit als auch in Deutschland und in Niedersachsen stehen wir vor großen Herausforderungen. Ingenieurinnen und Ingenieure stellen sich diesen wichtigen gesellschaftlichen Anliegen. Auch unsere niedersächsischen Ingenieurinnen und Ingenieure aus den Bereichen Straßenbau und Verkehr leisten hierzu mit ausgezeichneter, engagierter Arbeit und großem Verantwortungsbewusstsein ihren Beitrag. Im Berufsverband der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Niedersachsen sind über 2.200 Ingenieurinnen und Ingenieure aus Bauwirtschaft, Ingenieurbüros, Verwaltungen und Hochschulen vereint. Sie bilden eine starke Gemeinschaft engagierter Berufskolleginnen und -kollegen, die in den unterschiedlichsten Bereichen der Straßenverkehrsinfrastruktur tätig sind.

Als Flächenland und wichtiger Wirtschafts- und Industriestandort ist Niedersachsen auf ein gut ausgebautes und funktionierendes Verkehrssystem angewiesen. Auch in unserem Bundesland ist die Infrastruktur in die Jahre gekommen. Hier tragen Ingenieurinnen und Ingenieure eine entscheidende Verantwortung für unser Land und die Sicherung von Wohlstand und Lebensqualität. Sie formen Lebensräume aktiv und kreativ. Und sie planen, entwickeln und bauen für uns und die kommenden Generationen. Um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern, brauchen wir in Niedersachsen gut ausgebildete Ingenieurinnen und Ingenieure. Menschen, die auch mal um die Ecke denken, die kreativ und immer wieder von neuem bestrebt sind, unsere komplexe, schnelllebige Welt lebenswert zu formen, zu gestalten und zu erhalten.

In Zeiten eines zunehmenden Fachkräftemangels wirbt die VSVI für diesen großartigen Beruf und das Studium der Ingenieurwissenschaften. Die VSVI ist nicht nur eine Plattform für den Wissensaustausch, sie engagiert sich auch intensiv für die regelmäßige Fortbildung ihrer Mitglieder.

Neben den Interessen der Wirtschaft liegt mir auch der gesellschaftliche Zusammenhalt in unserem Land besonders am Herzen. Berufsständische Vereinigungen wie die VSVI leisten gerade in diesen schwierigen Zeiten einen wichtigen Beitrag dazu.

Für die in den 60 Jahren ihres Bestehens geleistete Arbeit danke ich der VSVI ganz herzlich und wünsche allen Mitgliedern weiterhin Freude und Erfolg bei ihren vielfältigen Aktivitäten. Das Land Niedersachsen und das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung werden auch künftig zuverlässige Partner für die in unserem Bundesland tätigen Ingenieurinnen und Ingenieure sein.

Hannover im November 2020

Dr. Bernd Althusmann
Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Grußwort der Bundesvereinigung

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

60 Jahre Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Niedersachsen, das bedeutet verglichen mit einem Menschenleben, die VSVI Niedersachsen ist im besten Alter. Sie ist eine der stärksten und aktivsten Landesvereinigungen unseres Dachverbandes, sie ist etabliert, und sie kann auf eine erfolgreiche Arbeit zurückblicken.

Ich freue mich zu Ihrem 60. Jubiläum die besten Glückwünsche der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure zu übermitteln, und somit gratulieren heute der VSVI Niedersachsen 16.000 Ingenieurinnen und Ingenieure aus ganz Deutschland.

Geburtstage sind dabei auch Markierungspunkte auf dem Weg zwischen Vergangenheit und Zukunft.

Die Anforderungen, die die Gesellschaft und der Gesetzgeber mittlerweile an die Bauschaffenden im Straßen- und Verkehrswesen und damit auch an uns und unseren Verband stellen, wächst stetig. Denken Sie an die Themen wie den Erhalt der Infrastruktur und den Investitionshochlauf, die wachsende Bürgerbeteiligung, die Baukultur und den Mobilitätswandel.

Dabei sind die demografischen Veränderungen und die schwindende Begeisterung junger Menschen für technische Fächer und Mathematik eine besondere Herausforderung und machen es schwer, genügend qualifizierte Ingenieurinnen und Ingenieure und damit Fachkräfte für Büro und Baustelle zu finden. Neben der Nachwuchsgewinnung und Fortbildung als wichtige Aufgabe unseres Verbandes müssen wir gemeinsam unserem Berufsstand Sichtbarkeit und Gehör in der Öffentlichkeit verschaffen, sowohl nach außen wie auch nach innen.

Die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure ist zusammen mit ihren Landesvereinigungen und der VSVI Niedersachsen dabei eine starke Gemeinschaft. Viele Impulse für den Berufsstand und die Straßeninfrastruktur entwickeln sich aus der Diskussion mit den niedersächsischen Kolleginnen und Kollegen.

Die Politik hat die Betreuung der Straßeninfrastruktur des Bundes in Deutschland neu ausgerichtet. Wie das funktionieren soll, wird zunehmend klarer, und die Autobahn GmbH des Bundes startet zum 1. Januar 2021 bundesweit als neuer Partner. Diese Neuordnung kann jedoch nur gelingen und Vorteile für den Straßennutzer generieren, wenn eine gute Kommunikation zwischen allen Baulastträgern auf Augenhöhe und fair zwischen allen am Bau Beteiligten gepflegt wird.

Gute Ideen zur Planungsbeschleunigung bei der Umsetzung der Straßeninfrastruktur sind auf dem politischen Tisch. Diese Vorschläge müssen stets auch europarechtlich geprüft werden, wenngleich andere europäische Staaten diese bereits erfolgreich umsetzen. Hoffentlich folgt der Prüfung auch bei uns in Deutschland politisch eine zügige und beschleunigte Umsetzung.

Keine Nachrichten, kein Artikel, kein Bericht ohne Klimawandel. Haben wir nur Wetter- oder schon Klimaveränderung? Scheinbar ganz Deutschland diskutiert in allen Gesellschaftsschichten und Generationen übergreifend den Klimaschutz. Wir Ingenieure werden mit diesen Veränderungen und erkennbaren Folgen umgehen. Auf dem Prüfstand der Energiebilanz stehen derzeit die Herstellung der Straßenbaustoffe As-

phalt und Zement sowie der Einbau von Heißasphalten. Im Straßenentwurf sind es die Entwässerungseinrichtungen und die Dimensionierung des Straßenoberbaus, die angepasst werden müssen. Aber auch die Veränderung des Modal Split, die neuen Verkehrsmittel der E-Mobilität und deren Anspruch an die Infrastruktur bedeuten Veränderung. Die Veränderung und das Verändern ist eine der Antriebsfedern für uns Ingenieure und machen den Reiz unseres Berufes aus. Routiniert stellen wir uns auf das Morgen und damit auf die Zukunft ein.

Einschneidend im Jahr 2020 sind auch für uns Ingenieure die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Sie erweist sich zunehmend als ein Katalysator für Veränderungen und ändert auch in unserer Branche die Arbeitsform und die Arbeitsorganisation. Zwar sind die beteiligten Firmen, Ingenieurbüros und Verwaltungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur mit ihren Beschäftigten nicht die Gewinner dieser Pandemie, doch sie sind bislang wirtschaftlich insgesamt gut durch diese Zeit gekommen. Mit Sorge erkennen wir jedoch, dass besonders im kommunalen Bereich die Finanzmittel für Infrastruktur knapper werden und fordern hier von der Politik eine erkennbare Position. Den Ungewissheiten der Krise kann am ehesten mit Planungssicherheit begegnet werden.

Die BSVI wünscht sich ein klares Bekenntnis zu bestehenden Planungs- und Investitionsprogrammen für die Verkehrsinfrastruktur, einen Abbau von bürokratischen Hemmnissen und ein Festhalten an der eingeleiteten Mobilitätswende.

„Die BSVI ist zusammen mit ihren Landesvereinigungen und der VSVI Niedersachsen eine starke Gemeinschaft."

Die Ingenieurinnen und Ingenieure der VSVI Niedersachsen sind zusammen mit der BSVI eine starke Gemeinschaft, die sich für Mobilität, den Straßenbau und das Verkehrswesen engagieren. Nutzen Sie weiter die Möglichkeit Ihrer Landesvereinigung und Ihres Berufsverbandes, um die Zukunft mit zu gestalten. Dieses bedeutet, offen für Neues zu sein, erweitern Sie Ihr Wissen und Ihre Fachkompetenz im Rahmen der exzellenten Fortbildungsmöglichkeiten der VSVI Niedersachsen und beteiligen Sie sich am Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2021 der BSVI. Fordern und fördern Sie Ihre VSVI wie auch ihre BSVI.

Mit 60 Jahren ist man im besten und reifen Alter, aber ausruhen bedeutet die Zukunft auf sich zukommen zu lassen. Dass sich die VSVI Niedersachsen nicht ausruht und mit all ihren Aktivitäten attraktiv für ihre Mitglieder ist, zeigen Ihre Aktivitäten und Ihre rege Teilnahme an den Seminaren und Exkursionen, die regelmäßig erscheinenden VSVI Informationen und eine aktuelle Homepage im Internet.

Im Namen der Bundesvereinigung, aber auch persönlich sage ich allen Engagierten und Unterstützern herzlichen Dank für die ehrenamtliche Arbeit und den Einsatz, den Sie in sechs Jahrzehnten erbracht haben. Ich wünsche der VSVI Niedersachsen für die Zukunft viele weitere erfolgreichen Jahre.

Mit kollegialem Gruß

Matthias Paraknewitz
Präsident

Grußwort der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrem 60-jährigen Jubiläum möchte ich der VSVI Niedersachsen meinen herzlichen Glückwunsch übersenden.

Die Randbedingungen, unter denen dieses Jubiläum gefeiert wird, sind in vielerlei Hinsicht außergewöhnlich. Außergewöhnlich durch die Corona-Pandemie, die eine Würdigung mit einer Feier im eigentlich angemessenen Rahmen kaum zulässt, außergewöhnlich aber auch durch die Situation der Straßenbauverwaltungen der Länder, die mit der Herauslösung der Autobahnen zur Autobahn GmbH zum 1. Januar 2021 vor einer der größten Herausforderung in ihrer Geschichte stehen.

Die VSVI Niedersachsen mit ihren über 2.200 Ingenieurinnen und Ingenieuren aus der Bauwirtschaft, Ingenieurbüros, Verwaltungen und Hochschulen zeigt gerade jetzt, wie wichtig eine starke Gemeinschaft von engagierten Berufskolleginnen und -kollegen ist. Auch während der Corona-Pandemie laufen Planung und Bau der Straßen und der Infrastrukturprojekte in Niedersachsen trotz dieser besonderen Zeit zwar nicht unberührt, aber dennoch größtenteils reibungslos weiter.

Vor wenigen Wochen habe ich als neuer Präsident mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr eine gut aufgestellte und äußerst leistungsfähige Behörde übernommen. Viele Kolleginnen und Kollegen werden wir nun Ende des Jahres zum Bund verabschieden.

Eine funktionierende, moderne Infrastruktur ist für die wirtschaftliche Entwicklung im ländlichen Raum und in den Ballungsräumen in Niedersachsen auch ab 2021 unabdingbar. Dazu gehört ein modernes und sicheres Straßennetz, das sich nicht nur auf die Autobahnen beschränkt.

Als neue Landesbehörde wollen und werden wir uns als eine starke und zukunftsfähige „NLStBV 2021“ neu ausrichten und uns mit dieser Neuorganisation strukturell wie organisatorisch optimal für die künftigen Aufgaben aufstellen. Mit den neu hinzukommenden Schwerpunkten der E-Mobilität, des Radverkehrs und des Verkehrsmanagements wird die bestehende Leistungsfähigkeit um weitere Kompetenzen erweitert. Wichtige Themen werden selbstredend in der neuen NLStBV 2021 auch weiterhin die Bundes- und Landestraßen ebenso wie die Aufgabenbereiche Betrieb und Verkehr, Luftverkehr und Planfeststellung sein, die wir weiterhin kundenorientiert und effizient betreiben werden.

Daher bin ich mir sicher, dass die neue Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nicht nur für die beim Land verbleibenden Kolleginnen und Kollegen der NLStBV, sondern auch für neue Ingenieurinnen und Ingenieure ein attraktiver Arbeitgeber mit spannenden Aufgaben und sicheren beruflichen Perspektiven sein wird.

Lassen Sie uns also gemeinsam die Herausforderungen der Corona-Pandemie und der Umorganisation NLStBV 2021 annehmen und mit Neugier und Engagement auch die Chancen, die darin liegen, nutzen.

Eric Oehlmann
Präsident

Grußwort der Autobahn GmbH

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Kolleginnen und Kollegen,
die VSVI Niedersachsen feiert ein großes Jubiläum, ihren 60. Gründungstag. Sechzig erfolgreiche Jahre, in denen durch die VSVI Niedersachsen viel bewegt und geschaffen wurde, vom so wichtigen Austausch zwischen der Bauwirtschaft, den Ingenieurbüros und den Straßenbauverwaltungen über das Miteinander Gleichgesinnter bis hin zum umfangreichen und professionellen Fortbildungsprogramm.

Gerade in der heutigen, schnelllebigen und von vielen Umbrüchen und Veränderungen geprägten Zeit haben berufsständische Organisationen wie die VSVI nichts an Bedeutung verloren, eher sogar an Bedeutung gewonnen. Wo sonst, wenn nicht dort, können sich die am Bau Beteiligten ungezwungen austauschen oder Kontakte pflegen? Wo sonst gibt es ein derart umfangreiches Fortbildungsprogramm mit hochkompetenten Referenten, das in seiner Vielfalt seinesgleichen sucht? Die VSVI Niedersachsen hat sich in den vergangenen sechzig Jahren nicht nur bestens etabliert, sondern ist aus der Landschaft der diversen berufsständischen Vereinigungen in Deutschland und in Niedersachsen nicht mehr wegzudenken.

„Der Wandel in der Autobahnverwaltung bedeutet für unsere VSVI Niedersachsen keinen Aderlass, sondern vielmehr eine Bereicherung."

Doch nichts auf der Welt ist so beständig wie der Wandel. Der Bund übernimmt bekanntlich zum 1. Januar 2021 mit der eigens dafür gegründeten Autobahn GmbH Planung, Bau und Betrieb der Bundesautobahnen von den bisherigen Auftragsverwaltungen. Etliche Kolleginnen und Kollegen auch aus der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wechseln nunmehr zum Bund.

Die VSVI Niedersachsen erhält also einen neuen Partner, und das gleich dreimal, denn Niedersachsen wird autobahntechnisch auf drei Niederlassungen der Autobahn GmbH aufgeteilt. Aber natürlich verbleiben die in Osnabrück ansässigen, dann zur Autobahn GmbH Niederlassung Westfalen gehörenden VSVI-Mitglieder weiterhin bei der VSVI Niedersachsen. Und gleiches gilt für die Kolleginnen und Kollegen aus Stade und Lüneburg, die sich von dort aus für die Niederlassung Nord um Autobahnprojekte wie die A 39, die A 26 und Teile der A 20 kümmern werden.

Der Wandel in der Autobahnverwaltung bedeutet für unsere VSVI Niedersachsen also mit Sicherheit keinen Aderlass, sondern vielmehr eine Bereicherung. Auch der Autobahn GmbH, und dafür stehen nicht zuletzt wir Niederlassungsdirektorinnen und -direktoren, ist es wichtig, berufsständische Organisationen wie die VSVI in bewährter Art und Weise mit Leben zu füllen, ihre Arbeit und ihr Wirken ganz im Sinne der Gegenseitigkeit zu fördern.

Aus diesem Grunde wird die Niederlassung Nordwest der Autobahn GmbH ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern selbstverständlich ab dem 1. Januar 2021 die Teilnahme an den VSVI-Fortbildungsveranstaltungen sowie die Mitwirkung an gemeinsamen Gedankenaustauschen und Exkursionen in gleicher Art und Weise ermöglichen, wie dies bislang für die Straßenbauverwaltung Niedersachsen galt. Denn eine Vereinigung wie die VSVI lebt vom Engagement ihrer Mitglieder und der verlässlichen Unterstützung der zugehörigen Arbeitgeber.

In diesem Sinne freuen wir uns als Autobahn GmbH auf die gemeinsame Zukunft und auf die nächsten 60 Jahre VSVI Niedersachsen.

Cord Lüesse
Direktor der Niederlassung Nordwest
der Autobahn GmbH des Bundes

Grußwort der Landesvereinigung Bremen

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

herzlichen Glückwunsch zum 60-jährigen Bestehen der VSVI Niedersachsen, zu 60 Jahren engagierter Verbandsarbeit und stetiger Entwicklung.

In diesen Zeiten ist es mir eine besondere Freude, mich mit etwas zu befassen, das von Stabilität und Dauerhaftigkeit geprägt ist. Sind wir es doch heute gewohnt, jeden Tag etwas Neues zu erfahren und Änderungen unserer gewohnten Lebensrhythmen umsetzen zu müssen.

Die VSVI Niedersachsen hat für Bremen eine besondere Bedeutung: Nicht nur, weil Bremen und Bremerhaven eingebettet sind in das Land Niedersachsen, umgeben von einem viel, viel größeren Landesverband mit seinen vielen Bezirksgruppen, die an sich schon größer sind als unsere Landesvereinigung. Vielmehr ist es das Gemeinsame, das uns verbindet. Hierbei kann ich persönlich auf über zehn Jahre gemeinsame Zusammenarbeit zurückblicken, in denen äußerst kooperativ und kollegial zentrale Aufgaben unserer Landesverbände gemeinsam gestaltet und entwickelt wurden. Primär steht hierfür das große Fortbildungsprogramm der niedersächsischen Kolleginnen und Kollegen, das gemeinsam mit unseren Bremer Beiträgen seit Jahren eine stabile Größe im Fortbildungswesen der Bauindustrie, der Verwaltungen und der Ingenieurbüros darstellt.

Darüber hinaus haben wir mit unserer VSVI Information, die Sie trotz Corona-Zeiten in diesem Jahr wie gewohnt das dritte Mal in den Händen halten, ein Medium, mit dem wir gemeinsam über Aktivitäten, Aktuelles und Interessantes berichten. Auch hier übernehmen unsere Nachbarn in kollegialer Unterstützung einen großen Anteil der Bearbeitung, und wir Bremer steuern ergänzende Ideen und unsere Beiträge bei. Wir freuen uns, dass wir durch diese Zusammenarbeit die Möglichkeit haben, Aufgaben zu teilen, nicht nur räumlich, sondern auch inhaltlich eingebettet zu sein.

Und nicht zuletzt die enge Vernetzung zwischen den Landesvereinigungen lässt uns gedanklich beim 60-jährigen Bestehen mitfeiern, da doch viele Kolleginnen und Kollegen in beiden Landesvereinigungen Mitglied sind. In meinem Fall ist es sogar so, dass ich seit über 20 Jahren in Niedersachsen Mitglied bin und damit deutlich länger als in meiner eigenen Bremer Vereinigung. Und neben den Doppelmitgliedschaften wird der tägliche Austausch im Rahmen der länderübergreifenden Zusammenarbeit in Projekten weiter durch die sich ergebende Vernetzung, durch den fachlichen Austausch und die gemeinsamen Fort- und Weiterbildungsveranstaltungen gefördert.

Insofern spreche ich nicht nur den Glückwunsch an die VSVI Niedersachsen im Namen der Bremer Landesvereinigung aus, sondern auch einen herzlichen Dank für die Kooperation und die gegenseitige Unterstützung.

Wir freuen uns auf die weitere gemeinsame Zusammenarbeit, hoffentlich bald wieder ohne coronabedingte Einschränkungen und mit wiedergewonnener Stabilität und Dauerhaftigkeit.

Markus Mey
Vorsitzender der VSVI Landesvereinigung Bremen

Grußwort der Jungen VSVI Niedersachsen

Wege ebnen, Hindernisse überwinden, Verbindungen schaffen

Diese Sachverhalte verbinden wir mit unserer täglichen Arbeit. Mit den Straßen, Brücken, der Infrastruktur, die wir errichten, unterhalten und sanieren. Den Weg zu neuen Kontakten ebnen, Verbindungen zu Berufskollegen pflegen und den Horizont erweitern, das haben sich die Gründungsmitglieder vor 60 Jahren auf die Fahne geschrieben, als sie in Peine die VSVI Niedersachsen ins Leben gerufen haben.

An diesem Grundsatz hat sich bis heute nichts geändert. Die VSVI ist immer noch eine wunderbare Plattform, um mit Berufskollegen zu „netzwerken" und neue Kontakte zu knüpfen. Die Seminare bieten Gelegenheit, den Wissenshorizont zu erweitern und schaffen es immer wieder, den doch als eher ruhig und besonnen geltenden Bauingenieur aus der Reserve zu locken und ihn an der lebhaften Diskussion teilhaben zu lassen.

„Die VSVI ist eine wunderbare Plattform, um mit Berufskollegen zu 'netzwerken' und neue Kontakte zu knüpfen."

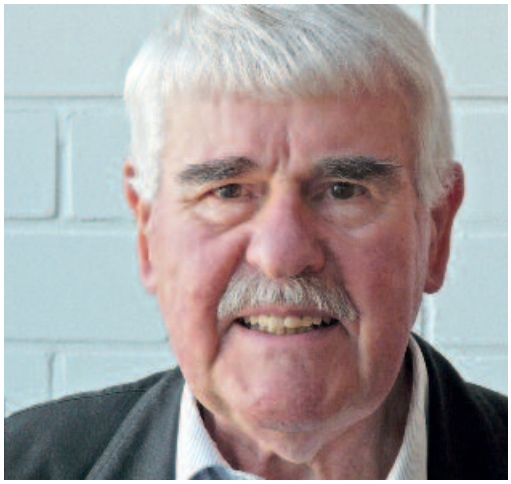
Und da auch bei der Arbeit der Spaß nicht zu kurz kommen soll, sind die Kohltouren im Norden, das Spargelessen in Hannover oder der gemeinsame Skat-Abend im Süden sicherlich schon genauso alt wie die jeweilige Bezirksgruppe. Wahrscheinlich gibt es in Niedersachsen wohl keinen Steinbruch, keine Schleuse und keine große Autobahnbrücke, die in den letzten Jahren nicht mindestens einmal Besuch von einer gut gelaunten VSVI-Reisegruppe bekommen hat.

Auch wenn die aktuelle Situation es leider nicht zulässt, das Jahr gemeinsam ausklingen zu lassen, so schauen wir doch mit Freude und Erwartung nach vorn. Wir wollen Brücken schlagen und Verbindungen schaffen, zwischen den Interessen und Blickwickeln aller VSVI-Mitglieder. Egal, ob jung oder alt. Wer uns dabei unterstützen möchte, ist wie immer herzlichst dazu eingeladen.

60 Jahre – eine lange Zeit. Auf dass wir beim nächsten Jubiläum genauso erfreut auf das Geschaffene zurückblicken können und auch dann wieder herzliche Grußworte der jungen Mitglieder unserer Gemeinschaft lesen können.

Robert Jüchert
Junge VSVI Braunschweig

Betrachtungen zu 60 Jahren VSVI



„Die VSVI hat für mich einen hohen Stellenwert. Sie stellt eine Plattform für alle IngenieurInnen des Straßenbaus in Niedersachsen dar."

Herzlichen Glückwunsch an die VSVI Niedersachsen zum 60. Jubiläum. Anlässlich dieses Ereignisse gilt es, Dank auszusprechen an die achtzehn Gründungsmitglieder und die vielen ehrenamtlichen Mitglieder unserer Vereinigung, die in den vergangenen Jahrzehnten die Ziele der VSVI mit Leben erfüllt haben.

In diesem Beitrag möchte ich darstellen, was die VSVI für mich persönlich bedeutet. Die Antwort ist schnell gefunden: Die VSVI hat für mich einen hohen Stellenwert. Sie stellt eine Plattform für alle IngenieurInnen des Straßenbaus in Niedersachsen dar. Die Ziele für unsere Vereinigung, die von den Gründungsvätern vor 60 Jahren formuliert wurden, gelten auch heute unverändert: fachliche Fortbildung, Mitwirkung bei technischen und verkehrspolitischen Fragen, Unterstützung von berufsständischen Bestrebungen und die Förderung des Zusammengehörigkeitsgefühls der Mitglieder. Im Rahmen meines beruflichen Werdeganges in der Straßenbauverwaltung habe ich an diesen Aufgaben mitgewirkt.

Mein Eintrittsdatum war das Jahr 1972. Ich befand mich in der Baureferendarausbildung bei der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung. Die Organisation der Ausbildung lag in den Händen von Konrad Hattendorf, einem der Gründungsmitglieder vom 17. November 1960. Weiterhin war auch der damalige VSVI-Präsident, Walter Hartwigk, oberster Straßenbauer in der Verwaltung und ebenfalls Gründungsmitglied. Es war daher naheliegend, der Vereinigung beizutreten; das galt auch für meine anderen ReferendarkollegInnen. Wir waren in der Ausbildung, und ein Ziel der VSVI war die Förderung der technischen und wissenschaftlichen Weiterbildung. Aber auch später waren die Seminare, Fachexkursionen und Studienfahrten eine wesentliche Bereicherung für meine Arbeit. Die fachliche Fortbildung in Form der Seminare ist eine Erfolgsgeschichte. Sie hat sich im Laufe der Jahrzehnte zunehmend verbessert; die jährlichen Teilnehmerzahlen zeigen, wie gut die Seminare angenommen werden. Übrigens war ich selbst in den 90er Jahren Seminarleiter für den Fachbereich Erdbau. In diesem Zusammenhang ist die Fördergemeinschaft der VSVI Niedersachsen zu würdigen, die als gemeinnütziger Verein mit dem Spendenaufkommen die fachliche Fortbildung unterstützt.

Auch die dreimal im Jahr erscheinende Verbandszeitschrift ist ein Aushängeschild unserer Vereinigung. Die VSVI-Info enthält Beiträge zu aktuellen Themen, Kurzfassungen über die Seminare und Berichte aus den Bezirksgruppen, lesenswert und von hoher Qualität. Ein ganz großes Kompliment an die Redaktion. Gut finde ich, dass auch die Bremer KollegInnen ein Forum in unserer Info haben.

Als ich ins Präsidium gewählt wurde, war ich für berufsständische Fragen und für die Verbindung zur BSVI und dem Zentralverband der Ingenieurvereine (ZBI) zuständig. Der ZBI mit Sitz in Berlin betreibt Lobbyarbeit für das gesamte Spektrum der Ingenieure, aber die Mitarbeit der VSVI war umstritten und wurde kontrovers diskutiert. Nach dem Beschluss auf der Mitgliederversammlung in Verden wurde die Mitgliedschaft 2005 gekündigt.

Die Zusammenarbeit mit der BSVI und den anderen Landesvereinigungen wurde 1998 neu organisiert: Ein Koordinierungsausschuss, bestehend aus Mitgliedern der Landesvereinigungen, erhielt die Aufgabe, aktuelle Themenfelder informativ und medienwirksam aufzubereiten. So entstanden in den Folgejahren eine Vielzahl von Broschüren und Flyer, die für die Außendarstellung einen hohen Stellenwert besitzen.

Der Höhepunkt meiner Präsidentschaft war im Jahr 2000 die Durchführung des 40-jährigen Jubiläums in Hannover mit der Herausgabe des Buches „Straßenbau in Niedersachsen". Eine weitere große Aufgabe war im Jahr 2002 die Gestaltung der Jahrestagung der BSVI mit den Vertretern der anderen Landesvereinigungen in Wolfsburg, hier wurden wir von den KollegInnen der Stadt Wolfsburg hervorragend unterstützt.

Meine beiden Nachfolger im Präsidentenamt haben erfolgreich die Initiative zur Gewinnung von Ingenieurnachwuchs ins Leben gerufen, in Kooperation mit dem Verband der Bauindustrie und der Ingenieurkammer. Hierzu zähle ich auch die Auslobung des VSVI-Nachwuchspreises für hervorragende Abschlussarbeiten von Studierenden an den Niedersächsischen Hochschulen. Eine gute Werbung für den Beruf des Bauingenieurs.

Die Förderung des Zusammengehörigkeitsgefühls unter den Mitgliedern erfolgt durch die Veranstaltungen der Landesvereinigung, aber insbesondere durch die Bezirksgruppen, die an der Basis eine wichtige Aufgabe erfüllen. Dieses Ziel ist im Paragraf zwei unserer Satzung in der Aufstellung als Letztes genannt, für mich sind der Meinungsaustausch sowie das gegenseitige Verständnis ebenfalls wichtige Grundsteine für unser Wirken als Ingenieur in der Gesellschaft.

Das waren einige Bemerkungen zum Stellenwert unserer Vereinigung aus meiner Sicht. Ich wünsche mir, dass wir eine starke Gemeinschaft bleiben.

Karl-Hermann Fastenau
(Präsident der VSVI Niedersachsen von 1999 bis 2004)

60 Jahre VSVI – „Hat die Vereinigung mich beeinflusst?“

„Es war mir möglich, eigene Vorstellungen zur Weiterentwicklung der VSVI umzusetzen.“

Eindeutig ja, denn mein Berufsleben hat Wendungen genommen, die ich mir zu Beginn meiner beruflichen Laufbahn nie hätte vorstellen können. Ein großer Teil des Unvorhergesehenen ist davon der VSVI zuzuschreiben.

An meinem zweiten Arbeitstag beim Straßenbauamt Hameln legte man mir ein Beitrittsformular der VSVI vor. Pflichtgemäß unterschrieb ich. Zu Beginn meiner Mitgliedschaft war ich nur Nutznießer, indem ich die Seminarangebote wahrgenommen habe.

An eine Mitarbeit in der VSVI habe ich keinen Gedanken verschwendet, denn meine Familie ging zu diesem Zeitpunkt vor. Das änderte sich, als ich „gebeten“ wurde, im Vorstand mitzuarbeiten.

Ja, die Vorstandsarbeit hat bei mir einiges ausgelöst beziehungsweise Vorhandenes verstärkt. Eingebunden in eine Gruppe uneitler Mitstreiter habe ich Vertrauen erfahren und Selbstvertrauen gewonnen. Vor diesem Hintergrund war es mir möglich, eigene Vorstellungen zur Weiterentwicklung der VSVI umzusetzen.

Auch in schwierigen Situationen haben die Kollegen und Freunde mich unterstützt. Mein Wirken für die VSVI hat mir ein weiteres Mal gezeigt, dass Respekt gegenüber Mitstreitern, ein offenes Ohr für deren Anliegen sowie Verlässlichkeit und Beharrlichkeit wichtige Voraussetzungen sind, um Projekte gemeinsam anzugehen.

Gern denken meine Frau und ich an die gelungenen Veranstaltungen der VSVI und der BSVI zurück. Das Ehrenamt für die VSVI hat mich mit Stolz erfüllt.

Gerald Roloff
(Präsident der VSVI Niedersachsen von 2005 bis 2011)

Sechs Jahrzehnte VSVI

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

mittlerweile gibt es uns, die VSVI Niedersachsen e.V., seit 60 Jahren. Insgesamt sind mit Stand Oktober 2020 6.052 Menschen Mitglied geworden. In Niedersachsen wurde eine der ersten Vereinigungen der Straßenbau und Verkehrsingenieure gegründet und später auch die Bundesvereinigung BSVI initiiert. 30 Jahre danach waren es unter anderem wieder wir, die diese Idee in die neuen Bundesländer trugen. Unsere Thüringer Kolleginnen und Kollegen bestehen mittlerweile seit 30 Jahren, und im gesamten Bundesgebiet gibt es in unserem Netzwerk über 16.000 Mitglieder.

Ein Rückblick auf diese 60 Jahre ist eine sehr interessante Zeitreise. Beginnen wir diese mit dem typischen Kraftfahrzeug im Jahr 1960. Es ist der VW Käfer mit 34 PS. Er spurtet in 35 Sekunden von 0 auf 100 km/h bei einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Geteerte Straßen durchzogen die Landschaft, gesäumt von schönen Alleebäumen, die Schatten spendeten. Erste Linienentwurfe, sogenannte Bleientwürfe, wurden in mühevoller Iteration optimiert und nicht selten waren die Erläuterungsberichte der Planfeststellungsunterlagen nicht einmal drei Seiten lang.

