Information

Niedersachsen und Bremen

3 | Dezember 2025

Inhaltsverzeichnis

Editorial — 3
Grußwort — 4
Aus dem Vorstand
65. Mitgliederversammlung am 27. Juni in Steinhude — 5
Junge VSVI
48. Sommerstammtisch in der Überseestadt — 7
49. Herbststammtisch auf dem Bremer Freimarkt — 7
Stammtischtermine — 8
Aktuelles
Der lang laufende Planungsvertrag — 9
Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI 2026 — 10
Blau-grüne Infrastruktur mitten in Hannover: Die Schillerstraße wird zum Modellprojekt — 14
Planungs- und Genehmigungsprozesse beschleunigen:
Maßnahmen und Mentalitätswechsel — 17
Schwerpunkt
Umsetzungsbegleitung für die Dorfentwicklungsplanung Kirchhatten — 18
Umsetzungsbegleitung für die Dorfentwicklungsplanung Molbergen — 20
Umgestaltung der Bachstraße im Ortsteil Wiesenau in Langenhagen — 22
Umgestaltung der Innenstadt von Friesoythe — 24
Niedersachsen baut
Vorwort zur Serie Südschnellweg — 26
B 3 – Südschnellweg! — 26
Grundhafte Erneuerung zwischen Hildesheim und Autobahndreieck Hannover-Süd — 33
Seminarecho
Seminarprogramm Vorschau 2026 zum Heraustrennen im Mittelteil — 27
Vergabe- und Bauvertragsrecht — 36
Betondeckenbau – Regelwerke, Innovationen, Nachhaltigkeit — 38
Bundesvereinigung
„Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2025“ in Konstanz verliehen — 40
Neues Geschäftsführendes Präsidium der BSVI gewählt — 42
Landesvereinigung
VSVI Jahresexkursion 2025: Besichtigung der Salzgitter Flachstahl GmbH — 43
Bezirksgruppen
Braunschweig
Herbstexkursion nach Uelzen — 45
Hannover
Exkursion nach Koblenz vom 19. bis zum 21. September 2025 — 47
Ostfriesland
Exkursion zur Friesenbrücke und Führung durch den Schiffsführungssimulator — 48
Ostfriesland und Oldenburg
Exkursion nach Fehmarn und Lübeck — 50
Landesvereinigung Niedersachsen
Geburtstage, Jubiläen, neue und verstorbene Mitglieder — 52
Veranstaltungen Niedersachsen — 53
Adressen Bremen — 54
Adressen Niedersachsen — 55
Rückseite / Impressum — 56

Titelbild

Waschbeton mit Grinding Oberfläche, der im Straßenbau eingesetzt wird, sodass eine gute Griffigkeit, einschl einer Lärmreduzierung erzielt werden kann

Quelle: © Firma OAT

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

Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr 2025 hat einmal mehr gezeigt, wie wichtig unser Engagement für eine leistungsfähige, klimagerechte und innovative Verkehrsinfrastruktur ist. Gerade in diesen Zeiten, in denen die Baubranche nach wie vor zahlreichen Herausforderungen gegenübersteht, ist es umso wichtiger, stets gut informiert zu sein und sich mit den relevanten Themen auseinanderzusetzen. Vor dem Hintergrund globaler und gesellschaftlicher Herausforderungen tragen wir mit unserer täglichen Arbeit maßgeblich zur Mobilität und Lebensqualität bei, nicht nur in Niedersachsen und Bremen. In dieser Ausgabe beleuchten wir daher zentrale Aspekte, die uns alle betreffen und die Zukunft der Planung und des Bauens beeinflussen werden.

Ein Thema, das uns besonders beschäftigt, ist die Novellierung der HOAI. Die Anpassungen dieser Honorarordnung haben weitreichende Konsequenzen für alle Akteure der Baubranche und bieten sowohl Chancen als auch Herausforderungen. Wir geben Ihnen einen Überblick über geplante Änderungen und was diese für Ihre tägliche Arbeit bedeuten können.

Ein Dauerbrenner für alle sind lange Zeiträume, bis Projekte umgesetzt sind. Diesen Punkt beleuchten wir auf Seite der Dienstleister im Zusammenhang mit langlaufenden Planerverträgen und ihre Bedeutung in einem schnelllebigen Markt. Wir analysieren, wie sich solche Verträge auf die Flexibilität und Innovationsfähigkeit von Planungsbüros auswirken und welche Strategien es gibt, agil auf Veränderungen reagieren zu können.

Der zweite Aspekt ist die Frage der Beschleunigungspotentiale von Planungs- und Genehmigungsprozessen. Der Schlüssel liegt hier oft nicht zuletzt in der Zusammenarbeit und der Kommunikation aller Beteiligten, sowie in der Nutzung moderner Technologien.

Besonders freuen wir uns über unser Schwerpunktthema „Beispiele für eine gelungene Straßenraumgestaltung". In drei Artikeln zeigen wir, wie durchdachte und kreative Planungen die Lebensqualität in urbanen Räumen verbessern. Diese Beispiele sollen als Inspiration dienen und zeigen, was mit innovativen Ideen und einem engagierten Team möglich ist. Sie sollen auch motivieren, in Projekten den Gestaltungsansatz noch stärker zu forcieren. Abschließend sollen sie aber vor allem zeigen, dass wir alle durch unser tägliches Tun zu mehr Lebensqualität im öffentlichen Raum beitragen.

Die Modernisierung des Südschnellwegs in Hannover war ein weiteres bedeutendes Projekt, das 2025 viele Fortschritte verzeichnete. Die Erneuerung mehrerer Brückenbauwerke und der Neubau eines innerstädtischen Straßentunnels sind wichtige Meilensteine, die sowohl die Verkehrssicherheit erhöhen als auch die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Ost-West-Tangente verbessern werden. Die Baufortschritte sind beeindruckend. Aus diesem Grund planen wir ein regelmäßiges Update im Rahmen der VSVI Information.

Aus Sicht des Autors liegt die Zukunft in unserem Arbeitsfeld in den jüngeren Generationen. Umso erfreulicher ist es, dass unsere Junge VSVI Bremen 2025 gleich mehrfach gefeiert hat: Ihre Stammtische, nunmehr 50 Treffen in 14 Jahren, bieten jungen Ingenieurinnen und Ingenieuren eine Plattform zum Austausch und Vernetzung. Diese Initiative stärkt das Berufsbild und fördert den generationsübergreifenden Dialog in unserer Branche. Was macht in diesem Zusammenhang eigentlich die junge Welt der Ingenieurinnen und Ingenieure in Niedersachsen und wir können wir hier alle mehr unterstützen?

Doch unsere Zeitschrift lebt nicht nur von den Beiträgen unserer Redakteure und Gastautoren, sondern auch von Ihnen, unseren Leserinnen und Lesern! Wir laden Sie herzlich ein, Ihre eigenen Ideen, Projekte und Erfahrungen mit uns zu teilen. Reichen Sie Ihre Vorschläge, Artikel und Kommentare bei der Redaktion ein und gestalten Sie gemeinsam mit uns die Zukunft der Planung.

Abschließend möchten wir Ihnen allen für Ihre fortwährende Unterstützung und Ihr Engagement danken. Ihre aktive Beteiligung und Ihre innovativen Ideen sind entscheidend, um weiterhin erfolgreich und zukunftsweisend in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung tätig zu sein. Lassen Sie uns gemeinsam auch im kommenden Jahr die Zukunft des Straßenbaus und der Verkehrsplanung gestalten und dabei sowohl technologische als auch nachhaltige Ziele verfolgen.

Herzliche Grüße und schöne Weihnachten,

Ingo Wöhleke
für die Redaktion

Liebe Mitglieder,

Quelle: NLStBV

das Jahr 2025 hat für unseren Berufsstand erneut die immense Bedeutung einer leistungsfähigen, klimagerechten und innovativen Verkehrsinfrastruktur unterstrichen. Vor dem Hintergrund globaler und gesellschaftlicher Herausforderungen leisten wir mit unserem täglichen Engagement in Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb von Straßen einen zentralen Beitrag für die Mobilität und Lebensqualität unseres Bundeslandes.

Auch die Digitalisierung hat den Straßenbau weiter geprägt. Vom BIM-Einsatz in der Planung über automatisierte Bauprozesse bis hin zur digitalen Erfassung von Straßenzuständen – die digitale Infrastruktur wird immer stärker zum Bindeglied zwischen Planung, Bau und Betrieb. Diese Entwicklungen erfordern neues Wissen und interdisziplinäres Denken, weshalb Fortbildung und kollegialer Austausch in unserem Verband wichtiger sind denn je.

Dabei treibt uns ein Thema der Digitalisierung besonders um. Die Künstliche Intelligenz. Haben sie schon Erfahrungen mit KI-Anwendungen gesammelt? Seid ChatGPT frei zugänglich gemacht wurde, überrennt uns das Thema; kein Vortrag, keine Fortbildung, keine Publikation, die ohne dieses Thema auskommt.

Wenn ich an das Jahr 2025 zurückdenke, kommt mir als erstes das Thema Sondervermögen in den Sinn. Endlich erhält die Straßeninfrastruktur die Mittel, die so dringend benötigt werden. Doch meine Wahrnehmung scheint stark eingetrübt zu sein. Denn wenn ich prompte (auf „Deutsch“, die KI etwas fragen, in diesem Fall die Version „perplexity“): „schreib mir ein Grußwort für die VSVI Mitglieder mit den Schwerpunkten in 2025 im Bereich Straßenbau“, dann erhalte ich unter anderem den ersten Absatz dieses Textes und weitere Absätze mit den Themenschwerpunkten Digitalisierung, Mobilitätswende und nachhaltige Baustoffe. Kein Wort zum Sondervermögen, also prompte ich weiter. Der hier stehende zweite Absatz ist ein Teilergebnis aus meinen Nachfragen. Aber immer noch nichts zum Sondervermögen.

Was bedeutet das nun für mich und auch für uns? Für mich bedeutet das ganz klar, dass ich das Prompten noch verbessern muss, wenn ich in Zukunft nicht weiterhin einen Großteil meines Grußwortes selber schreiben will. Aber was das für uns bedeutet, hat die KI oben schon richtig formuliert. Neues Wissen und interdisziplinäres Denken, innerhalb unserer Fortbildung und dem kollegialen Austausch in unserem Verband ist wichtiger denn je.

Mit Blick nach vorn bleibt unsere Aufgabe klar: Wir gestalten die Straßen von morgen. Dabei gilt es, bewährte Ingenieurkunst mit neuen Technologien zu verbinden und Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft zu übernehmen. Wenn wir diesen Weg gemeinsam gehen, können wir auch in Zukunft einen entscheidenden Beitrag für die Mobilität in Niedersachsen leisten.

Und was das Sondervermögen angeht, werde ich sicher im nächsten Jahr noch Gelegenheit bekommen, darüber zu sinnieren.

Bleibt mir nur noch Ihnen und Ihren Familien, frohe und besinnliche Feiertage und einen tollen Jahresausklang zu wünschen.

Herzliche Grüße, Ihre Katja Pott

65. Mitgliederversammlung am 27. Juni in Steinhude

In diesem Jahr fand die 65. Mitgliederversammlung am Steinhuder Meer, in Steinhude, statt. In den Strandterrassen hatte das Gastwirtsehepaar den „Wintergarten" für unsere Veranstaltung vorbereitet. Gegen Mittag stärkten wir uns bei einem Mittagsimbiss, um dann gemeinsam mit dem Bus zur Besichtigung der Baumaßnahme „Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der Bundestraße B 441" zu fahren. Über die Baumaßnahme wurde bereits in der VSVI-Information April 2025 berichtet. Herr Dierksen und Frau Lépinay von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV- Regionaler Geschäftsbereich Nienburg) begrüßten uns am Treffpunkt und führten uns über Leiterstiege zum Trogbauwerk der B 441.

Frau Lépinay, Projektkoordinatorin, informierte uns anhand eines Lageplans und vieler Fotos über interessante Aspekte des Planungsverlaufs. Herr Dierksen, Sachgebietsleiter Bauüberwachung, übernahm dann die Erläuterungen zum Bau der Ortsumgehung

Die zukünftige B 441 wird die Bahnstrecke Hannover-Bremerhaven unterführen. Die Bahnbrücke ist zunächst seitlich ihrer endgültigen Lage errichtet worden und wird dann in einer Sperrpause des Bahnbetriebs verschoben. Während der Arbeiten kam es im März 2025 zu einem Dammrutsch im Bereich des Trogbauwerks.

Um den Damm zu sanieren, waren aufwendige Instandsetzungsarbeiten notwendig, die eine Vollsperrung der Bahnstrecke erforderlich machten. Diese Zeit nutzte sowohl die NLStBV als auch die Deutsche Bahn für flankierende Arbeiten. So konnten drei Bahnübergänge parallel saniert werden. Der Weiterbau des Troges ist nun wiederaufgenommen worden. Der nächste große, bauliche Schritt ist der Einschub des bleibenden Rahmenbauwerks unter der Bahn.

Leiterstieg

Vorstellung der Ortsumgehung Wunstorf

VSVI Gruppe vor dem Trogbauwerk

Quelle: alle Fotos Uwe Bade

Auch in anderen Bereichen der Ortsumgehung wird schon gebaut. So sind bereits eine städtische Radwegbrücke (der Bund wollte die Radwegbrücke nicht finanzieren) fertiggestellt und eine erforderliche Ausgleichsmaßnahme – eine Fledermausbrücke – hergestellt worden. Für die Verlegung der Westaue wurden 506 Fische – verschiedener Arten – mit Hilfe einer Elektrobefischung gefangen und umgesetzt. Die Vorträge wurden interessant dargestellt und mit Engagement und Sachverstand vorgetragen. Vielen Dank noch einmal für die Möglichkeit, dass wir die Baustelle an einem Freitagnachmittag besichtigen durften.

Zurück in den Strandterrassen erwarteten uns Kaffee, Tee und Kuchen zum geselligen Austausch und zur Stärkung. Um 16 Uhr trennte sich die Gesellschaft um den Haupttagesordnungspunkt, nämlich die 65. Mitgliederversammlung, durchzuführen. Alle Nichtmitglieder konnten währenddessen an einem geführten Ortsrundgang teilnehmen oder das Fischer- und Webermuseum besichtigen. Beide Führungen gaben tiefe Einblicke in die Geschichte Steinhudes und wurden sehr positiv wahrgenommen.

Das Protokoll der Mitgliederversammlung und auch die beschlossene Satzungsänderung wurden bereits in der VSVI-Information August 2025 verteilt und sollen an dieser Stelle nicht noch einmal Thema sein. An dieser Stelle aber noch ein kurzer besonderer Dank an unserem Vorstand, der sich für weitere zwei Jahre zur Verfügung gestellt hat und ohne Gegenstimmen wiedergewählt wurde und künftig durch Stephan Hoffmann vom Institut für Verkehr und Stadtbauwesen der TU Braunschweig verstärkt wird. Ohne das Engagement und den Arbeitseinsatz des Vorstands gäbe es keine Seminare, keine Zeitschrift, keine Bezirksgruppen, keine gemeinsamen Veranstaltungen und keine Interessenvertretung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure und -ingenieurinnen.