Die Fahrbahnbemessung baute viele Jahrzehnte auf der vierten Potenzregel auf, ein solides und gutmütiges Bemessungsverfahren. Mühelos konnte jede Ingenieurin und jeder Ingenieur der Politik die Folgen von Achslasterhöhungen erklären. Nun, genützt hat es leider nichts. Mit den heutigen Möglichkeiten, zum Beispiel den Richtlinien für die rechnerische Dimensionierung des Oberbaus (RDO), kann das zwar nicht mehr jeder erklären, aber wir können fast jede erdenkliche Fahrbahnbelastung dimensionieren und errechnen und vorhersagen, wann die Fahrbahn versagt.

Vom Bleientwurf sind wir mittlerweile meilenweit entfernt. Heutige Linienentwürfe haben eine Qualität, die früher locker zum Bauen gereicht hätte. Nur die Genehmigungsbürokratie hat sich in die andere Richtung entwickelt. Schade eigentlich. Der neueste Schrei ist nun BIM – Building Information Modeling. Das Beste daran ist, finde ich, der durchgängige Datenfluss und eine echte 3D-Planung. Der Weg in eine virtuelle Planung, die auch alle Bürger gut nachvollziehen können, ist schon ein großer Schritt. Ich bin gespannt, wie wir in 30 Jahren darüber denken.

Wenn ich heute über einen offenporigen, lärmmindernden Asphaltbelag fahre, mache ich das mit durchschnittlich 148 PS mit einer Beschleunigung von rund neun Sekunden von 0 auf 100 km/h, und wenn ich will, weiter bis auf vmax von 240 km/h. Oder vielleicht fahre ich auch schon mit einem vermeintlich umweltschonenden Hybrid-Fahrzeug mit einer 300 kW-Systemleistung (408 PS).

Nun bin ich dort, wo ich eigentlich hinwollte, nämlich bei der Frage, wie organisieren wir Mobilität in der Zukunft? Das ist die Frage für die nächsten zehn Jahre, die wir beantworten sollten. Die derzeitige Corona-Krise hat hoffnungsvolle Ansätze gezeigt, auch wenn der ÖPNV gerade schwächelt. Jetzt ist die beste Zeit nach Antworten zu suchen und nicht in das Vorher-war-alles-besser zurückzufallen.

Die aktuelle Krise legt seit März unser Vereinsleben ein wenig auf Eis. Die meisten Seminare konnten zwar noch durchgeführt werden, aber alle Veranstaltungen, Treffen und letztlich unsere Jubiläumsfeier mussten abgesagt werden. In ein paar Jahren, da bin ich sicher, werden wir wieder ein lebendiges Vereinsleben führen können. Auf dem langen Weg lagen schließlich auch andere tiefgreifende Ereignisse wie der Mauerbau und der Mauerfall. Und weitreichende Krisen wie die Ölkrise Anfang der 70er Jahre mit autofreien Sonntagen, an die wir uns erinnern, die aber überwunden wurden. Schauen wir also optimistisch in unsere Zukunft.

Abschließend noch ein kleiner oder doch eher großer Wermutstropfen. Gerade unsere ehrenwerten, älteren Mitglieder müssen erleben, wie gnadenlos die Datenschutz-Grundverordnung zuschlägt. Ohne die aktive Zustimmung dürfen wir nämlich keine Geburtstage oder Jubiläen veröffentlichen. Das finde ich gerade bei einer 60-jährigen Vereinszugehörigkeit sehr bitter, bitte aber dennoch um Verständnis, dass wir uns darüber nicht hinwegsetzen können.

Ich wünsche Ihnen viel Gesundheit und ein frohes, neues Jahr 2021. Lang lebe die VSVI.

Ihr Markus Brockmann

Ein langes Leben mit der VSVI

Es ist schon erstaunlich, und man kann es kaum glauben:

In unserer VSVI-Gemeinschaft sind sieben Herren, die schon im November und Dezember 1960, unmittelbar nach der Gründung, in unsere Vereinigung eigetreten sind. Dieses außergewöhnliche Jubiläum wollen wir mit großer Freude besonders würdigen und uns mit einer Verbeugung bei den folgenden hochbetagten Herren für ihre beeindruckende 60-jährige Treue in der VSVI bedanken.

1 Friedrich Beek, Hannover, 91 Jahre
2 Siegfried Hoffmann, Alfeld, 85 Jahre
3 Hubert Kampers, Isernhagen, 85 Jahre
4 Hubert Oppermann, Verden, 84 Jahre
5 Walter Söder, Hann. Münden, 85 Jahre
6 Artur Strahl, Hannover, 95 Jahre
7 Günter Wiegand, Hildesheim, 91 Jahre.

Diese lange Zeit der Mitgliedschaft hat für die Jubilare sicher einen bereichernden Anteil in ihren Erinnerungen und sollte uns Jüngeren Ansporn für eine dauerhafte und belebende aktive Mitarbeit in der VSVI sein.

Wir wünschen den großartigen Jubilaren weiterhin eine gesunde und frohe Zeit.

Ulrich Kumlehn

Günter Wiegand ist das einzige noch lebende Gründungsmitglied mit der Mitgliedsnummer 5. Das Bild zeigt in der Mitte den Jubilar an seinem 90. Geburtstag im letzten Jahr; Joachim Grupe (re.) vom Präsidium und Fritz Igel von der Bezirksgruppe Hildesheim gratulieren

In der Eichstraße laufen die Fäden zusammen

Ein guter Geist herrscht dort in der VSVI.

„Es ist beindruckend, wie sich die VSVI allein auf Basis ehrenamtlicher Arbeit zu einem so erfolgreichen Berufsverband entwickelt hat, und ich freue mich, das Präsidium, die Bezirksgruppen und die Redaktion bei ihrer Arbeit unterstützen zu können."

Auch bei Martina Hoffmann in der Geschäftsstelle ging es in letzter Zeit lebhaft zur Sache. Der Grund waren das Zusammentreffen des 60-jährigen VSVI-Jubiläums und das aktuelle Coronageschehen mit den neuerlichen Shutdown und den damit verbundenen Absagen und Umplanungen von Veranstaltungen.

Auch der baubedingte provisorische Umzug von der Eichstraße 19 ganz oben ins Nachbarhaus ganz unten brachte Unruhe in den Arbeitsalltag. Dabei handelte es sich aber nicht um einen Absturz, sondern nur um eine temporäre Änderung der Aussichten auf das weltliche Geschehen. Viele kennen den guten Geist aus der Geschäftsstelle, vom Telefon, aber auch von persönlichen Teilnahmen vor Ort an Vorstandssitzungen und Exkursionen.

Doch Martina Hoffmann hatte noch ein Leben vor der VSVI. Sie studierte seinerzeit Landespflege (bzw. Landschaftsarchitektur und Freiraumplanung, wie es heute heißt), arbeitete nach dem Studium allerdings in einem Immissionsschutzbüro und erstellte Lärmgutachten. Wegen der damals schlechten Aussichten in den „grünen" Berufen hat es sie 2005 eher zufällig in die Hände der VSVI getrieben. Ihre Vorgängerin Thea Raddau war verstorben, und das Präsidium um Gerald Roloff stellte sie dann als Nachfolge für die Leitung der Geschäftsstelle ein.

Die Aufgaben der Geschäftsstelle waren zu diesem Zeitpunkt überall verteilt und ausgelagert, zum Beispiel bei der Firma Matthäei in Verden. Schnell wurde klar, dass diese Konstellation die Arbeit in der Geschäftsstelle unübersichtlich und mühsam machte. Nach und nach wurden alle Aufgaben wieder zentral in der Geschäftsstelle angesiedelt.

Die Eichstraße 19 in Hannover ist der organisatorische Mittelpunkt der VSVI. Hier werden alle Verwaltungsaufgaben von der Finanzbuchhaltung bis zur Mitgliederverwaltung und Veranstaltungsorganisation erledigt. Hier ist der Schnittpunkt für die Kommunikation zwischen Präsidium und Bezirksgruppen, Redaktion, SeminarleiterInnen und Mitgliedern. Und hier können Sie letztlich Ihre Mitgliedschaft beantragen, persönliche Daten ändern oder auch mal Ihre Hinweise und Beschwerden anbringen.

Die Redaktion bedankt sich bei Martina Hoffmann für ihre engagierte Mitarbeit und freut sich auf ein weiteres Miteinander.

Ulrich Kumlehn

Konzept ... Satz ... Sieg

Ihr Layout gewinnt immer.

„Die VSVI hat mich seit circa 20 Jahren immer gut redaktionell begleitet, und meine Gestaltungsideen wurden stets mit in die Überlegungen einbezogen. Ich bedanke mich für das Vertrauen."

Diese Jubiläumsausgabe bietet eine gute Gelegenheit, der Leserschaft eine Person vorzustellen, die zwar kein Mitglied ist, trotzdem aber mit der VSVI Niedersachsen lange und intensiv verbunden ist.

Die Rede ist von Sabine Panse, die als Diplom-Designerin schon seit etwa zwanzig Jahren (annähernd seit Ende ihres Studiums an der Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst HAWK in Hildesheim/Holzminden und ein Jahr an der University of Wisconsin Stout) die Ausgaben der VSVI-Informationen gestaltet. Auch wagt sie in ihrer täglichen Arbeit gern den Blick über den Tellerrand und informiert sich im In- und Ausland über aktuelle Gestaltungstrends. Gefühlvolle Farbkonzepte und eine ausgefeilte Formen-Bild-Sprache zeichnen ihre Entwürfe aus, die sie mit künstlerischem Spürsinn und großer Akribie ausarbeitet.

Sie setzt die bei der Redaktion eingegangenen Textbeiträge nebst Bildmaterial in eine optisch ansprechende Form, wobei sie auch die Inhalte an sich vorbeiziehen lässt. Rudimentäre Zusammenhänge rufen bei ihr alsbald verbale Verbesserungsvorschläge hervor. Qualitativ minderwertige Fotos bearbeitet sie so lange, bis sie scharf und druckfähig sind sowie die vom Blitzlicht violetten Farbstiche in den Augen und Datumseinblendungen verschwunden sind. Die fertigen Unterlagen begleitet sie bis in die Druckerei. Wenn es wieder soweit ist und die gestalterische Arbeit an einer neuen Ausgabe ansteht, beginnt die Protagonistin mit den Hufen zu scharren, und die Zügel werden angezogen. Terminabsprachen erfolgen zuverlässig, Änderungen werden sogleich umgesetzt, kurz, es ist eine Freude und Beruhigung, mit ihr zusammenzuarbeiten.

Auch bei der Entstehung des neuen Erscheinungsbilds der VSVI-Info Anfang dieses Jahres hat sich Sabine Panse mit eigenen kreativen Ideen in den Gestaltungsprozess der Redaktion eingebracht.

Neben den ingenieur-technisch oft anspruchsvollen und schwierig umzusetzenden Texten, mit Formeln, Indizes, Klammern, algebraischen Zeichen, brilliert sie auch auf künstlerischem Terrain. Dort konzipiert und entwirft sie grafische Kommunikationsmittel, gestaltet Einladungen, Flyer, Plakate, Signets und Eventankündigungen. Zahlreiche gelungene Beispiele belegen ihre kreativen Ideen. Besonders hervorzuheben ist aus unserer Sicht ihre gekonnte Ausgestaltung der knapp 170-seitigen Festschrift zum 50-jährigen Jubiläum der VSVI Niedersachsen vor zehn Jahren.

Für unsere Verbandszeitschrift ist Sabine Panse eine wertvolle Unterstützung und ein Gewinn. Die Redaktion bedankt sich bei ihr für die langjährige vertrauensvolle Zusammenarbeit und die Gestaltung der bisher sechzig VSVI Info-Ausgaben. Es versteht sich von selbst, dass sich die Redaktion und gesamte VSVI Niedersachsen erwartungsvoll auf die kommenden Einsätze von Sabine Panse freut.

Ulrich Kumlehn

Wie kommt eigentlich die Junge VSVI durch die Corona-Pandemie?

Nachdem wir in der letzten Ausgabe über die Einschätzungen der Jungen VSVI Bremen zu ihrer aktuellen Situation aufgrund der Corona-Einschränkungen berichtet haben, setzen wir nun die Interviewreihe mit ausgewählten Aussagen der Jungen VSVI Niedersachsen fort.

Wie sehr wird gegenwärtig deine Arbeitssituation von der Corona-Pandemie beeinflusst?

Lukas Müller; Projektingenieur Ingenieurbau bei grbv Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co. KG.

Bezogen auf Arbeitsinhalte und Aufgaben wird meine Arbeitssituation kaum merklich beeinflusst. Die Arbeitsabläufe hingegen haben sich durch die Pandemie deutlich geändert. Zum Beispiel war ich in den letzten Monaten fast vollständig im Homeoffice und nahezu alle Besprechungen (intern und extern) wurden über Videokonferenzen abgehalten. Das war zunächst eine neue Erfahrung und Herausforderung. Gleichzeitig sind dadurch aber auch neue Chancen entstanden, und es hat ein Umdenken bezüglich digitaler Arbeitsweisen stattgefunden.

Viktoria Graf; Projektleiterin Straßenbau bei Inros Lackner.

Eigentlich kaum. Klar, Termine mit der öffentlichen Hand (wie Verkehrsausschüsse) sind vorerst alle abgesagt. Andere Termin können elektronisch ausgeführt werden.

Namenlos; Interviewpartner möchte nicht namentlich benannt werden.

Einschränkungen gab es bei der Teilnehmeranzahl der Besprechungen im Haus, weil im Besprechungsraum aufgrund der Raumgröße nicht die Abstandsregeln eingehalten werden können. Es gab leichte Verschiebungen der politischen Gremien und Sitzungen und somit auch der Beschlüsse. Jedoch hatte dieses keine zeitlichen Auswirkungen auf die Bauprojekte. Grundsätzlich ist die Projektarbeit durch die digitalen Arbeitsweisen uneingeschränkt möglich.

Max B. Müller; Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Zentraler Geschäftsbereich 3, Projektleitung Brückenentwurf.

Recht umfangreich. In der Behörde wird noch immer in unterschiedlichen Teams gearbeitet, eine Hälfte der Kolleginnen und Kollegen habe ich seit Monaten nicht persönlich gesehen. In der Arbeitsweise wird viel digitalisiert, und mit der Zeit funktionieren die Programme auch immer zuverlässiger.

Nele Freybe; Tragwerksplanerin im Bereich des konstruktiven Ingenieurbaus bei grbv Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co. KG.

Für interne Besprechungen werden vermehrt digitale Medien genutzt und mit Erfolg angewendet. Angedachte gemeinschaftliche Aktivitäten zur Sozialisierung über das betriebliche Spektrum hinaus sind nur eingeschränkt möglich. Die Projektarbeit hingegen ist bei veränderter interner Kommunikation uneingeschränkt und in gleicher Güte möglich.

Lukas Müller

Quelle: grbv

Jana Hoffmann; Bauleiterin bei KEMNA BAU Hannover, Außenstelle Braunschweig.

Bezogen auf meine Arbeitssituation fühle ich mich nur bedingt von der Corona-Pandemie beeinflusst. Meine anfänglichen Bedenken, dass sich die Corona-Pandemie und die daraus bedingte Umstellung unserer Arbeitsweise und die der Auftraggeber negativ auf die Kommunikation auf den Baustellen auswirken, wurden nicht bestätigt. Dadurch, dass Baubesprechungen nur noch vor Ort auf der Baustelle stattfanden, konnten viele Themen direkt und unkompliziert gelöst werden.

Eike Felix Pasemann; Bauleiter in der Firma Walter Pasemann GmbH & Co.

Tatsächlich wird meine Arbeitssituation nur geringfügig von der Corona-Pandemie beeinflusst. So ist zum Beispiel bei Baubesprechungen eine gewisse Unsicherheit bezüglich des richtigen Verhaltens zu erkennen, und auch im Bereich der Kapazitätsplanung für die Abwicklung von Aufträgen gibt es eine erhöhte Unsicherheit.

Welche Sorgen treiben dich vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie um? Erwartest du schlechtere Zukunftsaussichten in deinem eigenen Berufsumfeld?

Lukas Müller: Abgesehen von den persönlichen Sorgen (Gesundheit der Familie, Freunde, Kollegen), sehe ich die Zukunftsaussichten in meinem Berufsumfeld eher positiv. So habe ich keine grundsätzlichen Veränderungen in der Auftragslage während der Pandemie feststellen können. Ich erwarte sogar eher, dass nach der Pandemie die Anzahl der Aufträge noch (kurzfristig) steigt, da unter anderem einige VgV-Verfahren verschoben worden sind.

Viktoria Graf: Kurzfristig erwarte ich zunächst einmal keine Auswirkungen. Ich befürchte jedoch, dass der noch letztes Jahr prognostizierte zwanzigjährige Bauboom ausbleiben wird.

Namenlos: Aktuell nicht, abgesehen von den Akquisitionsprojekten, die vielleicht jetzt mehr in den Hintergrund treten könnten. Es sind eher private Sorgen (ältere Familienmitglieder) und so weiter.

Max B. Müller: Eigentlich nicht, ich erwarte im Gegenteil eher mehr Arbeit. Sorge um den Arbeitsplatz habe ich im öffentlichen Dienst nicht, ich lege viel Wert darauf, meine Arbeit trotzdem fortzusetzen, damit unsere Auftragnehmer wissen, dass ihre Arbeit weiterhin gebraucht und bezahlt wird.

Nele Freybe: Berufliche Sorgen oder Konsequenzen hat die Pandemie bei mir bislang nicht ausgelöst. Hier ist lediglich anzumerken, dass als Berufseinsteiger noch ein reger Austausch mit den erfahrenen Kollegen gewünscht ist, welcher aufgrund der Situation (Homeoffice etc.) nicht wirklich stattfindet. Durch die Barriere, die sich aus Telefonaten oder Videocall's ergibt, ist ein spontanes Gespräch nicht mehr möglich. Die Weitergabe von Informationen, Erkenntnissen, Erfahrungen ist aus meiner Sicht gehemmt.

Im privaten Umfeld von Familie, Freunden, Reisen, Unternehmungen und privaten Weiterbildungen (Volkshochschule) ist das Handlungsspektrum stark eingeschränkt und die Sorge bezüglich möglicher Krankheitsfälle/Ansteckungsgefahr größer.

Nele Freybe

Quelle: privat

Jana Hoffmann: Ich denke, dass die langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie derzeit noch nicht absehbar sind. Momentan sehe ich keine schlechteren Zukunftsaussichten in meinem Berufsumfeld, da die Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur wesentlich zum wirtschaftlichen Fortschritt beitragen.

Eike F. Pasemann: Die Frage, wie sich die zukünftige Situation bezüglich des Ausschreibungsverhaltens der privaten und öffentlichen Auftraggeber entwickeln wird, schätze ich in den kommenden Jahre ein wenig verhaltener ein als in der Vergangenheit.

Sind die sozialen Kontakte komplett zum Erliegen gekommen? Oder gibt es regelmäßigen Austausch mit anderen jungen Menschen, die sich in vergleichbarer Situation befinden? Gibt es vielleicht auch neue Formen des Austausches?

Lukas Müller: Persönliche Treffen mit Freunden, Familie und so weiter waren beziehungsweise sind zu Beginn und während der Pandemie nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich. Daher haben wir uns eher digital getroffen (Skype, Teams, …). Das ersetzt natürlich nicht ein persönliches Treffen, aber zumindest bleibt man im Kontakt und Austausch. Teilweise habe ich mich dadurch sogar häufiger mit einigen Freunden getroffen als vor der Pandemie.

Viktoria Graf: Total! Ich bin ein Mensch, der sonst täglich unterwegs ist und dabei immer auf soziale Kontakte trifft.

Namenlos: Im Gegenteil, durch die Pandemie wurden wieder alte Kontakte (Freunde bzw. Verwandtschaft) ins Leben gerufen. Die gesamte Kommunikation läuft über Facetime und Co. Die neue Austauschform auf der Arbeit ist abgesehen von vielen Telkos die Videokonferenz, wodurch sogar längere Fahrzeiten vermieden werden. Ich bin dafür, dass nach der baldigen „Normalisierung" mehr Telkos und so weiter stattfinden.

Max B. Müller: Hier ist leider viel zum Erliegen gekommen, mit Freunden und in der Familie. Ich hoffe, dass hier wieder viel auflebt, wenn die Versammlungsbeschränkungen gelockert werden. Trotzdem habe ich weiterhin Verständnis für die Einschränkungen, solange sie transparent begründet werden.

Nele Freybe: Die Pflege sozialer Kontakte ist insbesondere über die Bundesgrenzen hinaus schwer händelbar. Neue Formen des Austausches (Videotelefonie) wurden nur im Bereich der Familie genutzt. Neue Austauschformen auf der Arbeit ermöglichten es hingegen, unter vermindertem Zeitaufwand die gleiche Informationsdichte in kürzerer Zeit zu verbreiten. Für interne Ankündigungen und Betriebsbesprechungen sind die medialen Gespräche durchaus auch in Zukunft vorzuziehen. Bezüglich der Projektbesprechungen ziehe ich möglichst einen persönlichen Kontakt vor. Schon allein zum „Networken" ist das Gespräch vor und nach dem eigentlichen Termin Gold wert.

Jana Hoffmann: Allgemein habe ich meine sozialen Kontakte sehr eingeschränkt, die persönlichen Treffen möglichst klein gehalten und mich hauptsächlich auf digitale Medien und Telefonate beschränkt. Gerade der Austausch mit Kollegen und Freunden, die

Viktoria Graf

Quelle: INROS-LACKNER SE

im gleichen Gewerbe arbeiten, war sehr interessant – insbesondere die unterschiedlichen Herangehensweisen mit der Corona-Pandemie im Arbeitsalltag.

Eike F. Pasemann: Zum Erliegen gekommen sind die sozialen Kontakt. Zwar ist durch den Wegfall einiger Veranstaltungen die Vielseitigkeit des Austausches weniger geworden, dafür intensiviert er sich an anderer Stelle.

Welche Chancen ergeben sich vielleicht auch aus der Corona-Pandemie? Kannst du jetzt schon absehen, dass sich Prozesse in der Arbeitswelt verändern und sich hier vielleicht auch Möglichkeiten der Effizienzsteigerung oder der Verbesserung der Arbeitsrahmenbedingungen ergeben?

Lukas Müller: Eine deutliche Änderung ist, wie bereits angesprochen, in der digitalen Arbeitsweise zu spüren. Ich denke, in Zukunft werden zum Beispiel Homeoffice und virtuelle Meetings eine sehr viel größere Rolle spielen, da zu spüren ist, dass vor allem die Effizienz und Flexibilität dadurch verbessert werden können. So kann beispielsweise die Fahrtzeit zu Besprechungen und ins Büro eingespart werden, es müssen nicht mehr so viele Büroräume vorgehalten werden und die Arbeitszeiten können flexibler gestaltet werden.

Viktoria Graf: Ja, ich denke schon, dass es das Thema Digitalisierung schneller vorantreibt.

Namenlos: Ich denke, dass sich eine hohe Verbreiterung und Akzeptanz für Homeoffice entwickelt hat. Es wird eine neue Aufgabe für die Führungspositionen sein, flexible Arbeitszeitmodelle im Unternehmen zu fördern.
Max B. Müller: Ich hoffe, dass die Digitalisierung nun mehr Beachtung und – gerade im öffentlichen Dienst – besser finanziell ausgestattet wird. Die Vorzüge dieser neuen Technik sollten in dieser Zeit besonders beachtet werden und in ihnen gute Gründe dafür gesehen werden, dass Geld hier sinnvoll angelegt ist!

Nele Freybe: Die Akzeptanz bezüglich Homeoffice ist sowohl auf der Seite des Unternehmens als auch auf der des Mitarbeiters gestiegen. Parallel hat der Anteil digitaler Arbeit stark zugenommen und wird mehr honoriert/gefördert. Ich persönlich schätze den sozialen Kontakt im Büro sehr und ziehe aus spontanen Fachgesprächen einen erheblichen Mehrwert. Die Digitalisierung von Arbeitsprozessen ist aus meiner Sicht unabdingbar und wurde angesichts der Corona-Pandemie merklich vorangetrieben.

Jana Hoffmann: Ich gehe davon aus, dass sich die Möglichkeit des mobilen Arbeitens weiter in unserem Arbeitsalltag etablieren wird und so eventuell auch Wege für ein noch flexibleres Arbeiten geebnet werden. Das mobile Arbeiten wird meiner Meinung nach jedoch auf lange Sicht nur funktionieren, wenn sich die Art und Weise der Kommunikation in gleichem Maße ändert (z.B. Videokonferenzen). Eine persönliche Interaktion mit Arbeitskollegen oder Auftraggebern sehe ich trotz mobilen Arbeitens als wesentlichen Bestandteil der Kommunikation.

Redaktionelle Bearbeitung:
Markus Mey

Max B. Müller

Quelle: privat

Zum Start der Autobahn GmbH am 1. Januar 2021

Gespräch mit Cord Lüesse, Direktor der neuen Niederlassung Nordwest der Autobahn GmbH, über die Fortführung bestehender Verträge, Zuständigkeiten, Standardisierungen und die Auswirkungen der Pandemie bei den Vorbereitungen

Herr Lüesse, wie weit sind die Vorbereitungen für die Aufnahme der Geschäfte vorangeschritten? Kann der Start am 1. Januar 2021 gehalten werden?

Wir werden am 1. Januar 2021 natürlich arbeitsfähig sein! Insgesamt bewältigen dann rund 1.100 Mitarbeiter in der Niederlassung Nordwest die anstehende Arbeit. Unsere Soll-Stärke liegt für 2021 bei 1.320 Stellen. Wichtig ist aber, dass zum Tag-1 der Betriebsdienst funktioniert, dort sind mit rund 750 Mitarbeitern dann mehr als 50 Prozent unserer Beschäftigten tätig.

Wie stellen Sie sicher, dass am 1. Januar 2021 bestehende Verträge reibungslos (ohne Unterbrechungen, zum Beispiel bei Zahlungen) weiterlaufen können?

Die laufenden Verträge mit Baufirmen und Ingenieurbüros werden von der Autobahn GmbH übernommen. Die Vertragspartner der NLStBV erhalten dazu derzeit entsprechende Informationsschreiben. Ein Großteil der bisherigen Hauptansprechpartner bleiben auch bestehen, da viele MitarbeiterInnen der Landesverwaltungen zur Autobahn wechseln. Hauptansprechpartner für die Baufirmen und Ingenieurbüros sind dann ab 2021 die Außenstellen der Autobahn GmbH.

Jüngst gab es einen Bericht im Handelsblatt, dass die DEGES nicht unmittelbar in die Autobahn GmbH einverleibt wird. Welche Konsequenzen hat das für die Niederlassung Nordwest?

Das war zwar anders gedacht, wird aber auch so funktionieren. Im Bereich meiner Niederlassung gibt es Projekte der DEGES in Bremen und Hessen, die wie bisher weiterlaufen werden. Es ändert sich dann nur der Bauherrenvertreter, diese Aufgabe übernehmen wir als Autobahn GmbH von den Ländern. Wie es dann mit der DEGES weitergehen wird, müssen wir abwarten.

Werden zusätzlich zu den Autobahnen auch weitere Straßen in Ihren Zuständigkeitsbereich fallen? Wie sieht es hier mit autobahnähnlichen Bundesstraßen oder insgesamt mit dem Bundesstraßennetz aus? Wird hier unterschieden zwischen mautpflichtigen Strecken und denen ohne Mautpflicht?

Wir haben nur die Bundesstraßen in Bremen vom Land übernommen, in Niedersachsen und Hessen behalten die Länder das Bundesstraßennetz. Solange die autobahnähnlichen Schnellwege Bundesstraßen sind, gehören sie nach der Systematik dann in Niedersachsen und Hessen weiterhin den Ländern. Das Thema Maut spielt in diesem Zusammenhang ebenfalls keine Rolle. Grob gesagt: Bundesfernstraßen mit blauen Schildern gehören zu der Autobahn GmbH, diejenigen mit gelber Beschilderung bleiben bei den Ländern.

Beim Betriebsdienst müssen wir die Schnittstellen zwischen den Autobahnen und dem nachgeordneten Netz ja besonders beachten. Das wird ebenfalls so weiterlaufen wie bisher, wenn bei-

Unsere Redakteurin Katja Pott im Gespräch mit Cord Lüesse

spielsweise beim Schneeräumen bis zur nächsten Ausfahrt mitgeräumt wird. Hierzu gab es bisher auch Kooperationsverträge, die wird es auch zukünftig geben.

Wird die Autobahn GmbH als ein hundertprozentiger öffentlicher Auftraggeber gesehen? Kann davon ausgegangen werden, dass sich das Vergabeverfahren nicht unterscheiden wird zum bisherigen Verfahren?

Die Autobahn GmbH ist als „öffentlicher Auftraggeber" anzusehen, wir arbeiten mit Steuergeldern. Wir sind an das Vergaberecht des Bundes gebunden, sodass auch hier die Ausschreibungen wie bisher ablaufen werden. Einen Vorteil sehen wir allerdings darin, dass wir bundesweit operieren können und nicht an Landesgrenzen gebunden sind. So können wir beispielsweise geografisch sinnvollere Baulose zusammenstellen oder mit größeren Baulosen wirtschaftlichere Ergebnisse erzielen. Durch eine gesunde Mischung großer und kleinerer Baulose werden auch klein- und mittelständische Unternehmen entsprechend berücksichtigt.

Wie ist die Haltung gegenüber ÖPP und artähnlichen Ausschreibungen? Gibt es dazu eine bundeseinheitliche Haltung?

Meine persönliche Auffassung dazu ist, dass wir dafür jetzt die Autobahn GmbH haben und keine weiteren ÖPP-Projekte bei Bundesautobahnen benötigen. Die politisch bereits gesetzten ÖPP-Projekte werden aber selbstverständlich durchgeführt. Wenn wir zusätzlich über Funktionsbauverträge sprechen, haben die grundsätzlich ihre Berechtigung. Aber auch bei diesen möchte ich gern die Pilotprojekte zunächst beobachten und die Erfahrungen in zukünftige Vergaben mit einbringen.

Wir unterstellen, dass Standardisierungsprozesse angestrebt werden. Liegen wir damit richtig? Für welche Bereiche konkret? Nachtragsmanagement, Präqualifizierung, Datenbanken, …?

Standardisierungen wird es insbesondere bei den Themen persönliche Schutzausrüstung, Fahrzeugpark und einheitlicher Materialstrom geben. Davon versprechen wir uns auch wirtschaftliche Vorteile. Präqualifizierungen gibt ja heute schon in einzelnen Bundesländern, diese Vereinheitlichung ist für uns aber nicht Tag-1 relevant. Dann muss der Betriebsdienst funktionieren, laufende Vorhaben müssen weitergeführt und die Rechnungen bezahlt werden können.

Hat Corona bezüglich der Tag-1-Themen Ihnen einen Strich durch die Rechnung gemacht?

Die Pandemie hat uns in unseren Planungen zurückgeworfen. Wir waren und sind zwar arbeitsfähig, es ist aber nach wie vor schwierig, die vielen Gespräche und Abstimmungen zu führen – viele Gespräche gerade zum Anfang gehen doch besser am Tisch als per Videokonferenz, es geht ja schließlich auch darum, Vertrauen untereinander aufzubauen. Viele Gesprächspartner, vor allem in den Landesverwaltungen, waren anfänglich schlecht zu koordinieren, da sich durch die unterschiedlichen Arbeitsmodelle in den Behörden Gesprächstermine nur schwer realisieren ließen.

Wenn Sie und Ihre MitarbeiterInnen Homeoffice machen, brauchen Sie dann überhaupt noch die großen Büroräume in der Gradestraße für die Niederlassung Hannover?

Bei uns hat Homeoffice sehr gut funktioniert, und wir werden auch nach der Pandemie sicherlich weniger Dienstreisen machen und mehr Abstimmungen per Videokonferenz durchführen. Das spart teilweise sehr viel Zeit, da die Reisezeiten wegfallen. Aber Ingenieure müssen sich gemeinsam an den Tisch setzen, über die Pläne beugen und über Problemen brüten können. Das geht nicht virtuell. Ja, wir brauchen die neuen Räume definitiv. Der erste Umzug ist am Standort Hannover für März/April 2021 geplant.

Im Vergleich mit der Bahn-Privatisierung – wie wird sichergestellt, dass die Autobahn GmbH nicht (nur) eine preisgetriebene Gesellschaft wird? Wie soll die Qualität sichergestellt werden?

Das geht schon per Gesetz nicht. Im Grundgesetz (Artikel 90 Absatz 2 Satz 1 GG, Anm. d. Red.) steht eindeutig, dass keine Unternehmensanteile verkauft werden dürfen. Der Bund ist alleiniger Eigentümer. GmbH heißt in diesem Falle nicht Gewinnorientierung.

Wie schätzen Sie die zukünftige Finanzierung der Straßeninfrastruktur ein?

Der Finanzhochlauf der vergangenen Jahre wird aus meiner Sicht nicht so weitergehen. Die Finanzierung der Pandemie wirkt sich sicherlich auch beim Bund auf die Investitionsmittel des Straßenbaus aus. Die zur Verfügung stehenden Finanzmittel verbleiben aber auf einem hohen Niveau.

Bei der Autobahn GmbH haben wir eine sehr konkrete Jahresplanung für die Finanzen, der Finanz und-Realisierungsplan enthält die Kosten für die folgenden fünf Jahre und gibt einen Ausblick auf den Finanzbedarf von weiteren fünf Jahren. Also eigentlich so ähnlich wie bisher. Der Aufsichtsrat muss den Finanzierungsplan genehmigen. Eine Übersteuerung ist ebenfalls wie bisher möglich, sodass die Finanzierung der laufenden Aufgaben sichergestellt ist.

Was hat Ihr Kunde (Nutzer der Autobahnen) von der Umstellung zur Autobahn GmbH?

Der Nutzer soll zunächst gar nicht merken, dass die Betreuung zur Autobahn GmbH wechselt. Er wird vielmehr davon profitieren, dass wir großräumiger denken und zum Beispiel Baumaßnahmen anders als bisher über Landesgrenzen hinweg koordinieren und steuern werden. In Hannover planen wir gerade die neue Verkehrsmanagementzentrale in Kaltenweide, eine Inbetriebnahme ist für 2023 vorgesehen.

Welche Rolle spielen Innovationen? Wie wollen Sie diese voranbringen?

Baufirmen sind innovativ, das müssen wir stärker als bisher nutzen. Das kann beispielsweise über Pilotversuche und Pilotprojekte eingebracht werden. Nebenangebote spielen ja dabei bisher eine untergeordnete Rolle. Das ist in der Vergangenheit so gewachsen. Zukünftig ist aber vorstellbar, auch dieses Instrument im Rahmen der Bauvergaben stärker zu nutzen. Aktuell sind wir auf die Ausschreibungen der Länder angewiesen, die wir zum ersten Januar übernehmen werden.

Was ist mit dem Thema BIM?

Zu den an uns übergehenden Bauprojekten gehören auch BIM-Pilotvorhaben. Diese werden wir selbstverständlich weiter begleiten und nach und nach intensivieren. Allerdings ist das Thema BIM für uns nicht Tag-1 relevant.

Jüngst hat eine gute Presse zu einer Autobahnbaustelle im Großraum Hannover gezeigt, dass Baumaßnahmen auch positiv vermarktet werden können. Hat die Autobahn GmbH vor, das Instrument Marketing stärker zu nutzen? Wird es dafür ein nennenswertes Budget geben?

Bei der Autobahn GmbH ist ein Marketingbudget vorgesehen, um unser Produkt, unsere Leistungen, besser als bisher vermarkten zu können. Wir haben dafür Presseprofis eingestellt, die das hervorragend machen werden.

Herr Lüesse, wir bedanken uns für das Gespräch.

Das Gespräch führten
Katja Pott und Jens Pohl.

Junge Studierende feiern ihren Abschluss

Festakt an der Jade Hochschule in Oldenburg für 122 AbsolventInnen

Das herrliche spätsommerliche Wetter versprach zwar eine wohlige Atmosphäre, die Corona-Bedingungen und die Schutzmasken schränkten aber den Umfang und die Stimmung der festlichen Abschlussfeier leider etwas ein. Die Verabschiedung der AbsolventInnen des Sommersemesters aus dem Fachbereich Bauwesen Geoinformation Gesundheitstechnologie konnte somit nur im kleinen Rahmen erfolgen. Vizepräsident Prof. Dr. Hero Weber und Dekan Prof. Dr. Hans-Hermann Prüser beglückwünschten die anwesenden AbsolventInnen zu Ihren Abschlüssen in den diversen Studiengängen des Fachbereichs. Der Bereich Bauwesen stellte den größten Anteil mit immerhin 100 Studierenden.

Nach der Überreichung der Urkunden bekamen in der Feierstunde die AbgängerInnen zahlreiche Preise für herausragende Leistungen des aktuellen Sommersemesters sowie des vergangenen Wintersemesters verliehen.

Erstmals fand als besonderes Highlight die Vorstellung einer Abschlussarbeit statt. Matthes Caspers, der sein Studium in der Abteilung Bauwesen der Jade Hochschule absolviert hat, hielt Rückblick auf sein Studium und stellte anschließend die Ergebnisse seiner Masterarbeit über die digitale Erfassung von Erdmassen mit Hilfe von Aufnahmen einer Flugdrohne vor. Hierfür erhielt er einen von insgesamt drei Preisen, die von der Ingenieurkammer Niedersachsen verliehen wurden.

Weitere Preise vergaben der Verein der Förderer der Fachhochschule Oldenburg, der Gesellschaft für Geodäsie, Geoinformation und Landmanagement (DVW), der Verband Deutscher Vermessungsingenieure (VDV) und der Verein der Freunde und Ehemaligen des Instituts Hörtechnik und Audiologie.

Unser mit 1.000 Euro dotierter VSVI-Nachwuchspreis wurde an Henning Cassens anlässlich seiner herausragenden Bachelorarbeit zum Thema „Umgestaltung des Knotenpunktes Weserstraße / Jadeallee in Wilhelmshaven“ verliehen. Unsere Jury befand die Arbeit des Gewinners als absolut preiswürdig. Cassens hat nicht nur einen sehr großen Aufgabenumfang von der Verkehrsplanung über die Verkehrstechnik bis zum Straßenentwurf bewältigt. Die Herleitung und die Ergebnisse sind sehr klar und anschaulich und mit Bezug zum Regelwerk dargestellt. Sowohl die Breite der bearbeiteten Themen als auch die Tiefe der Bearbeitung haben uns beeindruckt.

Weitere Informationen sind zu finden unter:
https://jadewelt.jade-hs.de/magazin/fachbereich-feiert-graduierungen/

Markus Brockmann

Die Freude über ihren Abschluss können die AbsolventInnen viel besser ohne Schutzmaske ausdrücken.

VSVI-Präsident Markus Brockmann und Preisträger Henning Cassens

Fotos: © Jade HS

Ein Vielerlei an Schwerpunktthemen in der Info der letzten Dekade

Zehn Jahre VSVI Info, das sind 30 Ausgaben mit rund 80 Schwerpunktbeiträgen. Nicht nur der Umfang, sondern insbesondere der inhaltliche Anspruch ist einmalig und verdient große Anerkennung. Um informative und fachlich anspruchsvolle Beiträge gibt es in der Redaktion ein stetes Ringen.

Als Leser der Info ist man immer wieder über den bunten Mix an Themen erstaunt: Beiträge aus den Bezirksgruppen, Artikel über bemerkenswerte Ingenieurbauwerke und auch über deren Vergänglichkeit, Seminarberichte und Beiträge von der Jungen VSVI sowie je Heft ein aktuelles Schwerpunktthema. Hier werden Sachverhalte ins Rampenlicht gestellt, die man scheinbar genau kennt, deren signifikante Zusammenhänge einem vertiefend vor Augen gehalten werden. Oder aber Innovationen, über die man noch nicht genug erfahren hat. Auch Themen, die ein Dasein als Mauerblümchen fristen, aber von großem Interesse sind.

Aus den Schwerpunktbeiträgen der letzten zehn Jahre einige hervorzuheben, die in dieser Ausgabe noch einmal erscheinen sollen, ist keine leicht zu lösende Aufgabe. Jeder Schwerpunktbeitrag für sich betrachtet ist mit vielen Mühen und Engagement verbunden und verdient großes Lob.

Nachfolgend die von mir getroffene Auswahl … Viel Spaß beim Nachlesen.

Gerald Roloff

- **„RRP und Termitenkot oder Straßenbautechnik auf neuen Wegen ?!“**

Ein Beitrag von Hans-Ullrich Witzick aus der Festschrift 2010 – 50 Jahre VSVI.
Der Autor beschreibt in der ihm eigenen Art, wohin ökologischer Straßenbau und ökonomische Anforderungen führen könnten, wenn Scharlatane versuchten, den gesunden Ingenieurverstand auszuhebeln.

- **„Mobilität der Zukunft“** aus der Info 1/2011, ein Beitrag von Professor Hartmut Topp (Festvortrag beim Festakt 50 Jahre VSVI).

„Wir müssen Mobilität neu denken!“ Die zehn Jahre alte Abhandlung hat fast nichts von seiner Aktualität eingebüßt.

- **„Junge VSVI“** aus der Info 3/2011, ein Beitrag von Stefan Pohl und Ludmila Lechmann.

Endlich! Die Junge VSVI stellt sich vor. Eine Veröffentlichung, die auch nach längerer Zeit nochmals gelesen werden sollte. Von da ab werden die jungen VSVI-Mitglieder anders wahrgenommen. Die Motivation, die neuen Formate, die Bedürfnisse von Studenten und Berufseinsteigern sind immer noch aktuell.

- **„Die Konferenz der Tiere“** (frei nach Erich Kästner) aus der Info 1/2019

von Bernd Brüning („ausgegraben“ von Thomas Pfeiffer) zum Thema Umweltschutz im Straßenbau.
Im Prolog der Redaktion ist alles gesagt: „Es wäre ein Jammer, […]“.
Ja, das wäre es!

RRP und Termitenkot – oder: Straßenbautechnik auf neuen Wegen ?!?

Ein Beitrag aus der Festschrift 2010 – 50 Jahre VSVI von Hans-Ullrich Witzick

Die Technikwelt des Straßenbaues ist nur vermeintlich immer rational, manchmal aber ist sie auch irrational und somit kurios! Das Phänomen des Kuriosen begegnet aber meistens nur ganz wenigen Ingenieuren, und wenn, dann denen, die im Dunstkreis politisch handeln und entscheiden wollender, müssender Personen und Gremien agieren. Diese Ingenieure sind am ehesten vergleichbar mit Transformatoren oder auch Dolmetschern, die technische Fachlichkeit verbal umgeformt überbringen in die Verstehenswelt rein politisch agierender Menschen, die überwiegend technisches Wissen nicht gerade zwingend als ihre ureigenste Vorliebe in sich tragen und die daher Technisches bereits a priori skep-

tisch und letztlich furchtsam beäugen. Diese so positionierten Ingenieure wirken quasi in einer Quetschfalte – jeder Schneider kennt diese Einzwängung – zwischen politischen und technologischen Wahrheiten.

Da haben doch wir in den ersten Dekaden nach Ende des II. Weltkrieges ausgebildeten Ingenieure natürlich auch gelernt, wie man eine Trasse so legt, dass ein Massenausgleich (aus Kostengründen) möglich ist und wie man das rechnet! Da haben wir gelernt, dass man mit einer Trasse möglichst dorthin ausweicht, wo der Boden eben nicht nur aus nicht tragfähigem Matsch bis zum Erdmittelpunkt besteht! Wir haben gelernt, eine die Baukosten minimierende Straßentrasse zu konzipieren. Und nun der Schock im Übergang von den 70er zu den 80er Jahren! Grünes Geistesgut, zunehmend auch eingebracht durch die um ihre Wählergunst besorgten Alt-Parteien , verlangte von braven Straßenbauingenieuren plötzlich ökologisch unbedenklichen Straßenbau nach dem Motto: „Ihr könnt ja ruhig weiter Straßen bauen, aber wehe, ihr lasst euch erwischen!" Mit anderen Worten: Koste es, was es wolle: ein Piepmatz, obwohl nie gehört, geschweige denn gesehen, konnte seines Nistraumes wegen als die Trassenführung verändernder Umstand unbeanstandeter Anlass für Mehrinvestitionen ungeahnter Größenordnung werden. In dieser Geisteshaltung verteuerte sich Straßenbau kontinuierlich; nicht der Bitumenpreis, nicht der Preis für Bodenbewegungen, nicht der Preis der anderen Baustoffe, nicht der Preis beim Grunderwerb und den zugehörigen Nebenentschädigungen ließen die Straßenbaukosten steigen, sondern die zunehmende Menge von nicht aus der rationalen Straßenbautechnologie stammenden Fremdeinflüssen. Die Straßenbaukosten steigen; die Haushaltspolitiker knebeln die Straßenbauausgaben, zwar tunlichst geschickt kaschiert , aber immer stringent! Sparen, weniger ausgeben, weniger Personal – nur noch derartiges Denken ist opportun! Wie kann man Fahrbahnbefestigungen dünner machen, also Materialkosten sparen, natürlich bei Beibehaltung der bisherigen Qualität? Kann man Radwege nicht schmaler und in der Befestigung dünner bauen? Muss man eigentlich Straßen „unterhalten"? Kann man sie nicht einfach alle X Jahre einer Grunderneuerung unterziehen (Wer weiß, ob sich Haushaltspolitiker nach X Jahren noch an eine solche Parlamentsentscheidung erinnern und die nun zum Zeitpunkt X real erforderlichen und versprochenen Mittel bereitstellen!)? Kein Geld ausgeben für Straßen, oder zumindest entschieden weniger, und vor allem: Wie kann man die Kosten für das Straßenwartungspersonal wenn schon nicht ausmerzen, so doch reduzieren; Privatisierung des Straßenunterhaltungsdienstes! Das alles waren die hektischen Devisen der beginnenden 80er Jahre! Und genau auf diesem Nährboden wuchsen die Kuriosa des Straßenbaues!

Eine Tages gelangte in den vorbeschriebenen politischen Dunstkreis ein Schreiben folgender Tendenz:
„Wir wissen, wie man Straßen um 50 Prozent billiger bauen kann! Aber die Straßenbauerlobby lässt uns nicht! Sie verhindert, dass wir uns durchsetzen können! Deshalb unser Hilfeschrei an die Politik, deren Bemühen um billigeren Straßenbau wir natürlich unterstützen!"
Diese Behauptung schlug im Bereich des politischen Dunstkreises natürlich wie eine Bombe ein, wie eine ersehnte Bombe: endlich billigerer Straßenbau! Die Sache zwang mich, zuständigkeitshalber neugierig zu werden. Ich konnte nicht ahnen, dass ich einen gewichtigen Teil meiner Arbeitszeit einer solchen Thematik würde widmen müssen. Ich erkundete diese Wundermethodik mit folgenden Erkenntnissen:
Man nehme eine gewisse Menge einer ihrer chemischen Zusammensetzung nach nicht näher offenbarten, vom Briefschreiber vertriebenen Tinktur, aus 20 l-Gebinden, verteile diese gleichmäßig (?) auf dem nach Abschieben der Grasnarbe anstehenden Boden, warte eine angemessene (?) Regenmenge ab oder wässere selbst ganz vorsichtig (?) und genieße das Ergebnis, welches eine harte Bodenverfestigung ist (sein soll, sein kann, vielleicht ist, evtl. auch nicht)! Diese tolle Bodenverfestigung erfordere nur noch eine ganz dünne bituminöse Decke, und fertig sei die Straße! Ich war leicht beeindruckt, vor allem aber durch das blumenreiche Referenzschreiben ei-

Termitenhügel

Foto: ©Hildegard Pachatz

nes biederen Dorfbürgermeisters aus dem Schwarzwald, das wohl tönend die tolle Funktionsfähigkeit einer derart erstellten Fahrbahnbefestigung pries. Besser noch: es lagen etliche Referenzen vor über den geradezu grenzenlosen Bewährungsstatus dieser Bauweise auf Straßen in Indien, Australien und natürlich auch in den Weiten Asiens; nur leider ließen die verfügbaren Reisekostenmittel eine Überprüfung vor Ort in Asien oder sonst wo nicht zu; zu gerne hätte ich auch mal im Großraum Kalkutta oder auch in den Weiten Australiens Straßen dieser Bauweise angeschaut und dort die Bewährung dieser bei uns noch nicht so sehr bekannten Straßenbauweise bewundert!

Mit Einschaltung all meiner Informationskanäle ermittelte ich staatsanwaltlich gleich, dass die wunderliche Tinktur ein ökologisch höchst bedenkliches Abfallprodukt petrochemischer Herkunft war und dass der genannte Bürgermeister schon längst erfolgreich eine Klage zur Nichtigkeitserklärung seiner ursprünglichen Behauptung der Brauchbarkeit der Bauweise für sich erfolgreich beenden konnte. Tragisch aber war: vor allem diese Tinktur war unter dem Namen RRP (Reynolds Roadpacker) einem niedersächsischen Amt für Agrarstruktur für den Ausbau ländlicher Wege im Rahmen eines Flurbereinigungsverfahrens angeboten worden; der Zuschlag auf diese Abstrusität stand unmittelbar bevor. Es gelang mir dank räumlicher Nähe zu dieser Vergabedienststelle und dank menschlicher Nähe zu den dortigen Entscheidungsträgern, die vorgesehene Vergabe zu stoppen durch Übermittlung der vorliegenden Ermittlungsergebnisse. Besonders beeindruckend war der Rückgriff auf die Erfahrungen bei einer „Testmaßnahme“, dem Einsatz von RRP zur Befestigung eines Gutshofes im Umfeld von Hannover; die Gutsherrin , befragt über ihre Erfahrungen mit dem Ergebnis des RRP-Einsatzes , ließ ihren ganzen Frust über das Ergebnis dieser „Bauweise“ an mir aus; körperliche Verweise wurden den RRP-Vertreibern angedroht, sollten diese jemals wieder das Gut betreten wollen! Das Problem „Hoffentlich fallen andere in Straßenbaubelangen nicht gänzlich und nicht jederzeit vollkommen und hinreichend über den neuesten Stand der Technik informierte Institutionen auf die RRP-Methode herein!“ wurde durch informativen und bindenden Runderlass an alle potentiellen Auftraggeber für Verkehrwegebau gelöst; die Ohren des Unterzeichners klingen noch heute nach von den ihm zugemuteten verbalen Beschimpfungen der RRP-Vertreiber am Telephon. Aber das wurde durch die Streßresistenz des Erlaßunterzeichners abgefedert.

Und noch eine Kuriosität! Da sitzt ein Mann, und der hatte das Wirtschaftsministerium in Hannover letztlich auch mit seiner Thematik befasst, im Kongo auf einem Termitenhügel. Und was stellt er durch Sitzprobe fest? Der Hügel ist hart, sehr hart! Genau das aber braucht man doch an der Oberfläche einer Straße, oder? Und so entstand aus den Erfahrungen des Hinterteiles des auf dem Termitenhügel Gesessenen folgende logische Gedankenkette: der Termitenhügel ist so hart, weil die kleinen Tropentierchen den anstehenden Boden mit ihren Exkrementen vermischen und ihn so unerhört verfestigen. Diese Eigenschaft braucht ja der Straßenbau, und Termitenexkremente sind ja Abfall, also billig, und können so den Straßenbau enorm verbilligen. Deshalb hat der auf dem Termitenhügel im Kongo Gesessenhabende der Obersten Straßenbaubehörde angeboten, den Termitenkot zu produzieren und zu verkaufen, ein Produkt also, dessen Zusammensetzung nur er selbst kenne, natürlich! Natürlich wurde nichts aus diesem Geschäft! In wohl sortierter und milder Diktion wurde dieser als ernst zu nehmen angestrebte Schwachsinn abgewehrt.

Worin also liegt das Problem derartiger Kuriositäten? Sie entspringen den wirren Hirnen technologisch Unbedarfter und zugleich Profit orientierter Zeitgenossen, die Zeitgeistströmungen wie z.B. „Straßen muss man doch billiger bauen können“ für das Offerieren ihrer abstrusen Ideen im politischen Raum nutzen, der natürlich jede seine Ziele potentiell unterstützende Idee aufgreift und sei sie noch so absurd; mühevolle Aufgabe ist es aber der dort tätigen Ingenieure, den politischen Raum durch persönliche Glaubhaftigkeit und Sachkompetenz vor dem Glauben an die Sinnhaftigkeit werbender Abstrusitätenhändler zu bewahren.

Was folgt aus diesem Grunde? Scharlatane bieten auch im Straßenbau immer wieder neue Methoden, neue Materialkompositionen an; was also sollen wir tun? Ich meine: Technik, vor allem neue Technik, muss absurd erscheinen dürfen, denn Technik ist begründbar und nachprüfbar; unverzichtbar aber ist, dass Technik wahrhaftig sein muss, wenn sie geglaubt werden will!

Hans-Ullrich Witzick

Mobilität der Zukunft

Festvortrag von Hartmut Topp zum 50-jährigen Jubiläum der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Niedersachsen am 19. November 2010 in Hannover

Ein Beitrag aus der Info 1/2011 von Professor Hartmut Topp (Festvortrag beim Festakt 50 Jahre VSVI)

Foto: Almut Luiken

„Der Verkehrssektor muss sich auf den Abschied vom Zeitalter der fossilen Brennstoffe vorbereiten." So steht es im Koalitionsvertrag der deutschen Bundesregierung von 2009. Der Übergang zu postfossiler Mobilität wird voraussichtlich 15 bis 25 Jahre dauern. Was künftig sein wird, kann allerdings nicht vorausgesagt werden, und in Umbruchsituationen erst recht nicht. Karl Popper hat gesagt, dass „wir einiges über die Zukunft wissen oder einigermaßen gesichert vermuten können, dass wir aber prinzipiell nicht wissen, was wir künftig wissen werden, sonst wüssten wir es heute schon". Das macht mich etwas demütig, wenn ich über Zukunft rede – aber als Planer gehört das zu unserem Geschäft.

1. Mobilität – ein Grundbedürfnis

Mobilität ist ein Grundbedürfnis, und sie wird weiter zunehmen. Sie wird künftig jedoch weniger in Kilometern gemessen, sondern orientiert sich an Erreichbarkeit und an Chancen der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Hohe Mobilität mit wenig Verkehrsaufwand an Energie, Zeit und Kosten und mit weniger Umweltbelastung, Gefährdung und Stress ist das Ziel. Das erreicht man durch Nähe, Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad, durch Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), durch die Eisenbahn im Regional- und Fernverkehr, durch die Integration der Verkehrsmittel im Mobilitätsverbund und durch virtuelle Mobilität in digitalen Netzen.

Physische Mobilität und virtuelle Mobilität wachsen zusammen. Das optimiert die Mobilität im multimodalen Verbund aus Nahmobilität, ÖPNV, Car-Sharing und Car-Pooling (Bild 1). Virtuelle Mobilität verändert die Verkehrssysteme, aber auch unsere Vorstellungen von Raum, Entfernung und Erreichbarkeit.

Bild 1: Car-Pooling,
fünfte Säule im Mobilitätsverbund

Und wir fragen uns, ob virtuelle Mobilität physischen Verkehr verringern kann. Das war die Hoffnung. Die Geschichte von Information und Verkehr lehrt jedoch, dass neue Technologien jeweils beide weiter aufgeschaukelt haben. Natürlich wird physische Mobilität durch Telearbeit, Telebanking, Fernstudien, Telekonferenzen etc. ersetzt. Aber mit virtueller Mobilität wachsen der Aktionsraum und die Kontakthäufigkeit von Firmen und Personen, so dass schließlich neuer Verkehr über weitere Distanzen entsteht. Auch das Telefon hat den Verkehr nicht bremsen können; es werden mehr Termine verabredet als abgesagt.

2. Das Ende der fossilen Mobilität

Heute dominiert das Auto unsere Mobilität. Im Personenverkehr werden 58 % aller Wege und 79 % aller Kilometer mit dem Auto zurückgelegt. Es gibt allerdings große Unterschiede zwischen Stadt und Land und auch zwischen Städten gleicher Größenordnung (Bild 2). Niedrige Auto-Anteile gibt es in Zürich mit 28 %, gefolgt von Delft mit 34 % und

Münster mit 38 %. Ganz anders sieht es aus im Ruhrgebiet mit 52 % oder in Kaiserslautern gar mit 54 %. Stadt und Region Hannover liegen im Mittelfeld.

Knappes Öl und der Übergang in postfossile Mobilität machen physische Mobilität teuer. Das trifft den Autoverkehr besonders. Hinzu kommen die Nutzerfinanzierung der Straßen anstelle der Steuerfinanzierung und die Anrechnung der externen Kosten des Verkehrs aus Umwelt- und Gesundheitsschäden. Umgesetzt wird das durch Maut für alle Kraftfahrzeuge auf allen Straßen. Die Zeiten billiger Mobilität sind vorbei. Höhere Verkehrskosten sind nicht populär; sie sind jedoch ein Schlüssel zu Kostenwahrheit und mehr Markt im Verkehr, und sie führen langfristig zu einem neuen Gleichgewicht zwischen Mobilitätserfordernissen und Verkehrsverhalten. Soziale Härtefälle können – dem Wohngeld ähnlich – abgefedert werden.

Deutschland		58 %
Region Hannover **ohne** Stadt		58 %
Kaiserslautern	100.000 E	54 %
Ruhrgebiet	5.500.000 E	52 %
Region Hannover **mit** Stadt		50 %
Ulm/Neu-Ulm	170.000 E	50 %
Kassel	190.000 E	43 %
Hannover **Stadt**	520.000 E	41 %
Frankfurt	660.000 E	39 %
Münster	270.000 E	38 %
Delft	95.000 E	34 %
Zürich	380.000 E	28 %

(MID 2008 / SrV 2008)

Bild 2: Auto-Anteile an allen Wegen im Personenverkehr

Die Ölkrise 1973 führte zu ersten Diskussionen über Verkehr mit weniger Öl. Aber das Drei-Liter-Auto konnte sich nicht durchsetzen. Jetzt erleben wir mit Klimawandel und Peak Oil (Bild 3) die Endphase des Öl-Zeitalters. Die CO2-Emissionen müssen reduziert werden, und das Öl wird knapp. Die steigende Öl-Nachfrage der Schwellenländer trifft auf ein stagnierendes Angebot. Das treibt den Preis, und das ist der eigentliche Strukturbruch, lange bevor das Öl zu Ende geht. Das Bild vom letzten Tropfen Öl ist irreführend. Öl wird jetzt knapp und liegt überwiegend in politisch nicht dauerhaft stabilen Ländern. Die Katastrophe im Golf von Mexiko hat uns gezeigt, welche Risiken mit immer aufwendigerer und komplizierterer Ölförderung verbunden sind.

Öl ist mit über 90 % der wichtigste Energieträger und Schmierstoff der fossilen Mobilität. Die einzelnen Verkehrsträger unterscheiden sich allerdings im Energie-Mix erheblich (Bild 4): Autoverkehr, Luftverkehr und Schifffahrt sind zu fast 100 % vom Öl abhängig; bei der Eisenbahn sind es in Deutschland ca. 70 %, im ÖPNV ca. 90 %; Fuß- und Radverkehr erfordern nur Muskelkraft. Das Fahrrad ist das erste postfossile Verkehrsmittel. Als Pedelec mit hybridem Antrieb aus Muskelkraft und Batterie wird es zum Vorreiter der Elektro-Mobilität. Und mit dem Laufrad für Kinder schließt sich der Kreis zum Velociped von Karl Drais (Bild 5).

3. Den Übergang gestalten

Wird es einen harmonischen Übergang ins postfossile Zeitalter geben? Oder erwartet uns Chaos mit wirtschaftlichen Verwerfungen und sozialen Krisen – oder gar Krieg um Öl? Ein solches Schreckensszenario ist vermeidbar, je früher wir den Übergang gestalten. Noch haben wir mehrere Optionen: Technische Effizienz muss kombiniert werden mit Änderungen unseres Mobilitätsverhaltens. Wir brauchen Energie-effiziente Raumstrukturen – die Stadt der kurzen Wege. Raumentwicklung, Stadt- und Verkehrsplanung, Energiewirtschaft und Fahrzeugtechnik müssen sich neu orientieren.

Die Reduktion des Problems auf das Elektro-Auto greift zu kurz. Es geht um mehr als Öl durch grünen Strom zu ersetzen. Nur im Zusammenspiel aller Optionen ist ein harmonischer Übergang möglich. Denn E-Autos können Öl-Autos nicht eins zu eins ersetzen. Postfossile Mobilität erfordert ein Gesamtkonzept aus multimodaler Mobilität im Verbund, virtueller Mobilität, Muskelkraft-Mobilität in der Nähe, E-Mobilität und Information und Marketing.

Wir haben in Europa relativ dichte Städte und Regionen. Der Alltagsverkehr ist mit knapp 97 % der Wege Nah- und Regionalverkehr, und über 60 % der Wege enden nach längstens 10 km. Unsere Städte sind also tauglich für eine Mobilität mit weniger Autoverkehr. Dichte, mischgenutzte Stadtquartiere gehen

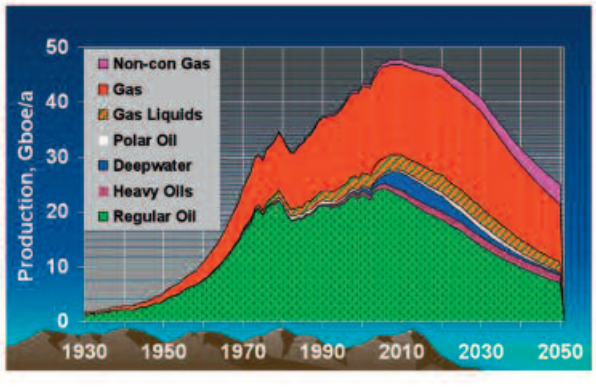


Bild 3: Welt Peak Oil & Gas Szenario (Campbell-ASPO, 2008)
Weltproduktion pro Jahr in *billions of barrels of oil equivalent*

	Muskel-kraft	Strom-mix	Erdöl-basis	Sonstiges
zu Fuß	100 %			
Fahrrad	100 %			
ÖPNV		20 %	79 %	1 %
Auto		< 1 %	> 98 %	< 1 %
Lkw		< 1 %	> 98 %	< 1 %
Bahn		76 %	24 %	
Flugzeug			100 %	
Schiff			99 %	1 %

Strommix in Deutschland	
fossil	61 %
nuklear	23 %
regenerativ	16 %

Bild 4: Energieträger im Verkehr (Endenergie)
(eigene Darstellung)

nicht nur mit Energie, Zeit und Verkehr sparsam um, sie bieten auch Urbanität, Kultur und kommunikatives Umfeld.

Es gibt in Deutschland seit Jahren einen Trend zurück in die Stadt. Der wird durch Innenentwicklung und Stadtqualität unterstützt. Innenentwicklung profitiert von vorhandener Infrastruktur und vorhandenen Nutzungen – letztlich von der vorhandenen Stadt. So sind zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbare Ziele um ein Vielfaches zahlreicher und interessanter als draußen. Innen kommt ein Haushalt gut mit einem Auto aus und – wer will – auch ohne: Car-Sharing mit ÖPNV ist hier inzwischen eine vollwertige Alternative. Städtische Strukturen mit mehr Mobilität bei weniger Verkehr werden interessanter, und autoabhängiges Wohnen draußen verliert an Attraktivität.

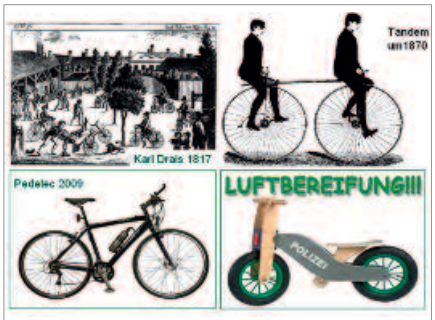


Bild 5: Das Fahrrad – präfossil und postfossil

Bild 6: Biomasse – Teller oder Tank?

Postfossile Primärenergien, das sind im Wesentlichen Sonne, Wind, Wasser, Erdwärme und Biomasse. Daraus werden Strom und Wasserstoff als Sekundärenergien gewonnen oder im Fall der Biomasse flüssiger Treibstoff. Postfossile Mobilität nutzt Muskelkraft zu Fuß und mit dem Fahrrad und grünen Strom aus erneuerbaren Energien. Biomasse als massenhafter Energieträger hat erhebliche Nebenwirkungen: Die Produktion ist flächenintensiv und führt zu einer Konkurrenz „Teller oder Tank" zwischen Energie und Nahrung (Bild 6).

4. Multimodal im Mobilitätsverbund

Städtische und regionale Mobilität wird von zwei Systemen getragen: zum einen vom privaten Autoverkehr und zum anderen vom multimodalen Mobilitätsverbund aus Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad, aus Öffentlichem Verkehr mit Bahnen und Bussen und aus Car-Sharing und Car-Pooling (Bild 1). Multimodal unterwegs bedeutet: lange Fahrten mit der Bahn, Wege in der Stadt mit ÖPNV, kurze Wege mit Fahrrad und zu Fuß, Fahrten auf dem Land und Zubringer zum Bahnhof mit Elektro-Auto als eigenes Auto, Taxi oder Car-Sharing und die Kombination der Verkehrsmittel. Multimodale Mobilität hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen – so zum Beispiel in Zürich (Bild 7).