Zur Abendveranstaltung war der Wintergarten der Strandterrassen festlich geschmückt und bot einen schönen Ausblick auf das Steinhuder Meer. Der Grill im Innenhof war reichlich bestückt und die Beilagen, die im Wintergarten bereitstanden, ergänzten das Grillgut vortrefflich. Die untergehende Sonne war spektakulär und ließ das Essen fast vergessen. Nach dem Sonnenuntergang konnte DJ Tony die Gäste auf die Tanzfläche locken und diese bis zum Veranstaltungsende um circa 1.00 Uhr bewegen.

Einige Gäste nahmen das Übernachtungsangebot am Samstag an und setzten gemeinsam mit einem Auswandererboot zur Insel Wilhelmsstein über. Auch das war ein schönes Erlebnis.

Die 66. Mitgliederversammlung findet 2026 in Ostfriesland statt.

Heike Bade

Treffen im Innenhof der Strandterrassen

Sektbegrüßung

Unsere Besten

Bezirksgruppe Hannover in Steinhude

Vor der Abendsonne

Quelle: alle Fotos Uwe Bade

Junge VSVI Bremen

49 Stammtische, zwei Highlights und ein starkes Netzwerk

Im Jahr 2025 darf die Junge VSVI Bremen gleich mehrfach feiern – mit vier gelungenen Stammtischen und einem besonderen Jubiläum: 50 Stammtische in 14 Jahren. Was 2011 mit einer kleinen Runde engagierter Studierender begann, ist heute ein fester Bestandteil im Netzwerk der VSVI Bremen – und steht für Austausch, Kollegialität und gelebte Ingenieurkultur.

48. Sommerstammtisch in der Überseestadt

Am 28. August 2025 fand in der Bremer Braumanufaktur in der Überseestadt der diesjährige Sommerstammtisch statt. Nach dem erfolgreichen Auftakt im Vorjahr wurde das Format eines gemeinsamen Stammtisches für alle Mitglieder der VSVI Bremen fortgeführt.

Bei spätsommerlichem Wetter und maritimer Atmosphäre bot sich allen Mitgliedern der VSVI die Gelegenheit, sich generationsübergreifend auszutauschen – von den „Jungspunden" bis zu den „alten Hasen". Perspektiven aus Hochschule, Verwaltung, Ingenieurbüros, Studium und Bauwirtschaft trafen aufeinander und sorgten für einen lebendigen Dialog zwischen Nachwuchs und Erfahrung. In guter Stimmung wurde angeregt über aktuelle Projekte, Berufseinstiege und Entwicklungen im Straßen- und Verkehrswegebau diskutiert – ein Abend voller Ideen, Gespräche und neuer Kontakte.

JUNGE VSVI Bremen

„Sommerstammtisch"

49. Herbststammtisch auf dem Bremer Freimarkt

Mit dem 49. Stammtisch blickt die Junge VSVI Bremen auf eine lange und lebendige Tradition zurück – und freut sich bereits auf das nächste große Jubiläum: Mit dem **50. Stammtisch am 2. Dezember 2025** steht der Junge VSVI Bremen ein besonderes Jubiläum bevor. Seit über einem Jahrzehnt bietet die Stammtischreihe jungen Ingenieurinnen und Ingenieuren die Möglichkeit, sich in ungezwungener Atmosphäre zu vernetzen, voneinander zu lernen und gemeinsam Ideen zu entwickeln.

Die Zahl 50 steht dabei nicht nur für zahlreiche Treffen, sondern für unzählige Gespräche, Begegnungen und Freundschaften, die das Fundament der Jungen VSVI bilden. Ob im Biergarten, auf dem Weihnachtsmarkt oder bei einer Exkursion – die Stammtische sind ein lebendiger Ausdruck des VSVI-Geistes: fachlich engagiert, menschlich verbunden.

Ein herzliches Dankeschön gilt allen Organisatorinnen und Organisatoren, die die Junge VSVI Bremen über die Jahre geprägt und begleitet haben. Mit dem Jubiläumsstammtisch schließt sich ein

Kreis – und gleichzeitig beginnt ein neues Kapitel voller Ideen, Projekte und Begegnungen.

Wir freuen uns auf viele weitere Stammtische, neue Gesichter und den weiterhin starken Zusammenhalt innerhalb der Jungen VSVI Bremen!

Viele Grüße vom Orga-Team der Jungen VSVI Bremen

Juliane Richter, Elizaveta Molidor, Manuel Nullmeyer und Norina Sicks

Freimarkt

Die Stammtischtermine sowie die Exkursionen werden wie folgt bekannt gegeben:

Stammtisch Bremen

Die „Stammtisch-Einladung" kommt über den neuen Instagram-Account (#VSVI_Bremen), eine Mail aus der Geschäftsstelle und die Internetseite der VSVI Bremen (Junge VSVI Bremen). Wer in den Verteiler der Jungen VSVI Bremen aufgenommen werden möchte, schreibt eine E-Mail an: junge@vsvi-bremen.de

Stammtisch Hannover

Wir treffen uns regelmäßig mit der Jungen VSVI in Hannover. Wer in den Verteiler der Jungen VSVI aufgenommen werden möchte, schreibt mir gerne eine Email an celik@hrg-online.de. Asiye Nur Celik

Stammtisch Oldenburg

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

Der lang laufende Planungsvertrag

Das Problem des lang laufenden Planungsvertrags ist, dass bei Abschluss des Vertrages zumeist keiner weiß, dass es einer werden wird. Es gibt im Werkvertragsrecht, keinerlei Regelungen, die hieraus resultierende negative Auswirkungen auf die Vertragsparteien abfedern. Vor diesem Hintergrund sollten in jedem Planungsvertrag Regelungen enthalten sein, wie zu verfahren ist, wenn der Planungsvertrag länger läuft als gedacht.

Hierzu muss zunächst im Vertrag vereinbart werden, von welcher Planungs- und Bauzeit die Parteien ausgehen. Oftmals wird seitens der Vertragsparteien darauf hingewiesen, dass man nicht genau wissen könne, wann das Projekt abgeschlossen sein wird. Dem ist zu entgegnen, dass nach § 650p BGB, der die vertragstypischen Pflichten aus Architekten- und Ingenieurverträgen regelt, die Planungs- und Überwachungsziele zu vereinbaren sind. Im Vertrag ist also lediglich zu vereinbaren, von welchen Planungs- und Bauzeiten die Parteien bei Vertragsschluss ausgegangen sind. Enthält der Vertrag keine Regelung zur Planungs- und Bauzeit ist es sehr schwierig eine zusätzliche Vergütung geltend zu machen, wenn der angedachte Zeitraum aus Gründen, die der Planer nicht zu vertreten hat, überschritten wird.

Darüber hinaus sollte in den Vertrag auch eine bezifferte Vergütungsregelung aufgenommen werden für den Fall, dass der vereinbarte Termin nicht eingehalten werden kann. Dies ist insbesondere dann erforderlich, wenn die Vergütung der Planungsleistungen auf der Grundlage der HOAI erfolgt. Nach den Vorschriften der HOAI wird das Honorar auf der Grundlage der Kostenberechnung ermittelt. Die Kostenberechnung wird im Rahmen der Leistungsphase 3 erstellt und ist grundsätzlich eine statische und unveränderliche Größe. Die Höhe der Vergütung bezieht sich also auf die anrechenbaren Kosten und die vereinbarten Grundleistungen, der Faktor „Zeit" kommt insofern nicht vor. Vielfach wird bei einer Planungszeitverlängerung dahingehend argumentiert, dass die Vergütung einer Leistungsphase unabhängig davon ist, über welchen Zeitraum sie erbracht wird. Selbst im Bereich der örtlichen Bauüberwachung wird teilweise davon ausgegangen, dass einige der dort genannten Leistungen zeitunabhängig sind. Es ist daher wichtig, dass unabhängig vom Honorar nach HOAI für die verlängerte Planungs- und Bauzeit ein Betrag vereinbart wird.

Ein weiteres Problem stellt die grundsätzliche Unveränderbarkeit der Kostenberechnung dar. So hat jüngst das OLG Naumburg mit Urteil vom 20.05.2025 – 2 U 38/24 – festgestellt, dass eine fehlerhafte Kostenberechnung nachträglich korrigiert werden kann. Die Fehlerhaftigkeit der Kostenberechnung ist jedoch nicht ex post zu beurteilen, sondern bezogen auf den Zeitpunkt der Erstellung. Eine Kostenberechnung ist nicht unbedingt fehlerhaft, wenn sie von den tatsächlichen Herstellungskosten abweicht. So stellt das OLG Naumburg fest, dass es in der Struktur der HOAI begründet sei, dass die Kostenberechnung oftmals nicht alle Kosten enthält, die sich später aufgrund der viel detaillierteren Planungsleistungen ergeben. Eine Lösung für diese Problematik ist wiederum eine Vereinbarung, dass die anrechenbaren Kosten wie noch bis in der Fassung 1996 der HOAI ermittelt werden. Eine solche Vereinbarung könnte wie folgt lauten:
„Entsprechend Ihrer Anfrage bieten wir Ihnen auf der Grundlage der HOAI in der zur Zeit der Leistungserbringung gültigen Fassung folgende Leistungen an: Anrechenbare Kosten sind die Herstellungskosten des Objekts. Sie werden ermittelt für die Leistungsphasen 1 - 4 auf der Grundlage der Kostenberechnung oder, soweit diese nicht vorliegt, auf der Grundlage der Kostenschätzung. Für die Leistungsphasen 5 bis 7 sind die Kosten des bepreisten Leistungsverzeichnisses anrechenbar und für die Leistungsphase 8 die geprüften Schlussrechnungssummen der ausführenden Firma."

RAin Sabine Freifrau von Berchem

Im Rahmen des Leistungsbildes Verkehrsanlagen ist eine wichtige Leistung die örtliche Bauüberwachung. Hierbei

handelt es sich formell um eine Besondere Leistung, für die es keine Honorarempfehlungen in der HOAI gibt. In der Fassung der HOAI 1996 gab es in § 57 Abs. 2 hierzu Honorarempfehlungen. Zumeist wurde der Vorschlag des § 57 Abs. 2 Satz1 HOAI 1996 verwendet, dass das Honorar mit einem Prozentsatz von den anrechenbaren Kosten der Kostenfeststellung ermittelt wurde. Diese Regelung findet sich heute noch in vielen Ingenieurverträgen. Diese Art der Vergütung stellt allein auf die anrechenbaren Kosten ab, wobei gerade die örtliche Bauüberwachung von allen Leistungen die zeitabhängigste ist. Es ist daher zu empfehlen, dass für die Leistungen der örtlichen Bauüberwachung eine zeitbezogene Vergütung vereinbart wird.

Eine Anpassung der Vergütung ist in jedem Fall möglich, wenn sich die vertraglich vereinbarten Planungs- und Überwachungsziele ändern, siehe § 650b BGB in Verbindung mit § 650c BGB. Grundvoraussetzung um entsprechende Vergütungsansprüche geltend zu machen, ist eine nachvollziehbare Vereinbarung der Planungs- und Überwachungsziele. Wie bereits eingangs dargestellt, sind nach § 650p BGB die wesentlichen Planungs- und Überwachungsziele obligatorisch zu vereinbaren. Wird durch den Auftraggeber von diesen Zielen abgewichen, hat der Planer nach § 650c BGB für den daraus resultierenden Mehraufwand Anspruch auf eine zusätzliche Vergütung. Bei den Bauunternehmen wird das „Nachtrag“ genannt und von diesen umgehend geltend gemacht. Nach den gesetzlichen Regelungen des § 650c BGB ist der Auftragnehmer des Bau-/Planungsvertrages sogar verpflichtet seinem Auftraggeber ein Angebot für die Erbringung der geänderten Leistungen zu unterbreiten. Dies sollte der Planer nicht versäumen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass es kein gesetzliches Allheilmittel gibt, um die negativen Folgen eines lang laufenden Vertrages zu kompensieren. Es hilft jedoch, in Form sinnvoller vertraglicher Vereinbarungen vorzubeugen.

RAin Sabine Freifrau von Berchem
Verband Beratender Ingenieure VBI

Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI 2026

Definitiv unverzichtbar

Nicht nur für die Architektur- und Ingenieurbüros. Vielmehr benötigen auch die Architekten und Ingenieure der öffentlichen Verwaltungen, die privaten und die sonstigen Auftraggeber für Planungs- und Beratungsleistungen eindeutige Vorgaben zur Ermittlung realer Honorare und zu deren Honorargrundlagen. Diese modernisierten Vorgaben zu aktuell richtigen und zukunftsweisenden Honorarermittlungen sind ausschließlich in der anstehenden Novellierung der HOAI 2026 definiert und eindeutig begründet erläutert.

Nur unter Anwendung einer HOAI 2026 werden die Bedenken einzelner öffentlicher Vergabestellen, planerische Schlechtleistungen unter Anwendung von Dumpingangebotspreisen zu erhalten und sich demgemäß einem radikalen Claim-Management der Architektur- und Ingenieurbüros auszusetzen, ausgeräumt. Es liegt doch grundsätzlich in der Hand der Vergabestellen Planungs- und Beratungsleistungen mit angemessenen, an die HOAI orientierten sowie nicht an weitere Preisabschlagserwartungen gebundene Honorarvorgaben auszuloben und zu beauftragen.

Erst mit einer HOAI 2026 werden die Architektur- und Ingenieurbüros in die Lage versetzt, angemessene Gehälter zu bezahlen und die angehenden Studierenden können sich wieder für diese Studienrichtungen entscheiden.

Die Leistungsbilder und Honorartafeln der HOAI wurden zuletzt im Jahr 2013 angepasst. In den vergangenen zwölf Jahren sind die rechtlichen und technischen Anforderungen an die Planung in allen Bereichen deutlich angestiegen. Beispielsweise durch die Gesetzgebung im Umwelt- und Energiebereich sowie durch eine Vielzahl neuer Normen und Bestimmungen. Die bestehende HOAI 2021 berücksichtigt diese Anforderungen nicht.

Demgemäß wurde im Jahr 2022 ein Novellierungsprozess eingeleitet, der im Jahr 2025 abgeschlossen werden sollte. Die Schwerpunkte der Reform liegen im Bereich der Digitalisierung/Building Information Modeling, den zunehmenden Anforderungen an die Nachhaltigkeit und des Planens und Bauens im Bestand. Mit den vorliegenden, abgeschlossenen und veröffentlichten gutachterlichen Untersuchungen zur Aktualisierung der Leistungsbilder in dem vom BMWSB beauftragten Planungsbereichsgutachten (2023) sowie dem Sachverständigengutachten zur Überarbeitung der Honorarberechnung in der HOAI (2024) liegen abschließend umfassende Ergebnisse vor.

Diese ermöglichen eine zügige Fortsetzung des Verordnungsverfahrens unter Beteiligung des Bundesrates.

Die Neustrukturierung der HOAI 202x wurde parallel zum Novellierungsprozess begonnen und ist demgemäß ebenfalls weit fortgeschritten.

Dennoch wird die Reform der HOAI im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie infolge des in der Bundesrepublik vielfach anstehenden Reformstaus leider nicht wie geboten behandelt. Das angestrebte Ziel, die Reform der HOAI voraussichtlich erst Mitte 2026 fortzusetzen, ist katastrophal.

Das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen gibt zu bedenken, dass die im Wirtschaftsgutachten empfohlenen Honorarerhöhungen erheblich sind und insbesondere von den Ländern als kritisch beurteilt werden.

Verwunderlich ist hingegen, dass von Länderministerien sukzessive ähnlich lautende Bitten zur unverzüglichen Fortführung der HOAI-Novellierung an das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gerichtet werden.