Wege mit 2+ Etappen	40% → 50%
intermodale Wege	11% → 15%
einfache Wegemuster	40% → 33%
Wegeketten mit 3+ Wegen	37% → 45%

Bild 7: Mobilität in Zürich von 1994 bis 2005 *(Stadt Zürich, 2008)*

Öffentlicher Verkehr mit Bahnen und Bussen wird eine Rückgratfunktion multimodaler Mobilität übernehmen. Das Auto bleibt unverzichtbar, wird aber seine dominierende Rolle als Allzweck-Fahrzeug einbüßen. Mit Auto nutzen statt besitzen tritt die Dienstleistung Mobilität anstelle des Produkts Auto. Daran arbeiten alle großen Auto-Hersteller.

Die Kombination der Verkehrsmittel erfordert deren Vernetzung und Integration. Schnittstellen müssen einfaches Umsteigen gewährleisten. Dazu werden aus ÖPNV-Haltestellen und Haltepunkten der Bahn Mobilitätspunkte (Bild 8) mit Abstellanlagen für Fahrräder, Fahrrad-Leihstationen, Car-Sharing-Stellplätzen und Ladestationen für Pedelecs und E-Autos. Mobilpakete sorgen für die tarifliche Integration. Aus Autofahrern werden multimodale Verkehrsteilnehmer, die kompetent das gesamte Mobilitätsangebot nutzen.

Foto: Glotz-Richter

Bild 8: mobil.punkt in Bremen

Foto: Fussverkehr Schweiz

Bild 9: Begegnungszone Zentralplatz in Biel

5. Muskelkraft-Mobilität in der Nähe

Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad ist die nachhaltigste Form der Mobilität – umweltfreundlich und stadtverträglich, leise, abgasfrei, Energie-effizient, postfossil, ökologisch, flächensparend, schnell auf kurzen Wegen, urban, kommunikativ, individuell und unabhängig, billig, und vor allem gesund. Radfahren fördert Fitness und Gesundheit, und Fußgänger erzeugen Urbanität.

Ausreichender Bewegungsraum für Fußgänger und Radfahrer und ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer sind Grundanliegen der neuen Ansätze von Shared Space und Begegnungszonen (Bild 9, s. Seite 31).

In Kopenhagen fahren 37 % der Leute mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zur Ausbildung. Ihre Motive sind zu 54 % Schnelligkeit und Einfachheit, zu 19 % Fitness durch Bewegung, und nur 1 % tun es der Umwelt zuliebe. Der ökologische Zeigefinger wirkt also wenig, persönliche Vorteile dagegen viel. Auch in deutschen Städten gewinnt das Fahrrad hinzu. Dabei sind die Potenziale noch nicht ausgeschöpft, denn noch immer sind knapp 50 % der Autofahrten kürzer als 5 km. Und das Pedelec verdoppelt die Reichweite, hält ältere Kunden und gewinnt neue hinzu.

6. Elektro-Mobilität

E-Mobilität ist längst Standard bei der Eisenbahn und beim ÖPNV mit U-Bahnen, Stadtbahnen, Straßenbahnen und Trolley-Bussen (Bild 10). Pedelecs und E-Scooter sind Vorreiter und Schrittmacher für die individuelle E-Mobilität. Aber das Elektro-Auto steht medial im Mittelpunkt.

Die Öko-Bilanz von E-Mobilität hängt vom Strom-Mix ab (Bild 11). In Deutschland mit zurzeit 16 % Anteil regenerativer Energien kann ein E-Auto bei CO2 mit einem Diesel oder Benziner gerade mithalten. Aber das ändert sich: Je grüner der Strom wird, desto besser die Wirkung.

Im Gegensatz zum herkömmlichen Auto sind E-Autos keine Allzweck-Autos. Sie sind Kompakt-Autos mit Reichweiten um 150 km. Sie sind im Kauf deutlich teurer, im Betrieb aber billiger. Modelle für Auto nutzen statt besitzen sind also gefragt. Es geht um mehr als um den Ersatz des Öl-Autos durch das E-Auto; es geht um ein Gesamtkonzept postfossiler Mobilität.

Die Probleme von Elektroautos liegen zurzeit bei den Kosten und der Lebensdauer der Batterien, bei der Dauer der Ladevorgänge und begrenzter Reichweite. Ein Teil wird sich technisch lösen lassen, aber letztlich wird E-Mobilität zu einem anderen Mobilitätsverhalten führen (müssen).

Bild 10: Elektro-Mobilität ist längst Standard bei ...

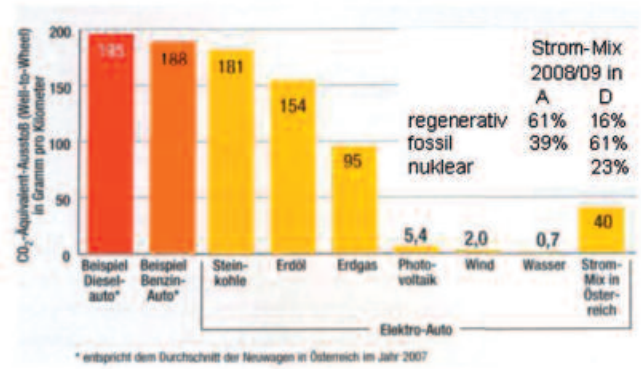


Bild 11: CO2-Bilanz des E-Autos (VCÖ, 2009)

7. Was können (müssen) wir tun?

Postfossile Mobilität ist mehr als Elektro-Mobilität. Sie setzt sich zusammen aus Nahmobilität mit Muskelkraft, virtueller Mobilität, multimodaler Mobilität im Mobilitätsverbund und Elektro-Mobilität (Bild 12, s. Seite 8). Der Übergang erfordert die Neuorientierung von Stadt- und Regionalplanung, Verkehrsplanung,

Foto: Almut Luiken

Energiewirtschaft, Fahrzeugtechnik und Auto-Nutzung. Eisenbahn und ÖPNV mit Bahnen und Bussen werden im Verbund mit Nahmobilität zum Rückgrat postfossiler Mobilität.

Mobilität und Verkehr sind eng verknüpft mit fast allen Lebensbereichen. Deshalb gibt es keine einfachen Rezepte oder großen Würfe, wie postfossile Mobilität erreicht wird. Die Wege zu postfossiler Mobilität stellen hohe Anforderungen an Politik, Planung und Technik. Was können oder müssen wir, die Straßenbau- und Verkehrsingenieure, beitragen zu einem harmonischen Übergang?

Den Elementen postfossiler Mobilität entsprechend gibt es fünf Handlungsfelder (Bild 12): (1) Multimodale Mobilität, (2) Virtuelle Mobilität, (3) Muskelkraft-Mobilität, (4) Elektro-Mobilität und – als Querschnittsaufgabe – (5) Information und Marketing.

Im Handlungsfeld Multimodale Mobilität sind Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad, ÖPNV, Car-Sharing und Car-Pooling im Verbund zu planen. Alle Verkehrsträger müssen physisch, organisatorisch und informatorisch miteinander verknüpft werden. Das erfordert die Erweiterung von ÖPNV-Haltestellen und Bahn-Haltepunkten zu multimodalen Mobilpunkten sowie Mobilitätspakete und -dienstleistungen mit flat rate für den Mobilitätsverbund. Mobilitätsmanagement wird ein Schwerpunkt im Verkehrsentwicklungsplan.

Im Handlungsfeld Virtuelle Mobilität geht es um die digitale Verknüpfung aller Verkehrsträger, um Navigation im Mobilitätsverbund mit Übergängen zwischen den Verkehrsträgern, mit Ladestationen, Reservieren, Buchen und Abrechnen. Schließlich sind Logistik-Konzepte für E-Commerce, Car-Sharing, Car-Pooling und Fahrrad-Verleih zu optimieren.

Das Handlungsfeld Muskelkraft-Mobilität beinhaltet die Stärkung von Fuß- und Radverkehr im Straßenentwurf und in Signalprogrammen, die verkehrstechnische und städtebauliche Bemessung von Stadtstraßen und die konsequente Barrierefreiheit als Design für Alle. Straßen und Plätze müssen als Stadträume mit urbaner Verkehrs- und Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Für Fahrräder und Pedelecs sind sichere und bequeme Abstellmöglichkeiten zu schaffen.

Elektro-Mobilität im Handlungsfeld 4 wird durch Ladestationen für Pedelecs und E-Autos an Mobilitätspunkten, in Parkhäusern, an Einkaufszentren und Büro- und Gewerbeparks – letztlich durch den Aufbau einer flächendeckenden Ladestellen-Infrastruktur – gefördert. Diese muss städtebaulich integriert werden. Darüber hinaus gilt es, Konzepte für Benutzer-Vorteile für E-Mobilität, wie Ausnahmen von Einfahrverboten, von Citymaut etc. zu entwickeln.

Postfossile Mobilität =

(1) multimodale Mobilität +
(2) virtuelle Mobilität +
(3) Muskelkraft-Mobilität +
(4) Elektro-Mobilität
und
(5) Information & Marketing

Bild 12: Elemente postfossiler Mobilität und Handlungsfelder des Übergangs

Im Handlungsfeld Information und Marketing muss deutlich werden, dass postfossile Mobilität mehr ist als Elektro-Mobilität. Es ist für Verhaltensänderungen und für eine postfossile Mobilitätskultur zu werben: Fit und gesund durch Bewegung und Muskelkraft-Mobilität. Mobilitätsmanagement in Verwaltung, Betrieben und Schulen muss initiiert und vermarktet werden. Öffentlichkeitsbeteiligung in Verkehrsforen und anders institutionalisiert wird noch wichtiger.

Die Aufgaben unserer Profession der Straßenbau- und Verkehrsingenieure verschieben und erweitern sich beträchtlich, um den Übergang ins postfossile Zeitalter mitzugestalten. Durch Bündelung der behandelten Optionen und Handlungsfelder erscheint ein geordneter Übergang in postfossile Mobilität möglich. Allerdings wird postfossile Mobilität mit weniger Verkehr auskommen müssen. Das aber bedeutet im Zusammenspiel der Optionen keine Qualitätseinbuße; im Gegenteil, es eröffnet die Chance besserer und gesünderer Mobilität mit weniger Verkehr, und schließlich ist E-Mobilität ein enormes Investitions- und Wachstumsprogramm. Intellektuelle Mobilität und heutige Weichenstellungen sind die Schlüssel für einen harmonischen Übergang ins postfossile Zeitalter.

Ich gratuliere der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Niedersachsen zu 50 Jahren erfolgreicher Fachplanung und Verbandsarbeit und wünsche Ihnen für die neuen, erweiterten Aufgaben den gleichen Erfolg.

Hartmut Topp

Die Junge VSVI Bremen stellt sich vor

Ein Beitrag aus der Info 3/2011 von Stefan Pohl und Ludmila Lechmann

Seit Anfang 2011 findet sich innerhalb der VSVI Bremen eine neue Gruppe junger Mitglieder zusammen, die einen Bereich speziell für Studenten und Berufseinsteiger gegründet hat. „Bildlich" wurde die „Junge VSVI" bereits in der letzten Ausgabe vorgestellt.

Motivation für diese Gründung ist das Ziel einer Unterstützung im Studenten- bzw. Berufsalltag, ein Erfahrungsaustausch und das Knüpfen von Kontakten zu erfahrenen Ingenieuren – beispielsweise auf den Fachexkursionen. Beim regelmäßigen „Stammtisch" werden aktuelle Bedürfnisse von Studenten und Berufseinsteigern ermittelt und umgesetzt.

Weitere Informationen zu den Aktivitäten der „Jungen VSVI" und dem regelmäßigen „Stammtisch" finden Sie unter www.vsvi-bremen.de. Auf dieser Internetseite hat die „Junge VSVI" auch ihre eigene Rubrik.

Aktuell ist die „Junge VSVI" beispielsweise auf der Suche nach Unternehmen aus Bremen „und umzu", die auf der Homepage der Bremer VSVI als Ansprechpartner für Praktika und studentische Hilfsjobs benannt werden möchten.

Darüber hinaus möchte die „Junge VSVI" junge VSVI-Mitglieder der Bremer Landesvereinigung vorstellen, die jeweils auf ein aktuelles Projekt Bezug nehmen, z. B. eine laufende Masterthesis, eine Exkursion, den „Stammtisch" etc.

Die Reihe startet mit einem Interview, das die „Junge VSVI" mit Sarah Klünder und Carolin Pötz von der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) und deren Tochtergesellschaft Consult Team Bremen (CTB) – Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH geführt hat:
„Mit der Linie 1 beginnt die Karriere"!
Die Linie 1 ist eines von mehreren Zielnetzprojekten der BSAG und wird derzeit in Osterholz umgesetzt. Das Streckennetz wird hier seit April 2010 von der derzeitigen Endwendeschleife an der Züricher Straße um fünf Kilometer am Einkaufszentrum Weserpark vorbei bis zum Bahnhof Mahndorf erweitert. Ein erster Streckenabschnitt soll bereits im März 2012 in Betrieb genommen werden, die gesamte Strecke soll ab März 2013 befahren werden.

Insgesamt acht Kolleginnen und Kollegen der BSAG und ihrer Tochtergesellschaft CTB sind es, die zusammen mit dem Amt für Straßen und Verkehr den Bau der Linie 1 steuern. Sarah Klünder, Gleisbau-Ingenieurin bei der BSAG und Carolin Pötz, Straßenbau-Ingenieurin bei der CTB, beantworten unsere Fragen.

Junge VSVI: Wie ist Euer beruflicher Werdegang?

Sarah Klünder: Nach meinem Abitur habe ich den Beruf der Raumausstatterin erlernt. Danach habe ich Bauingenieurwesen studiert. Während des Studiums habe ich bereits in der Planungsabteilung der BSAG ein Praktikum absolviert und im Februar 2010 dann direkt nach meinem Abschluss zum Bachelor of Science bei der BSAG im Center Infrastruktur im Fachbereich Gleisbau angefangen.

Carolin Pötz: Ich habe Infrastrukturmanagement an der Fachhochschule Frankfurt studiert und die Fachrichtung Straßenwesen & Schienengebundener Verkehr vertieft. Den Abschluss Master of Engineering habe ich im Dezember

Sarah Klünder

Foto: Photo Brockshus

2010 erreicht. Der Inhalt meines Studiums kann grob in „Betreiben und Instandhalten von Straßen- und Schienenverkehrsanlagen, Projektmanagement und Baurecht“ zusammengefasst werden. Während und nach dem Studium habe ich diverse Praktika absolviert, unter anderem bei Stadtplanungsämtern im Rhein-Main-Gebiet und dem Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main. Seit April 2011 arbeite ich bei der CTB.

Junge VSVI: Welche Aufgaben habt Ihr bei der BSAG bzw. CTB?

Sarah Klünder: Zurzeit arbeite ich hauptsächlich am Projekt der Neubaustrecke der Linie 1 zum Bahnhof Mahndorf. In diesem Projekt wurden mir Aufgaben des Abrechnungs- und Nachtragsmanagements übertragen. Des Weiteren unterstütze ich den Bauoberleiter Andreas Probian in all seinen Aufgaben, damit ich zunächst grundsätzliche Erfahrungen in diesem Aufgabenfeld sammeln, aber auch bereits seine Vertretung übernehmen kann. Sobald das Projekt der Linie 4 in Lilienthal beginnt, wird Andreas Probian vermehrt dort Aufgaben wahrnehmen, so dass mir hier immer mehr Verantwortung übertragen wird.

Carolin Pötz: Mein Aufgabenfeld ist die Örtliche Bauüberwachung des Straßenbaus im Bereich von der Osterholzer Heerstraße bis Mahndorf. Dazu gehört neben dem Kontrollieren der Bauarbeiten auch die Koordinierung der am Bau beteiligten Dritten. Zusätzlich übernehme ich Teilaufgaben der Projektsteuerung.

Junge VSVI: Gleisbau ist harte körperliche Arbeit. Wirst Du von Deinen Kollegen akzeptiert?

Sarah Klünder: Naja, die „harte körperliche“ Arbeit übernehmen ja nicht wir von der Bauoberleitung und Örtlichen Bauüberwachung, sondern die Mitarbeiter der Baufirmen. Unsere Hauptaufgaben lassen sich „mit dem Köpfchen“ bearbeiten und ich denke, ich konnte meine Kollegen überzeugen, dass ich hier die erforderliche Stärke besitze.

Carolin Pötz: Respekt muss man sich erarbeiten. Sicher gilt das als Frau besonders. Es zählt vor allem, durch fachliche und soziale Kompetenz zu überzeugen. Eine besondere Rolle spielt auch das Auftreten den Gesprächspartnern gegenüber. Ich denke, das gelingt mir ganz gut!

Junge VSVI: Wie sind Eure beruflichen Perspektiven bei der BSAG bzw. CTB?

Sarah Klünder: Die nächsten 2 Jahre werde ich auf jeden Fall das Team der Linie 1 sowie den Bau der Linie 4 in Lilienthal unterstützen. Danach stelle ich mir vor, mein bis dahin erworbenes Wissen auf weiteren Neubaustrecken, wie z. B. der Linien 1 und 8 nach Mittelshuchting und Leeste einzubringen.

Carolin Pötz: Im Rahmen des Ausbaus der Linie 1 möchte ich meine im Studium erworbenen Kenntnisse durch umfangreiche praktische Erfahrung optimal vertiefen.

Stefan Pohl, Ludmila Lechmann

Carolin Pötz

Foto: Hannes Windrath

Die Konferenz der Tiere (frei nach Erich Kästner)

Ein Beitrag aus der Info 1/2019 von Bernd Brüning

Prolog

Im Hinterstübchen unseres dienstältesten Redakteurs Thomas Pfeiffer schlummerte – schön zugedeckt – die Erinnerung an einen ironischen Einwurf von der Seitenlinie über landespflegerischeres Engagement für eine Antragskonferenz. Nach intensiven Recherchen, sowohl im Hellen als auch im Darknet, konnte das Objekt der Begierde ausfindig gemacht werden. Es wäre ein Jammer, dieses zeitlose Exponat unseres Mitglieds Bernd Brünig aus dem Jahr 2003 als Leihgabe nicht erneut auszustellen.

Die Redaktion

Quelle: Angela Waye-123rf.com

In der Wesermarsch sollte auf sieben Kilometer Länge eine Straße verlegt werden. Seit einigen Monaten arbeiteten Landschaftsarchitekten an den Unterlagen für den Antrag auf eine Antragskonferenz. In einer solchen Anthraxkonferenz werden die zahlreichen Verbände und Behörden beteiligt. Davon hörte auch der Senat der Tiere. Der Ochse, der gerade routinemäßig den Vorsitz in diesem Gremium hatte, sah kein Problem, weil es sich bei dem Planungsraum um eine flache, monotone Landschaft handelte, die als Weideland genutzt wurde, soweit das Auge reicht.

Aber schon meldeten sich die verschiedenen Interessengruppen. Aus dem Bereich der Fischfauna hatten die Schlammpeitzger Bedenken, die in den viehkehrenden Gräben lebten und nun in Sorge waren, dass das Oberflächenwasser von der Straße schlechtere Qualität habe als das durch Gülle geklärte Wasser. Schwerwiegende Bedenken kamen aus der Avifauna. Insbesondere die Kiebitze fürchteten, dass zwei bis drei Gelege verlegt werden müssen, vielleicht drohe sogar die Auswanderung in ein FFH-Gebiet.

Aus dem Bereich der Libellen kam heftiger Protest. Sie forderten wortreich eine genaue Untersuchung der Grünen Mosaikjungfer, aber die Begründung blieb diffus. Die Fledermäuse sahen eine Chance, auf Kosten des Staates zu neuen Fledermaushöhlen zu kommen. Die Eulen wunderten sich über die Dummheit der Ingenieure, die so detaillierte Überlegungen zum Antrag auf Antragskonferenz anstellen, anstatt die Straße zu planen. Aus dem Verband der Schrecken versammelten sich die Heuschrecken zum Protest. Die Laufkäfer meldeten sich diesmal nicht zu Wort. Den Elefanten war es egal. Jedoch die Löwen, auf deren Meinung man von jeher viel Wert legte, waren zwar auch nicht betroffen, aber grundsätzlich gegen eine neue Straße.

So wurde lange und heftig diskutiert und am Ende gab es vom Senat der Tiere eine Resolution. Darin stand unter anderem die Forderung, wegen der Überpopulation den homo sapiens zum Abschuss freizugeben. Dadurch würde auch die Straße nicht mehr nötig sein. Als Folge reduziere sich von ganz allein der Milchviehbestand und dadurch wiederum gäbe es Freiraum für mehr Artenvielfalt. Als die Kühe davon hörten, standen sie mit großen traurigen Augen da und verstanden die Welt nicht mehr. Denn eigentlich sollte ja nur ein Stück Straße verlegt werden.

Bernd Brünig

„Die Information“ – das Organ der VSVI Niedersachsen

60 Jahre. Eine Idee. Eine Zeitschrift.

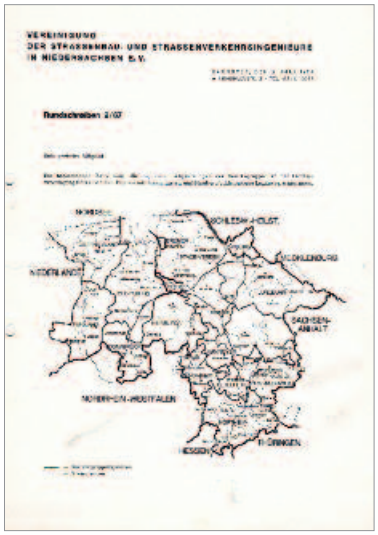
Bereits 1962 wurde begonnen, die Mitglieder der neu gegründeten VSVI über Neuigkeiten und aktuelle Entwicklungen zu informieren. Diese Informationen wuchsen mit der Zeit an, die Seitenzahlen nahmen zu und pegelten sich bis heute auf rund 60 Seiten ein. Folgend ein erstaunlicher Rückblick von unserem emsigen Ehrenmitglied Hartmut Gärtner aus den Tiefen seines umfangreichen Archivs, unter Mitwirkung von Bernd F. Künne.

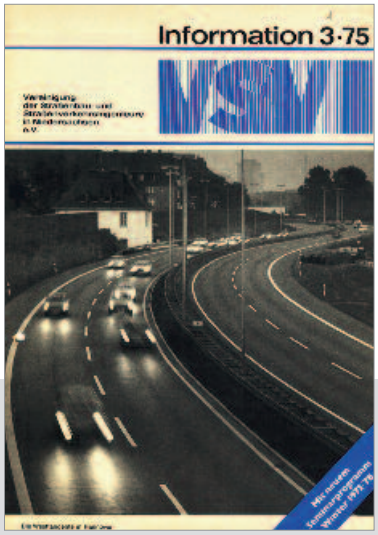
Jeder gesunde Mensch kann zwei Tage auf Essen verzichten, aber niemals auf Poesie. Dieser Ausspruch von Baudelaire (1821-1867) muss unterschwellig in den Köpfen der Gründerväter herumgegangen sein, als sie im Jahr 1962 damit begannen, einmal im Jahr ein Rundschreiben herauszugeben. In aller Bescheidenheit beschränkte man sich auf Prosa. Das Rundschreiben war eine kleine Broschüre, mit zunächst nur einem einzigen Fachbeitrag, wie zum Beispiel „Der neuzeitliche Betonunterbau“ (1963) oder „Verkehrssicherheit und Straßenbau“ (1964). Ab 1965 erschien das Rundschreiben zweimal im Jahr und enthielt nun zunehmend auch Beiträge, die über das rein Fachliche hinausgingen, unter anderem die Protokolle der alljährlich stattfindenden Mitgliederversammlungen, das Seminarecho, Berichte aus den Bezirksgruppen sowie ab 1967 den Veranstaltungskalender. Besonders das Seminarecho gewann an Bedeutung, weil man hierdurch die Multiplikatorwirkung der Seminarteilnehmer verstärken wollte. Einschneidende Veränderungen brachte das Jahr 1967. Ein Redaktionskollegium, bestehend aus Jürgen Klein, Oskar Lührs, Rudolf Schnitker und Siegward Weinreich, das im Jahr 1970 noch durch J.-Friedrich Bahr ergänzt wurde, nahm seine Arbeit auf.

Hatte das Rundschreiben bis zu diesem Zeitpunkt nur aus Textbeiträgen bestanden, so enthielt das Heft 2 des Jahres 1967 erstmals eine Illustration, eine schwarzweiße Landkarte mit den regionalen Abgrenzungen der Bezirksgruppen der VSVI. Seit dieser Zeit sind Fotos und Abbildungen zu einem festen Bestandteil aller Ausgaben der „Information“, wie sich das Rundschreiben seit Heft 3/67 nannte, geworden.

Das dritte Heft des Jahres 1975 trug erstmals auf dem Titelblatt ein farbiges VSVI-Logo, das durch seine senkrechte Schraffur aber etwas nebulös wirkte und daher nicht weiter zum Einsatz kam. Das Logo in der heute bekannten Form stammt vom VSVI-Mitglied Georg Haack. Es wurde erstmals auf dem Titelbild von Heft 2/78 verwendet.

Im Jahr 1970 wechselte Rudolf Schnitker in das Präsidium über; Frank Schulmeister übernahm seine Stelle. 1974 verließ Jürgen Klein die Redaktion. Dr. Volker Reinhardt trat in seine Fußstapfen. Nach dem Tode von J.-Friedrich Bahr trat Walter Hartwigk 1975 in die Redaktion ein. Im Jahr 1979 wurde das vierköpfige Redaktionskollegium durch Hartmut Gärtner auf fünf Köpfe verstärkt.





Die Information 2/83 nennt zum letzten Mal Frank Schulmeister als Mitredakteur. Er verstarb im September 1983 im Alter von 40 Jahren. Das Heft 1/84 wurde von sechs Redakteuren bearbeitet. Siegward Weinreich und Dr. Volker Reinhardt, die aus beruflichen Gründen aus der Redaktion ausschieden, führten ihre Nachfolger Bernd Künne und Günter Wilken in die Arbeit der Redaktion ein. Bernd Künne sorgte dann im Jahr darauf für ein moderneres Layout der Hefte. Das Quartett Hartmut Gärtner, Walter Hartwigk, Bernd Künne, Günter Wilken wurde nach sechs Jahren 1991 durch Verstärkung von Hans-Ullrich Witzick zum Quintett. Im Jahr 1993 verstarb Walter Hartwigk im Alter von 82 Jahren.

Nur wer ziemlich nah an den langen Besprechungstisch trat, konnte erkennen, wer dort in der dichten Qualmwolke saß. Alle rauchten Zigaretten, bis auf Walter Hartwigk, der Zigarren bevorzugte. So war das vor dreißig Jahren.

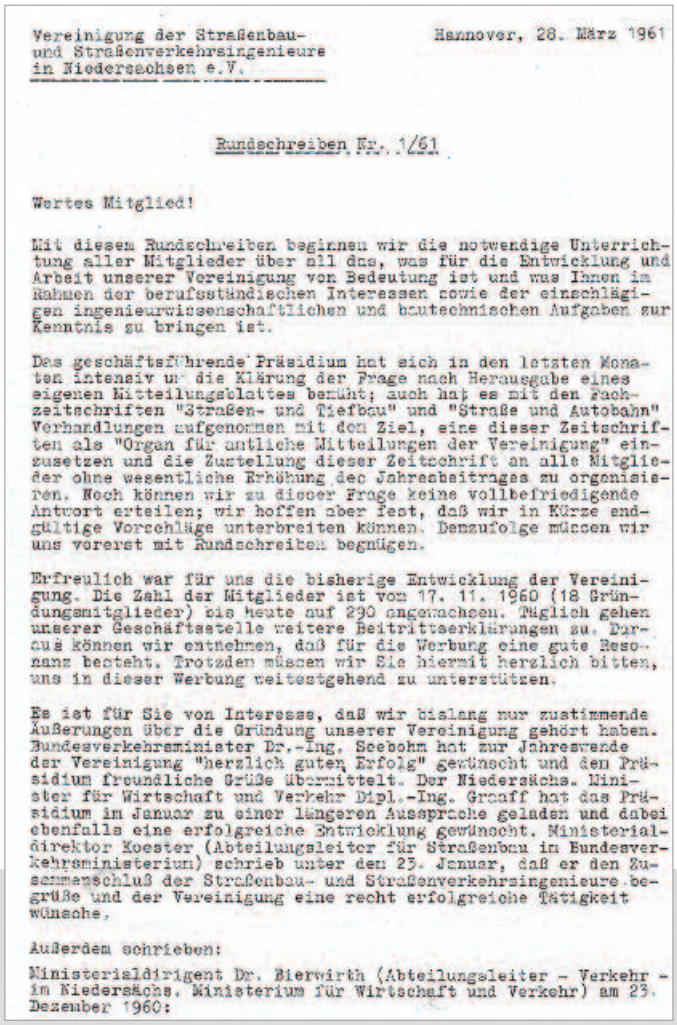
Und dann gab es noch die Sache mit dem „Metaxa 7Sterne". Einer aus dem Quintett hatte zu seinem Geburtstag – vielleicht war der Grund auch ein anderer – solch eine Flasche des milden griechischen Brandys mitgebracht. Die Redaktion fand großen Gefallen an dem Getränk. Von da an wurde zu jedem Geburtstag ein Fläschchen geleert. Es musste aber „Metaxa 7Sterne" sein.

Mit der Ausgabe 1/1996 kam Thomas Pfeiffer hinzu, Ende 1996 verließ Günter Wilken die Redaktion. Dafür wirkte Peter Saborowski bereits an der Info 1/97 mit. Hans-Ullrich Witzick stieg in diesem Jahr zum Präsidenten unserer Vereinigung auf. Sein Nachfolger in der Redaktion wurde Gerald Roloff.

Bei Beginn des Jahrgangs 2000 kam der Gedanke auf, Werbung in das Heft aufzunehmen. Hierdurch hätte sich das Arbeitsvolumen erhöht. Als Verstärkung konnte Malte Quakenack gewonnen werden.
Peter Saborowski verließ im Jahr 2002 die Redaktion und wurde 2003 durch Mathias Kohl ersetzt.

Konrad-August Damm, Präsident der VSVI: „Wir sind nicht gewillt, eine unangebrachte Kritik an den Leistungen unseres Berufstandes hinzunehmen."
Der Spruch zeugt vom damaligen Selbstverständnis der Vereinigung.

Erstes Heft, wahrscheinlich 1961; Dr. Ing. P. Schulz, Peine:
„Der Straßenbau verfügt über mindestens 28 verschiedene Bindemittel und unter anderem über vier verschiedene Teersorten."
Teer war damals ein allseits anerkannter Baustoff. Heute haben wir Ärger damit.



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

Hannover, 28. März 1961

Rundschreiben Nr. 1/61

Wertes Mitglied!

Mit diesem Rundschreiben beginnen wir die notwendige Unterrichtung aller Mitglieder über all das, was für die Entwicklung und Arbeit unserer Vereinigung von Bedeutung ist und was Ihnen im Rahmen der berufsständischen Interessen sowie der einschlägigen ingenieurwissenschaftlichen und bautechnischen Aufgaben zur Kenntnis zu bringen ist.