Die Rechtssicherheit und Rechtsgrundlagen für anstehende Aufgaben zur beschleunigten Auftragsvergabe sind im Kontext mit der bestehenden HOAI 2021 derzeit nicht gegeben.

Aus juristischen Kreisen (Neue Zeitschrift für Baurecht und Vergaberecht – NZBau - 07/2025 - 26. Jahrgang – Seite 417-472) folgt die Empfehlung zur Beibehaltung und schnellen Novellierung der HOAI, so Herr Prof. Dr. Heiko Fuchs. Durch die Beschreibung der Grund- und Besonderen Leistungen in den Leistungsbildern und durch zusätzlich vereinbarte Planungs- und Überwachungsziele, wissen die Parteien, welche Einzelleistungen in welcher Phase der Planungs- und Bauprozesse anfallen. Auftraggeber können anhand der Honorarparameter der HOAI erkennen, in welcher Spanne die Honorarangebote der Architekten und Ingenieure liegen werden. Die HOAI wird grundsätzlich in einem transparenten Prozess unter Beteiligung aller Interessenvertreter erarbeitet. Die HOAI ist Marktstandard und sie ist Leitbild für den Verbraucherschutz, die Planungsqualität und das Preisrecht. Der Bedarf der Praxis nach Orientierung für Leistung und Honorar darf nicht ignoriert werden.

Zusammenfassend ist eine unverzögerte Einführung der HOAI 2026 auf Grundlage der vorliegenden Gutachten geboten. Dies wurde vielfach aus unterschiedlichen Perspektiven begründet.
Aktuell beabsichtigt das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, die be-

Bild 1: Ergebnisse des BMWK-Honorargutachtens (Veröffentlichung am 27.03.2025) in Bezug auf die Honorartafeln zu den Objekt- und Fachplanungen

	Prozentuale Erhöhungen unter Berücksichtigung µ 3.1* ab 1996						Prozentuale Erhöhungen unter Berücksichtigung µ 3.1* ab 2013						
	Stand 2023 (S. 144 ff.)			Stand 2026 (S. 189 ff.)			Stand 2023 (S. 238 ff.)			Stand 2026 (S. 279 ff.)			
Leistungsbild	Unterer Wert	Mittlerer Wert	Oberer Wert	Unterer Wert	Mittlerer Wert	Oberer Wert	Unterer Wert	Mittlerer Wert	Oberer Wert	Unterer Wert	Mittlerer Wert	Oberer Wert	Mittelwert
Gebäude Innenräume	65	18	15	91	36	35	45	3	1	67	19	16	29,0
Freianlagen	26	17	15	41	32	29	10	2	0	23	15	13	16,2
Ingenieurbauwerke	24	14	18	40	28	27	9	0	-1	22	12	11	18,9
Verkehrsanlagen	54	19	18	52	34	35	17	4	3	33	17	16	28,6
Tragwerksplanung	27	11	11	43	25	25	11	-2	-8	25	10	9	13,4
Technische Ausrüstung	75	29	24	101	45	44	31	9	8	76	26	26	38,5
Wärmeschutz und Energiebilanzierung	81	42	30	115	51	55	39	45	14	88	70	54	65,5
Bauphysik	27	26	27	47	46	47	11	11	11	29	28	28	28,3
Raumakustik	68	54	17	95	49	55	47	17	2	71	58	18	38,4
Geotechnik	39	35	33	57	52	50	22	18	16	38	33	31	33,8
Planungsbegleitende Vermessung	66	65	65	91	88	88	47	45	45	67	64	64	63,7
Bauvermessung	-46	-46	-55	-39	-39	-51	-46	-46	-55	-40	-40	-51	-43,9

* Veränderungen bei den rechtlichen und technischen Anforderungen

treffenden Stakeholder kurzfristig einzuberufen, um letzte Fragen aus den vorliegenden Gutachten aufzuklären. Weitergehend soll eine gemeinsame Timeline entwickelt werden und die Gutachten der letzten Legislaturperiode sollen nach Prüfung als Ausgangspunkt und Grundlage des Novellierungsprozesses gelten.

Die vom BMWSB stellvertretend für die Länder geäußerten Bedenken zu den empfohlenen Honorarerhöhungen, werden mit vorstehender Tabelle, welche die Honorarerhöhungen aus dem Wirtschaftsgutachten grob zusammenfasst, klar relativiert.

Die Gutachter weisen je Leistungsbild mittlere prozentuale Erhöhungen getrennt nach den unteren, mittleren und höheren anrechenbaren Kosten aus. Diese sind im Einzelnen auf die HOAI 1996 oder auf die HOAI 2013 bezogen und ermittelt für einen Erhöhungszeitraum bis 2023 oder bis 2026.

Die ermittelten Werte der Erhöhungen der Objekte einzelner Leistungsbilder mit geringsten anrechenbaren Kosten sind relativ hoch, begründen sich aber eindeutig in den gestiegenen Planungsaufwendungen bei Kleinstobjekten, deren Kosten infolge der geringen anrechenbaren Kosten nicht abgedeckt werden können.

Im Umkehrschluss sind die prozentualen Erhöhungen bei Objekten mit mittleren und höheren anrechenbaren Kosten deutlich geringer.

Maßgebend sind aber die in der rechten Spalte ausgewiesenen Mittelwerte der berechneten prozentualen Erhöhungen, die bei den Objektplanungen um im Mittel 19,93% liegen sollten.

Bei den Fachplanungen sollten diese um im Mittel 47,1% liegen. In der Bauvermessung sollte sich eine Honorarminderung um im Mittel 43,9% einstellen und in der Flächenplanung eine Honorarerhöhung um im Mittel 71,7%. Letztere wird hier aufgrund der komplexen Darstellungsweise zu den einzelnen Leistungsbildern jedoch nicht aufgezeigt.

Mit dem Gutachten zum Evaluierungsprozess der Planungsbereiche der HOAI werden u.a. nachfolgende Änderungen empfohlen.

Im Abschnitt 3 und im Leistungsbild zur Objektplanung Ingenieurbauwerke

- Der neue §40 ordnet die Begriffsbestimmung der Ingenieurbauwerke.
- Im §41 wird die Anrechnung der Kosten der Maschinentechnik und der technischen Ausrüstung festgelegt.
- Gemäß § 42 erfolgtdie Reduzierung der Prozentwerte bei konstruktiven Ingenieurbauwerken der Verkehrsanlagen und sonstigen Einzelbauwerken und es werden bei Varianten, die keine Objektplanung erforderlich machen, die Prozentwerte in der Lph. 2 auf 10% reduziert.
- Die Lph. 3 verlagert die ehemaligen Grundleistungen zur Finanzierungs- und Zuwendungsplanung in die Besonderen Leistungen.
- In der Lph. 4 wird die Teilnahme an Erläuterungs- und Erörterungsterminen auf zwei beschränkt.
- Mit der Lph. 5 wird die Fortschreibung der Ausführungsplanung auf den Stand der Ausschreibungsergebnisse begrenzt.
- Die Lph. 2 und 5 beinhalten neue Grundleistungen zur Terminplanung.

Im Abschnitt 4 und im Leistungsbild zur Objektplanung Verkehrsanlagen

- Mit §44 (neu) Abs. 1 werden selbstständige Rad-, Geh- und Wirtschaftswege wieder als Bestandteil der Verkehrsanlage aufgenommen. Mit einer Zuschlagsregelung von 30%.
- Im §45 wurden die anrechenbaren Kosten für Verkehrsanlagen für die Ausstattung, Technische Ausrüstung, Erschließung, Deponiegebühren, Straßenbegleitgrün, Öffentliche Beleuchtung, Entwässerungsanlagen, Oberleitungen, zweckgebundene Ausstattung konkretisiert.
- Grund- und Besondere Leistungen werden neu geordnet.
- Die Leistungsphase Lph. 2
  - definiert die „Auswertung von Unterlagen des Auftraggebers“ als Grundleistung und nicht die Beschaffung,

Zu Abschnitt 3: Beispielhafte Ingenieurbauwerke Schiffshebewerk Niederfinow und Startschachtbauwerk zum Tunnelvortrieb in Berlin

Zu Abschnitt 4 und zu Abschnitt 3: Beispielhafte Verkehrsanlagen, tlw. mit Ingenieurbauwerk, Dresdner Bahn und Bundesstraße B 101

- beschreibt die Variantenplanung als konzeptionelle Lösung in den Grundleistungen,
- bestimmt die frühzeitige Terminplanung der wesentlichen Planungs- und Bauabläufe als Grundleistung und
- berücksichtigt die Kostenermittlungen je Variante nach vorgegebener Kostengliederungsvorschrift als Grundleistung.

- Die Lph. 4 begrenzt die Teilnahme an Erläuterungsterminen im Genehmigungsverfahren auf zwei und die Anzahl der Kategorien bei der Mitwirkung beim Abfassen von Stellungnahmen auf fünf.
- Die Lph. 7 und 8 definieren nur das „fachliche Mitwirken" an Bietergesprächen oder bei der Inverzugsetzung als Teil der Grundleistung.

In den allgemeinen Vorschriften §§1-16 (auszugsweise)

- Die Begriffsbestimmungen (§2 Abs. 4 bis 6) wurden angepasst, dass u.a. künftig nur noch zwischen Neubau und Objekten im Bestand unterschieden wird; Erweiterungsbauten = Neubauten.
- Der Regelprozess BIM wird als neue Anlage 1 aufgenommen mit Grundleistungen und Besonderen Leistungen.
- Der §3 Abs. 1 beschreibt, dass die Grundleistungen abschließend sind.
- Die mitzuverarbeitende Bausubstanz wird in §4 Abs. 3 konkretisiert und es werden Regelung zur Wertbestimmung (Menge, Kostenkennwert, Abminderungsfaktor, ähnlich wie in AHO Heft Nr. 1) definiert.
- In §6 Abs. 2 Ziff. 5 wird der Umbauzuschlag konkretisiert. Aufgenommen wurden fünf Merkmale (analog Heft 1 AHO-Schriftenreihe): Integration, Flexibilität, Risiko, Komplexität, Organisation der baulichen Maßnahme).

Sukzessive folgen gerne weitere Berichterstattungen zu Zwischenergebnissen des Reformverfahrens.

Marco Ilgeroth,
ASPHALTA Ingenieurgesellschaft für Verkehrsbau mbH, Vorstandsmitglied und Leiter der Fachkommissionen Verkehrsanlagenplanung und Verkehrsplanung im AHO - Ausschuss der Verbände und Kammern der Ingenieure und Architekten für die Honorarordnung e.V. Mitglied in der Fachgruppe 3 im Evaluierungsprozess der Planungsbereiche der HOAI

Zu „allgemeine Vorschriften" und zu Abschnitt 4: Beispielhafte Verkehrsanlagen Landstraße oder Stadtplatz mit anteiligem Bauen im Bestand

Blau-grüne Infrastruktur mitten in Hannover: Die Schillerstraße wird zum Modellprojekt

Die Landeshauptstadt Hannover zeigt mit der Neugestaltung der Schillerstraße, wie klimawandelangepasste Stadtstraßen künftig aussehen können: weniger Asphalt, mehr Grün und Wasser – und damit ein deutlicher Schritt hin zu einer klimaresilienten, lebenswerten Innenstadt.

Mit diesem Projekt lassen sich die gemeinsam verabredeten Ziele der Stadtverwaltung und Politik zur ansprechenden Straßenraumgestaltung, innovativen Stadtbeleuchtung, einer klimaangepassten Grüngestaltung mit Fassadenbegrünung sowie einer blau-grünen Infrastruktur mit Schwammstadt-Elementen vereinen. Die Umgestaltung folgt dem Leitbild einer modernen, grünen Stadtstraße.

Vom grauen Verkehrsraum zur grünen Stadtachse

Der rund 200 Meter lange Abschnitt zwischen der Andreaestraße und dem Ernst-August-Platz verbindet den Hauptbahnhof als eine der vier sternförmig verlaufenden Innenstadtstraßen mit der lebhaften Innenstadt von Hannover und der Georgstraße als zentrale Geschäftsstraße. Heute noch stark vom Autoverkehr geprägt, wird dieser Bereich künftig deutlich aufgewertet und umgestaltet. Der Kraftfahrzeugverkehr kann aufgrund der Erschließung der anliegenden Parkhäuser sowie des notwendigen Lieferverkehrs aber auch als Zufahrt für Rettungsdienste nicht gänzlich entfallen.

Die bisher sehr breite Asphaltfläche ohne Begrünung wird zu einem grünen, multifunktionalen Stadtraum, in dem Ver-

Abb. 1

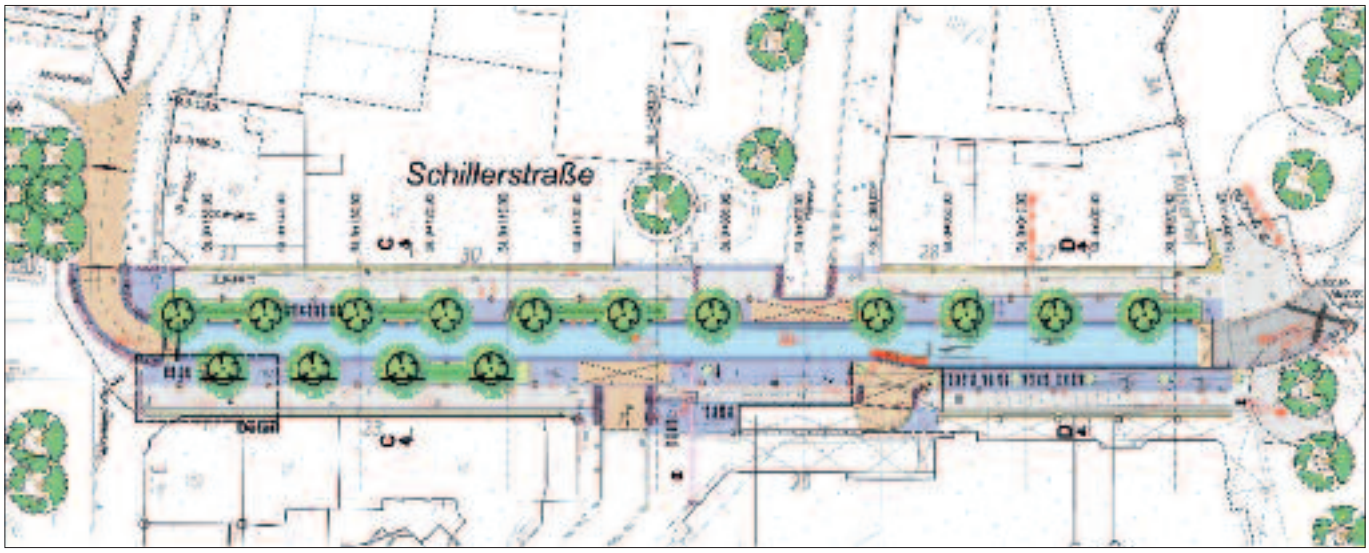
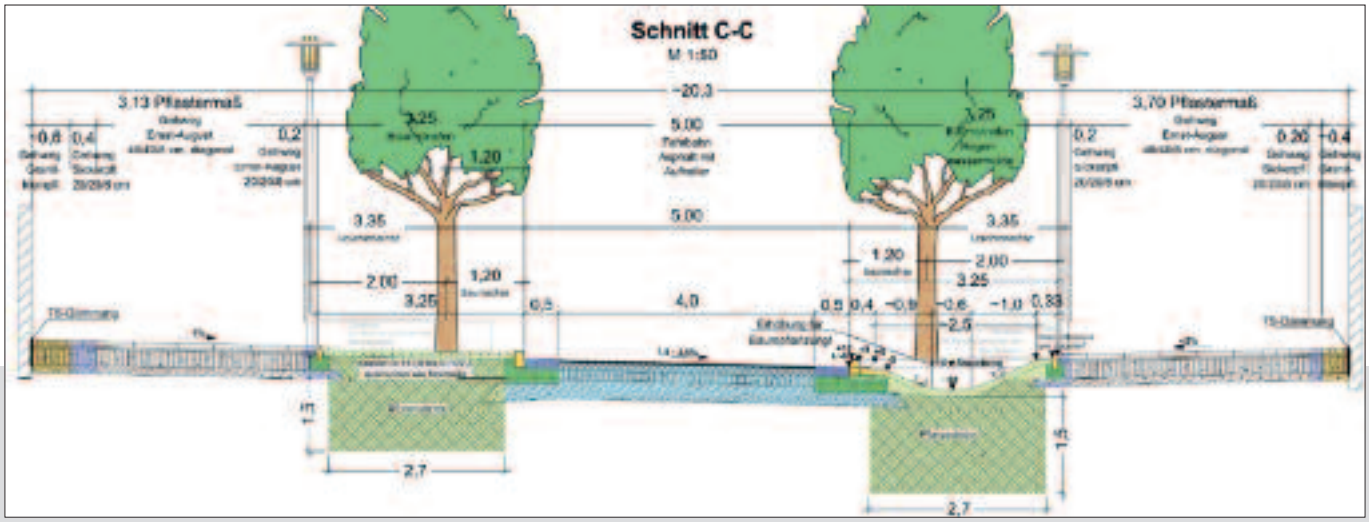


Abb. 2



kehr, Aufenthalt und Umweltaspekte neu geordnet werden.

Kern der Planung ist die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 5 Meter, wodurch Platz für breite Gehwege, Aufenthaltsflächen und eine durchgehende Baumreihe entsteht. Das heutige Kurzzeitparken am Fahrbahnrand entfällt vollständig zugunsten von Flächen für den Fußverkehr, mehr Aufenthalt, entsiegelte Flächen für Grün und Blau-Grüne Infrastruktur und einer attraktiven Stadt-räumlichkeit. Lediglich in dem Hauptbahnhof zugewandten Bereich verbleiben zwei Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Mitbürgerinnen und Mitbürger sowie jeweils ein weiterer Stellplatz im mittleren Bereich sowie nahe der Andreaestraße.
(s. Abb. 1+2)

Klimaanpassung konkret: Wasser und Grün als Gestaltungselemente
Ziel ist nicht nur die Schaffung einer Straße mit gesteigerten stadtgestalterischen Ansprüchen und eine erhöhte Aufenthaltsqualität, sondern ein funktionierendes System der blau-grünen Infrastruktur mit dem Aspekt einer Klimawandelanpassung durch entsiegelte Flächen mit erweitertem Stadtgrün zur Schaffung von Schattenbereichen, Verdunstungskühlung und Sauerstoffproduktion zur stadtklimatischen Verbesserung.

Die neuen Grünflächen entlang der Nordseite übernehmen künftig eine doppelte Funktion. Sie sind nicht nur gestalterische Elemente durch ansprechende Staudenbepflanzung und schattenspendende Baumarten, sondern dienen auch der Regenwasserversickerung und somit einem Regenwassermanagement. Durch die Entsiegelung großer Teilflächen kann das Niederschlagswasser vor Ort zur Grundwasserneubildung versickern und trägt so zur Entlastung des Kanalnetzes bei – ein zentrales Element der Klimawandelanpassungsstrategie der Stadt Hannover.

Abb. 3

Wo möglich, werden die Baumscheiben so angelegt, dass sie als Mikro-Retentionselemente wirken – kleine Senken, die Niederschlagswasser aufnehmen und zeitverzögert an den Untergrund abgeben können. Unterirdische Zisternen zur Regenwasserzwischenspeicherung sind leider aufgrund des dichten Leitungsnetzes im Untergrund nicht möglich, doch schon durch die oberflächliche Entsiegelung wird ein deutlicher Effekt erzielt.
(s. Abb. 3)

Gestaltung und Aufenthaltsqualität
Entlang der Fassaden entstehen großzügige Laufbänder ergänzt durch Granitsitzquader und kleine Aufenthaltsbereiche; ein deutlicher Gewinn für Fußgängerinnen und Fußgänger, Besucherinnen und Besucher der anliegenden Geschäfte. Zwischen den Laufbändern und den Fassaden der anliegenden Gebäude wird ein Traufstreifen aus Granitkleinpflaster angeordnet, der Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümern den Raum für die Anpflanzung einer Fassadenbegrünung bietet, um so der Hitzeentwicklung in der Innenstadt entgegen wirken zu können.

Die hochwertige Oberflächengestaltung in den Laufbändern mit geschliffenen Betonsteinplatten („Modell Ernst-August“) verleiht der Straße besonders in den Abendstunden ein elegantes Stadtbild, wenn die neue, in die Seitenräume integrierte Beleuchtung den Raum angenehm ausleuchtet.

Zusätzlich werden die Multifunktionsstreifen zwischen den Laufbändern vor den Fassaden und der Fahrbahn mit einem ansprechenden wasserdurchlässigen Betonsteinpflaster ausgestattet, welches ebenfalls einen zusätzlichen Beitrag zur Entlastung des städtischen Kanalnetzes und insbesondere eine Zuführung von anfallendem Oberflächenwässer zum Grundwasser durch Versickerung ermöglicht.

Auch der Radverkehr profitiert: Er wird in beide Richtungen zugelassen und durch deutlich weniger Kraftfahrzeugverkehr

künftig sicherer auf dem bestehenden City-Radring geführt. Für Lieferverkehre und Taxen werden besondere Haltebereiche und Lieferzonen eingerichtet, sodass die Funktionalität der Schillerstraße trotz der gestalterischen Neuausrichtung gewährleistet bleibt.
(s. Abb. 4+5)

Blau-grün als Baustein der resilienten Innenstadt
Mit der Schillerstraße entsteht ein Modellprojekt für klimaangepasste Straßenraumgestaltung im Herzen Hannovers in der dicht besiedelten Innenstadt.

Die Maßnahme wird im Kontext mit dem niedersächsischen Förderprogramm „Resiliente Innenstädte“ zu 40 Prozent vom Land Niedersachsen gefördert. Neben der Reduzierung des Durchgangsverkehrs trägt insbesondere die Kombination aus Entsiegelung, Begrünung und Regenwassermanagement zur positiven Klimawirkung bei.

Abb. 4

Abb. 5

Die Bauarbeiten haben im Sommer 2025 begonnen und werden etwa 18 Monate andauern. Währenddessen bleibt die Befahrbarkeit der Schillerstraße (wenn auch mit Teilsperrungen) weitgehend aufrechterhalten. Um den Einzelhandel während des Weihnachtsgeschäftes nicht zu stark zu belasten, ruhen die Bauarbeiten von Mitte November bis Anfang 2026.

Ein Baustein für die Stadt von morgen
Die neue Schillerstraße zeigt exemplarisch, wie sich Verkehrsflächen, Klimaanpassung und Stadterlebnis miteinander verbinden lassen. Was bislang eine asphaltierte funktionale Innenstadtstraße war, wird künftig ein grünes Entrée zur Innenstadt – ein Ort, der Wasser aufnimmt, Schatten spendet und Menschen zum Verweilen einlädt.

Oder, etwas einfacher gesagt: Hannover macht aus Grau wieder Grün – und zeigt, dass Straßen mehr können, als nur Verkehr aufzunehmen.

Sabine Kniep
Bereichsleiterin Planen und Bauen
Fachbereich Tiefbau
Landeshauptstadt Hannover

Planungs- und Genehmigungsprozesse beschleunigen: Maßnahmen und Mentalitätswechsel

Die Erneuerung und der Ausbau der Infrastruktur zählen zu den dringlichsten Aufgaben unserer Zeit. Ob Straße, Schiene, Wasserstraße oder Versorgungsnetze: In nahezu allen Bereichen ist Deutschland mit erheblichem Modernisierungsbedarf konfrontiert.

Der Sanierungsstau und die Dauer der Prozesse sind nicht nur nervtötender Teil unseres Alltags, sondern lassen uns mitunter an der Problemlösungskompetenz des Staates zweifeln. Dabei sind es nicht allein gesetzliche Rahmenbedingungen, die für Verzögerungen sorgen, sondern häufig organisatorische Defizite, fehlende Abstimmungen und ineffiziente Prozesse. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, braucht es einerseits konkrete, praxisnahe Maßnahmen. Auf der anderen Seite muss es ein grundlegendes Umdenken und einen Mentalitätswechsel im Umgang mit Infrastrukturprojekten geben.

Ein Hebel ist dabei die Standardisierung von Nachweispflichten. Derzeit bestehen erhebliche Unterschiede in der Handhabung durch die zuständigen Behörden. Häufig werden umfangreiche Gutachten verlangt, deren Nutzen für die eigentliche Genehmigungsentscheidung begrenzt ist. Eine stärkere Fokussierung auf die Relevanz einzelner Nachweise und darüber hinaus eine Verpflichtung zur Begründung durch die Behörde könnten hier für mehr Klarheit und Verhältnismäßigkeit sorgen. Das würde nicht nur den Aufwand auf Seiten der Antragsteller reduzieren, sondern auch die Bearbeitungszeiten in den Behörden verkürzen sowie die Kosten senken.

Auch die Qualität von Ausschreibungsunterlagen spielt eine zentrale Rolle. Unpräzise Anforderungen, fehlende Zieldefinitionen und unklare Leistungsbilder führen regelmäßig zu Unsicherheiten bei potenziellen Auftragnehmern. Einheitlich strukturierte Ausschreibungen, unterstützt durch zentrale Vergabestellen und interkommunale Zusammenarbeit, könnten hier Abhilfe schaffen.

Innerhalb der Behördenstruktur ist darüber hinaus dringend eine Reduktion von internen Mehrfachprüfungen notwendig. Werden Verfahren durch mehrere Instanzen geprüft, entsteht nicht nur ein erheblicher Mehraufwand, sondern auch das Risiko widersprüchlicher Einschätzungen. Klare Zuständigkeiten mit verbindlicher Entscheidungskompetenz ermöglichen ein schnelleres und transparenteres Verfahren. Das wiederum stärkt das Vertrauen aller Beteiligten in den Verwaltungsprozess.

Einen weiteren bedeutenden Beitrag zur Verfahrensbeschleunigung kann die verstärkte Nutzung des Plangenehmigungsverfahrens leisten. Dieses ist insbesondere bei Vorhaben mit einer begrenzten Anzahl Beteiligter oder geringem Konfliktpotenzial eine deutlich effizientere Alternative zur Planfeststellung. Die Entscheidung für das geeignetere Verfahren sollte nachvollziehbar begründet und durch klare Vorgaben auf ministerieller Ebene gesteuert werden. Wenn ein Plangenehmigungsverfahren möglich ist, dann sollte diese Verfahrensvariante auch gewählt werden.

Wie in vielen anderen Bereichen bietet auch in diesem Zusammenhang die Digitalisierung erhebliche Potenziale. Ein zentraler digitaler Datenraum für Planungs- und Genehmigungsverfahren würde die Transparenz erhöhen und die Kommunikation zwischen allen Beteiligten verbessern und somit wiederum die Effizienz deutlich erhöhen. Standardisierte digitale Anträge, automatisierte Prüfprozesse und eine lückenlose Nachverfolgbarkeit des Verfahrens können Bearbeitungszeiten deutlich reduzieren. Perspektivisch bietet auch der Einsatz künstlicher Intelligenz erhebliche Möglichkeiten, gerade auch im Hinblick auf Engpässe durch den zunehmenden Fachkräftemangel. Eng damit verknüpft ist die personelle Ausstattung der Genehmigungsbehörden. Eine generelle personelle Verstärkung kann nicht das Ziel sein. Angesichts des demografischen Wandels ist es vielmehr entscheidend, vorhandenes Personal gezielt in Schlüsselbereichen einzusetzen. Hier ist zwangsläufig eine Fokussierung auf genehmigungsrelevante Abteilungen notwendig. Mentoring-Modelle und gezielte Programme zur Weitergabe von Erfahrungswissen können dabei helfen, Kompetenzverluste zu vermeiden und damit die langfristige Handlungsfähigkeit zu sichern.

Neben organisatorischen Verbesserungen bedarf es in einigen Bereichen auch regulatorischer Anpassungen. Eine verbindliche Stichtagsregelung, die festlegt,

ab wann bestimmte rechtliche Vorgaben gelten, erhöht die Planbarkeit signifikant und vermeidet spätere Rechtsunsicherheiten. Ebenso sinnvoll ist ein vereinfachtes Anzeigeverfahren für Ersatzbauwerke, bei denen weder neue Eingriffe noch zusätzliche Umweltwirkungen zu erwarten sind. Hier muss regulatorisch nachgeschärft werden, um den Begriff des Ersatzbaus weiter zu fassen und somit häufiger Gebrauch davon zu machen.

Die Genehmigungsfiktion, also die automatische Erteilung einer Genehmigung nach Fristablauf, sollte auf geeignete Verfahren ausgeweitet und rechtlich belastbar ausgestaltet werden. Auch bei Klagemöglichkeiten ist eine ausgewogene Anpassung nötig: Rechtsschutz bleibt wichtig, darf jedoch nicht dazu führen, dass Projekte durch taktische Klagen über Jahre blockiert werden. Kürzere Begründungsfristen und eine stärkere materielle Präklusion können hier für mehr Verlässlichkeit sorgen. Schließlich muss auch die Art und Weise der Öffentlichkeitsbeteiligung überdacht werden. Hier sollte die rechtliche Ausgestaltung auf ein EU-konformes Mindestmaß reduziert werden.

All diese Maßnahmen eint ein Ziel: Die Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten soll schneller, klarer, verlässlicher und damit auch kostengünstiger werden. Dafür braucht es nicht nur technische und administrative Verbesserungen, sondern auch ein neues Mindset: Planung muss von allen Seiten als gestaltende Aufgabe mit einem gemeinsamen Fokus auf Qualität, Effizienz und gesellschaftlichem Nutzen verstanden werden.

Moritz Seubert,
Verband Beratender Ingenieure
VBI

Schwerpunkt

Umsetzungsbegleitung für die Dorfentwicklungsplanung Kirchhatten

Für Kirchhatten im niedersächsischen Landkreis Oldenburg wurde eine qualifizierte Dorfentwicklungsplanung erarbeitet, deren Umsetzung die Sweco GmbH unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit begleitet hat. Der ursprüngliche Förderzeitraum von 2013 bis 2019 wurde verlängert, sodass die Umsetzungsbegleitung 2023 endete.

Im Fokus der Dorfentwicklungsplanung standen die Verbesserung der Lebens- und Dorfverhältnisse in Verbindung mit einer modellhaften Umgestaltung der Ortsdurchfahrt. In Kirchhatten hat sich die Dorfentwicklungsplanung über die Jahre zu einem erfolgreichen Planungsinstrument entwickelt. Viele private und öffentliche Vorhaben konnten angeschoben und erfolgreich realisiert werden.