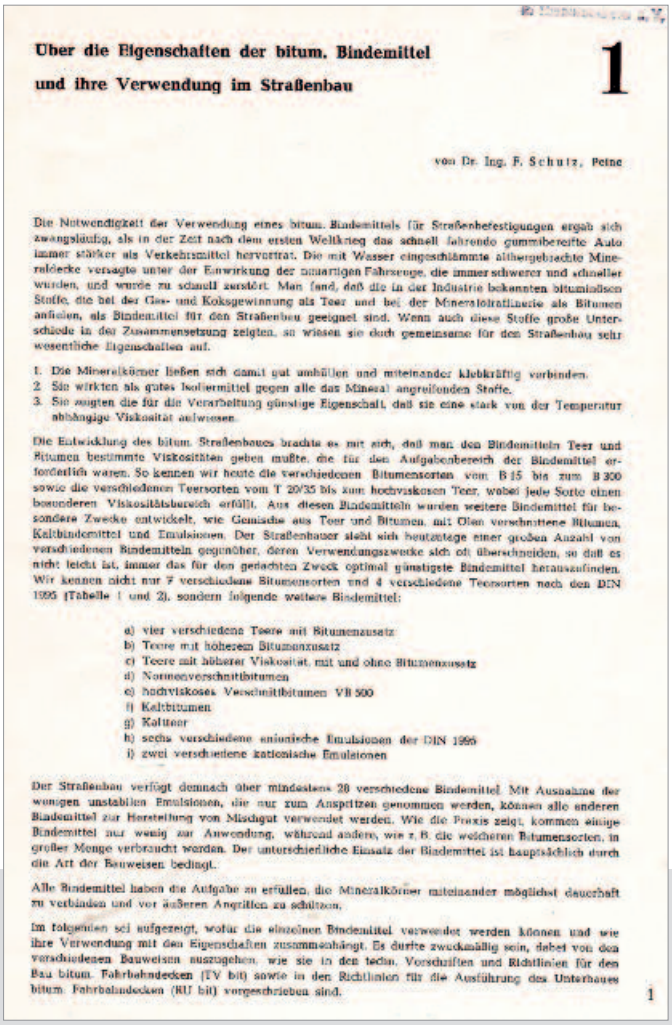
Das geschäftsführende Präsidium hat sich in den letzten Monaten intensiv um die Klärung der Frage nach Herausgabe eines eigenen Mitteilungsblattes bemüht; auch hat es mit den Fachzeitschriften "Straßen- und Tiefbau" und "Straße und Autobahn" Verhandlungen aufgenommen mit dem Ziel, eine dieser Zeitschriften als "Organ für amtliche Mitteilungen der Vereinigung" einzusetzen und die Zustellung dieser Zeitschrift an alle Mitglieder ohne wesentliche Erhöhung des Jahresbeitrages zu organisieren. Noch können wir zu dieser Frage keine vollbefriedigende Antwort erteilen; wir hoffen aber fest, daß wir in Kürze endgültige Vorschläge unterbreiten können. Demzufolge müssen wir uns vorerst mit Rundschreiben begnügen.

Erfreulich war für uns die bisherige Entwicklung der Vereinigung. Die Zahl der Mitglieder ist von 17. 11. 1960 (18 Gründungsmitglieder) bis heute auf 290 angewachsen. Täglich gehen unserer Geschäftsstelle weitere Beitrittserklärungen zu. Daraus können wir entnehmen, daß für die Werbung eine gute Resonanz besteht. Trotzdem müssen wir Sie hiermit herzlich bitten, uns in dieser Werbung weitestgehend zu unterstützen.

Es ist für Sie von Interesse, daß wir bislang nur zustimmende Äußerungen über die Gründung unserer Vereinigung gehört haben. Bundesverkehrsminister Dr.-Ing. Seebohm hat zur Jahreswende der Vereinigung "herzlich guten Erfolg" gewünscht und den Präsidium freundliche Grüße übermittelt. Der Niedersächs. Minister für Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Groaff hat das Präsidium im Januar zu einer längeren Aussprache geladen und dabei ebenfalls eine erfolgreiche Entwicklung gewünscht. Ministerialdirektor Koester (Abteilungsleiter für Straßenbau im Bundesverkehrsministerium) schrieb unter den 23. Januar, daß er den Zusammenschluß der Straßenbau- und Straßenverkehrsingenieure begrüße und der Vereinigung eine recht erfolgreiche Tätigkeit wünsche.

Außerdem schrieben:

Ministerialdirigent Dr. Bierwirth (Abteilungsleiter – Verkehr – im Niedersächs. Ministerium für Wirtschaft und Verkehr) am 23. Dezember 1960:



Über die Eigenschaften der bitum. Bindemittel und ihre Verwendung im Straßenbau **1**

von Dr. Ing. F. Schulz, Peine

Die Notwendigkeit der Verwendung eines bitum. Bindemittels für Straßenbefestigungen ergab sich zwangsläufig, als in der Zeit nach dem ersten Weltkrieg das schnell fahrende gummibereifte Auto immer stärker als Verkehrsmittel hervortrat. Die mit Wasser eingeschlämmte althergebrachte Mineraldecke versagte unter der Einwirkung der schnellen Fahrzeuge, die immer schwerer und schneller wurden, und wurde zu schnell zerstört. Man fand, daß die in der Industrie bekannten bituminösen Stoffe, die bei der Gas- und Koksgewinnung als Teer und bei der Mineralölraffinerie als Bitumen anfallen, als Bindemittel für den Straßenbau geeignet sind. Wenn auch diese Stoffe große Unterschiede in der Zusammensetzung zeigten, so wiesen sie doch gemeinsame für den Straßenbau sehr wesentliche Eigenschaften auf.

1. Die Mineralkörner ließen sich damit gut umhüllen und miteinander klebkräftig verbinden.
2. Sie wirkten als gutes Isoliermittel gegen alle das Mineral angreifenden Stoffe.
3. Sie zeigten die für die Verarbeitung günstige Eigenschaft, daß sie eine stark von der Temperatur abhängige Viskosität aufwiesen.

Die Entwicklung des bitum. Straßenbaues brachte es mit sich, daß man den Bindemitteln Teer und Bitumen bestimmte Viskositäten geben mußte, die für den Aufgabenbereich der Bindemittel erforderlich waren. So kennen wir heute die verschiedenen Bitumensorten von B 15 bis zum B 300 sowie die verschiedenen Teersorten vom T 20/35 bis zum hochviskosen Teer, wobei jede Sorte einen besonderen Viskositätsbereich erfüllt. Aus diesen Bindemitteln wurden weitere Bindemittel für besondere Zwecke entwickelt, wie Gemische aus Teer und Bitumen, mit Ölen verschnittene Bitumen, Kaltbindemittel und Emulsionen. Der Straßenbauer steht sich heutzutage einer großen Anzahl von verschiedenen Bindemitteln gegenüber, deren Verwendungszwecke sich oft überschneiden, so daß es nicht leicht ist, immer das für den gedachten Zweck optimal günstigste Bindemittel herauszufinden. Wir kennen nicht nur 7 verschiedene Bitumensorten und 4 verschiedene Teersorten nach den DIN 1995 (Tabelle 1 und 2), sondern folgende weitere Bindemittel:

a) vier verschiedene Teere mit Bitumenzusatz
b) Teere mit höherem Bitumenzusatz
c) Teere mit höherer Viskosität, mit und ohne Bitumenzusatz
d) Normenverschnittbitumen
e) hochviskoses Verschnittbitumen VB 500
f) Kaltbitumen
g) Kaltteer
h) sechs verschiedene anionische Emulsionen der DIN 1995
i) zwei verschiedene kationische Emulsionen

Der Straßenbau verfügt demnach über mindestens 28 verschiedene Bindemittel. Mit Ausnahme der wenigen unstabilen Emulsionen, die nur zum Anspritzen genommen werden, können alle anderen Bindemittel zur Herstellung von Mischgut verwendet werden. Wie die Praxis zeigt, kommen einige Bindemittel nur wenig zur Anwendung, während andere, wie z. B. die weicheren Bitumensorten, in großer Menge verbraucht werden. Der unterschiedliche Einsatz der Bindemittel ist hauptsächlich durch die Art der Bauweisen bedingt.

Alle Bindemittel haben die Aufgabe zu erfüllen, die Mineralkörner miteinander möglichst dauerhaft zu verbinden und vor äußeren Angriffen zu schützen.

Im folgenden sei aufgezeigt, wofür die einzelnen Bindemittel verwendet werden können und wie ihre Verwendung mit den Eigenschaften zusammenhängt. Es dürfte zweckmäßig sein, dabei von den verschiedenen Bauweisen auszugehen, wie sie in den techn. Vorschriften und Richtlinien für den Bau bitum. Fahrbahndecken (TV bit) sowie in den Richtlinien für die Ausführung des Unterbaues bitum. Fahrbahndecken (RU bit) vorgeschrieben sind.

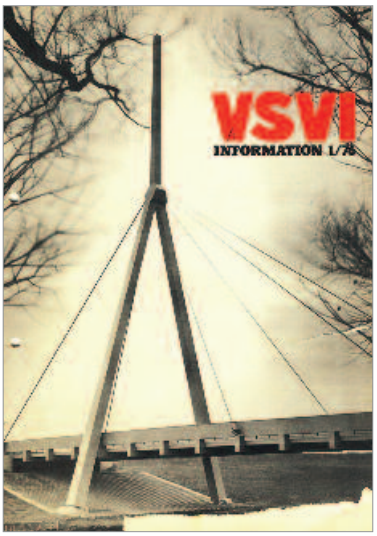
1

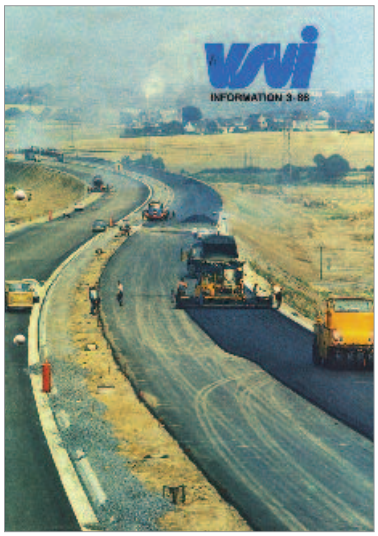
Gerald Roloff trat 2005 das Amt des VSVI-Präsidenten an, als Nachfolger von Karl-Hermann Fastenau. Jens Pohl übernahm Roloffs Aufgaben in der Redaktion.

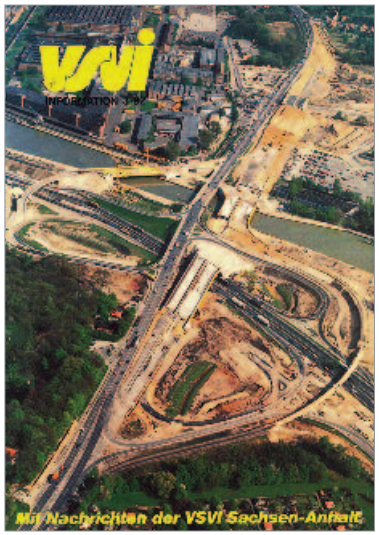
Das Jahr 2005 war für die Mitglieder der Redaktion ein sehr trauriges Jahr. Am 4. Februar starb unsere langjährige Geschäftsstellenleiterin Thea Raddau im sechsundachtzigsten Lebensjahr. Eine grandiose Frau voller Energie und Lebensfreude. Die Redaktion stand stramm, wenn sie ihre Anweisungen gab. Wehe dem, der die Klebmasse eines Pritt Stiftes mehr als ein Zehntelmillimeter rausdrückte.

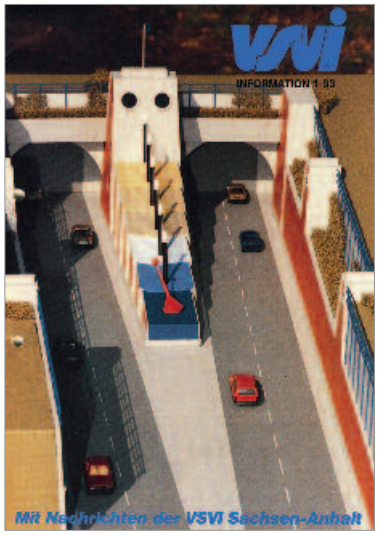
Thea Raddau war aber auch eine intensive Nutzerin unserer Straßenbaukünste, indem sie bis zu ihrem letzten Atemzug mit dem Auto circa drei Kilometer zu ihrer Dienststelle fuhr und ihren Wagen in der Hochgarage, in der unser Büro untergebracht, war, direkt neben der Bürotür parkte. Zeugen, die mal mit ihr fahren durften, können bestätigen, dass sie der einzige Mensch in Hannover war, der Auto fahren konnte.

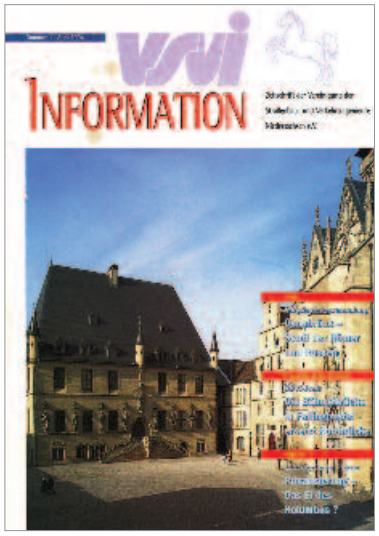
Im Jahr 2009 verstärkten Ulrich Kumlehn, Markus Mey und Katja Pott das Redaktionsteam. Damit wurde ein Maximum von acht RedakteurInnen erreicht, das aber bald wieder schrumpfte, als Hartmut Gärtner und Mathias Kohl das Oktett 2012 verließen. Erst im Jahr 2014 nahm es seine beachtliche Stärke durch den Zugang von Dr. Joachim Göhlmann und Inga Wodecki wieder an; sie wurde 2019 mit der Unterstützung von Alexander Emme noch übertroffen. Inga Wodecki hat in diesem Jahr aus persönlichen Gründen die Redaktion verlassen; an ihrer Stelle begann im Sommer Ingo Wöhleke seine Mitarbeit.

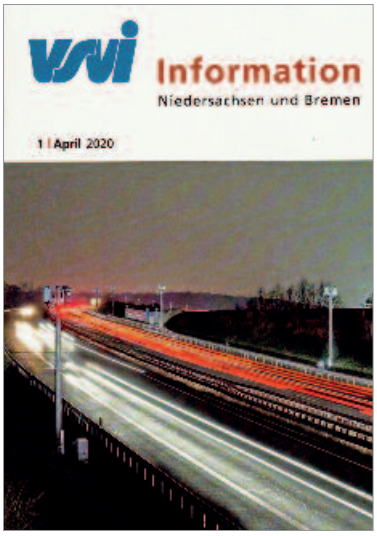












Wer sich bis hierher durch diesen Artikel gearbeitet hat, möge raten oder überlegen, in welcher Anzahl und wer heute für unsere Info verantwortlich ist. Die durchschnittliche Mitarbeitsdauer im derzeitigen Team beträgt übrigens rund zwölf Jahre. Spitzenreiter ist Thomas Pfeiffer mit sage und schreibe 24 Jahren, hart verfolgt von Malte Quakenack mit 21 Jahren.

Der Bestand und die Qualität einer derartigen Vereinszeitschrift sind in hohem Maße von den Beiträgen der Mitglieder abhängig. Wenn es hin und wieder eines sanften Anstoßes aus der „Zentrale" bedurfte, waren die AutorInnen, Seminarberichterstatter und redaktionellen MitarbeiterInnen doch stets mit großem Fleiß bei der Sache.

Wir hoffen, dass es in Zukunft so bleibt.

Hartmut Gärtner

VSVI-Seminare in Niedersachsen

Von den Sechzigern in die Zwanziger

In der Bewertungstabelle für Fortbildungsveranstaltungen von eins bis zehn (nach Umfang, Art und Inhalt) erreichen die Seminare unserer Berufsvereinigung die Punktzahl zwölf plus. Die Gründung der VSVI Niedersachsen war eine konzentrierte Aktion zwischen allen Gruppen, die die Szene des Straßenbau- und Verkehrswesens vor 60 Jahren beherrschten:

Niedersächsische
- Straßenbauverwaltung
- Bauverwaltungen der Städte
- Bauunternehmungen (Bauindustrie/Baugewerbe)
- Ingenieurbüros
- und die Hohen Schulen (TH Hannover, TH Braunschweig, Fachhochschulen)

Alle, wirklich alle hatten das Grundanliegen, dass die VSVI auf dem Gebiet der Fortbildung Zeichen setzen möge. Damit wurde Neuland betreten, denn diese Bestrebungen waren im Deutschland vor 1960 nicht zu erkennen. Neben den Veranstaltungen der Landesvereinigung (Hauptversammlung mit gesellschaftlichem Anhang, Auslandsexkursion mit und ohne Fachbezug) und dem Jahresprogramm der Bezirksvereinigungen (mit viel Praxisbezug, aber auch mit gesellschaftlichen Aspekten) stellte der Aspekt Fortbildung mit dem Seminarjahresprogramm von Anfang an einen wichtigen Aspekt in der Arbeit unserer Niedersächsischen VSVI dar.

Nach dem ehernen Gesetz: „Männer machen Geschichte" sind für die Startphase ab 1960 die Fachkollegen zu nennen, die die Impulse setzten: Damm, von der Haar, Kiekenap, Dr. Schmidt, Kubatzky, Klein, die Professoren Lücke, Gerlach, Arand und „Hauptmann" Hattendorf in der Direktion Sophienstraße.

Hoch war das Engagement der „Spitzenfunktionäre". Im lower management gab es, wie üblich, „Reichsbedenkenträger": Einige Bauamtsleiter, die die Dienstreiseanträge für die Seminarteilnahme zu genehmigen hatten, umfing eine rätselhafte, fast ehrlose Skepsis – (Originalton: Der einzige Sinn dieser Treffen ist es, Preisabsprachen zwischen den Baufirmen oder gar Bestechungen der Vertreter der Auftraggeber zu ermöglichen.) Ein klärendes Wort des damaligen Leiters der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung, Peter Holm, selbst im Seminargeschäft aktiv tätig, wirkte Wunder.

Im Vorstand der VSVI Niedersachsen war und ist ein Mitglied und Fachkollege für das Jahresseminarprogramm als Koordinator und Betreuer der meist circa zwölf Seminarleiter verantwortlich, und das ist gut so. Während meiner aktiven Zeit war das (u.a.) der Kollege Wagner aus „West-Niedersachsen". Seine besonnene Art hat zum guten Gelingen des Programms maßgebend beigetragen. Nochmals danke.

Dreh- und Angelpunkt für eine gute Effizienz in der Fortbildung ist der Auftrag an die Leiter, den (Lehr-)Stoff in seminaristischer Form abzuhandeln und nicht in die sterile Form eines Vortrages, beginnend mit „Sehr geehrte…" und endend mit „Ich danke für…" abgleiten zu lassen, dazu 237 Dias oder andere Abbildungen, die von der letzten Reihe aus nur schemenhaft zu erkennen sind. Horrible. Stattdessen gibt der Referent im Seminar Anregungen, die von den SeminarteilnehmerInnen aufgenommen, verarbeitet, ergänzt, bestritten, bejubelt werden, und zwar laut und deutlich, dazu nicht aus der Position eines Kaugummi gnatschenden Amis, sondern aufrechtstehend wie ein echter Preuße.

Der im Laufe von fast 60 Seminarjahren dargebotene Lehr- und Lernstoff ist nahezu unendlich. Zum Glück gibt es in Deutschland eine Forschungsgesellschaft (FGSV), die mit exzellentem Fachwissen alle Probleme aus der Praxis, mit Vorschriften und Empfehlungen behandelt, beraten und angefertigt von Hunderten von Fachkräften aus ganz Deutschland. Dies war in fachlicher Hinsicht stets der rote Faden und bestimmte in allen Seminaren den Grundtenor.

Mann der ersten Stunde auf der Seite der Seminarleiter war unser Fachkollege Crome aus dem Wirtschaftsministerium in Hannover, Leiter der (sogenannten) VOB-Stelle, der in seinem Seminar über

das sehr komplexe Thema Bauvertrag die Tür zu einem wichtigen „Neben-Kriegsschauplatz“ unseres Berufes aufstieß, das wie folgt betitelt werden kann: „Der Einfluss von Gesetzen, Verordnungen, Erlassen und höchstrichterlicher Entscheidungen auf aktuelle Streitfälle bei „Planung, Bau und Betrieb von Straßen“.

Ein Schmankerl:

- Das Seminar dauerte zwei Tage, von Freitag acht Uhr bis Sonnabend, 14 Uhr.
- Crome war der einzige Referent.
- Langeweile kam nie auf … Grandios.

Stets ist das Seminarprogramm unserer Vereinigung techniklastig gewesen; schließlich haben unsere Mitglieder eine Ingenieurausbildung genossen, und sie sind stolz auf den Titel „Dipl.-Ing.“ oder gar „Dr.-Ing.“ Sichtbares Zeichen dieses Selbstbewusstseins ist der Slogan „Kein Tag ohne Ing.“ Die Installation eines Spezialseminars „Führung und Management“ ist leider nicht gelungen, so wichtig diese Thematik im täglichen Baubetrieb auch sein mag, von keinem bestritten.

So wurde dieser Stoff, der nach seminaristischer Bearbeitung geradezu schreit, in den „benachbarten“ Seminaren abgehandelt, zum Beispiel in meinem Seminar Bauvorbereitung – Baubetrieb – Baumaschinen (ab 1970, heuer die 50. Folge); die Sternstunde war jeweils der Vortrag der Referenten von der Akademie für Führungskräfte in Bad Harzburg (Leiter Prof. Höhn, Erfinder des Harzburger Modells) mit den Punkten Delegation von Verantwortung und Führung im Mitarbeiterverhältnis.

Die Wahl der Tagungsorte wurde von den einzelnen Seminarleitern unterschiedlich behandelt und entschieden. Maßgebend war immer, auch für die Pausen und die Zeit nach dem offiziellen Ende des Seminars, eine Atmosphäre zu schaffen, die für einen intensiven Erfahrungsaustausch zwischen den SeminarteilnehmerInnen ideal war.

Für mich und meine Mentalität war dieser Aspekt im Waldhotel Garbsener Schweiz (Hannover, direkt südlich der A 2) exzellent abgedeckt; im Raum 50 wissbegierige und wild diskutierende Teilnehmende stellte absolut das Optimum dar … und dazu der Föhrenwald an der Leine und am Blauen See. Herz, was willst du mehr.

Stichwort Seminar-Dauer: Die Crome- und Gossowschen Dreitageseminare sind längst Geschichte, der Trend geht eindeutig zur Tagesveranstaltung. Ich sage: Schade, schade. Die Verkürzung beschränkt die Kontakte der teilnehmenden Personen untereinander auf die Pausen und verhindert kollegial-lockere Diskussionen am runden oder eckigen Tisch sowie lustige Kegelabende. Jeder Seminarteilnehmer, der einmal einen Kegelabend am Waldhotel Garbsener Schweiz miterlebt hat, wird dieses Event so schnell nicht vergessen. „Aber das ist wieder ‘ne ganz andere Geschichte“ (Zitat Ende).

Zum Schluss noch ein Schmankerl de luxe: Bei der Frage des Seminarleiters, wer denn wohl den Bericht in den VSVI-Informationen schreiben wolle, konnte er aus den vielarmigen Meldungen den schnellsten wählen oder auch nicht. Meistbietend versteigert wurde dieser Auftrag nicht. Es war eine Sache der Ehre.

Wie herzlich sich die Seminarfamilie verbunden fühlte, wie sehr man sich gegenseitig respektierte, ist an folgender Kleinigkeit zu ersehen. Am Ende der Gesamtveranstaltung stand ein Teilnehmer auf und bedankte sich wortreich und herzlich im Namen aller beim Leiter des Seminars für dessen „unendliche Mühe, die er bei der Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung hat aufbringen müssen.“ Wildfremde Menschen lagen sich in den Armen.

Höhepunkt: Es ist mir noch gut in Erinnerung, dass ein Seminarleiter in der Laudatio zum „Ayatollah auf Lebenszeit“ ernannt wurde. Das waren noch Zeiten.

Klaus Gossow

Fahrbahnbefestigungen

am 4. Februar 2020 in Braunschweig und am 27. Februar 2020 in Rostrup

Leitung: Dipl.-Ing. Frank Stephan

Zu den beiden Seminaren hatte sich erfreulicherweise mit mehr als 250 Personen wieder einmal ein sehr großes Teilnehmerfeld angemeldet. Der Seminarleiter eröffnete das Seminar mit der Bitte, auch zukünftig Themenwünsche anzubringen, damit stets ein interessanter Mix an Vorträgen für die unterschiedlichen Interessensgruppen aus der Straßenbauverwaltung, der Ingenieurbüros, Mischguthersteller und der Prüfstellen angeboten werden kann.

Den Anfang machte **Volker Schäfer**, Schäfer Consult, der allseits als Referent, Sachverständiger und Berater bekannt ist. Sein Thema lautete: **„Stand der neuen Generation des technischen Regelwerkes“**.

Schäfer stellte die Bedeutung der ZTV BEA heraus, die generell Vorrang vor den ZTV Asphalt haben, sofern es um das Bauen im Bestand, das Herstellen von Asphaltschichten in ungleichmäßiger Dicke, die vorbereitenden Arbeiten sowie um Maßnahmen der Instandhaltung und -setzung geht. Diese Regelungen sollen zukünftig in den ZTV Asphalt, Teil 2 untergebracht werden. Die ZTV Asphalt, Teil 1 beziehen sich ausdrücklich auf den Neubau von Asphaltschichten in gleichmäßiger Dicke. Im Teil 2 für die bauliche Erhaltung werden diverse Änderungen vorgenommen. Der Bereich der Voruntersuchungen soll genauer beschrieben werden. Details wie beispielsweise die Untersuchung von Teerinhaltsstoffen sollen präzisiert werden; weiterhin sollen bautechnisch relevante Informationen aufgenommen werden. Im Teil 1 für den Neubau wird derzeit noch diskutiert, ob und welche Bauweisen aufgenommen werden können. Neue Asphaltbinderkonzepte, der SMA 5 S und die DSH-V sind dabei im Gespräch. Der Eignungsnachweis soll nach einem einheitlichen Schema erstellt werden und um einige Aspekte ergänzt werden. Hierbei kommen auch die sogenannten Performance-Prüfungen zum Tragen, zum Beispiel der Abkühlversuch und der Druck-Schwellversuch. Bei der Lieferung von Asphaltmischgut aus mehreren Mischwerken soll für die Asphaltbinder zukünftig ein abgestimmter Eignungsnachweis erfolgen, bei dem eine ausführlichere Betrachtung diverser Kennwerte vorgenommen werden muss. Ändern wird sich vermutlich auch die Durchführung der Kontrollprüfungen, die an Bohrkernen erfolgen soll. Es soll damit den häufig festgestellten Probenahmefehlern entgegengewirkt werden. Für Mängel des Schichtenverbundes ist vorgesehen, Abzugsregelungen in den ZTV Asphalt aufzunehmen.

Die interessierte Hörerschaft

Fotos: Frank Stephan

Anschließend berichtete die Geologin **Melanie Schäfer** von der Niedersächsischen Landesbehörde über **„Ausbauasphalt – aus der Sicht der Straßenbauverwaltung“**.

Die Niedersächsische Straßenbauverwaltung sieht im Ausbauasphalt zunächst einmal definitionsgemäß Abfall zur Verwertung, jedoch ist sie sich ihrer Verantwortung bewusst und unterstützt alle Möglichkeiten, um die Anforderungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes nach einer höchstmöglichen Wiederverwendung umzusetzen. Hierbei wird das technische Regelwerk der FGSV bzw. dessen Inhalte in Bezug auf die Wiederverwendung von Ausbauasphalt in vollem Umfang angewendet. Alle Erlasse, Verfügungen und Gesetze, die in diesem Zusammenhang gelten, werden den Geschäftsbereichen der Straßenbauverwaltung in Form einer Handreichung, zuletzt in der Fassung aus September 2019, zur Verfügung gestellt. Diese Handreichung ist auch auf der Homepage der NLStBV zu finden.

Weiterhin besteht gemäß VOB/A beziehungsweise DIN 18299 die Vorgabe der eindeutigen und erschöpfenden Beschreibung der auszuführenden Bauleistungen. Hierunter werden auch die Fragen der Teerbelastung, der Konzentration an Asbest und die Beschaffenheit des Ausbauasphalts verstanden. Dadurch wird dem Auftragnehmer die Möglichkeit der höchstmöglichen Wiederverwendung und einer sachgerechten Kalkulation gegeben. Bei den Untersuchungen der Bohrkerne werden asphalttechnologische Kennwerte, wie zum Beispiel der Gehalt an Bindemittel, dessen Erweichungspunkt Ring und Kugel oder elastische Rückstellung bestimmt. Damit ist es dem Auftragnehmer erst möglich, die Eignung des Ausbauasphalts für die Wiederverwendung einzuschätzen. Eine weitere Besonderheit im Hinblick auf den sachgerechten Umgang mit Ausbauasphalt ist die Forderung des Nachweises an PAK und Phenolen des vom Mischwerk eingesetzten Asphaltgranulats, die in der Baubeschreibung formuliert wird.

Über die **„Anwendung der neuen Generation des technischen Regelwerkes aus der Sicht der Bauwirtschaft“** referierte anschließend **Vedat Özipek** von der Johann Bunte Bauunternehmung GmbH.

Er bewertete als Vertreter eines Mischgutherstellers die aktuelle Entwicklung des neuen technischen Regelwerkes. Gleichzeitig ist er auch als Dienstleister für die Einbauabteilungen seines Unternehmens tätig, sodass er die Entwicklungen vor einem breiten Erfahrungshintergrund einschätzen kann. Derzeit vorgesehene Neuerungen wie beispielsweise die Abzugsregelungen für den Schichtenverbund, Bedingungen für die Lieferung von Asphaltmischgut aus mehreren Lieferwerken, der Kontrollprüfung an Bohrkernen oder der Einführung von Performance-Prüfungen für den Eignungsnachweis sieht er durchaus positiv. Es sollte aber stets bedacht werden, dass Regelungen, die möglicherweise auch vertragliche Relevanz erhalten, praktikabel und umsetzbar bleiben. Beispielsweise muss für Performance-Prüfungen eine nicht unerhebliche Bearbeitungsdauer eingeplant werden, die für die Labore häufig nicht mehr zur Verfügung steht, wenn entsprechende Aufträge erst sehr kurzfristig vergeben werden. Auf Grund seiner Aktivitäten bei der FSGV im Bereich der Wiederverwendung von Asphalt (Arbeitsausschuss 7.8) ist Özipek in dieser Hinsicht besonders engagiert. Er erläutert, wie ein modernes Granulatmanagement aussieht und betont, dass durch umfangreiche Untersuchungen des Asphaltgranulats die Kenntnisse über dieses Produkt sehr detailliert sind. Der Aufwand für Untersuchungen des Ausbauasphalts ist höher, als der Aufwand für die Mischgutuntersuchungen. An einem Praxisbeispiel von der BAB A 24 konnte gezeigt werden, dass die Schwankungen

Melanie Schäfer und Frank Stephan

Lockere Pausenatmosphäre

Fotos: Frank Stephan

bei dem Endprodukt sehr gering sind, auch wenn bei der betreffenden Asphalttragschicht mit 50 M.-Prozent Asphaltgranulat eine hohe Wiederverwendungsquote realisiert werden konnte.

Die Optimierung der Wiederverwendung von Ausbauasphalt war auch das zentrale Thema von **Nina Nytus** (in Braunschweig) und von Prof. **Martin Radenberg** (in Rostrup), beide Ruhr-Universität Bochum, in dem Vortrag **„Einsatz von Rejuvenatoren bei der Asphaltherstellung"**.

Rejuvenatoren sind Zusätze, die ein gealtertes Bindemittel wieder in die Nähe seines rheologischen Ausgangszustands versetzen können. In einigen Bundesländern wird bereits mit dem Sprung über zwei Sorten eine Öffnung für die Wiederverwendung von Ausbauasphalt ermöglicht und der Einsatz von Rejuvenatoren wird im Rahmen von Forschungsprojekten und Erprobungsstrecken untersucht. Nach einer Erläuterung der rheologischen Zusammenhänge wurde deutlich, dass ein Rejuvenator die Viskosität des gealterten Bindemittels reduziert. Die Menge des Rejuvenators wird so eingestellt, dass sich wieder die ursprüngliche Viskosität ergibt. Im Idealfall wird auch der Phasenwinkel bei der Untersuchung im dynamischen Scherrheometer wieder erhöht. Moderne Untersuchungsprogramme umfassen dabei auch eine erneute Alterungsstufe des Bitumens, nachdem der Rejuvenator zugefügt wurde. Die Ruhr-Universität Bochum hat bereits mehrere Erprobungsstrecken betreut und darüber auch in der einschlägigen Fachliteratur berichtet. Die positiven Ergebnisse von labortechnischen Voruntersuchungen lassen sich in der Praxis verifizieren, wobei die Menge des einzusetzenden Rejuvenators bei der großtechnischen Anwendung teilweise geringer gewesen ist, als ursprünglich geplant war. Die Ursache für diese Diskrepanz müsste noch weiter erforscht werden. Für die mittlerweile am Markt vorhandenen zahlreichen Anbieter von Rejuvenatoren bereitet die FGSV derzeit Hinweise vor, mit denen die Hersteller einen einheitlichen Nachweis der Wirksamkeit ihrer Produkte erbringen können. Dabei sind vorgegebene Nachweise auf der Bitumenebene und auf der Asphaltebene durch zu führen. Maßgebend sollen am Ende die Performance-Eigenschaften des Mischguts sein, welches mit Asphaltgranulat und dem Rejuvenator hergestellt worden ist. Sobald die Hinweise der FGSV veröffentlicht sind, können die Bundesländer diese übernehmen und für die Anwendung freigeben.