Bürgerbeteiligung als Motor der Dorfentwicklung

Besonderer Fokus lag darauf, die Menschen vor Ort einzubeziehen. So fanden regelmäßige öffentliche Bürgerinformationsveranstaltungen statt und die Ergebnisse des Prozesses wurden auf der Homepage der Gemeinde Hatten bereitgestellt. Das Kernthema: „Umgestaltung der Ortsdurchfahrt zu einem Raum der Kommunikation und Begegnung“ wurde fachlich und wissenschaftlich durch Herrn Prof. Dr. Müller von der Universität Bremen begleitet.

Die Bürgerinnen und Bürger haben sich über die Jahre mit großem Engagement aktiv an der Prozessgestaltung der Dorfentwicklung beteiligt. Aus unterschiedlichsten Vorstellungen zur künftigen Verkehrsraumgestaltung entstand ein offener und konstruktiver Planungsprozess. In den Arbeitsgruppen wurde sachlich und zielorientiert diskutiert, sodass am Ende ein gemeinsames Konzept stand, das nach intensiver Abstimmung mit den Verkehrsbehörden schrittweise umgesetzt wird.

Nachhaltige Projekte für mehr Klimaschutz

Im Rahmen der Dorfentwicklung wurden vorrangig Projekte umgesetzt, die das dörfliche Gemeinwesen stärken und die Attraktivität des Ortes steigern. Mit Beginn der Umsetzungsphase der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt hat sich das Ortsbild positiv verändert. Die Platz- und Aufenthaltsqualitäten in der Kirchhatter Ortsmitte sind gestiegen und auch die Barrierefreiheit wurde verbessert, zum Beispiel durch taktile Streifen in zentralen Platzsituationen.

In Kirchhatten zeigt sich, wie Dorfentwicklung und Klimaschutz Hand in Hand gehen können. Neben der Neuorganisation des innerörtlichen ÖPNV wurden auch zahlreiche Maßnahmen zur Stärkung der Nachhaltigkeit umgesetzt: von Bepflanzungen und Blühinseln über LED-Beleuchtung bis hin zur Neuordnung der Entwässerung zur Abwehr von Hochwassergefahren. Sowohl im privaten als auch öffentlichen Gebäudebestand werden Projekte zur Energieeinsparung vorangetrieben. Die Gemeinde arbeitet zudem an einem Generalentwässerungsplan, um die Oberflächenentwässerung zukunftsfähig und klimaangepasst zu gestalten.

Fazit: Dorfentwicklung mit sichtbarem Mehrwert

Die Dorfentwicklungsplanung hat in Kirchhatten viele Verbesserungen angestoßen. Die Veränderungen sind für alle deutlich sichtbar und es vollzieht sich ein Wandel im Kirchhatter Ortsbild, der die Identität des Dorfes stärkt und das dörfliche Gemeinwesen fördert. Noch konnten nicht alle der gesteckten Dorfentwicklungsziele erreicht werden, aber die Gemeinde Hatten will diesen Prozess auch zukünftig vorantreiben und weiter unterstützen.

Lena Nordhausen, Sweco GmbH

Querungshilfe zwischen Rathaus und Bushaltestelle (Hauptstraße)

Baustelle für Kreisverkehr am Marktplatz

Gehweg- und Fahrbahnsanierung, Erneuerung der Straßenbeleuchtung

Gehwegsanierung und Schaffung von Blühinseln

Umsetzungsbegleitung für die Dorfentwicklungsplanung Molbergen

Für das niedersächsische Dorf Molbergen im Landkreis Cloppenburg wurde ab 2013 eine qualifizierte Dorfentwicklungsplanung erarbeitet, deren Umsetzung die Sweco GmbH begleitet hat. Im Förderzeitraum von 2015-2022 konnten mehrere Leuchtturmprojekte zur Umgestaltung der Molberger Ortsmitte erfolgreich realisiert werden.

Ziel der Dorfentwicklungsplanung war es, die Lebens- und Dorfverhältnisse zu verbessern und die Ortsmittensituation in Molbergen städtebaulich neu zu ordnen. Die am Planungsprozess beteiligten Akteure haben gemeinsam eine Ortskernentwicklungsstrategie und ein Leitbild erarbeitet.

Umfangreicher Bürgerbeteiligungsprozess

Wesentlicher Bestandteil der Dorfentwicklungsplanung war die aktive Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in die Gestaltung der „Neuen Ortsmitte Molbergen". Im Mittelpunkt stand die Weiterentwicklung der zentralen Ortsmitte zu einem lebendigen Raum der Kommunikation und Begegnung, verbunden mit einer zeitgemäßen Neuordnung der Verkehrs- und städtebaulichen Strukturen. Die Planung wurde von externen Fachbüros begleitet und in enger Kooperation mit dem Landkreis Cloppenburg, der Landesstraßenbauverwaltung sowie dem Amt für regionale Landesentwicklung (ArL) Weser-Ems abgestimmt.

Tor zum Bürgerpark

Bürgerpark Molbergen

Transparenz und Mitgestaltung wurden großgeschrieben: Die Entwürfe waren frühzeitig auf der Website der Gemeinde Molbergen einsehbar, zusätzlich fanden öffentliche Informationsveranstaltungen statt. So konnten sich alle Bürgerinnen und Bürger aktiv einbringen und den Prozess mitgestalten.

Das Zusammenwirken vielfältiger Ideen und Perspektiven führte zu einem offenen, lebendigen und konstruktiven Dialog. In sachlicher und lösungsorientierter Diskussion entstand ein breiter Konsens, der schließlich die bauabschnittsweise Umsetzung der Maßnahmen in der Ortsmitte ermöglichte.

Leuchtturmprojekte zur Umgestaltung der Molberger Ortsmitte

Der multifunktionale Bürgerpark mit integriertem Festplatz konnte bereits 2017 erfolgreich fertiggestellt werden. Der Bürgerpark ist zu einem attraktiven Anziehungspunkt für Jung und Alt gewor-

den, an dem regelmäßig Kulturveranstaltungen stattfinden. Aus einer Brach- und Konfliktfläche hat sich ein „Urbanes Gebiet“ in dörflicher Gebietskulisse entwickelt.

Angestoßen durch die Dorfentwicklungsplanung vollzieht sich in der Ortsmitte ein gezielter Strukturwandel zur Stärkung der Innenentwicklung. Das Ortsbild verändert sich positiv. Platz- und Aufenthaltsqualitäten verbessern sich, Barrierefreiheit entsteht und der Ortskern wird als Beitrag zur Klimaanpassung energetisch ertüchtigt.

Im Rahmen der Dorfentwicklungsplanung wurden weitere wichtige Maßnahmen in der Molberger Ortsmitte umgesetzt: Das Gemeindezentrum Molbergen wurde 2022 erfolgreich umgestaltet, das Dach der Anne-Frank-Schule saniert.

Der Versorgungsbereich wurde neu geordnet, Märkte und Discounter neu angesiedelt, um die Versorgungsfunktion zu stärken. Auch das neue Feuerwehrhaus wurde an die Cloppenburger Straße verlegt.

Fazit: Dorfentwicklungsplanung als erfolgreiches Planungsinstrument
Molbergen hat erheblich von der Dorfentwicklungsplanung profitiert. Im Ortsbild hat sich ein positiver Wandel vollzogen, der die Identität des Dorfes stärkt und das dörfliche Gemeinwesen nachhaltig fördert. Molbergen gestaltet aktiv seine Zukunft und entwickelt sich mehr und mehr zu einem attraktiven und lebenswerten Dorf.

Lena Nordhausen, Sweco GmbH

Neubau eines Cafés in der Ortsmitte

Neubau Volksbank und Seniorenstift in der Ortsmitte

Neuer Kreisverkehr in der Ortsmitte

Mehrgenerationenpark

Umgestaltung der Bachstraße im Ortsteil Wiesenau in Langenhagen

Die Stadt Langenhagen hat im Jahr 2015 den Bereich „Sanierungsgebiet Wiesenau" in das Städtebauförderprogramm „Soziale Stadt" aufgenommen bekommen. Das wesentliche Ziel des Städtebauförderprogramms war die Stärkung des Stadtteils Wiesenau in seiner Funktion als Wohnstandort mit zentralörtlicher Versorgung und Freizeitqualität. Dabei sollte vor allem die Verknüpfung zwischen öffentlichen und privaten Maßnahmen verbessert werden.

Der Ortsteil Wiesenau beschränkt sich auf das Wohngebiet südlich der Bundesautobahn A 2 und ist dabei bis auf zwei Straßendurchlässe vollständig von hannoverschem Stadtgebiet umschlossen.

Im Zuge des Sanierungsprogramms sollte auch die Bachstraße umgestaltet werden. Dabei sollte sie ihre verkehrliche Funktion als Tempo 30-Zone behalten. Die Situation für alle Verkehrsteilnehmer sollte verbessert werden, eine städtebauliche Aufwertung erfolgen und Aufenthalts- und Begegnungsräume geschaffen werden.

Die Bachstraße hat eine Länge von knapp 400 Meter und stellt eine Verbindung zwischen dem Sonnenweg im Norden und der Heinrich-Heine-Straße im Süden dar. Die Bachstraße ist nahezu eine reine Wohnstraße und dient ausschließlich der Erschließung. Vor dem Ausbau war der Straßenraum nahezu durchgehend versiegelt und von den Flächen des fließenden sowie ruhenden Kfz-Verkehrs geprägt. Er wies mitunter sehr schmale Gehwege, eine sehr geringe Aufenthaltsqualität und in vielen Bereichen bauliche Schäden auf. Es gab nahezu keine entsiegelten Flächen sowie keine Begrünung im öffentlichen Straßenraum.

Unter anderem aufgrund der geringen zur Verfügung stehenden Straßenraumbreite sowie einiger sensibler Bereiche wurden im Zuge der Vorplanung bereits Varianten untersucht, die eine grundlegende Veränderung der Verkehrsströme im Quartier, verbunden mit einer Verkehrsberuhigung in der Bachstraße, zum Gegenstand hatten. Im Ergebnis wurde der nördliche Teil der Bachstraße zwischen Beethovenstraße und Sonnenweg als Einbahnstraße ausgewiesen. Dies ermöglicht die Einrichtung eines breiten Gehweges sowie von Stellplätzen und Begrünung.

Die bauliche Gestaltung im nördlichen und südlichen Streckenabschnitt folgt dem zeitlich vorgelagerten Ausbau weiterer Straßen im Quartier. Das Parken am Fahrbahnrand wird auf ganzer Länge der Bachstraße untersagt. Stattdessen werden an ausgewählten Stellen Längs-

Bachstraße als Einbahnstraße

Quelle: © shp Verkehrsplanung

stellplätze im Seitenraum vorgesehen. Der südliche Abschnitt bis zur Heinrich-Heine-Straße ermöglicht Begegnungsverkehr bei einer reduzierten Fahrbahnbreite von 4,50 Meter bis 5,50 Meter.

Der mittlere Abschnitt zwischen der Wagnerstraße und der Beethovenstraße, an dem unter anderem der Spielplatz liegt, wurde für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Die Verkehrsfläche wurde hier in Pflasterbauweise mit roter Oberfläche gestaltet. Die Durchfahrt mit dem Fahrrad soll weiterhin möglich sein. Die Bachstraße wird in diesem Abschnitt als Platz mit Aufenthaltsmöglichkeiten, Begrünung und Radabstellmöglichkeiten gestaltet. Die Zufahrt zum anliegenden Grundstück ist weiterhin möglich.

Durch die Sperrung der Durchfahrt für den Kraftfahrzeugverkehr gestaltet sich insbesondere die Erreichbarkeit der Wagnerstraße Nord sowie der Händelstraße aufgrund der dort bestehenden Einbahnstraßenregelung gegenüber dem Bestand schwieriger. Um die Erschließungsqualität in der Bachstraße dennoch aufrecht zu erhalten, wurde für angrenzende Straßen eine bestehende Einbahnstraßenregelung aufgehoben, da die daraus resultierenden Auswirkungen aufgrund der Umfahrungsmöglichkeit der Sperrung als gering zu betrachten sind.

Zusätzlich wurden zur Attraktivitätssteigerung punktuell Grünflächen geplant. Wo möglich wurden diese mit Bäumen bepflanzt. Wo dies aufgrund der im Planungsgebiet verlaufenden Bestandsleitungen einen zu großen Aufwand bedeuteten, ist niedrigwurzelnde Bepflanzung vorgenommen worden. Die Baumaßnahme wurde im Sommer 2025 fertiggestellt.

Christian Adams,
shp Verkehrsplanung

Spielplatz im mittleren Bereich der Bachstraße

Quelle: © shp Verkehrsplanung

Sperrung der Bachstraße für den durchfahrenden Kraftfahrzeugverkehr

Quelle: © shp Verkehrsplanung

Umgestaltung der Innenstadt von Friesoythe

Die Stadt Friesoythe mit ihren knapp 21.000 Einwohner*innen liegt im Landkreis Cloppenburg ca. 30 Kilometer süd-westlich von Oldenburg und hat die Funktion eines Mittelzentrums. Die Stadtmitte wird von der Soeste durchquert, die im Südosten einen ausgedehnten Grünzug mit Stadtpark begleitet und von zahlreichen Brücken überquert werden kann. Die Kirche St. Marien definiert mit dem zentralen Knotenpunkt den Mittelpunkt der Innenstadt. Die Moorstraße, die Lange Straße/Bahnhofstraße und die Kirchstraße bilden das Rückgrat des Stadtkerns. Sie weisen einen dichten Geschäftsbesatz auf. Im Umfeld des Stadtkerns liegen mehrere Schulen. Insgesamt hat die Stadt eine gute Infrastruktur. Die Wohngebiete erstrecken sich überwiegend im Norden und Osten.

Auch in der Stadt Friesoythe sollten sich in der Innenstadt die wirtschaftlichen, sozialen und kulturelle Aktivitäten konzentrieren. Eine besondere Bedeutung kommt dabei dem Einzelhandel zu. Auch Friesoythe war entsprechend verstärkt bemüht, mit entsprechenden Zentrenkonzepten das Leben und Einkaufen in der Innenstadt wieder attraktiver zu gestalten. Dabei spielen die verkehrlichen Rahmenbedingungen naturgemäß eine besondere Rolle, da hinsichtlich der angestrebten Mobilität die Aspekte der Verkehrsberuhigung, Umweltverträglichkeit und Aufenthaltsqualität wichtig sind. Diesen Aspekten konnte die Innenstadt von Friesoythe bis dato nur sehr eingeschränkt gerecht werden. Funktion und Gestaltung orientierten sich an den Bedürfnissen des Kraftfahrzeugverkehrs, der Aufenthalt wurde für zu Fußgehende und Radfahrende nicht zum Vergnügen. Aus diesem Grund sollte mit einem entsprechenden Umgestaltungskonzept für die Innenstadt das Leben und Einkaufen in Friesoythe wieder attraktiver gestaltet werden. Die wesentlichen Ziele waren dabei die Verlagerung von Verkehr auf die Entlastungsstraße, die Vermeidung von unnötigem Verkehr durch Förderung der Nahmobilität sowie die Verkehrsberuhigung für den verbleibenden Verkehr.

Umgestaltung des zentralen Knotenpunktes in Friesoythe

Quelle: © shp Verkehrsplanung

Ein weiterer, wichtiger Aspekt des Planungsprozesses, mit vertiefenden Untersuchungen und Initiativen auf städtischer und privater Ebene, war ebenso die verbesserte fußläufige Anbindung der zahlenmäßig ausreichenden, aber nicht gut auffindbaren rückwärtigen Parkmöglichkeiten, um in den Innenstadtstraßen die Gestaltungsspielräume durch Reduzierung von Stellplätzen zu erhöhen. Im Rahmen eines Beteiligungsprozesses wurden Strategien, ein Leitbild sowie funktionale und gestalterische Handlungs- und Maßnahmenkonzepte entwickelt. Wesentliche Diskussionsthemen waren dabei demensprechend die erforderliche Neuordnung des Parkens sowie die künftige Gestaltung des zentralen Knotenpunktes.

Diese Schlüsselmaßnahme – die Umgestaltung des zentralen Knotenpunktes – führte dazu, dass der stark verkehrlich geprägte Charakter als Ortsdurchfahrt unterbrochen und der stadt-räumlich bedeutende zentrale Bereich an der Kirche erheblich aufgewertet wurde. Nach intensiver Diskussion, ergänzt durch eine

Exkursion in die Niederlande mit Vortrag und Besuch mehrerer Shared Space-Projekte, wurde beschlossen, den gesamten überplanten Bereich nach der Philosophie einer „Begegnungszone" als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich nach der Straßenverkehrsordnung umzugestalten und nach seinem Ausbau als Tempo-20-Zone sowie Halteverbotszone mit Parken auf gekennzeichneten Flächen zu beschildern.

Der Innenstadtbereich erhält somit insgesamt eine neue ansprechende und aufenthaltsbetonte Gestaltung. Die drei im Zentrum einmündenden Straßen (Bahnhofstraße/Lange Straße, Moorstraße und Kirchstraße) wurden im Hinblick auf die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs mit einer 6,00 Meter breiten Fahrbahn und unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit nach dem „weichen" Trennungsprinzip mit niedrigen Borden bzw. Rinnen umgestaltet. Der Radverkehr wird in der Tempo-20-Zone verkehrssicher auf der Fahrbahn geführt, die Seitenräume werden für den Fußverkehr verbreitert. Die Altstadteingänge, Platzbereiche und weitere Abschnitte mit hohem Überquerungsbedarf wurden gestalterisch betont.

Der zentrale Knotenpunktbereich wird vom ruhenden Verkehr freigehalten. Das Blindenleitsystem wird aus dem Abschnitt Lange Straße/Bahnhofstraße bis zum zentralen Bereich fortgeführt.

Die Fertigstellung der Baumaßnahme erfolgte in Teilen in 2020 und in 2024

Christian Adams,
shp Verkehrsplanung

Tempo-20 in der Friesoyther Begegnungszone

Quelle: © shp Verkehrsplanung

Blindenleitsystem in der Lange Straße in Friesoythe

Quelle: © shp Verkehrsplanung

Vorwort zur Serie Südschnellweg

Die Modernisierung des Südschnellwegs ist eines der zentralen Infrastrukturprojekte im Stadtgebiet Hannover und derzeit eines der bedeutsamsten innerstädtischen Projekte in Niedersachsen.

Der Südschnellweg, der seit 2023 erneuert wird, umfasst die Bundesstraßen 3, 6 und 65 und stellt eine essentielle Ost-West-Tangente im Stadtgebiet dar. Der Verkehrsweg ist nicht nur für die Landeshauptstadt Hannover, sondern auch überregional von verkehrlicher Bedeutung, indem dieser auch die Anbindung an das übergeordnete Autobahnnetz (A 2 und A 7) gewährleisten soll.

Ziel des Neubauprojektes ist es, langfristig die Verkehrssicherheit zu erhöhen sowie die verkehrliche Leistungsfähigkeit sicherzustellen. Eine wesentliche Rolle spielen dabei die Erneuerung mehrerer Brückenbauwerke und der Neubau eines innerstädtischen Straßentunnels, der eine Länge von 1.100 Meter umfasst.

Diesem besonderen Infrastrukturprojekt wollen wir als Redaktion nunmehr mehr Aufmerksamkeit widmen. Ab sofort werden wir in jeder dritten Ausgabe der VSVI Information darüber berichten. Dabei sollen primär ein Überblick über bisher Erreichtes und ein weiterer Ausblick über die kommenden Maßnahmen regelmäßig dargestellt werden.

Wir hoffen Ihnen dadurch einen transparenten und vor allem einen interessanten Einblick in die Baumaßnahme geben zu können und wünschen Ihnen (auch zukünftig) viel Spaß beim Lesen.

Alexander Emme

B 3 – Südschnellweg!

Einiges erreicht und vieles noch zu tun – Rückblick 2025 und Ausblick 2026

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) modernisiert den Südschnellweg in Hannover auf einem Abschnitt von 3,8 Kilometern. Zum Projekt gehören unter anderem der Bau eines rund einen Kilometer langen Straßentunnels, die Ersatzneubauten einer 240 Meter und einer 105 Meter langen Gewässerbrücke und vier weiterer Rahmenbauwerke sowie die Anpassung der gesamten Strecke an aktuelle Anforderungen an Sicherheit und Ausstattung.

Mittlerweile neigt sich das dritte (Bau-) Jahr dem Ende entgegen. Was waren die Meilensteine und Höhepunkte? Und was hält das kommende Jahr an Herausforderungen bereit?

Einer der Meilensteine im Bereich des künftigen Straßentunnels war zweifelsohne der endgültige Rückbau der bisherigen überirdischen Streckenführung der Bundestraße B 3 über das innerstädtische Netz. Das bedeutete: Ein rund 15 Meter langes Bauwerk über die Schützenallee, den dazugehörigen Straßendammkörper in Hannover-Döhren und vor allem die 480 Meter lange Hochstraße über die Hildesheimer Straße mussten zurückgebaut werden. Dies alles in innerstädtischer Lage und mit teils nur 15 bis 20 Metern Abstand zwischen dem Bestand und der historischen Wohnbebauung.

Niedersachsen

Bremen

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

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

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

Seminarprogramm 2026

Foto: ©kasto - stock.adobe.com

Gewohntes und Ungewohntes

Auf den ersten Blick vielleicht etwas ungewohnt finden Sie hier direkt im Heft die Informationen zur Seminarreihe 2026 statt wie gewohnt in einem separaten Flyer. Trennen Sie gerne die Seite heraus, damit Sie wichtigen Informationen zur Seminarreihe 2026 stets zur Hand haben.

Die detaillierten Programminhalte der einzelnen Seminare und weiterführende Informationen finden Sie auf unserer Homepage. So können wir die bei Drucklegung noch nicht bekannten Referierenden ergänzen oder auf Änderungen schnell reagieren und Sie haben stets das aktuelle Programm zur Verfügung.

Wir freuen uns, wenn Sie Ideen oder Themen für ein Seminar oder einen Vortrag haben und uns diese mitteilen. Neue Seminarleitende und Referierende sind jederzeit willkommen. Bei Interesse melden Sie sich gerne bei mir. Nach der Seminarreihe ist stets vor der Seminarreihe und umgekehrt.

Freuen Sie sich auf eine interessante Seminarreihe 2026 mit informativen Vorträgen und ausreichend Zeit und Raum für den persönlichen Austausch.

Eine Anmeldung ist jetzt schon möglich, nutzen Sie gerne die Gelegenheit zu einer Teilnahme.

Ich freue mich Sie auf dem ein oder anderen Seminar begrüßen zu können.

Mit freundlichen Grüßen

Anke Bettina Beck

Seminarprogramm 2026

Seminar 1 Di, 20. Januar	**Fahrbahnbefestigungen** *Arnd Bartholomäus,* Rotation Veranstaltungszentrum Hannover
Seminar 2 Mi / Do, 28. / 29. Januar	**Stadtstraßen/Ortsdurchfahrten** *Prof. Dr.-Ing. Holger Lorenzl / Dipl.-Ing. Torsten Fleige-Lütgering,* HAWK Hildesheim
Seminar 3 Di, 10. Februar	**Vergabe- und Bauvertragsrecht** *Ra Falk Kalkbrenner,* Gast- und Eventhaus Großenmeer
Seminar 4 Do, 12. Februar	**Fahrbahnbefestigungen** *Arnd Bartholomäus,* Jade Hochschule Oldenburg
Seminar 5 Di, 17. Februar	**Mantelverordnung für Ersatzbaustoffe und Bodenschutz** *Mirko Kugler,* Jugendherberge Oldenburg
Seminar 6 Do, 19. Februar	**Bauliche Erhaltung von Verkehrsflächen** *Harro Sawall / David Weinrich,* Jade Hochschule Oldenburg
Seminar 7 Di, 24. Februar	**Umweltschutz im Straßenbau** *Dipl.-Ing. Stephan Köhler,* Jugendherberge Oldenburg
Seminar 8 Di, 3. März	**Umweltschutz im Straßenbau** *Dipl.-Ing. Stephan Köhler,* HAWK Hildesheim
Seminar 9 Mi, 4. März	**Mantelverordnung für Ersatzbaustoffe und Bodenschutz** *Mirko Kugler,* HAWK Hildesheim
Seminar 10 Mi, 4. März	**Transformationsprozess nachhaltiger Betondeckenbau** *Dr. Marko Wieland,* Rotation Veranstaltungszentrum Hannover
Seminar 11 Di, 10. März	**Brücken- und Ingenieurbau** *Dr. Joachim Göhlmann,* TU Braunschweig
Seminar 12 Do, 12. März	**Vergabe- und Bauvertragsrecht** *Ra Falk Kalkbrenner,* TU Braunschweig
Seminar 13 Do, 19. März	**Neue Wege im Stadtverkehr** *Enno Wagener,* Hochschule Bremen
Seminar 14 Do, 9. April	**Verkehrsplanung** *Prof. Dr. Volker Stölting,* online
Seminar 15 Do, 16. April	**Entwurf und Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen** *Dipl.-Ing. Matthias Grote,* ABZ Mellendorf

Bitte unbedingt beachten !

Informationen zur Anmeldung:

Die Anmeldung zu den Seminaren bitte nur unter https://vsvi-niedersachsen.de/vsvi-fortbildungen.html vornehmen.

Im Anschluss an Ihre Buchung erhalten Sie eine systembedingte Buchungsbestätigung an die in Ihrer Registrierung hinterlegte E-Mail-Adresse. Nach Anmeldeschluss (ca. 1 Woche vor dem Seminartag) erhalten Sie automatisch die Rechnung.

Teilnahmegebühren:
Für Studierende ist die Teilnahme stets kostenlos.

Präsenzseminare:
VSVI-Mitglieder: 80 € für eintägige bzw. 120 € für zweitägige Seminare*
Nichtmitglieder: 160 € für eintägige bzw. 240 € für zweitägige Seminare*
*Eine Teilnahme an nur einem Tag ist möglich.

Online-Seminare:
VSVI-Mitglieder: 50 €, Nichtmitglieder: 100 €

Die Teilnahmegebühr ist umsatzsteuerbefreit gem. § 4 Nr. 22 a UstG.
Die Teilnahmegebühr beinhaltet das Seminar, Seminarunterlagen und Getränke zu den Kaffeepausen. Das Angebot eines Mittagessens variiert je nach Veranstaltungsort und die Kosten sind vom Teilnehmenden selbst zu tragen.

Fortbildungsanerkennung:
Die VSVI-Seminare werden gemäß § 6 der Fortbildungssatzung der Ingenieurkammer Niedersachsen als Fortbildung anerkannt, die Fortbildungspunkte sind auf den einzelnen Seminarprogrammen ausgewiesen.

Stornierung:
Bei einer Abmeldung nach Anmeldeschluss bzw. Nichtteilnahme wird die gesamte Seminargebühr in Rechnung gestellt, falls kein Ersatzteilnehmer gestellt wird.

Kontakt
VSVI Niedersachsen e.V. | Eichstraße 19 |
30161 Hannover | Tel.: 0511 – 32 53 60
info@vsvi-niedersachsen.de

Ein erheblicher Teil konnte im Rahmen einer Stadtbahnsperrpause über die Osterfeiertage abgewickelt werden. Rund 200 der 480 Meter der Hochstraße, darunter insbesondere die Felder oberhalb des Knotenpunktes Hildesheimer Straße, wurden abgebrochen, in transportable Stücke zerlegt und zur baustelleneigenen Zerkleinerungsanlage befördert. Über die folgenden Wochen folgte der Rest.

Auch konstruktiv wurden wesentliche Zwischenziele erreicht. Im April – noch parallel zum Rückbau der Bestandsstrecke – begann der Bau der zweiten, südlichen Schlitzwand, um den Tunnelbaugrubenverbau weiter voranzubringen. In den ersten vier von zehn Baudocks setzen sich derzeit der Tunnelaushub und die parallele Rückverankerung der Schlitzwand fort.

Perspektivwechsel auf die Strecke und die Brückenersatzneubauten: Im westlichen Projektabschnitt schreiten die Tiefgründungsarbeiten für das 240 Meter lange Bauwerk über die Leineflutmulde voran. Um die Einsatzstellen an den Gründungen zügig und bedarfsgerecht andienen zu können, wurde eigens eine 120 Meter lange, aufgeständerte Baustraße über das Gewässer angelegt. Die ersten Pfahlkopfplatten sowie das Fundament des östlichen Widerlagers sind inzwischen betoniert. Auch dieser Projektabschnitt nimmt zusehends Fahrt auf.

Mit vollem Schwung gehen wir also aus diesem in das nächste Jahr. Den Schwung werden wir auch benötigen, um die nächsten Meilensteine wie geplant zu erreichen.

Das erste Quartal 2026 ist geprägt von einer weiteren logistischen Besonderheit dieser Baustelle: Der Aushub der Tunnelbaudocks 8 erfolgt unter laufendem Verkehr im innerstädtischen Netz. Die Verkehrsführung im Knotenpunkt der stark genutzten Hildesheimer Straße war hierfür bereits verschwenkt worden. Fahrspuren und nicht zuletzt die Stadtbahngleise wurden verlegt, in der Kreuzungsmitte entstand seitdem das Baudock. Der Baufortschritt macht nun die nächsten Schritte nötig. Die Stadtbahngleise werden in ihre Ursprungslage zurückverlegt. Hierfür wird eine Hilfsbrücke für die Stadtbahn gebaut sowie während einer weiteren Sperrpause eingehoben und an das Netz angeschlossen. Danach können die Arbeiten im Baudock 8 fortgeführt werden.

Im weiteren Verlauf der Tunnelbaustelle wird zudem die Schlitzwand für die Primärdocks fertiggestellt. Der Rohbau der ersten Tunnelblöcke beginnt.

SSW-Brückenabriss-1
Die 480 Meter lange Hochstraße über die Hildesheimer Straße in Hannover ist im Frühjahr 2025 zurückgebaut worden. Start war am Donnerstag vor Ostern. Erster Ansatzpunkt war das Segment über der Kreuzung, unter dem auch mehrere Stadtbahnlinien kreuzen.

Quelle: © NLStBV

SSW-Brückenabriss-2
Am Abend des ersten Tages ist der Fortschritt beim Rückbau schon deutlich sichtbar.
Das Ziel, den Verkehr am Ostermontag wieder über die Kreuzung fließen lassen zu können, wurde souverän erreicht.