In seinem zweiten Vortrag beschäftigte sich **Volker Schäfer** mit dem Thema **„Ausschreiben und Ausführen von Kompakten Asphaltbefestigungen"**.

Die Erfolgsgeschichte des Kompaktasphalts ist bereits 25 Jahre alt und die Bauweise hat sich durch zahlreiche positive Praxisprojekte schon lange bewährt, sodass sie erstmals in den ZTV Asphalt-StB 07 als Regelbauweise aufgenommen worden ist. Der Referent hat dabei eine Fülle von Baumaßnahmen in ganz Deutschland direkt betreut, bei denen stets die Vorteile der Bauweise zum Tragen gekommen sind. Die Bauweise zeichnet sich durch eine hohe Dauerhaftigkeit aus, die bei verschiedenen Projekten, wie zum Beispiel der A 31 bei Bad Bentheim oder bei der BAB A 14 gezeigt werden konnte. Als besonderes Highlight kann sicherlich der gestaffelte Einbau mit zwei Kompaktmodulfertigern auf der BAB A 1 zwischen Hamburg und Bremen gesehen werden. Die Vorteile der Bauweise sind bedingt durch den hohen Wärmeinhalt von zwei gemeinsam eingebauten und verdichteten Schichten. Neben der hohen Verdichtung ist auch der intensive Schichtenverbund als wesentliches Qualitätskriterium zu nennen. Eine dementsprechend hohe Anforderung an den Verdichtungsgrad (mindestens 99 %) ist folglich auch in den ZTV Asphalt-StB formuliert worden.

Nina Nytus, Vedat Özipek, Volker Schäfer und Marco Schünemann freuen sich auf die Präsentation ihrer Vorträge

Nina Nytus

Fotos: Frank Stephan

Erhöhte Anforderungen bestehen weiterhin auch an die Ebenheit. In wirtschaftlicher Hinsicht kann die kostenintensivere Deckschicht etwas dünner eingebaut werden (der Binder wird entsprechend dicker eingebaut), sodass die Materialkosten geringer gehalten werden können. Auf der anderen Seite muss bedacht werden, dass die sehr aufwändigen Geräte ein entsprechendes Einbauvolumen benötigen, und aus diesem Grunde kommen diese zumeist nur auf Autobahnen oder auf Bundesstraßen zum Einsatz. Dem Kompaktasphalt werden längere Gewährleistungszeiträume zugetraut, die schon heute zum Beispiel bei PPP-Projekten gefordert werden. Daneben ist der Kompaktasphalt auch im Hinblick auf die Temperaturabsenkung zur Vermeidung von Dämpfen und Aerosolen aus Bitumen ein möglicher Baustein für zukünftige Entwicklungen.

Ein weiterer Vortrag aus dem Bereich der Einbaupraxis von **Marco Schünemann**, Kemna Bau Andreae GmbH, rundete das Seminar ab. Er stellte unter dem Titel **„Lärmmindernde Asphaltdeckschichten (DSH-V und SMA LA)"** seine Erfahrungen mit diesen Sonderbauweisen vor.

Aus dem Paket möglicher Asphaltmischgüter zur Erzielung einer Lärmminderung hat Schünemann die genannten Sorten ausgewählt, weil diese bereits sehr breit angewendet werden. Eine gute akustische Wirksamkeit haben Deckschichten mit einer günstigen Textur und mit einer ausreichend hohen Offenporigkeit. Generell eignen sich Schichten mit einem geringen Größtkorn und einem möglichst hohen Hohlraumgehalt. Die DSH-V hat zwar keinen besonders hohen Hohlraumgehalt, jedoch bewirkt die sehr feine Textur sehr gute Ergebnisse bei Lärmmessungen. Daneben ist dieser Belag auch wegen seiner guten Griffigkeit sehr beliebt. Die DSH-V ist derzeit noch in der ZTV BEA-StB 09 beschrieben, es ist jedoch davon auszugehen, dass dieses Mischgut in der kommenden Fassung der ZTV Asphalt-StB als Regelbauweise für den Neubau aufgenommen wird. Das Besondere an dieser Bauweise ist der Einbau der dünnen Schicht inklusive der Versiegelungsschicht in einem Arbeitsgang. Dafür werden spezielle Einbaugeräte benötigt, die sognannten „Sprühfertiger", die zusätzliche Sprührampen und einen Tank zur Aufnahme der Emulsion enthalten. Die Emulsion bricht bei dem unmittelbar anschließenden Auftragen der DSH-V. Das Emulsionswasser kann nur deshalb entweichen, weil das Mischgut einen ausreichend hohen Hohlraumgehalt aufweist. Durch die Sprührampen ist die Einbaubreite begrenzt, zum Beispiel auf sechs Meter bei dem Sprayjet von der Firma Vögele. Auf Grund der geringen Einbaudicke muss die Verdichtung sehr nah an der Bohle erfolgen. Weiterhin sind die Witterungsbedingungen zu beachten und der Einbau darf bei starkem Wind, bei Lufttemperaturen unter 10°C und bei einer Temperatur der Unterlage unter 8°C nicht erfolgen. Die DSH-V kann zur Erhaltung auf Oberflächen mit partiellen Kornausbrüchen, leichten Ausmagerungen und bis zu einem gewissen Grad bei oberflächlichen Netzrissen eingesetzt werden, nicht aber bei erheblichen Kornausbrüchen oder bei großen Unebenheiten in Querrichtung.

Der lärmarme Splittmastixasphalt (SMA LA) wird in Empfehlungen der FGSV für lärmoptimierte Asphaltdeckschichten beschrieben. Es soll damit eine Alternative zum Offenporigen Asphalt (PA) angeboten werden, die mit etwa neun bis elf Volumen-Prozent Hohlräumen eine höhere Lebensdauer als PA erreicht. Dabei kommt auch das hochmodifizierte PmB 40/100-65 zur Anwendung. Die Lärmminderung liegt mit -4 dB(A) fast auf dem gleichen Niveau wie der PA. Die Empfindlichkeit gegenüber Schubbeanspruchungen ist zu beachten, und es sollten dementsprechend innerstädtische Einbaubereiche, Kreuzungen und Parkfläche nach Möglichkeit vermieden werden. Als Unterlagen sollte stets ein sehr verformungsstabiles und hohlraumarmes Mischgut ausgewählt werden.

Der Seminarleiter beendete das Seminar mit dem Hinweis, dass die Vorträge auf der Homepage der VSVI Niedersachsen zu finden sein werden.

Frank Stephan

Marco Schünemann

Foto: Frank Stephan

Umfrage der BSVI zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie

Eine Onlinebefragung gibt Aufschluss über die Stimmungslage und Handlungserfordernisse auf Seiten der Politik und des Verbandes. Die Ergebnisse der Umfrage werden nachfolgend gekürzt und auszugsweise wiedergegeben.

Der Kampf gegen die Corona-Pandemie stellt die Welt vor gewaltige Aufgaben und macht den Ausnahme- zum Normalzustand. Seit Frühjahr 2020 wirkt sie bundesweit auf alle Bereiche des öffentlichen Lebens und dringt in zunehmende Maße in das Arbeitsleben ein. Der Lockdown traf alle Regionen, alle gesellschaftlichen Gruppen und ließ kaum einen Wirtschaftsbereich verschont. Mit dem Ziel, die Auswirkungen der Pandemie in allen Wirkungsbereichen der VSVI-Mitglieder zu ermitteln und branchenspezifisch widerzuspiegeln, hat die BSVI im Zeitraum vom 8. Juni bis zum 10. Juli 2020 eine Onlineumfrage durchgeführt. An dieser konnten sich alle Mitglieder der Bundesvereinigung sowie der Landesvereinigungen der Straßenbau- und Verkehrsingenieure anonym beteiligen. Von den über 16.000 VSVI-Mitgliedern in Deutschland machten 2.047 davon Gebrauch. […]

1- Die Folgen der Corona-Pandemie auf die Arbeitswelten

Milde Auswirkungen auf die berufliche Tätigkeit mit negativem Trend

[…]

Die Befragung zielte in einem einleitenden Teil auf die eher allgemein ausgerichtete Einschätzung der Auswirkungen der Pandemie in Form von Einschränkungen auf die berufliche Tätigkeit der erwerbstätigen BSVI- und VSVI-Mitglieder ab.

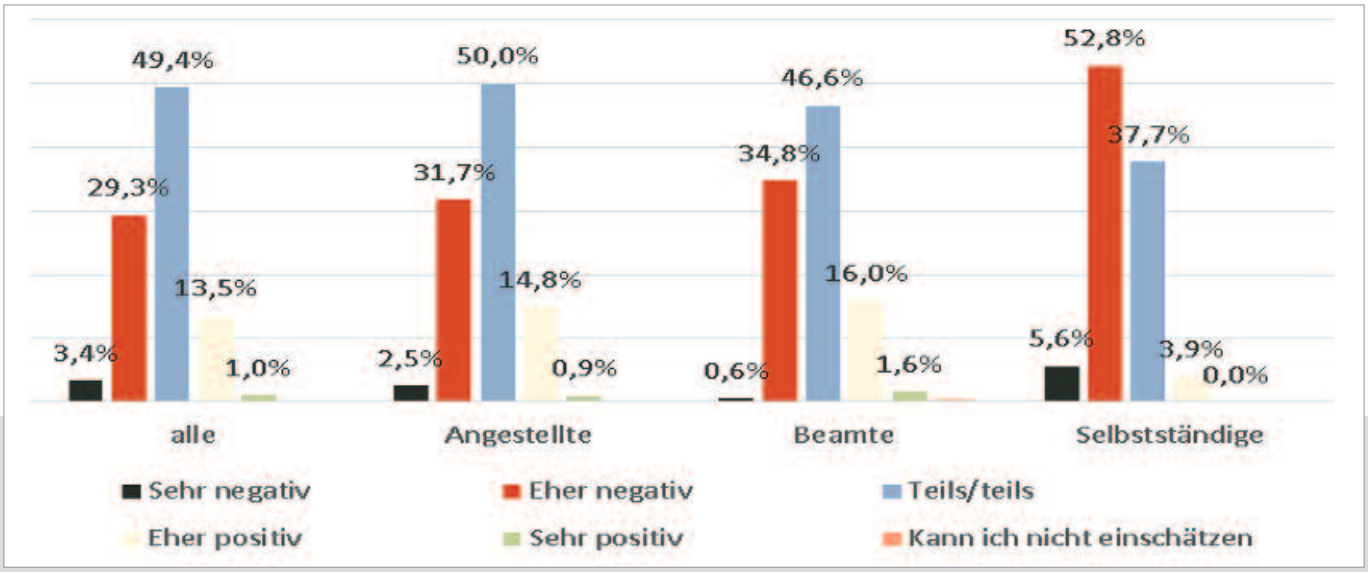
Aktuelle Einschränkungen ihrer beruflichen Tätigkeit in Folge der Corona-Krise wurden von rund Zweidrittel aller Teilnehmer (63,5 %) bejaht. Dies tat die Gruppe der „Selbstständigen" zu nur etwas mehr als die Hälfte (57,3 %), während es bei den Beamten mehr als Dreiviertel (76,2 %) und bei den Angestellten 60,1 Prozent waren.

Von Interesse bei der Bewertung der aktuellen Situation war die Frage, wie die Stärke der Auswirkungen aktuell von den Mitgliedern wahrgenommen wird. Demzufolge schien sich die Corona-Krise zum Zeitpunkt der Befragung (noch) eher milde auf die eigene berufliche Tätigkeit auszuwirken. Denn während etwas mehr als ein Drittel dieser Gruppe „schwache" Auswirkungen sahen, wurden „starke" Auswirkungen nur von 15,8 Prozent gesehen.

Im Hinblick auf die Ausprägung der Auswirkungen auf ihre berufliche Tätigkeit gab etwa ein Drittel der betroffenen 1.076 Erwerbstätigen an, aktuell „eher negative bis sehr negative Effekte" festzustellen (Abb. 1).

Bei der Erwartungshaltung für die Zukunft lassen Rückmeldungen dann auf eine eher pessimistische Sichtweise schließen. Denn die Mehrheit aller Befragten (54,7 %) erklärte, dass zukünftig eher negative Effekte überwiegen werden. […]

Abbildung 1: Überwiegen bei den Auswirkungen aktuell positive oder negative Effekte?
Frage an: Alle Erwerbstätigen, bei denen mit der Corona-Krise verbundene Einschränkungen aktuell Auswirkungen auf ihre berufliche Tätigkeit haben (N=1076).

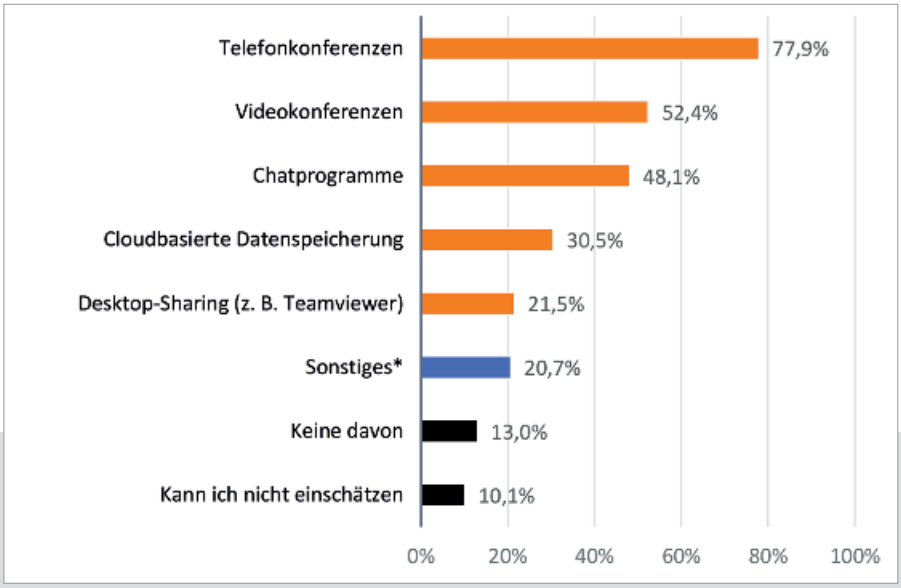


Neue Arbeitsformen und Arbeitsorganisation

Die Pandemie erweist sich zunehmend als ein Katalysator für Veränderungen. Corona verändert in vielen Branchen die Form, wie die Arbeit geleistet und wie sie organisiert wird. Dies lässt sich auch aus den Rückmeldungen der BSVI-Mitglieder für deren Organisationen schlussfolgern.

Zunächst haben offenkundig die Arbeitgeber auf die Einflüsse der Corona-Bedingungen reagiert, denn 90 Prozent der Befragten registrierten eine Anpassung der Arbeitsformen in ihren Betrieben und Verwaltungen. Gemäß der Bewertung dieser Gruppe der Befragten haben sich diese Veränderungen nicht negativ auf die Leistungsfähigkeit ausgewirkt, denn 88,2 Prozent erkannten nur geringe bis überhaupt keine Einschränkungen. Das führt unweigerlich zu der Frage, auf welche Weise die Anpassungen ausgestaltet worden sind. Der auch in anderen Sektoren festzustellende Wandel hin zu neuen, flexibleren, zukunftsweisenden Arbeitsformen findet auch in den Bereichen der Baubranche und des Verkehrswesens in denen die BSVI- und VSVI-Mitglieder tätig sind, statt. Von den gebotenen Optionen wurden am häufigsten „Homeoffice", „weniger Reisetätigkeit" und „flexiblere Arbeitszeiten" genannt. Sie stützen somit den Trend zum „New Work" ebenso, wie eine verstärkte Digitalisierung der Arbeitskommunikation.
[…]
Die Antworten zeigen (Abb. 2) , dass tendenziell die Kommunikation unter diesen Veränderungen gelitten hat. So wurden die „reduzierte Kommunikation mit Projektbeteiligten" (48,1 %) und „weniger Abstimmung im Team" (30,5 %) als Veränderungsformen benannt.
Im Zuge der Kontaktbeschränkungen wurde in vielen Wirtschaftssektoren das Arbeiten von zu Hause zu einer Notwendigkeit. Das Homeoffice wird gemeinhin als das Modell der Zukunft angesehen – auch wenn es in einigen Bereichen an seine Grenzen stößt. Dieser Trend zeigt sich auch in der Bewertung der Befragungsteilnehmer, denn 40,5 Prozent derer, die Veränderungen registriert haben, sehen im Homeoffice eine Möglichkeit der Kostenersparnis. Etwa ein Drittel (37,2%) ist bei dieser Bewertung unentschlossen. Ergänzt werden dürften diese ökonomischen Vorteile des Homeoffice noch durch die Nachhaltigkeitsaspekte. Diese insoweit überwiegend positiven Folgen werden auch gestützt durch die Produktivitätswahrnehmung der Befragungsteilnehmer.
[…]
Zusammengefasst hat Corona neue Arbeits- und Kommunikationsformate hervorgebracht und sowohl die Standorte der Leistungserbringung als auch die Gestaltung von Arbeitsprozessen verändert. Im Ergebnis werden diese Veränderungen mehrheitlich positiv bewertet.

Abbildung 2: Welche Formen des digitalen Arbeitens nutzen Sie im Vergleich zu vor der Corona-Krise verstärkt?
Frage an: Alle Erwerbstätigen (N=1698)



Betriebliche Maßnahmen und die Konsequenzen

[…]
In diesem Teil der Befragung wird deutlich, dass in dem befragten Wirtschaftsbereich in nahezu der Hälfte der Organisationen (46,6 %) noch keine betrieblichen Maßnahmen in Folge der Corona-Krise erforderlich gewesen zu sein schienen, während 39,1 Prozent die Frage nach ergriffenen Maßnahmen personeller oder finanzieller Art bejahten. Die Letztgenannten äußerten sich daraufhin zu einem Katalog von möglichen Maßnahmen, davon bestätigten neun von zehn die erfolgte Erstellung eines Hygienekonzepts.

Wirtschaftliche Maßnahmen waren zum Zeitpunkt der Befragung eher zurückhaltend umgesetzt worden. Besonders die Vertreter aus der Wirtschaft müssen im Hinblick auf ausbleibende Zahlungen weitergehende Maßnahmen wie Beantragung von Kurzarbeit, Investitionsstopp, Einstellungsstopp, Beantragung von Krediten bis hin zu Kündigungen ergreifen. Nur ein geringer Teil der Organisationen musste zu drastischeren Maßnahmen greifen.

Wirklichkeit und Wunsch bei der Kinderbetreuung

Die Corona-Pandemie bringt für berufstätige Eltern zusätzliche Belastungen mit sich. Diese müssen die Schließung von

Kitas und Schulen mit ihren beruflichen Verpflichtungen in Einklang bringen. Den Rückmeldungen der Befragungsteilnehmer zufolge gibt es in nahezu Dreiviertel der Organisationen Regelungen bei einer Einschränkung der Arbeitsleistung in Folge einer notwendigen Kinderbetreuung. […]
Es überrascht nicht, dass die bestehenden Regelungen überwiegend als nicht zufriedenstellend bezeichnet worden sind.

Die häufigsten genannten bestehenden Regelungen, um Kinderbetreuung zu ermöglichen, waren die Inanspruchnahme von Urlaubstagen und das Generieren von Minusstunden. Auf der „Wunschliste" der Beschäftigten standen diese Aspekte eher im Hintergrund. Hier waren verkürzte Arbeitszeit bei gleichem Lohn und Sonderurlaub die am stärksten präferierten Maßnahmen.

Risikofaktor Fachkräftemangel

Der demografische Wandel stellt seit Jahren eine der größten gesellschaftlichen Herausforderungen dar. Eine Folge davon ist der Mangel an verfügbaren Facharbeitern, der sich ungeachtet der Corona-Pandemie in vielen Wirtschaftsbereichen, so auch im deutschen Baugewerbe, zum größten Geschäftsrisiko entwickelt hat.[1] Diese Gesamteinschätzung spiegelt sich auch in den Rückmeldungen der Befragungsteilnehmer wider. Demzufolge schätzen 82,8 Prozent, dass sich der Fachkräftemangel – unabhängig von Corona – eher bis stark in ihrem Betrieb oder ihrer Verwaltung bemerkbar gemacht habe. Da 80,4 Prozent der Teilnehmer darin keinen Unterschied zu der Zeit vor Corona gesehen haben, unterstreicht dies die isolierte Bedeutung des Fachkräftemangels.
[…]

Potentiale von BIM

Die Digitalisierung hat sich bei der internen Kommunikation als eine Chance für die betriebliche Bewältigung der Corona-Krise herauskristallisiert. Ähnlich könnte es auch beim Building Information Modeling (BIM) sein, das in vielen Organisationen im Aufbau ist und zukünftig als Planungsmethode angewendet werden soll.

Diese Perspektive unterstreicht auch die Mehrheit der Befragungsteilnehmer.
[…]
Bei der Auswertung nach Branchen wird erkennbar, dass die Bauindustrie in BIM mehr Chancen sieht.

Über die Hälfte der Befragten gab an, dass aufgrund der Kontaktbeschränkung die Einführung von BIM beschleunigt werden sollte. Die Rückmeldungen hierzu waren über die Branchen annähernd gleich verteilt (Abb. 3).

2- Wie Corona die Branchen trifft

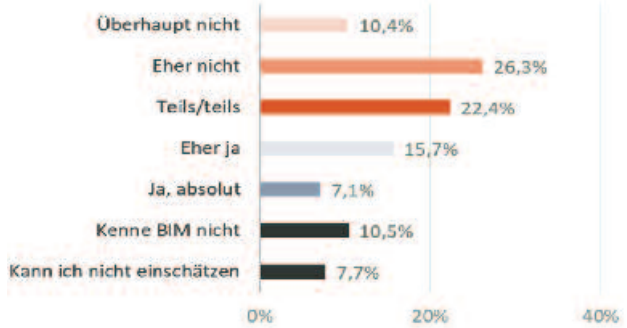
Von Interesse war, wie sich die Corona-Folgen in den Branchenbereichen niedergeschlagen haben. Dazu wurde eine Differenzierung der Teilnehmer-Rückmeldungen nach den Bereichen Wirtschaft (Bauindustrie und Ingenieurbüros), Verwaltung und Forschung/Lehre vorgenommen.

Wirtschaft fordert angepasste Vergabeverfahren

Etwas mehr als die Hälfte aller Erwerbstätigen (53,1 %) in den Branchen Ingenieurbüros, Bauindustrie/Baugewerbe, Sonstige sahen aktuell keine negativen wirtschaftlichen Auswirkungen aufgrund der Corona-Pandemie, während etwa ein Drittel wirtschaftlich negative Folgen vermeldet. Maßgeblich hierfür waren Auftragsrückstellungen, Auftragsvergabeverzögerungen und Verzögerungen im Genehmigungsprozess, aber auch die Absage von Aufträgen und Verzögerung auf der Baustelle durch Lieferengpässe. Kapazitätsengpässe wegen Ausfalls von Mitarbeitern

[1] Fachkräftemangel – Risiko für die Unternehmen des Baugewerbes, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V, Quelle https://www.bauindustrie.de/zahlen-fakten/bauwirtschaft-im-zahlenbild/fachkraeftemangel_bwz/ (Abruf am 18.10.2020)

Abbildung 3: Sehen Sie in der Anwendung von BIM (Building Information Modeling) Chancen zur Beschleunigung von Verwaltungs-, Planungs- und/oder Bauprozessen? Frage an: Alle Erwerbstätigen (N=1698).



	Verwaltung	Ingenieurbüro	Bauindustrie	Forschung/Lehre
Überhaupt nicht	8,6 %	12,7 %	8,3 %	4,8 %
Eher nicht	26,8 %	29,7 %	23,1 %	15,4 %
Teils/teils	21,7 %	20,1 %	27,9 %	26,1 %
Ehre ja	15,0 %	15,8 %	18,2 %	18,3 %
Ja, absolut	5,2 %	7,3 %	12,5 %	7,5 %
Kenne BIM nicht	14,0 %	6,9 %	8,3 %	5,3 %
Kann ich nicht einschätzen	8,7 %	7,5 %	1,7 %	22,6 %

waren nicht minder wichtige Gründe für wirtschaftliche Folgen. Um diese zu mildern, wurden unter anderem der Abbau von Bürokratie im Vergabeverfahren, die Modifizierungen der Vergabeverfahren und digitale Vergaben genannt.
[…]

Verwaltung rechnet mit Verzögerungen

Von den Befragten aus der Verwaltung war zu erfahren, dass bei 86,8 Prozent aller dort beschäftigten Teilnehmer krisenbedingt noch keine Haushaltssperren verhängt worden sind, lediglich acht Prozent dieser Gruppe bejahten diese Frage. Etwa zwei Drittel der Befragten gaben an, dass keine Projekte krisenbedingt unterbrochen wurden. Krisenbedingte Unterbrechungen waren angesichts von 25 Prozent derartiger Rückmeldungen in der Minderheit, während Zweidrittel eine krisenbedingte Unterbrechung verneinten. Ähnlich und gleich eindeutig die Abbruchquote. 80 Prozent der Befragten berichteten, dass keine Projekte krisenbedingt eingestellt wurden.

Die Verwaltung sah sich aktuell mit Auswirkungen wie Verzögerungen von Projekten durch Personalengpässe der ausführenden Betriebe, Verzögerungen im Genehmigungsprozess oder durch Kapazitätsengpässe wegen des Ausfalls eigener MitarbeiterInnen durch die Corona-Krise konfrontiert. […]

Wissenschaft fehlt der persönliche Austausch

Die BSVI-Mitglieder an Lehreinrichtungen registrierten einen verstärkten Einsatz digitaler Lehreinheiten und sprachen dem fehlenden Austausch mit den Studierenden eine erhebliche Rolle zu. Das spiegelt sich auch im Feedback der Lehrkräfte wider, die das fehlende Feedback von den Studierenden vermissten.

Drei Viertel aller Erwerbstätigen in Forschung und Lehre sowie alle in Ausbildung/Studium (N=48) gaben an, dass es zu Corona-bedingten Ausfällen bei den Lehr- und Weiterbildungsangeboten kam. Die Ausfälle waren bedingt durch fehlende alternative Formen zu Präsenzveranstaltungen und fehlende technische Voraussetzungen bzw. eine mangelnde Nachfrage. Uneinig waren sich die Teilnehmer bei den Auswirkungen der Pandemie auf das Qualifikationsniveau der derzeit Studierenden. […]

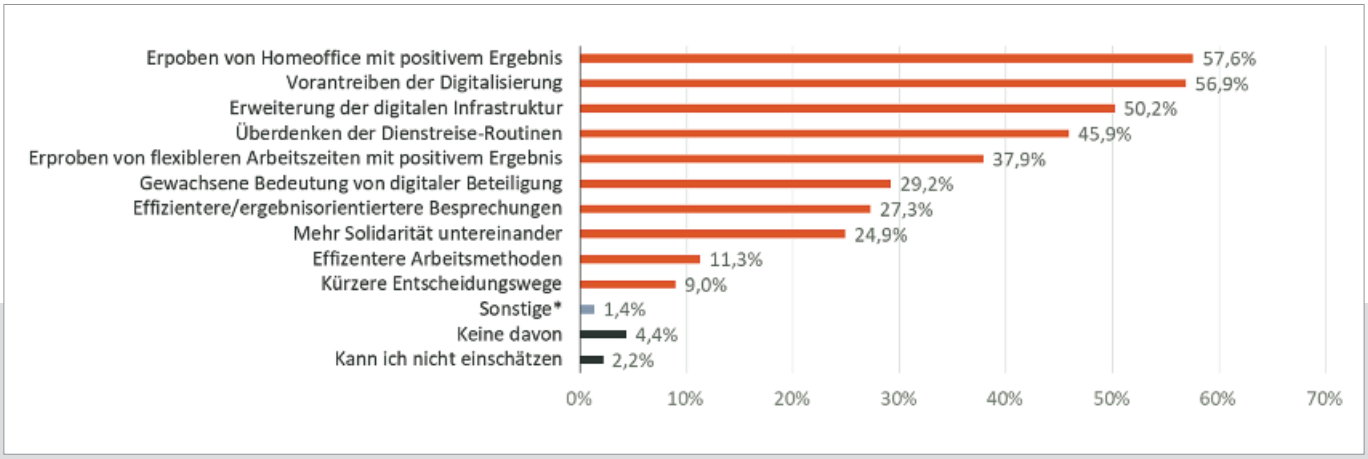
3- Mehr Flexibilität und mehr Digitalisierung – die Lehren aus der Krise

Die Frage nach den positiven Folgen der Corona-Krise wurde an alle 2.047 Umfrageteilnehmer einschließlich Rentner und Pensionäre gerichtet. Homeoffice, Beschleunigung der Digitalisierung, veränderte Dienstreiseroutinen und reduzierte Dienstreisen führen das Ranking positiver Entwicklungen infolge Corona an. Auch das Erproben des flexiblen Arbeitens wird von etwas mehr als einem Drittel goutiert (Abb. 4).

Die Veränderungen des Dienstreiseverhaltens dürfte ein allgemein gesellschaftlicher Trend werden. Dies macht die Frage interessant, wie sich in Folge von Corona die Investitionen in Verkehrsinfrastruktur entwickeln werden. Hier erwartet die größte Gruppe aller Befragten, dass künftig mehr oder deutlich investiert wird (40 %), wogegen über ein Drittel keine Veränderungen erwarten. Lediglich knapp zehn Prozent gehen davon aus, dass die Investitionen rückläufig sein werden.

Die Corona-Krise hat auf die innerstädtische Verkehrsmittelwahl differenzierte Auswirkungen. Das Fahrrad wird aus Sicht von Zweidrittel der Befragten intensiver genutzt werden, während der ÖPNV, vermutlich in Folge des Nachwirkens der Corona-bedingten Kontaktbeschränkungen, von einem Drittel eine geringere Nutzungserwartung zugesprochen bekommt. Beim Auto zeigt sich das Bild eher ausgewogen (Abb. 5).

Abbildung 4: Was hat sich aus Ihrer Sicht Positives aus der Corona-Krise entwickelt? (Mehrfachauswahl möglich, max. 5 Optionen auswählbar).
Frage an: Alle (N=2047)



Mit der Befragung erhielten die Erwerbstätigen (N=1.698) die Gelegenheit, ihre Erwartungen an die Politik zu äußern. […] Eindeutig wird von der Mehrheit an die Politik die Erwartungshaltung herangetragen, sich zu den bestehenden Investitionsprogrammen und -vorhaben zu bekennen und zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur zu veranlassen. Auch das Festhalten an der Mobilitätswende ist eine wichtige Forderung. […]

4- Zusammenfassung

Die Befragung liefert angesichts der hohen Teilnehmerzahl ein gleichermaßen fundiertes wie auch differenziertes Stimmungsbild der Erwerbstätigen und der Bereiche, in denen sie beschäftigt sind. Die Corona-Pandemie führt demnach in allen Bereichen zu einschneidenden gesellschaftlichen Veränderungen und damit auch im Umfeld der Straßenbau- und Verkehrsingenieure. […]
Bei den Arbeitswelten und in den Organisationen wird erwartet, dass der disruptive Charakter der Pandemie Veränderungen bewirkt, die nach Einschätzung der Teilnehmer der Befragung nachhaltig sein werden. Die Digitalisierung dürfte sich dabei als eine Konsequenz auf den unterschiedlichsten Ebenen, aber insbesondere in der Kommunikation herauskristallisieren. Auch die Mobilität könnte daraus resultierend Veränderungen erfahren. Traditionelles Verhalten in Bezug auf den Standort des Arbeitsplatzes und die Fahrt dorthin, könnten sich ebenso ändern wie die Dienstreisen. Hier könnten das Homeoffice und die Durchführung von dezentralen digitalen Kommunikationsformaten in allen Bereichen mehr Relevanz erhalten.
[…]
Mit Sorge erkennt die Branche jedoch, dass besonders im kommunalen Bereich die Finanzmittel für Infrastruktur knapper werden und fordert hier von der Politik eine erkennbare Position. Den Ungewissheiten der Krise kann am ehesten mit Planungssicherheit begegnet werden.