Quelle: © Hagedorn Unternehmensgruppe

Derweil starten im westlichen Projektbereich die Gründungsarbeiten an der 105 Meter langen Leinebrücke. Ziel ist es, zum Jahreswechsel 2026/2027 das erste Teilbauwerk fertigzustellen – nicht nur dort, sondern auch an der 240 Meter langen Leineflutmuldenbrücke. Denn erst, wenn beide Bauwerke unter Verkehr sind, können die Bestandsbrücken zurückgebaut werden.

Einiges ist mittlerweile schon erreicht, bis zum Abschluss des Gesamtprojektes gibt es aber noch viele Schritte zu gehen. Wer sich genauer über den Fortgang am Südschnellweg informieren möchte, ist herzlich willkommen, einen Blick auf unseren Baustellenblog zu werfen: www.schnellwege-blog.de.

Andreas Moseke
Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr

SSW-Brückenabriss-3
In den folgenden Wochen ist die gesamte Hochstraße abgebrochen, zerkleinert und abtransportiert worden.

Quelle.: © NLStBV

SSW-Leineflutmuldenbrücke Baustraße-1
Für den Ersatzneubau der Brücke über die Leineflutmulde ist eigens eine aufgeständerte Baustraße in dem Gewässer errichtet worden.

Quelle.: © NLStBV

Grundhafte Erneuerung zwischen Hildesheim und Autobahndreieck Hannover-Süd

Halbzeit auf der A 7 erreicht

Die A 7 wird zwischen der Raststätte Hildesheimer Börde auf Höhe der Gemeinde Uppen und dem Dreieck Hannover-Süd auf insgesamt 21,7 Kilometern grunderneuert. Im Zuge dessen erfolgt auch der Umbau der Anschlussstelle Hildesheim.

Zahlen, Daten, Fakten:
Der zu erneuernde Streckenabschnitt der A7 beginnt nach der Raststätte Hildesheimer Börde auf Höhe der Gemeinde Uppen und endet am Dreieck Hannover-Süd. Die Länge der Baustrecke beträgt 21,7 Kilometer und ist in drei Bauabschnitte unterteilt.

Die Zustandsbewertung ergaben u.a. Mängel beim Längsebenheitswirkindex und Längsprofil sowie bei der Griffigkeit. Zudem zeigte der vorhandene Aufbau der Fahrbahn Mängel an der Betonschicht und an der hydraulisch gebundenen Tragschicht (HGT).

Die Einteilung der Abschnitte erfolgte auf Grundlage des Schadensbildes der Fahrbahn sowie der Ergebnisse der Untersuchung des Fahrbahnoberbaus und des Regenwasserkanals. Ein weiteres Kriterium war die Verfügbarkeit bzw. die Möglichkeit der Anlage von Mittelstreifenüberfahrten. Insbesondere die Querneigungen im Mittelstreifen wurden hierbei besonders berücksichtigt. Aufgrund des relativ einheitlichen Fahrbahnoberbaus und Schadensbildes wurde die gesamte Strecke in drei Bauabschnitte mit jeweils ca. 7 km Länge eingeteilt. Die Einteilung hatte demzufolge auch Vorteile für die Bildung der Verkehrsführungsabschnitte.

Im Juli 2023 wurde der erste von drei Bauabschnitten fertiggestellt. Aufgrund des Schadensbildes wurde als erstes der 2. Bauabschnitt grunderneuert. Im Sommer 2024 wurde mit den Vorarbeiten für die Erneuerung der Fahrbahn des sogenannten 1. Bauabschnitts begonnen. Die Fertigstellung ist für Ende 2026 geplant.

Aktuelle Arbeiten:
Der sogenannte 1. Bauabschnitt befindet sich zwischen dem Kilometer 175,720 und Kilometer 183,500. Das liegt ungefähr nördlich der Hildesheimer Börde und nördlich der Anschlussstelle Hildesheim-Drispenstedt. Die Länge der Baustrecke beträgt 7,7 Kilometer. Derzeit laufen die Arbeiten auf der Richtungsfahrbahn Hannover.

Für die Erneuerung der Betonfahrbahn in beide Richtungen werden ca. 240.000 Quadratmeter Beton erneuert. Hierbei wird die vorhandene Betonfahrbahn in

Lage des Vlieses vor dem Betoneinbau

Einbau von Handfeldern

einer Dicke von ca. 23-33 Zentimeter (66.000 Kubikmeter, ca. 151.800 Tonnen Beton), die darunter liegende HGT in einer Dicke von 14-35 Zentimeter (5.635.000 Kubikmeter, ca. 12.397.000 Tonnen HGT) und ein Teil der Frostschutzschicht von ca. 8-10 Zentimeter (20.700 Kubikmeter, ca. 45.540 Tonnen HGT) ausgebaut.

Bei der Maßnahme wird ein Teil der Baustoffe wiederverwertet. Die alte Betonfahrbahn wird auf einem temporären Brecherplatz für den Wiedereinbau aufbereitet und als neue HGT eingebaut. Bei der Erneuerung wird auch die Frostschutzschicht mit Zement bis auf eine Tiefe von 30 Zentimeter verfestigt. Der Neueinbau erfolgt mit einer neuen ca. 25 Zentimeter dicken HGT aus der wiederaufbereiteten alten Betonfahrbahn und einer neuen Betonfahrbahn in einer Dicke von ca. 27 Zentimetern.

Innerhalb der einzelnen Betonfelder werden Querfugen mit Dübeln und die Längsfugen mit Ankern versehen und untereinander verankert und gesichert. Hierfür werden ca. 460 Tonnen Dübel und Ankerstahl verbaut.

Weiterhin werden rund 150 Straßenabläufe, ca. 230 Schachtabdeckungen und deren Entwässerungseinrichtung erneuert.

Im Zuge dieser Baumaßnahme werden außerdem die Fahrbahnoberflächen von 10 Brückenbauwerken instandgesetzt. Hier werden die Asphaltdeckschichten und vorher die Abdichtung des Bauwerks erneuert. Weiterhin werden an den Bauwerken die Übergangskonstruktionen und die Entwässerungseinrichtungen ausgetauscht.

Die Oberfläche der Betonfahrbahn wird im Schluss einem Grinding unterzogen. Die oberste Schicht des Betons wird mit einer Maschine abgeschliffen, die mit rotierenden Diamantwerkzeugen ausgestattet ist. Dies geschieht unter kontinuierlicher Wasserkühlung, um die Schleifschlämme abzusaugen und die Oberfläche zu reinigen und zu strukturieren. Das Grinding sorgt für eine griffige Oberfläche, reduziert Lärm und verbessert die Fahrbahnentwässerung.

Betonfertiger beim Einbau

Betoneinbau im Detail

Die Betonfahrbahn im Detail

Einbau der Betonfahrbahn in der Vogelperspektive

Die Baukosten für die Erneuerung des 1. Bauabschnittes betragen ca. 51,75 Mio. Euro.

In diesem Jahr wird bereits die Fahrtrichtung Hannover fertiggestellt und der Verkehr auf die neue Fahrbahn umgelegt. Gleich zu Anfang des Jahres beginnen die Arbeiten auf der Gegenfahrbahn.

Somit ist nicht nur die Halbzeit für den jetzigen Bauabschnitt erreicht, sondern auch für die gesamte Erhaltungsmaßnahme an der A7.

Mitten in diesem 1. Bauabschnitt liegt die Anschlussstelle Hildesheim. Sie verbindet über die Bundesstraße 1 (B1) die Stadt Hildesheim und das Umland mit der A7. Sie hat eine Westseite und eine Ostseite. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Fahrbeziehung von der B1 auf die A7 zu verbessern, wird die Anschlussstelle umgebaut. Ziel ist es, hier einen Unfallschwerpunkt zu entschärfen. In Fahrtrichtung Norden (Ostseite) und Süden (Westseite) erfolgt eine bauliche Veränderung der Verflechtungsstreifen.

Autobahn GmbH
Niederlassung Nordwest
Inga Fahlbusch und Anike Rhode

Die fertige Betonfahrbahn

Anschluss der fertigen Fahrbahn an den Bestand der A7

Bau der neuen Anschlussstelle mit Verflechtungsspuren

Quelle: © Autobahn GmbH

Vergabe- und Bauvertragsrecht

Am 9. Oktober 2025 in Mellendorf

Leitung: Falk Kalkbrenner

Unter der Leitung von Rechtsanwalt Falk Kalkbrenner fand am 9. Oktober 2025 im Ausbildung- und Bildungszentrum der Bauwirtschaft Niedersachsen-Bremen (Bau ABC) in Mellendorf der zweite Seminartag zum Vergabe- und Bauvertragsrecht in diesem Jahr statt, zu welchem die Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Niedersachsen e.V. bereits erstmalig im April des Jahres nach Ovelgönne eingeladen hatte.

Das Interesse bei der Mitgliedschaft, bei den am Bau beteiligten Unternehmen und der öffentlichen Verwaltung war auch in der zweiten Veranstaltung hoch und manifestierte sich mit über 40 Teilnehmenden.

Das Bau ABC bot einen professionellen Rahmen für die Veranstaltung. Hervorzuheben ist die sehr gute Versorgung zur Mittagszeit und die Hilfestellung bei Veranstaltungen. Die technische Ausstattung ist sehr gut.

Am Vormittag referierte zunächst der Seminarleiter Rechtsanwalt Falk Kalkbrenner selbst zu zwei wichtigen baurechtlichen Themengebieten.

Zunächt wurden die Grundlagen des Verjährungsrechts vermittelt, insbesondere zur werkvertraglichen Verjährung gem. § 634a Baugesetzbuch (BGB) und zur regelmäßigen Verjährungsfrist gem. §§ 195, 199 BGB. Beispielhaft wurden Vereinbarungen zur Verjährung unter Berücksichtigung des AGB-Rechts und die Ausgestaltungen von Verjährungsverzichtserklärungen vorgestellt. Die Fragen zur Hemmung und zum Neubeginn der Verjährung, insbesondere Hemmung durch Verhandlungen, Hemmung durch Rechtsverfolgung (unter anderem Klage, Mahnbescheid, Streitverkündung), Hemmung durch selbständiges Beweisverfahren wurden geklärt und anhand von Beispielen erläutert.

Nach einer Kaffeepause folgte dann das Thema: „Kündigung und Abrechnung von Bauverträgen". Der Referent stellte nun die gesetzlichen und vertraglichen Kündigungsarten nach BGB und VOB/B vor und legte unter Beachtung der zugrundeliegenden Vergütungsarten die unterschiedlichen Rechtsfolgen und Ansprüche aus den Kündigungsarten dar. Mit Abrechnungsbeispielen zur sogenannten „kleinen und großen Kündigungsvergütung" unter Berücksichtigung der Rechtssprechung zu den Kündigungs- und Abrechnungsfragen wurde der Vortrag abgerundet.

Nach der Mittagspause folgte der Vortrag von Rechtsanwalt Ingo Beilmann, ebenfalls Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht und Syndikusrechtsanwalt für die Bauindustrie Niedersachsen-Bremen zum Thema: „Ausschreibungsfehler und Bieterirrtümer". Sowohl für Auftraggeber als auch für Bieter ist das Vergabeverfahren mit einer Vielzahl von Fallstricken verbunden, die sich vermeiden lassen. Der Vortrag setzte sich mit typischen Fehlerquellen auseinander, wie zum Beispiel: Fehlende Positionen, welche beim Einheitspreisvertrag oder Pauschalpreisvertrag mit detailliertem Leistungsverzeichnis zu Mehrkosten führen können. Dabei führen insbesondere fehlerhafte und falsche Mengenangaben zu erheblichen Abweichungen bei den Kosten. Unklare oder fehlerhafte technische Beschreibungen können Missverständnisse und ebenfalls zusätzliche Kosten verursachen.

Im zweiten Teil des Vortrags ging es um typische Bieterirrtümer. Beispiele zu unzulässigen Mischkalkulationen und zu Spekulationen über Mengen folgten. Als Fazit wurde vom Referenten eine sorgfältige Prüfung der Ausschreibungsunterlagen und eine klare Kommunikation zwischen den Parteien empfohlen, damit Irrtümer und Fehler und damit Mehrkosten am Bau und gleichfalls Streitigkeiten reduziert werden können.

Nach der Kaffeepause referierte Rechtsanwalt Dr. jur. Harald Freise vom Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen zu den aktuellen Entwicklungen und Entscheidungen im Bauabfallrecht. Es gibt vermehrt Entscheidungen zu Fragen der

abfallrechtlichen Verantwortlichkeit und der vertraglichen Risikoverteilung bei der Entsorgung von Bauabfällen. Diese Urteile betreffen oft die hohen Kosten der Entsorgung von Bodenaushub und Bauschutt. Die Entwicklungen zeigen, dass das Bauabfallrecht zunehmend komplexer wird und eine sorgfältige Planung und Umsetzung erfordert.
Die Teilnehmer verfolgten die Themen sehr interessiert. Dies zeigte eine gute Mitarbeit, die Nachfragen und die Aufgeschlossenheit zu den gewählten Schwerpunkten.
Insgesamt war auch die zweite Veranstaltung in diesem Jahr sehr gelungen!

Falk Kalkbrenner
Rechtsanwalt

Betondeckenbau – Regelwerke, Innovationen, Nachhaltigkeit

Am 4. März 2025 in Hildesheim

Leitung: Marko Wieland

Am 4. März 2025 wurden an der Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst (HAWK) in Hildesheim aktuelle Entwicklungen im Bereich des Betondeckenbaus in Deutschland thematisiert. Das VSVI-Seminar zu diesem Thema wird seit über 50 Jahren organisiert und bietet eine Plattform für den Austausch von Fachwissen zwischen Wissenschaft, Praxis und Industrie.

Die Veranstaltung begann mit einer Begrüßung und kurzen Einführung in die Zielsetzung des Seminars. Im Mittelpunkt standen Vorträge zu aktuellen Regelwerken, technischen Innovationen und nachhaltigen Ansätzen im Betondeckenbau. Hochkarätige Referent*innen präsentierten ihre Fachbeiträge, die sowohl theoretische Grundlagen als auch praktische Anwendungen abdeckten und verknüpften.

Ein Themen-Schwerpunkt lag auf der Vorstellung aktualisierter Regelwerke. Den Einstieg vollzog Tanja Tschernack von der Villaret Ingenieurgesellschaft mbH mit der Präsentation der Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und der Technischen Lieferbedingungen für Beton (ZTV / TL Beton 2025). Sie erläuterte, wie die Erhöhung der technischen Qualität von Substanz und Oberfläche zu einer Entschleunigung der Lebenszyklen im Betonstraßenbau führt und damit langfristig positive Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit im Betondeckenbau haben wird. Hierzu werden in den ZTV / TL Beton 2025 zunächst Anforderungen an die Substanzeigenschaften (z. B. Spaltzugfestigkeit, Druckfestigkeit, Deckendicke) sowie an die Gebrauchseigenschaften (z. B. Griffigkeit und Ebenheit) formuliert. Die Sicherung dieser festgelegten Qualitätsstandards erfolge laut Tschernack durch neue Vergütungs- und Abzugsregelungen hinsichtlich eines Über- und Unterschreitens der geforderten, quantifizierbaren Kennwerte. Des Weiteren wurden alternative Zemente und das Texturgrinding in das aktualisierte Regelwerk mit aufgenommen.