Die BSVI wünscht ein klares Bekenntnis zu bestehenden Planungs- und Investitionsprogrammen für die Verkehrsinfrastruktur, einen Abbau von bürokratischen Hemmnissen, und ein Festhalten an der eingeleiteten Mobilitätswende.

5- Erwartungen an Landesvereinigungen und BSVI

Auch an ihre jeweilige Landesvereinigung und an die Bundesvereinigung richteten die Befragten ihre Wünsche, um die Corona-Pandemie in ihren Arbeitswelten und Branchen zu bewältigen. So gaben 34 Prozent der 2.047 Gesamtteilnehmer an, dass sie von ihrer Landesvereinigung Hilfe bei der Vernetzung zwischen den Unternehmen, Instituten und Verwaltungen erhofften. Mit 27,9 Prozent erhielten auch spezifische Beratungsangebote zu neuen Arbeits- und Kommunikationsformen Zuspruch, die die Vorbereitung auf die spürbaren Veränderungen flankieren sollen. Die politische Kommunikation wurde gleichermaßen als Aufgabe der VSVI und der BSVI gesehen (27,0 % bzw. 36,1 %).
[…]
Die Pandemie ist aus Sicht der Autoren heute noch nicht vorbei, und es geht nun darum, mit Augenmaß die Ausbreitung des Virus zu verhindern und dabei das öffentliche Leben, die Wirtschaft und unser Wirken als Straßenbau und Verkehrsingenieure möglichst wenig zu beeinträchtigen.

MR Dipl.-Ing.
Matthias Paraknewitz,
Präsident der BSVI
Dr. Frank Greßler,
Vizepräsident der BSVI
Siegfried Gendries,
Geschäftsführer Gendries
Kommunikationsberatung

Der Annex mit Eckdaten und Sozio-demografischer Struktur der Befragung sowie die vollständige Umfrage mit weiteren Zahlen und Grafiken können bei der BSVI abgerufen werden.

Abbildung 5: Wie wird sich die Verkehrsmittelwahl nach der Corona-Krise innerstädtisch entwickeln?
Frage an: Alle (N=2047)

Verkehrsmittel	Nutzung geringer als vor der Corona-Krise	Nutzung auf dem gleichen Niveau wie vor der Corona-Krise	Nutzung intensiver als vor der Corona-Krise	Kann ich nicht einschätzen
ÖPNV	38,5 %	47,0 %	9,8 %	4,7 %
Fahrrad	1,1 %	30,2 %	65,6 %	3,1 %
Auto	21,0 %	53,5 %	22,5 %	3,0 %

Der Deutsche Ingenieurpreis ruft

VSVI-Studienreise

Das nach wie vor nicht absehbare Ende der Pandemie sowie eine aktuelle Reisewarnung des Auswärtigen Amtes aufgrund des Bergkarabach-Konflikts haben uns dazu bewogen, die angekündigte Studienreise nach Aserbaidschan im September 2021 zu verschieben. Vorbehaltlich einer Normalisierung der aktuellen Situation hoffen wir, dass wir Ihnen diese Studienreise im Frühjahr 2022 anbieten können. Als „kleinen" Ersatz planen wir im September 2021 dafür wieder eine Landesexkursion und würden uns auf eine rege Teilnahme freuen.

Claus Peter Schütt

Beliebte Traditionen im Braunschweiger Verbund

Am 27. Juni 1961 gründeten Bauingenieur Heinrich Fricke, Prokurist der Bauunternehmung Friedrich Preusse, Braunschweig (heute Strabag AG) und Professor Wilhelm Mecke, Lehrstuhlinhaber für Landstraßen, Erd- und Grundbau der Technischen Hochschule Braunschweig (heute Institut für Straßenwesen der Technischen Universität) die Bezirksgruppe Braunschweig. Zu der Gruppe gehören die IngenieurInnen in den Städten und Landkreisen Braunschweig, Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine, Salzgitter, Wolfenbüttel und Wolfsburg.

Die Gründungsmitglieder hatten sich unter anderem die Aufgabe gestellt, IngenieurInnen in den Verwaltungen und der Industrie die Möglichkeit zur Weiterbildung zu geben. Dies sollte durch Seminare und Studienreisen geschehen.
Zu erwähnen sind die interessanten Auslandsreisen, wie zum Beispiel nach Prag, Breslau und Posen, aber auch die Reisen innerhalb Deutschlands nach Berlin, Dresden, München, Karlsruhe, Hamburg und Frankfurt am Main, um nur einige der besuchten Ziele zu nennen. Die Reisen erfolgten traditionell mit der Eisenbahn oder mit dem Bus. Außerdem wurden Tagesreisen in den Harz, zum Elbeseitenkanal, zum Mittellandkanal, zum Wasserstraßenkreuz nach Magdeburg, zum Schiffshebewerk Niederfinow, zu Autobahnbaustellen auf der A 7 und der A 39 im Braunschweiger Raum und zum Flughafen Berlin-Brandenburg unternommen.

Auf all diesen Veranstaltungen der Bezirksgruppe wie auch der Landesvereinigung bietet die VSVI die Möglichkeit, unterschiedlichste Personen aus verschiedenen Bereichen des beruflichen Umfelds kennenzulernen, die Kontakte zu pflegen und sich auszutauschen.

Dabei spielt es keine Rolle und bereichert im Gegenteil den Austausch, dass hier sämtliche Altersgruppen, von Studierenden über Berufseinsteigende und alte Hasen bis hin zu den nicht mehr aktiv im Berufsleben stehenden Personen vertreten sind und sich beteiligen. Und es sind alle Seiten repräsentiert, in denen die StraßenbauIngenieurInnen beruflich aktiv sind: Studierende, PlanerInnen, Bauausführende, Bauüberwachende, Materialexperten und -lieferanten, BehördenvertreterInnen. Dadurch wird ein ganzheitlicher Austausch ermöglicht, der fachlich immer auf dem aktuellen Stand erfolgt und durch viele Geschichten und Anekdoten ergänzt wird.

Der fachliche Austausch wird mittlerweile durch die stets mit hochkarätigen ReferentInnnen besetzten Seminare der Landesvereinigung wirkungsvoll unterstützt. Dabei nehmen an den Seminaren auch nicht mehr aktiv im Berufsleben stehende Mitglieder teil; das zeigt die Qualität der Seminare, aber auch das Interesse der Mitglieder am fachlichen, vor allem aber auch am persönlichen Austausch.

Neben der fachlichen kommt auch die persönliche Kommunikation nicht zu kurz. Das zeigt sich an den Zahlen der Teilnehmenden an den Veranstaltungen, sowohl bei den Bezirksgruppen als auch bei der Landesvereinigung. Einige haben fast schon traditionellen Charakter, und sie erfreuen sich auch bei (branchenfremden) PartnerInnen großer Beliebtheit. Das zur landesweiten Mitgliederversammlung organisierte Beiprogramm findet dabei genauso reges Interesse wie auch die von der Landesvereinigung organisierten Studienreisen. Diese Veranstaltungen sowie der mittlerweile traditionelle Neujahrsempfang in der Bezirksgruppe gehören für viele Mitglieder und Begleitungen fest zum Jahresprogramm, bieten sie doch immer wieder die Möglichkeit, persönliche Kontakte aufzufrischen.

Durch die Gründung der Jungen VSVI auch in der Bezirksgruppe Braunschweig können jüngere Interessierte, neben dem Austausch mit den Älteren, sich über die speziellen Probleme im Studium oder zu Beginn des Berufslebens mit Gleichgesinnten zu informieren und erste berufliche Netzwerke zu knüpfen beziehungsweise sie auszubauen. Dabei ist die Junge VSVI nicht als Konkurrenz zur etablierten VSVI zu sehen; sie kann für jüngere Menschen der erste Schritt zur VSVI sein. Und die älteren Mitglieder bleiben durch den Austausch mit den Jüngeren fachlich auf dem Laufenden.

Zum Schluss noch ein chronologischer Blick auf die Vorstände der Bezirksgruppe:

ab 27. Juni 1961: Vorsitzender Heinrich Fricke, Stellvertreter Prof. Mecke
ab 26. Oktober 1976: Vorsitzender Klaus Steger, Stellvertreter Rolf Arnemann
ab 27. November 1990: Vorsitzender Jürgen Mitz, Stellvertreter Dr.-Ing. Steinhoff
ab 26. November 1996: Vorsitzender Rolf Arnemann, Stellvertreter Prof. Leutner
ab 2. März 1999: Vorsitzender Eike Schwuchow, Stellvertreter Prof. Leutner
ab 15. März 2007: Vorsitzender Heinz–Georg Leuer, Stellvertreter Prof. Lorenzl
ab 22. Mai 2014: Vorsitzender Heiko Lange, Stellvertreter Lars Kuhn (ab 31. Mai 2018)

Hartmut Poggenklas
Heiko Lange

Zum sechzigsten Geburtstag der Landesvereinigung

Die Gründungsversammlung der VSVI Bezirksgruppe Celle fand im September 1962 statt. Insbesondere durch die zahlreichen Beschäftigten des ansässigen Straßenbauamtes Celle entstand rasch eine beträchtliche Mitgliederanzahl.

Die Aktivitäten der Bezirksgruppe entwickelten sich dahin, dass jährlich neben der Mitgliederversammlung ein Fachvortrag oder eine Besichtigung technischer Betriebe im Umland sowie ein gemeinsames Spargelessen mit Begleitung erfolgte. Bis heute führt dies zu einem anregenden Austausch zwischen Berufskollegen, die sich sonst oft nicht begegnen würden. Höhepunkt der jährlichen Zusammentreffen war immer die Mehrtagesexkursion.

Die erste dieser Veranstaltungen führte 1966 nach Berlin. Es folgten weitere Fahrten in die Metropolen der Nachbarländer, zu U-Bahn-, Flughafen-, Tunnel- und Brückenbaustellen, Neubaustrecken der Bahn und großen Wasserbauprojekten sowie in viele interessante Industriebetriebe. All dies immer zusammen mit Besichtigungen reizvoller touristischer Landschaften und Sehenswürdigkeiten in zahlreichen Ecken Europas, besonders auch in Osteuropa. Meist wurden die Ziele mit dem Bus, aber auch das ein oder andere Mal mit dem Flieger angesteuert. Von Beginn an wurden die Studienfahrten immer gemeinsam mit den Ehepartnern durchgeführt, was zur Folge hatte, dass viele enge Freundschaften entstanden sind, die bis heute anhalten.

Kattwykbrücke

Mauer Bernauer Straße, Berlin

Ein kleiner Auszug unserer Ziele:
1967 – Mosel
1973 – Normandie
1977 – London
1981 – Kopenhagen
1984 – vier Städte in Polen
1990 – Rom
1995 – Böhmen
2001 – Lausitz
2006 – Dresden
2011 – Speyer, Heidelberg, Mannheim
2016 – Ostfriesland, Niederlande
2019 – Berlin
Die für 2020 geplante 50. Exkursion nach Leipzig musste coronabedingt leider ausfallen.

Insgesamt hat die Bezirksgruppe Celle 49 Mehrtagesexkursionen erfolgreich durchgeführt. Seit Mitte der letzten Dekade wurden die Mehrtagesexkursionen auf zwei Tage begrenzt, um so auch der berufstätigen KollegInnen die Chance zur Teilnahme zu ermöglichen. Zudem legten wir zuletzt den Focus verstärkt auf Tagesexkursionen, die uns unter anderem nach Wolfsburg, Soltau, Salzgitter, Hamburg und Berlin führten. Aber auch vor der eigenen Haustür in Celle gab es jede Menge zu sehen.

Um das gesellschaftliche Leben zu fördern, wurden regelmäßig gemeinsame Essen und zu den Jubiläumsjahren unserer Bezirksgruppe 1972, 1982 und 1992 große Festbälle in der Städtischen Union ausgerichtet. Ab dem Jahr 2000 wurden die traditionellen Grillabende in Hermannsburg zu einer beliebten Zusammenkunft.

An den Veranstaltungen der Landesvereinigung in den Siebziger- bis Neunzigerjahren nahmen die Celler mit überdurchschnittlich großen Teilnehmerzahlen jeweils mit eigenem Bus teil. In den Jahren nach der Wiedervereinigung pflegten die Celler mit der VSVI Bezirksgruppe Dessau eine freundschaftliche Partnerschaft mit gegenseitigen Besuchen.

Seit es im Einzugsgebiet der Bezirksgruppe Celle kein Straßenbauamt des Landes mehr gibt und nur noch wenige kleine Tief- und Straßenbaubetriebe sowie einige Ingenieurbüros ansässig sind, sinkt die Mitgliederzahl der Bezirksgruppe durch Überalterung und fehlendem Ingenieurnachwuchs deutlich.

Klaus Obert
Dirk Rother

Neues Schiffshebewerk Niederfinow

Potsdam

Retheklappbrücke im Hamburger Hafen

Promenade Hafencity Hamburg

Erinnerungen an die letzten zehn VSVI-Jahre

Was ist annähernd konstant geblieben, was hat sich in den letzten zehn Jahren geändert? Die Mitgliederzahl ist kaum verändert, der Altersdurchschnitt aber trotz einiger Neuzugänge gestiegen. Die Zahl der Teilnehmer bei unseren Veranstaltungen schwankt je nach Interesse. Bei Jahresexkursionen in Richtung Osten sind deutlich mehr Interessierte dabei als bei Fahrten in den Westen.

Eine vorteilhafte Entwicklung hat sich bei der Kommunikationsmöglichkeit per Internet entwickelt. Nur noch drei Mitglieder sind nicht per E-Mail zu erreichen. Die Verständigung kann so deutlich schneller geschehen bei gleichzeitig merklich gesunkenen Portokosten.
Ferner stellt die Bezirksgruppe Hameln seit rund acht Jahren einen der zwei Kassenprüfer für die Landesvereinigung. Zeit für eine Ablösung?

Einige Erinnerungen an die letzten zehn Jahre, bevor uns Covid-19 ausbremste, haben wir in den folgenden Bildern zusammengestellt. Sie bezeugen die gewachsene, vertraute Gemeinschaft der Bezirksgruppe Hameln und geben gleichzeitig Hoffnung auf zukünftige Intensivierung.

Rudolf Traut

2010 Steinzeugwerk Frechen – In die Röhre gucken können wir später

2011 Im Hamelner Stadtwald

2012 Breslau und Magdeburg – Hundertwasserhaus „Grüne Zitadelle"

2013 OU Aerzen

2013 Weserschleuse Minden

2014 Stadtführung Trier

2015 Kurze Hosen im Schnee – Inliner Baustelle Hameln

2015 Agaplesion Klinikbaustelle Schaumburg

2016 Hamburg und Scharnebeck

2018 Brücke A19 über den Petersdorfer See (MV)

Verbündete aus sechs Jahrzehnten

Sechzig Jahre Bezirksgruppe Hannover sind für mich ein zwingender Anlass, die Namen der Menschen ins Gedächtnis zu rufen, die für das Wohl und Wehe unserer Bezirksgruppe gearbeitet haben und viel Lebenszeit dafür opferten. Ohne sie könnten wir heute nicht auf ein so schönes und anregendes Gemeinschaftsleben zurückblicken.

Ich habe daher in den alten VSVI-Informationen geblättert und versucht, ein möglichst vollständiges Bild der für die Bezirksgruppe Hannover tätig gewordene Mannschaft zu erstellen, wobei ich ernstlich darum bitte, in dem Wort Mannschaft sich ein Sternchen zu denken.

Die Bezirksgruppe Hannover wurde am 25. August 1961 in Hannover, Hotel Thüringer Hof in der Osterstraße, gegründet. Als Vorstand setzte der Präsident der VSVI, Konrad-August Damm, zunächst ein: Erster Vorsitzender Wilhelm Rosenwinkel und Stellvertreter Dr.-Ing. Walter Wagner (Hastra-Bau).

Am 6. Februar 1962 erfolgte dann die im Clubheim des ADAC in Hannover die Wahl des ersten Vorstands. Für Interessierte ist nachfolgend die Chronologie der präsidialen Besetzungen aller Vorstände aufgeführt, die bis heute der Bezirksgruppe Hannover verbunden waren und noch sind.

1962-1965: Vorsitzender Dr. Walter Wagner, Stellvertreter Herr Hagner

1966-1969: Vorsitzender Walter Weber, sen., Stellvertreter Jürgen Reinhardt

1970-1974: Vorsitzender Ekkehardt Eckert, Stellvertreter Hans-Georg Fütterer

1975-1977: Vorsitzender Hans Dey, Stellvertreter Wolfgang Weber

1978-1980: Vorsitzender Wolfgang Weber, Stellvertreter Hans-Peter Timm, Hermann Krause

1980-1983: Vorsitzender Wolfgang Weber, Stellvertreter Hermann Krause

1983-1989: Vorsitzender Wolfgang Weber, Stellvertreter Hermann Krause, Dieter Ziese

1989-1991: Vorsitzender Wolfgang Weber, Stellvertreter Dieter Ziese, Kassenwart Karl-Heinrich Quakenack

1991-1995: Vorsitzender K.-H. Quakenack, Stellvertreter Uwe Wöbke, Kassenwart Werner Pfeiffer

1995-1997: Vorsitzender K-H. Quakenack, Stellvertreter Dr. Werner Müller, Kassenwart Hans Wohlgemuth, Schriftführerin Brigitte Held

1997-2000: Vorsitzender Hans Wohlgemuth, Stellvertreter Dr. Werner Müller, Kassenwart Friedhelm Fischer, Schriftführerin Brigitte Held

2001-2003: Vorsitzender Bernhard Ahrens, Stellvertreter Dr. Werner Müller, Kassenwart Wolfgang Ellrott, Schriftführerin Brigitte Held

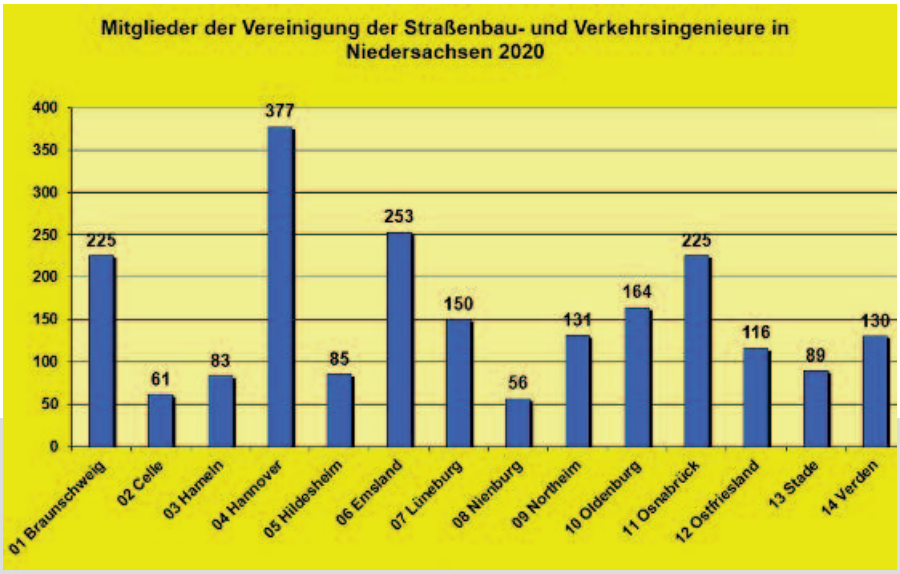
2004-2004: Vorsitzender Bernhard Ahrens, Stellvertreter Dr. Werner Müller, Kassenwart Wolfgang Ellrott, Schriftführer Lutz Kirsch

2005-2007: Vorsitzender Dr. Werner Müller, Kassenwart Wolfgang Ellrot, Schriftführer Lutz Kirsch

2007-2008: Vorsitzender Stefan Grampler, Kassenwart Marko Bögeholz, Schriftführer Lutz Kirsch

2009-2010: Vorsitzender Stefan Grampler, Stellvertreter Lutz Kirsch, Kassenwart Christian Hesse

Übersicht der niedersächsischen Bezirksgruppen (Okt. 2020)



Quelle: Hartmut Gärtner, VSVI

2011-2018: Vorsitzender Stefan Grampler, Stellvertreter Lutz Kirsch, Kassenwart Matthias Heimsoth

2019-2020: Vorsitzender Stefan Grampler, Kassenwart Klaus Drochner

Im sechzigsten Jahr gehören der Bezirksgruppe 377 Mitglieder an. Fachvorträge, Exkursionen, mehrtägige Reisen und die regelmäßigen Zusammenkünfte mit mehr als fünfundzwanzigjähriger Tradition, wie das sommerliche Spargelessen, das vorweihnachtliche Grünkohlessen und der Preisskat nach der jährlichen Mitgliederversammlung im Frühjahr führen die Mitglieder fünf- bis sechsmal im Jahr zusammen. Zu den mehrtägigen Reisen sei hier exemplarisch die Besichtigung der Baustelle „Stuttgart 21" mit ihren bau- und finanztechnischen Problemen und der Bau einer unterirdischen Straßenbahn nebst Autotunnel in Karlsruhe (2018) genannt.

Jüngere Leserinnen und Leser wird dieser Artikel prima vista nicht vom Hocker reißen, aber vielleicht doch, wenn sie ernsthaft über die Zusammenhänge in unserer Vereinigung nachdenken und sich entschließen, auf der vorletzten Seite unserer „Info" als Funktionsträger*in zu erscheinen. In Jubiläumsheften wird ihnen dann ein besonderer Platz eingeräumt.

Die ältere Leserschaft wird sich vielleicht in den obigen Zeilen wiederfinden oder sich daran erinnern, wer ihr oder ihm ein interessantes Erlebnis verschafft hat.

Hartmut Gärtner

Beispiel für eine mehrtägige Exkursion: Hier Karlsruhe 2018

Beispiel für eine Tagesexkursion (2014): Neubebauung des Klagesmarkts in Hannover, die 2019 mit dem BDA-Preis Niedersachsen ausgezeichnet wurde.

Spargelessen mit Stefan Grampler (Mitte), der seit elf Jahren unserer Bezirksgruppe vorsteht.

Eine Erfolgsgeschichte aus dem Emsland

Die Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Niedersachsen e.V. wurde laut Satzung am 17. November 1960 gegründet. Bei der Gründung gehörten schon zwölf Personen aus dem Emsland der VSVI an. Diese Mitgliederzahl erhöhte sich ständig. Bei der Aufteilung der Bezirksgruppen wurden das gesamte Emsland und die Grafschaft Bentheim zur Bezirksgruppe Osnabrück geschlagen.

Im ersten Jahr der Gründung hatte die Landesvereinigung nach drei Monaten am 28. März 1961 bereits 290 Mitglieder. Das geschäftsführende Präsidium in Hannover bestand aus den Herren Damm, Dr. Schmidt, Hartwig und Friedrichs. In den Folgejahren entwickelte sich in den einzelnen Bezirksgruppen ein reges, intensiv gesteuertes Fachprogramm für Ingenieure.

In der Bezirksgruppe Osnabrück wurden die Herren Darrenmüller von der Stadt Osnabrück zum Ersten Vorsitzenden und Blohmeyer zum Stellvertreter gewählt. Für die Mitglieder aus dem Emsland und der Grafschaft Bentheim kristallisierte sich aber bald heraus, dass die Fahrten nach Osnabrück zu den dort angebotenen Aktionsprogrammen sehr zeitaufwendig waren. Die Folge war, dass kaum eine Beteiligung aus dem Raum Emsland/Grafschaft Bentheim erfolgte. Dies konnte aber nicht Sinn einer Mitgliedschaft in der VSVI sein.

Im Jahre 1966 wurde dann durch Heinrich Hoffrage, damaliger Leiter des Straßenbauamtes Lingen, eine große Mitgliederwerbung bei allen Behörden und Firmen im emsländischen Raum und in der Grafschaft Bentheim durchgeführt. Zu der Zeit waren 21 Personen Mitglied in der Bezirksgruppe Osnabrück.

Am 25. Mai 1966 hatte Hoffrage alle Straßenbau- und Verkehrsingenieure der drei Altkreise Lingen, Meppen und Aschendorf, dem heutigen Landkreis Emsland sowie des Landkreises Grafschaft-Bentheim zur ersten konstituierenden Sitzung für Freitag, den 3. Juni 1966, um 19.45 Uhr nach Lingen zur Wilhelmshöhe eingeladen. Nach einem Lichtbildervortrag von Herrn Bahl, Wolfenbüttel, zum Thema „Straßenbau und Straßenverkehr in USA und Eindrücke einer Studienreise“ fand die konstituierende Sitzung der Bezirksgruppe Emsland statt. Zum Vorsitzenden wurde Heinrich Hoffrage und zum Stellvertreter Hans Oehm, Meppen, gewählt.

In den Folgejahren begann ein reges Vereinsleben mit vielen Aktivitäten, in erster Linie Vortragsveranstaltungen, die zum Teil bis zu 60 Personen besucht hatten. Am 16. April 1969 fand um 18 Uhr auf der Wilhelmshöhe in Lingen eine Mitgliederversammlung der Bezirksgruppe Emsland statt, an der etwa 40 Personen teilnahmen. Bei der Neuwahl des Vorstandes wurde Heinrich Hoffrage Vorsitzender, Gerd Thieke Stellvertreter, Günter Wieczorek Kassierer und Werner Schneider Schriftführer.

Diese Veranstaltung war begleitet von Fachvorträgen über die Technik des Einbaues von bituminösem Mischgut (Rheinboot Fa. Strabag) und elektronische Datenverarbeitung bei Vorkalkulation, Bauvertrag, Abrechnung, Planung von Verkehrswegen und über unsere Heimat, das Emsland (OKD Franke, Lingen). Laut Sitzungsprotokoll wurde damals der Beschluss gefasst, einmal im Jahr einen Gesellschaftsabend zu veranstalten, eine zweitägige Fachexkursion durchzuführen und Vortragsveranstaltungen mit aktuellen Themen (je nach Bedarf) vorzubereiten.

Am 15. Oktober 1970 verfasste Werner Schneider einen Bericht an das Präsidium der VSVI in Hannover folgenden Inhalts:

Die Bezirksgruppe Emsland wurde auf Anregung und nach Billigung des erweiterten Vorstandes am 03.Juni 1966 auf der Wilhelmshöhe in Lingen (Ems) in Anwesenheit eines Vertreters des Präsidiums und der Bezirksgruppe Osnabrück gegründet. Die Mitgliederzahl der Bezirksgruppe Emsland beträgt zurzeit 45.

In den Jahren 1966 bis 1970 hat die Gruppe Veranstaltungen in Lingen und Meppen durchgeführt. Diese Veranstaltungen behandelten im Wesentlichen die Problematiken, die das Straßenbaugeschehen des Emslandes berühren. So wurden zum Beispiel entwässerungstechnische Fragen, Fragen des zweckmäßigen Bindemittels und einbautechnische Fragen behandelt. Außerdem konnten die Mitglieder der Gruppe bei verschiedenen Besichtigungen bemerkenswerter Einrichtungen des Emslandes (z. B. die Erprobungsstelle in Meppen) kennenlernen. Soweit bekannt, wurde auch erstmalig ein ganztägiges Seminar auf Gruppenebene mit dem Thema „Sicherheit und Verantwortung beim Bau und Betrieb von Straßen“ durchgeführt. Bei diesem Seminar waren nicht nur die Vereinsmitglieder, sondern auch

Vertreter der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde und der Staatsanwaltschaft beteiligt. Als Besonderheit im Leben der Gruppe mag erwähnt sein, dass sie gegenüber Außenstehenden auch in den Veranstaltungen sich stets sehr offen gezeigt hat. Diese Verhaltensweise hat sich als zweckmäßig und gut erwiesen.
gez. Schneider.

Inzwischen war auch das großartige Seminarprogramm der Landesvereinigung angelaufen. Dies fand bei den Mitgliedern der Bezirksgruppe Emsland regen Zuspruch. Eine gut durchgeführte Mitgliederwerbung erreichte, dass wir innerhalb von zwei Jahren die Mitgliederzahl auf 70 erhöhen konnten. Der Vorstand hat in der Folgezeit ausgeführt, was beschlossen war. Wir veranstalteten einmal jährlich einen Tanzabend im Emslandsaal beziehungsweise in der alten Gaststätte Kamp in Meppen, jährlich wurde eine Vortragsveranstaltung durchgeführt. Es fanden Betriebsbesichtigungen im emsländischen Raum statt, die zweitägige Herbstexkursion rundete das Jahresprogramm ab.

Vorsitzende: Detlev Thieke, Martin Zeller, Gerhard Thieke

Mit dem Weggang von Heinrich Hoffrage zum Wirtschaftsministerium im Jahr 1971 wurde Gerhard Thieke zum Vorsitzenden gewählt. Im Jahr 1994 übernahm Martin Zeller den Vorsitz.
Seit dem Jahr 2014 ist Detlev Thieke Vorsitzender der Bezirksgruppe Emsland, Stellvertreter ist Jochen Brandewiede, Kassenwart ist Werner Molde und Schriftführer ist Ernst Kock.

Die Gründung der Bezirksgruppe Emsland im Jahr 1966 war eine sehr weise Entscheidung. Bis heute hat sich nichts daran geändert, vier Veranstaltungen im Jahr durchzuführen. Mit dieser Tradition wurde bis dato – das aktuelle Jahr einmal ausgenommen – nicht gebrochen.

Die Mitgliederversammlung findet immer Ende April und solange ich denken kann in der Gaststätte Röckers in Helte statt. Sie wird im Schnitt von 60 bis 70 Mitgliedern besucht. Im Jahr 2010 hatten wir mit 80 Teilnehmern eine Rekordbeteiligung. Nach einem Fachvertrag gibt es den obligatorischen Rückblick auf die Aktivitäten des vergangenen Jahres und einen Ausblick auf die Aktivitäten des kommenden Jahres. In den letzten zehn Jahren standen interessante Fachvorträge wie zum Beispiel der vierstreifige Ausbau der E 233, die Windenergie als Motor zur Energiewende und der Ausbau des Breitbandnetzes im Emsland auf dem Programm.
Hier einige Impressionen dieser Veranstaltung (s. beide Fotos unten):

Die mehrtägige, in der Regel zweitägige, Exkursion findet immer im Herbst statt. Diese Veranstaltungen sind stets gut besucht. Es wurden verschiedene Großbaustellen im In- und Ausland besucht. Besonders erwähnen möchte ich hier die in den letzten Jahren durchgeführten Exkursionen in den Harz mit Besichtigung der Verlegung der B 243 zwischen Bad Lauterberg und der Landesgrenze Thüringen, nach Hamburg mit Besichtigung des Airbus-Werkes, nach Emmen (verschiedene Baumaßnahmen in Emmen) und Groningen (Bau des Erdgasterminals), nach Bad Oeynhausen (Lückenschluss A 30) und Bielefeld (Lückenschluss A 33) sowie Bremerhaven und Stade (verschiedene Infrastrukturprojekte). Neben dem Fachlichen kam aber auch die Geselligkeit hier nicht zu kurz (s. Fotos Seite 62 oben).

Mitgliederversammlung in der Gaststätte Röckers

Als weitere Veranstaltung wird einmal im Jahr eine Kurzexkursion durchgeführt. Hier werden Baustellen im näheren Umfeld besichtigt. In den letzten Jahren wurden verschiedene Städte und Gemeinden bereist. Aus erster Hand haben uns die Bürgermeister ihre größeren Projekte im Ort vorgestellt. Zu nennen sind hier die Erweiterung des Fahrzeugwerkes Krone in Werlte, die Erweiterung der Papierfabrik Nordland in Dörpen oder die Baumaßnahmen und Ansiedlungen am Hafen in Spelle oder am Eurohafen Emsland in Haren. Zum Abschluss dieser Veranstaltung findet immer ein gemeinsames Abendessen statt (s. Fotos unten links).

Als vierter Termin im Jahr findet eine Veranstaltung mit Begleitung statt. Bis 2003 wurde ein großer Winterball, fast immer im Saal Kamps in Meppen, durchgeführt. Da die Resonanz für eine Tanzveranstaltung immer mehr abnahm, wurden in der Folge verschiedene Alternativen angeboten. Neben einem Oktoberfest wurden Sommerfeste in verschiedener Form organisiert, teilweise ergänzt durch ein Rahmenprogramm wie beispielsweise eine Kanutour (s. Foto unten Mitte).

Die Entwicklung der Mitgliederzahlen auch in den letzten zehn Jahren zeigt, dass das richtige Konzept gewählt wurde und es gut ist, an der Tradition mit vier Veranstaltungen im Jahr festzuhalten. Die Mitgliederzahlen der Bezirksgruppe Emsland sind in den letzten Jahren von 219 auf erfreuliche 253 Mitglieder angestiegen. Entgegen dem landesweiten Trend konnten durch engagierte Mitgliederwerbung ständig neue Mitglieder hinzugewonnen werden. Auch wenn Veranstaltungen im privaten Bereich immer mehr zunehmen, scheint der Wunsch nach fachlichem und privatem Austausch unter den Mitgliedern doch immer noch einen hohen Stellenwert einzunehmen. Wir werden auch weiterhin mit großem Engagement versuchen, neue Mitglieder zu gewinnen und die aktuellen Mitglieder bei der Stange zu halten.

Wir, der Vorstand der VSVI Bezirksgruppe Emsland, wünschen der Landesvereinigung alles Gute zum 60-jährigen Jubiläum. Auch wenn die aktuellen Bedingungen mit der Corona-Krise keine große Feier zulassen, wünschen wir der VSVI weiterhin erfolgreiche Jahre. In spätestens 15 Jahren zur 75-Jahr-Feier werden wir hoffentlich wieder ein rauschendes Fest feiern können.

Detlev Thieke

A 30 Lückenschluss bei Bad Oeynhausen, Werrebrücke; Lückenschluss A 33

Kurzexkursion Nordumgehung Nordhorn

Aktueller Vorstand und die 50er Jubilare zum 50-jährigen Bezirksgruppenjubiläum 2016

Jubiläumsfeier im Emslandsaal in Meppen

Erinnerungen aus Lüneburg

Seit dem 50. Jubiläum sind jetzt zehn Jahre ins Land gegangen. In dieser Zeit hat unsere Bezirksgruppe viele interessante Exkursionen in der näheren Umgebung, aber auch zu unseren europäischen Nachbarn unternommen. In diesem Jahr sollte es etwas weiter in die Ferne gehen. Viele KollegInnen haben sich schon auf die Reise nach Kiew und Tschernobyl in der Ukraine gefreut. Doch leider ist uns dabei die Corona-Krise dazwischengekommen. Aber wir sind hoffnungsvoll, diese Reise im kommenden Jahr antreten zu können.

Nun wollen wir aber die Zeit für einen Rückblick auf die letzten zehn Jahre und auf die vielen Exkursionen unserer Bezirksgruppe nutzen.

Auf unseren jährlichen Tagesexkursionen und den mehrtägigen Kulturfahrten hatten wir die Möglichkeit, imposante Bauwerke, wie zum Beispiel das Schiffshebewerk in Scharnebeck, einmalige Baustellen, wie den Flughafen Berlin-Brandenburg oder die Moselhochbrücke und zukunftsweisende Technologien, wie das Elektromobilitätszentrum eMobility Cube in Wolfsburg zu erkunden. Und bei allen Exkursionen sind die Kultur und der Erfahrungsaustausch nie zu kurz gekommen. Zu erwähnen wären an dieser Stelle die Studienfahrt nach Koblenz im Jahr 2016, die Fahrt nach Schwerin im Jahr 2017 sowie der Besuch der thüringischen Landeshauptstadt Erfurt im Jahr 2019.

Einen emotionalen Höhepunkt bildete die Studienfahrt nach München mit der Floßfahrt von Wolfratshausen nach München, wo wir die bayrische Lebenskultur genießen durften. Hier haben wir aber gelernt, dass das Bierbrauen eigentlich

Hochmoselbrücke

Foto: André Novotny

Floßfahrt auf der Isar

Foto: Daniela Heitsch

Tunnelquerschnitt Fehmarnbelt

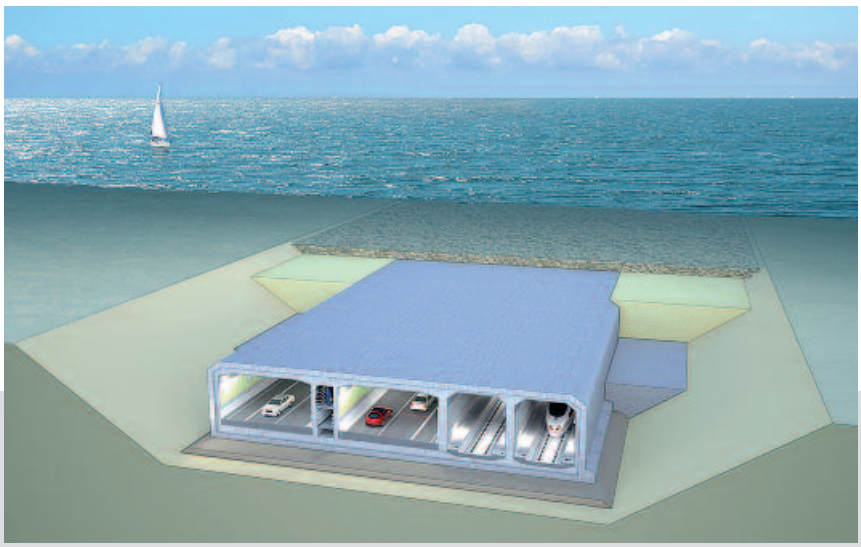


Abbildung: www.femern.com

aus Niedersachsen stammt, genauer aus Einbeck. Auch auf dieser Studienfahrt konnte die Gruppe eine sehr interessante Baustelle besichtigten. Es ging zum Umbau des U-Bahnhofes „Sendlinger Tor", welcher unter Betrieb zukunftsweisend umgebaut wurde.

Im Jahr 2015 hatte sich eine Gruppe nach Kopenhagen aufgemacht. Auf der Hinfahrt konnten wir uns über Stand der Planung der Fehmarnbelt-Querung informieren, sowohl auf der deutschen als auch auf der dänischen Seite. Man erklärte uns die Schwierigkeiten der deutschen Bürokratie, aber auch, dass die Tunnelelemente auf dänischer Seite direkt bei Rodby auf Lolland gefertigt werden sollen. Der Tunnel wird in ungefähr 200 Meter langen Einzel-Segmenten mit vier Röhren gefertigt. Zwei Röhren sind für den Zugverkehr geplant, und die übrigen zwei Röhren werden vom Straßenverkehr genutzt. Dadurch soll die 18 Kilometer lange Querung des Fehmarnbelt mit dem Auto in höchstens zehn Minuten möglich sein. Die Elemente werden dann vom Trockendock in den Hafen gelassen und von dort zur Absenkstelle mit Schiffen verbracht.

Auf deutscher Seite wurde erst der Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark verhandelt, und die Planung sind bei weitem noch nicht abgeschlossen. Die Dänen hingegen halten auf ihrer Seite allerdings bereits den Bauablauf der einzelnen Elemente und die hierfür erforderlichen Flächen bereit. Aber auch auf dänischer Seite wurde 2015 noch nicht mit dem Bau der Produktionsstätten vor Ort begonnen. Auch jetzt, nach circa fünf Jahren, ist nur auf dänischer Seite die Errichtung der Produktionsstätten sowie der Hafen, wo die Tunnelelemente zu Wasser gelassen werden sollen, zu sehen. Zurzeit ist das Gericht in Deutschland noch mit Klagen zur Planfeststellung beschäftigt, während die Dänen den Baubeginn für Januar 2021 angekündigt haben. Nach dem derzeitigen Planungsstand soll die Bauzeit für den Tunnel unter dem Fehmarnbelt acht Jahre betragen. Die Baukosten für den Tunnel in Höhe von knapp acht Milliarden Euro werden von Dänemark getragen.

Nun ist es an der deutschen Seite, die Planungen für die Hinterland Anbindung auf Fehmarn bis nach Lübeck zügig voranzutreiben, sodass die gewonnene Zeit für die Querung nicht auf deutscher Seite im Stau wieder verloren geht.

Unser Bezirksgruppe hat die Baustelle der Fehmarnbelt-Querung im Focus und wird sie in den kommenden Jahren noch das eine oder andere Mal besuchen. Somit freuen wir uns auf die nächsten zehn spannenden Jahre mit geselligen und interessanten Vorträgen und Exkursionen.

André Novotny
und Daniela Heitsch

Bezirksgruppe Oldenburg

Wo sind sie geblieben?

Alle Einrichtungen der Freizeitgestaltung, (Sportvereine, Kegelvereine usw.) sowie Institutionen, die Informationsveranstaltungen und gemeinsame gesellige Veranstaltungen (Berufsverbände, VSVI usw.) anbieten, leiden unter einem Hauptproblem: dem Rückgang von Mitgliedern. Die Gründe hierfür sind bekannt. Sie reichen vom Überangebot an Aktivitäten, der Nutzung des Internets bis zur Verknappung der frei verfügbaren Zeit.

Hiervon ist zum Teil auch unsere Landesvereinigung betroffen. Während die Weiterbildungsveranstaltungen der VSVI auch vor der Corona-Krise über Jahre hinweg eine kontinuierlich hohe Teilnehmerzahl verzeichneten, sieht es in den Bezirksgruppen leider anders aus.

Die Bezirksgruppe Oldenburg führte vor zehn Jahren (zum 50. Jubiläum) mehre Veranstaltungen im Laufe eines Jahres durch. Hierzu gehörten mehrtägige Fachexkursionen ins In- und Ausland, Stammtische mit kurzen Fachvorträgen, sowie die traditionellen Fahrradtouren. Die Veranstaltungen richteten sich zum Teil auch an die Begleitungen unserer Mitglieder. In den vergangenen Jahren konnte dieses Angebot aber aufgrund der geringen Teilnehmerzahl nicht mehr aufrechterhalten werden.

Da dieses Problem nicht nur die Bezirksgruppe Oldenburg betrifft, haben wir vor vier Jahren begonnen, unsere Veranstaltungen zum Teil gemeinsam mit der Bezirksgruppe Ostfriesland anzubieten. Von den KollegInnen aus Ostfriesland wird diese Vorgehensweise ebenfalls praktiziert. Durch diese gemeinsame Vorgehensweise konnten sowohl bei uns als auch bei der Bezirksgruppe Ostfriesland wieder Exkursionen auch ins Ausland angeboten und durchgeführt werden. Die letzte gemeinsame

Exkursion führte uns im Oktober 2019 unter der Führung der Kollegen aus Ostfriesland nach Schottland. Über die tolle Reise hat der Kollege Schürmann in der Ausgabe 1/April 2020 der VSVI-Info bereits berichtet. Gerade bei gemeinsamen Veranstaltungen mit anderen (meist benachbarten) Bezirksgruppen ergeben sich neue Kontakte und interessante Gespräche mit KollegInnen.

Und dann kam Corona.
Es ist an dieser Stelle zu befürchten, dass durch die fast zum Erliegen gekommenen Aktivitäten der VSVI in Folge der Corona-Pandemie die Motivation zur Teilnahme an den Veranstaltungen neu geweckt werden muss.

Aus Sicht der Bezirksgruppe Oldenburg stellt die Kooperation mit anderen Bezirksgruppen eine Möglichkeit dar, die Mitglieder zur Teilnahme an unseren Aktivitäten zu motivieren und junge BerufskollegInnen zu begeistern, an einem breit gefächerten Erfahrungsaustausch mit anderen VSVI-Mitgliedern teilzunehmen und sich so weiterzubilden.

Zurück zur Überschrift, wo sind sie geblieben, unsere Mitglieder? Die Bezirksgruppe Oldenburg ist optimistisch, durch interessante Angebote in Zusammenarbeit auch mit anderen Bezirksgruppen die Antwort zu finden und einen positiven Rückblick zum siebzigjährigen Bestehen der VSVI abgeben zu können.

Holger Ohe

Ausflug in die Vergangenheit

Die Landesvereinigung der VSVI Niedersachsen kann in diesem Jahr auf 60 Jahre aktive Vereinsgeschichte zurückblicken, sie besteht somit zwei Jahre länger als die 1962 gegründete Bezirksgruppe Osnabrück. Mit ihren rund 230 Mitgliedern gehört die Bezirksgruppe Osnabrück zu den ältesten Bezirksgruppen in Niedersachsen. Erster Vorsitzender ist Jürgen Schmidt, Stellvertreter Horst Dallmann und Kassenwart Lars Renziehausen.

Als berufsständige Vereinigung bieten wir Exkursionen und Fortbildungsveranstaltungen an, bei denen auch das gesellige Miteinander gefördert wird. Eine der traditionsreichsten Veranstaltungen ist unsere jährliche Mitgliederversammlung mit Grünkohlessen, an der bis zu 80 Personen teilnehmen.

In den vergangenen zehn Jahren hat unsere Bezirksgruppe ein breites Spektrum an Exkursionen angeboten und durchgeführt. Dabei handelte es sich nicht ausschließlich um die Besichtigung von Bauprojekten, sondern es wurden auch immer wieder Themen und interessante Orte von allgemeinem Interesse aufgegriffen und besichtigt.

Exemplarisch sollen an dieser Stelle nur einige der Veranstaltungen genannt werden. So besichtigten wir 2011 den Braunkohlentagebau in Garzweiler und konnten uns unter anderem ein Bild von den damit verbundenen großen Veränderungen der Landschaft machen. 2013 besuchten wir die Meyer Werft in Papenburg und das Emsland Moormuseum in Groß Hesepe sowie einige Monate später die im Rohbau fertiggestellte Elbphilharmonie. Im Jahr 2014 fand eine weitere besondere Reise statt, die ebenfalls nicht den Straßenbau behandelte, sondern das Thema Wasserstraßen. Besichtigt wurde die Neubaustelle des

Schiffshebewerk Niederfinow

Besichtigung Fa. Dyckerhoff Lengerich

Schiffshebewerkes Niederfinow im Zuge des Oder-Havel-Kanals in Brandenburg. Da wir bei dieser Tour durch Berlin kamen, erhielten wir bei einem Besuch des Bundeskanzleramtes auf einer geführten Besichtigung interessante Einblicke in die politische Zentrale der Bundesrepublik Deutschland.

Zum Ende des letzten Jahrzehnts unternahmen wir wieder berufsbezogene Reisen und Besichtigungen. Im Jahr 2017 besuchten wir die „vor der Tür" befindliche Baustelle B 51n Ortumgehung Belm. Mit dieser Maßnahme wurde eine seit Jahrzehnten angedachte verkehrliche Entlastung der Gemeinde Belm realisiert. Im Herbst desselben Jahres statteten wir dann noch dem Harz einen Besuch ab und erklommen den Brocken sowie den Steinbruch Flechtingen der NNG (ehemals Basalt AG).

Ebenfalls im Nahbereich fand 2018 eine Besichtigung der Kompostierungsanlage des OsnabrückerServiceBetriebs auf dem Gelände der ehemaligen Mülldeponie Piesberg statt, verbunden mit einem anschließenden Besuch des Steinbruches Osnabrück-Piesberg, der seinerzeit zur CEMEX AG gehörte und aktuell von der Günter Papenburg AG betrieben wird. Zur Gewinnung und Aufbereitung des für den Straßenbau wichtigen Rohstoffes Gestein erhielten wir aufschlussreiche Informationen.

2019 konnten wir bei der Dyckerhoff AG in Lengerich einen sehr interessanten Vortrag über die Historie des Zementwerkes in Lengerich und die Zementherstellung hören; ein anschließender Rundgang über das Werksgelände verdeutlichte die verschiedenen Produktionsabläufe.

Das Jahr 2020 begannen wir dann Ende Januar mit unserem traditionellen Grünkohlessen. Bei dem ebenfalls üblichen Vortrag auf dieser Mitgliederversammlung erfuhren wir Näheres über die Aufgaben und die Struktur der Autobahn GmbH des Bundes. Wir sind gespannt, wie sich diese neue Struktur entwickeln wird.

Zu diesem Zeitpunkt haben wir bereits geplante Exkursionen und Vorträge für 2020 vorgestellt, die dann leider wegen der Corona-Pandemie ausgefallen sind. Gleichwohl hoffen wir, dass unter Beachtung der in Niedersachsen geltenden Corona-Regeln mit einer begrenzten Teilnehmerzahl künftig wieder Baustellenbesichtigungen möglich sein werden.
Für 2021 beabsichtigen wir, wieder interessante und informative Programmpunkte anzubieten.

Jürgen Schmidt

Steinbruch Flechtingen

Mitgliederversammlung 2020

Reisen in unsicheren Zeiten

Unsere Bezirksgruppe hat sich aus langer Tradition heraus zur Aufgabe gemacht, unsere Mitglieder in die weite Welt zu begleiten. Wir Ostfriesen, die wir uns selbst gern als „Kleinbonum im riesigen römischen Reich sehen", haben rein geographisch mit einer Randlage zu leben. Nicht zu vergessen, die leidigen Ostfriesenwitze, die unser Völkchen gerne als ein wenig zurückgeblieben darstellen. Um diesen Vorurteilen entgegenzuwirken, begaben wir uns gemeinsam mit unseren LebenspartnerInnen alle zwei Jahre auf eine Auslandsexkursion. Seit 2007 waren wir in Brügge, St. Petersburg, Siebenbürgen, Istanbul, Straßburg, Lissabon und Glasgow. Jede einzelne Destination war ihre Reise wert, und zahlreiche Anekdoten werden uns in Erinnerung bleiben.

Dem einen oder anderen ist auf diesen Reisen auch ein Licht aufgegangen, um zu erkennen, dass der Nabel der Welt vermutlich doch nicht in Ostfriesland liegt. Kulturhistorisch sind wir durch sämtliche Jahrhunderte unserer europäischen Geschichte gezogen. Für uns stellten die Fahrten eine enorme Bereicherung dar, trotzdem mussten wir feststellen, dass immer, wenn wir gerade wieder unser Reiseziel verlassen hatten, sich vor Ort gravierende Veränderungen eingestellt haben. Angefangen von politischen Restriktionen gegenüber Oppositionellen über Bedrohungen durch Extremisten bis zum drohenden Brexit: Es wurde vor Ort nie besser, sondern schlechter. Aktuell droht Corona unseren Reisehunger gänzlich auszubremsen. Für die Welt da draußen scheint es besser zu sein, uns Ostfriesen auf unserer heimatlichen Scholle zu wähnen…

„Corona droht unseren Reisehunger auszubremsen."

Für uns alle, die sehr gern mit der VSVI auf Exkursionen fahren, sind aktuell schwierige Zeiten angebrochen. Wir wünschen uns, zukünftig weiterhin mit einer Schar wissbegieriger KollegInnen den Kontinent erkunden zu dürfen.

Hilko Kruse-Edenhuizen
(Ostfriese)

Veranstaltungen in Niedersachsen

LANDESVEREINIGUNG NIEDERSACHSEN
Siehe auch
www.vsvi-niedersachsen.de

Bezirksgruppe Hannover
2. Februar 2021
17.00 Uhr, Mitgliederversammlung
im Kaiserhof

Bezirksgruppe Osnabrück
29. Januar 2021
Mitgliederversammlung
mit Grünkohlessen
„Zur alten Eversburg", Osnabrück

Bezirksgruppe Stade
- in Planung -
Ende April / Anfang Mai 2021
Gemeinsame Studienfahrt der Bezirksgruppen Verden und Stade

Bezirksgruppe Verden
21. Januar 2021
16.00 Uhr Mitgliederversammlung
mit Grünkohlessen
Ort: Haag's Hotel Niedersachsenhof,
Lindhooper Straße 97, Verden

- in Planung -
Ende April / Anfang Mai 2021
Gemeinsame Studienfahrt der Bezirksgruppen Verden und Stade

Aufgrund der aktuellen Entwicklungen ist die endgültige Durchführung von Veranstaltungen bei den Bezirksgruppen zu erfragen.

Geburtstage

Herzlichen Glückwunsch!

Falls Sie sich mit Ihrem Namen hier nicht wiederfinden: Zukünftig können wir hier leider nur den Mitgliedern gratulieren oder sie erwähnen, die einer Veröffentlichung Ihrer Daten schriftlich zugestimmt haben.
Bitte senden Sie Ihre Einverständniserklärung – sofern noch nicht geschehen – per Brief, Fax oder Mail an die Geschäftsstelle.
Das Formular finden Sie auf unserer Homepage www.vsvi-niedersachsen.de oder in zurückliegenden VSVI-Informationen.

60 Jahre

Februar

Michael Körber	Aurich

März

Uwe Kappmeier	Hardegsen
Thomas Rohlfing	Dannenberg
Gotthard Storz	Bremen

April

Jörg Duensing	Springe
Erwin Fette	Burgwedel/Wettmar

65 Jahre

Januar

Dr. Gerhard Knoll	Haren
Thorsten Seitz	Burgdorf

März

Peter Förster-Heidenreich	Oldenburg
Hartmut Meyer	Emmerthal

April

Günther Beddig	Wolfenbüttel
Friedrich Glaubitz	Stadthagen
Andreas Pinkau	Meine
Wolfgang Piroutek	Wedemark

70 Jahre

Januar

Andreas Gummert	Alfeld
August Lau	Meppen
Eckhard Raake	Verden
Klaus-Peter Busse	Wunstorf

April

Eckhard Bosse	Braunschweig

80 Jahre

Januar

Jürgen Anacker	Uelzen
Dietrich Glage	Nordstemmen
Winfried Herbst	Hildesheim
Karl Kohlhaußen	Fürstenau
Peter Mairose	Bremen
Hilmar Meyer	Verden

Februar

Dieter Linz	Wunstorf
Gerd Winkel	Neustadt a. Rbge.

März

Gert Löschner	Nienburg

April

Hans-Ulrich Kruse	Cadenberge

81 Jahre

Februar

Karl-Heinz Döpkens	Bad Bevensen
Rolf Lieberum	Hardegsen
Gerhard Schramm	Einbeck
Wolfgang Weber	Celle

März

Geerd Snuis	Lüneburg

April

Horst Schwitalla	Bersenbrück
Roland Weber	Dransfeld

82 Jahre

Januar

Gerhard Kahl	Hannover
Hartmut Poggenklas	Braunschweig

Februar

Heiko Müller	Hannover
Günter van Allen	Leer

März

Hartwig Harms	Weyhe
Helmut Sülldorf	Wennigsen

April

Emil Beeß	Hankensbüttel
Harald Großmann	Soltau
Gustav Jahns	Georgsmarienhütte
Gerd Münster	Neustadt
Wolfgang Stumpe	Georgsmarienhütte
Bruno Zuchiatti	Lingen

83 Jahre

Januar

Carl-Friedrich Haase	Göttingen
Franz-Joachim Nottebaum	Peine

April

Detlef Lange	Braunschweig

84 Jahre

Februar

Bodo Benter	Winsen (Luhe)
Dieter Kohlstedt	Wittmar
Jobst Stietenroth	Goslar
Lothar Treske	Hannover

März

Jan Brouwer	Leer
Otto Müller	Jever
Jan Wenholt	Norden

85 Jahre

Januar

Heinrich Ohlenbusch	Hude

Februar

Diter Jakacz	Braunschweig
Walter Klingenhäger	Lüneburg
Karl-Heinz Urban	Edewecht

März

Dieter Winkel	Hameln

April

Friedrich Kahle	Neustadt
Hubert Oppermann	Verden

86 Jahre

Januar

Heinz Bätje	Celle
Fritz Meyer	Verden
Claus-Hinrich Runge	Osnabrück

Februar

Jürgen Horstmann	Laatzen

88 Jahre

Februar

Horst Cromberg	Burgdorf

90 Jahre

Februar

Jürgen Reinhardt	Nienburg
Karl-Heinz Suhr	Bramsche

91 Jahre

April

Gerhard Maier	Wolfenbüttel

92 Jahre

Februar

Günter Holldack	Lehrte

April

Günter Wiegand	Hildesheim

93 Jahre

Januar

Horst Mutzke	Northeim

95 Jahre

Januar

Prof. Wolf Scheel	Stade

25 Jahre Mitgliedschaft

Januar

Jens Kaupke	Soltendieck

Februar

Prof. Otfried Beilke	Hannover
Michael Hätscher	Suderburg
Roland Ribinski	Lohne
Ulrike Sackarndt	Ibbenbüren
Alexander Simons	Braunschweig
Frank Stephan	Ilsede
Heiner Vollmer	Bruchhausen-Vilsen

März

Markus Korte	Bissendorf

April

Hans-Heinrich Röhrs	Soltau

50 Jahre Mitgliedschaft

Januar

Bernd Brünig	Edewecht
Jürgen Horstmann	Laatzen
Eckbert Martin	Wolfenbüttel
Dieter Milark	Langenhagen
Gerhard Schmidt	Aurich

Februar

Gerhard Fernitz	Dörverden

April

Heinz-Peter Schulte	Langenhagen

40 Jahre Mitgliedschaft

Januar

Rüdiger Bleibaum	Hameln
Karl-Heinz Kruse	Dahlem
Eckhard Otto	Oldenburg
Ralf Patjens	Stade

April

Friedrich Röhrs	Verden / Aller

60 Jahre Mitgliedschaft

Januar

Wolfgang Hagen	Bergen
Günter Holldack	Lehrte
Werner Junker	Northeim

Februar

Heinrich Ottleben	Bockenem

Wir gedenken unserer verstorbenen Mitglieder

Ralf Bätje, Celle
Jürgen Dröfke, Braunschweig
Waldfried Elvers, Lüneburg
Horst Knapmeyer, Celle
Erich Leibeke, Hannover
Günther Sandfuchs, Hildesheim
Klaus Stehnke, Verden
Horst Wehmann, Lüneburg

Neue Mitglieder

Henning Cassens	Jever
Paulina Ellmann	Bakum
Alexander Herrmann	Hambergen
Oliver Moormann	Osnabrück
Finn Wessel	Bad Oeynhausen

Informationen aus Bremen

Aufgrund von personellen Änderungen in der Geschäftsstelle der VSVI Bremen und wegen der andauernden Beeinträchtigungen durch den erneuten Shutdown müssen die aktuellen Informationen aus Bremen weiterhin ausgesetzt werden.

Adressen VSVI Bremen

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

www.vsvi-bremen.de
Geschäftsstelle:
Britta Renner
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
Dipl.-Ing. Christian Schulte
c/o pb+ Ingenieurgruppe AG
Henrich-Focke-Straße 13
28199 Bremen
Tel. 0421 1746-325
Fax: 0421 1746-366
Mail: christian.schulte@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
B. Sc. Juliane Richter
c/o Consult Team Bremen Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH
Westerstraße 10-14
28199 Bremen
Tel. 0421 16 206-14
Fax: 0421 16 206-21
Mail: richter@ctb-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 / 607 499
markus.brockmann@vsvi-niedersachsen.de

Vizepräsident und Schatzmeister
Dipl.-Ing. Hans Schnibbe
Lunzenweg 4
27729 Vollersode
Tel. 0174 1970218
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
Katja Pott M.Sc.
Stadt Wolfsburg
Porschestraße 49
38440 Wolfsburg
Katja.Pott@stadt.wolfsburg.de

Braunschweig 01

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Heiko Lange
c/o NLStBV GB Wolfenbüttel
Sophienstraße 5
38304 Wolfenbüttel
Tel. 05331 / 8587-175
hl72@gmx.de

2. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Lars Kuhn
Ingenieurbüro Kuhn + Partner mbH
Hermann-Blenk-Straße 18
38108 Braunschweig
Tel. 0531 / 35 44 66
l.kuhn@kuhn-partner.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. Dietmar Kretschmer
Im Zwergengrund 17
31787 Hameln
Tel. 05151 / 923 01 90
info@sv-kretschmer.de

2. Vorsitzender
Dipl.-Ing.Sven Diehn
c/o NLStBV GB Hameln
Roseplatz 5, 31787 Hameln
Tel. 05151 / 607-332
sven.diehn@nlstbv.niedersachsen.de

Redaktioneller Mitarbeiter
Dipl.-Ing. Burkhard Büchler
Ruschenbrink 4
31787 Hameln
Tel. 05151 / 607-325
burkhard.büchler@nlstbv-niedersachsen.de

Kassenwart
Dipl.-Ing. Holger Smits
c/o NLStBV GB Hameln
Roseplatz 5, 31787 Hameln
Tel. 05151 / 607-224
holger.smits@nlstbv.niedersachsen.de

Hannover 04

1. Vorsitzender + Kassenwart
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

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

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. Vorsitzende
Dipl.-Ing.Manuela Kapak-Wendt
c/o SM Uelzen
Holdenstedter Straße 92
29525 Uelzen
Tel. 0171 / 325 16 75
manuela.kapak-wendt@nlstbv.niedersachsen.de

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

Kassenwart
Dipl.-Ing. Thomas Schröder,
c/o Ingenieurbüro Schulz + von der Ohe
Hoefftstr. 17, 29525 Uelzen
Tel. 0581 / 97 43 40
t.schroeder@ingenieurbuero-uelzen.de

Schriftführerin
Dipl.-Ing. Daniela Heitsch
Igbv Ingenieurgesellschaft für Bau- u. Vermessungswesen
- André Novotny -
Käthe-Krüger-Straße 17
21337 Lüneburg
Tel. 04131 / 8634-22
daniela.heitsch@igbv.de

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. Hans-Heiko Keppel
c/o Eurovia Teerbau GmbH
Lindenstraße 28
37520 Osterode
Tel. 05522/5098-32
hans-heiko.keppel@eurovia.de

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

Schriftführer
B.Eng. Belinda Bleibaum
c/o Ingenieurbüro Lühning
Mühlenstraße 25
37154 Northeim
Tel. 05551 / 911600
belinda.bleibaum@igbv.de

Kassenwart
Dipl.-Ing. Christian Reppin
c/o Stadt Pattensen
Rathausplatz 1
30982 Pattensen
Tel. 05101 / 1001-425
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
Grünefeld Ingenieurberatung
Im Schilf 24
26133 Oldenburg
Tel. 0441-48 55 320
gruenefeld-ing@ewe.net

Kassenwart
Dipl.-Ing. Hüseyin Akkurt
STRABAG AG Direktion Nordwest Bereich Weser-Ems/Gruppe Wilhelmshaven
Am Esch 19 26349 Jaderberg
Tel. 04454 / 9779 103
hueseyin.akkurt@strabag.com

Osnabrück 11

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Jürgen Schmidt
Wilhelm-Röntgen-Str. 30
49134 Wallenhorst
Tel.: 05407-818135
jukasch@t-online.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
26603 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 - 339
anke.bettina.beck@gmail.com

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

Kassenwart
Dipl.-Ing. Arnold Buß
Fohrenstraat 4
26629 Großefehn
Tel. 04943 / 406991
arnold.buss@gmx.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 + Kultur und Information
Dipl.-Ing. Ralf Ratajczak
NLStBV, GB Stade
Harsefelder Straße 2,
21680 Stade
Tel. 04141 / 601 371
ralf.ratajczak@nlstbv.niedersachsen.de

Kassenwart
Dipl. Geol. Jens Schmitz
Ingenieurgesellschaft Dr. Beusse mbH
Elsterbogen 18
21255 Tostedt
Tel. +49 163 7733877

Verden 14

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Hans Schnibbe
Lunzenweg 4
27729 Vollersode
Tel. 0174 1970218
hans.schnibbe@ewe.net

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. Roman Lauchart
Planungsgemeinschaft Nord GmbH
Große Straße 49,
27356 Rotenburg (Wümme)
Tel. 04261 / 92 93 82
rl@pgn-architekten.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

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,
info@vsvi-niedersachsen.de, www.vsvi-niedersachsen.de
Bankverbindung VSVI Niedersachsen:
Deutsche Bank Hannover e.G.
NEU: **IBAN DE71 2507 0024 0070 5079 01**, BIC DEUTDEDBHAN

Spendenkonto Fördergemeinschaft VSVI Niedersachsen:
Deutsche Bank Hannover AG
IBAN DE51 2507 0024 0023 1225 00, BIC DEUTDEDBHAN

Geschäftsstelle Bremen:
Britta Renner, Bgm.-Spitta-Allee 18, 28329 Bremen
info@vsvi-bremen.de, www.vsvi-bremen.de
Bankverbindung VSVI Bremen:
Die Sparkasse Bremen AG
IBAN DE17 2905 0101 0001 7140 13, BIC SBREDE22

Redaktion: redaktion@vsvi-niedersachsen.de
Alexander Emme, Dr. Joachim Göhlmann, Ulrich Kumlehn, Markus Mey, Thomas Pfeiffer, Jens Pohl, Katja Pott, Malte Quakenack, Ingo Wöhleke

Gestaltung: Sabine Panse, dacorpo design, Hannover
Telefon 0173.60 55 081, (info@dacorpo-design.de)
Druck: QUBUS media

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. 1 / April 2021: 12. Februar 2021

Niedersachsen

Bremen

Klimaneutral
Druckprodukt
ClimatePartner.com/53326-2010-1010