Bild 1: Darstellung Gleitformbauverfahren

Anschließend wurden Neuerungen in den Richtlinien für die rechnerische Dimensionierung von Betondecken im Oberbau von Verkehrsflächen (RDO Beton 2024) vorgestellt, in den Kontext mit den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Betondecken im Oberbau von Verkehrsflächen bei Anwendung der RDO Beton (ZTV RDO Beton-StB) gebracht und den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12/24) gegenübergestellt. Der Fokus lag hier bei der systematischen Erhöhung der normativen Nutzungsdauer von Betonoberbauten durch eine fundierte rechnerische Dimensionierung in der Planungsphase von Verkehrsflächen. Die Villaret Ingenieurgesellschaft mbH hat zu diesem Zweck eine Software entwickelt (ConcreteLissi), welche Parameter wie Verkehrsbelastung, Witterung, Lagerungsbedingungen, Plattengeometrie, Materialeigenschaften und eine Streuung dieser Einflussfaktoren analog den RDO Beton 2024 einbezieht und die rechnerische Dimensionierung unter anderem für Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen vornimmt.

Für die vertragliche Umsetzung und die Qualitätssicherung in der Bauausführung dienen die ZTV RDO Beton-StB 20 auch im Kontext mit den von Frau Tschernack zuvor vorgestellten ZTV Beton-StB 2025. Stephan Villaret betonte abschließend nochmals, dass nur durch gezielte Anforderungen eine bessere Bauqualität und damit eine hohe Nutzungsdauer erreicht werden können. Hier liege das größte Potential für die Nachhaltigkeit im Infrastrukturbau.

Den Themenblock der Regelwerke schloss Dr. Alexandra Spilker – ebenfalls von der Villaret Ingenieurgesellschaft mbH - mit Erläuterungen zu den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Fugen in Verkehrsflächen (ZTV Fug-StB 15) und den Technischen Lieferungen und Prüfvorschriften für Fugenfüllstoffe und Fugenfüllsysteme in Verkehrsflächen (TL / TP Fug-StB 24) sowie zur Bedeutung moderner Fugentechnologien. Dr. Spilker stellte heraus, dass die Fugen in Verkehrsflächen aus Beton ein sensitives Konstruktionsdetail seien und deren Funktionsfähigkeit einen großen Einfluss auf Lebens- beziehungsweise Nutzungsdauer der Oberbaukonstruktion habe. Eine Betrachtung der Lebenszyklen von Fugenfüllsystemen unter Berücksichtigung der Restnutzungsdauer der Fahrbahndecke sei demnach wichtiger Bestandteil in der Erhaltungsplanung.

Weiter erläuterte sie Neuerungen in den TL / TP Fug-StB 24 unter anderem hinsichtlich der prüftechnischen Ansprache von Fugensystemen in hochbelasteten Verkehrsflächen aus Beton. Hier wurden unter anderem moderne Prüfmethoden zur Materialidentifikation (z. B. GPC-Analyse, thermogravimetrische Analyse) sowie ein System Performance Test ergänzt. Abschließend stellte Dr. Spilker die Themenkomplexe der akustischen Wirkung sowie der Dimensionierungsgrundsätze und der ganzheitlichen Planung von Fugensystemen im Zusammenhang mit dem Betonoberbau als sinnvolle Aspekte für die zukünftigen ZTV Fug-StB vor.

Die Referentin Barbara Jungen von der **Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen** befasste sich im Rahmen Ihres Vortrages mit der technischen Entwicklung im Bereich der Oberflächentexturierung von Betondecken mit besonderem Fokus auf die technologische Weiterentwicklung des Texturgrindings. Dabei wurde die Bedeutung der Oberflächenqualität der Betondecken für Kriterien wie Griffigkeit, Lärmminderung, Ebenheit, Drainage und Rollwiderstand hervorgehoben.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Reduktion von CO2-Emissionen im Betondeckenbau. Dr. Borchers vom Verein Deutscher Zementwerke e.V. (VDZ) betonte die Bedeutung der Entwicklung nachhaltiger Zemente und umweltfreundlicher Materialien, um die gesetzten Klimaziele erreichbar zu machen. Er erläuterte die aktuellen Forschungsansätze, bei denen die Verwendung von Ersatzstoffen wie Flugasche, Silikastaub oder innovativen Bindemitteln (z.B. klinkereffiziente Zemente) im Fokus steht. Dr. Borchers hob hervor, dass die

Bild 2: Darstellung Gleitformbauverfahren

Quelle: © VSB Infra (beide Fotos)

Optimierung der Rezepturen nicht nur die CO2-Bilanz verbessere, sondern auch die Dauerhaftigkeit und die mechanischen Eigenschaften des Betons positiv beeinflussen könnten. Zudem wurden neue Verfahren vorgestellt, die den Energieverbrauch bei der Herstellung reduzieren und die Recyclingfähigkeit von Betonteilen erhöhen. Die Diskussion zeigte, dass die Branche auf einem guten Weg ist, nachhaltigere Lösungen zu entwickeln, die sowohl ökologisch als auch wirtschaftlich sinnvoll sind. Die Bedeutung einer ganzheitlichen Betrachtung, die alle Lebensphasen des Betons umfasst, wurde dabei besonders betont.

Im Anschluss eröffnete Ludwig Stelzner von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung den Themenkomplex der Visualisierung und die damit mögliche Qualitätsbewertung von Oberflächentexturen der Betondecken im Bestand und in der Planung. Dabei wurde ein besonderes Augenmerk auf die Bedeutung der Qualität der Oberflächentextur für die physikalischen und mechanischen Eigenschaften der Betondecke gelegt. Diese ließen sich bereits in der Planungsphase simulieren und entsprechend optimieren. Die Präsentation unterstrich, wie die Kombination aus innovativen Verfahren und digitaler Untersuchungstechnik dazu beiträgt, langlebige und funktionsoptimierte Betondecken zu realisieren.

Anwendungsorientiert erläuterte Martin Peck von der Gütegemeinschaft Verkehrsflächen aus Beton e.V. die Bedeutung von langlebigen und nachhaltigen Betondeckensystemen im kommunalen Straßenbau. Martin Peck präsentierte entsprechende Ansätze und zeigte die Relevanz für die nachhaltige Infrastrukturentwicklung in Städten auf. Die Planung und der Bau solcher Systeme erfordern eine enge Zusammenarbeit zwischen Planern, Bauunternehmen und Kommunen, um die spezifischen Anforderungen vor Ort optimal zu erfüllen. Die Präsentation zeigte anhand von Praxisbeispielen, wie durch innovative Material- und Bauverfahren die Infrastruktur in urbanen Räumen zukunftssicher gestaltet werden kann.

Den Abschlussvortrag gestaltete Kay Petersen von der VSB Infra GmbH & Co. KG mit dem Thema Gleitformbau (s. Abbildungen 1 bis 3 auf den Seiten 37-39). Es wurden diverse Ansätze im Bereich der Gleitformbauverfahren vorgestellt, die darauf abzielen, die Effizienz und Qualität im Bauprozess deutlich zu verbessern. Petersen erläuterte die Vorteile des Einsatzes moderner Gleitformtechnologien, wie zum Beispiel die automatische Steuerung der Schalungssysteme, den Einsatz von Robotik und Sensorik zur kontinuierlichen Überwachung der Baufortschritte sowie die Möglichkeit, komplexe Geometrien präzise und zeitsparend umzusetzen. Petersen betonte, dass diese Technologien nicht nur die Bauzeiten verkürzen, sondern auch die Genauigkeit und Oberflächenqualität der Betondecken erheblich steigern könnten. Zudem wurden die Vorteile der Digitalisierung im Bauprozess hervorgehoben, die eine bessere Planung, Steuerung, Qualitätssicherung und Dokumentation ermöglichen.

Die Präsentation zeigte anhand von Praxisbeispielen, wie diese innovativen Verfahren die Baukosten senken, die Sicherheit erhöhen und die Umweltbelastung reduzieren können. Es wurde deutlich, dass die Integration moderner Gleitformtechnologien einen bedeutenden Schritt in Richtung nachhaltiger und effizienter Betondeckenbauweise darstellt.

Insgesamt war das Seminar eine gelungene Mischung aus Theorie und Praxis, die den Teilnehmenden wertvolle Einblicke in und Informationen über die aktuellen Entwicklungen und zukünftigen Herausforderungen des Betondeckenbaus gab. Die Referent*innen, die alle über langjährige Erfahrung verfügen, standen den Teilnehmenden für Fragen und Gespräche zur Verfügung, sodass in den Pausen auch die Gelegenheit zum Kontakte knüpfen, Austausch und zur Diskussion gegeben war.

Dr.-Ing. Marko Wieland
Otto Alte-Teigeler GmbH

Bild 3: Darstellung Gleitformbauverfahren

Quelle: © VSB Infra

Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2025 in Konstanz verliehen

Alle zwei Jahre lobt die BSVI – Bundesvereinigung der Straßenbau – und Verkehrsingenieure e.V. den »Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr« aus. In diesem Jahr fand die Verleihung des begehrten Ingenieurpreises in Konstanz statt. Der Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder eröffnete die Veranstaltung im Konzil mit einem Videogrußwort und hob die Leistungen der Nominierten und Preisträger*innen hervor. Gemeinsam mit Gerhard Rühmkorf vom Bundesministerium für Verkehr und dem Verkehrsminister von Baden-Württemberg, Winfried Hermann, zeichnete der BSVI-Präsident Bernhard Knoop anschließend herausragende Ingenieurarbeiten in den drei Kategorien „Baukultur", „Innovation | Digitalisierung" und „Neue Mobilität" aus.

„Der Deutsche Ingenieurpreis Straße und Verkehr will die vielseitigen und facettenreichen Leistungen unserer Bauingenieur*innen im Land wertschätzen, hervorheben und anerkennen", sagte Knoop. Erstmals wurden in diesem Jahr 85 Einreichungen verzeichnet. Nach dem bewährten zweistufigen Auswahlverfahren wurden in jeder Kategorie zunächst jeweils drei Arbeiten nominiert. Aus diesen durchweg auszeichnungswürdigen Ingenieurarbeiten hat dann eine Jury aus in der Fachöffentlichkeit bekannten Persönlichkeiten für jede Kategorie die jeweils Beste ausgewählt.

Quelle: Bill Drechsler

Kategorie „Baukultur"

Den Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2025 in der Kategorie „Baukultur" gewinnt die Freie und Hansestadt Hamburg – Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer für die Umgestaltung des Jungfernstiegs. Im Rahmen der Mobilitätswende wird der Jungfernstieg durch die ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB zu einem multifunktionalen, klimaresilienten Stadtraum transformiert. Die Jury bewertet insbesondere die konsequente Beruhigung des motorisierten Individualverkehrs, die Stärkung emissionsfreier Mobilität (zu Fuß und mit dem Rad), die Integration barrierefreier Leitsysteme sowie die kooperative Umsetzung der städtebaulichen Maßnahme als vorbildlich. So erfolgte die Planung unter intensiver Beteiligung von Öffentlichkeit und Fachgremien. Ökologisch setzt das Projekt ebenfalls Maßstäbe: Ein innovatives Regenwassermanagement entlastet die Mischwasserkanalisation und fördert die Vitalität der neu gepflanzten Baumreihe. Die Aufenthaltsqualität wird durch gestalterische Elemente, Spielangebote und Möblierungszonen gesteigert.

Kategorie „Innovation l Digitalisierung"

Den Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2025 in der Kategorie „Innovation l Digitalisierung" erhält die Papenburger JOHANN BUNTE Bauunternehmung SE & Co. KG für das BIM-Pilotprojekt (Building Information Modeling) Letzlingen. Im Rahmen einer 5-monatigen Erhaltungsmaßnahme auf 5,5 Kilometer der B 71 wurde ein umfassendes BIM-Pilotprojekt realisiert. Die Jury überzeugt der umfassende, digitalisierte Projektansatz mit der Erstellung

und Fortschreibung von Bauwerksmodellen über alle Projektphasen hinweg – von der ersten Planungsidee, Bauausführung und Betriebsphase bis zum späteren Rückbau. Zentrale Leistungen sind u.a. Bauablaufsimulationen, digitale Mengenermittlung und Abrechnung sowie die Erstellung eines „wie-gebaut"-Modells. Punktwolken, Drohnen und koordinierte Projektprozesse über eine zentrale Datenumgebung ermöglichen eine präzise Fortschrittsdokumentation. Das Projekt demonstriert das Potenzial von BIM, künftig auch mit geringeren Fachpersonal-Ressourcen die Effizienz, Transparenz und Qualität im Straßenbau weiter zu steigern.

Kategorie „Neue Mobilität"

Mit dem Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2025 in der Kategorie „Neue Mobilität" wird die Freie und Hansestadt Hamburg – Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer für die Entwicklung der KI-gestützten Mobilitätsprognose #transmove ausgezeichnet. Das innovative Verkehrsmanagementsystem ermöglicht es, mithilfe von KI-gestützten Kurzfristprognosen Vorhersagen der Verkehrslage für die folgenden 60 Minuten zu erstellen. Die Prognosen basieren auf aktuellen Fahrzeugbewegungsdaten sowie Infrarotdaten und werden alle 15 Minuten aktualisiert. Eine Evaluierung auf Basis von Leistungskennzahlen sichert die Prognosequalität. Die Anwendung ermöglicht vorausschauende Steuerungsstrategien – etwa zur Optimierung von Ampelschaltungen oder zur Bewertung von Baustellen. Die Jury hebt in ihrer Entscheidung die praktischen, ökonomischen und ökologischen Vorteile von #transmove hervor. Durch Automatisierung und intelligente Visualisierung wird der gesamte Verkehrssteuerungsprozess digitalisiert. Das Ergebnis: weniger Staus, effizientere Infrastruktur und reduzierte Klimabelastung.

„Ich bin der festen Überzeugung, dass die diesjährige Auszeichnung für besondere Ingenieurleistungen nicht nur für die Preisträger Motor und Multiplikator ist. Er wird sichtbar sein und aufmerksam machen auf die Leistungen unserer Ingenieurinnen und Ingenieure. Er wird uns, wie in den vergangenen Jahren, Mut machen und anspornen mit Entschlossenheit und Tatkraft das Straßenbau- und das Verkehrswesen als Rückgrat unserer mobilen Gesellschaft zu erhalten und weiterzuentwickeln", so Bernhard Knoop abschließend.

Die BSVI freut sich schon für die nächste Auslobung auf eine hohe Beteiligung und ruft alle Ingenieurinnen und Ingenieure bereits jetzt auf, sich vielversprechende Projekte für den Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr im Jahr 2027 vorzumerken.

Mehr Informationen über die Nominierten und die Preisträger*innen des Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2025 sind unter www.bsvi.de zu finden.

Ansprechpartnerin: Barbara Weiß, M.Sc., Geschäftsstellenleitung der BSVI, info@bsvi.de

Quelle: Bill Drechsler

Quelle: Bill Drechsler

Neues Geschäftsführendes Präsidium der BSVI gewählt

Auf der 46. Delegiertenversammlung am 19. September 2025 in Konstanz haben die Delegierten der 14 VSVI-Landesvereinigungen das Geschäftsführende Präsidium der BSVI - Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e.V. neu gewählt.

Vize-Präsident Dr.-Ing. Stephan Hoffmann, Hannover scheidet satzungsbedingt aus seinem Amt als Vize-Präsident der BSVI aus. Als sein Nachfolger wurde Prof. Dr.-Ing. Rainer Hess, Hochschule Mainz, zum Vize-Präsidenten gewählt. In seinem Amt als Präsident der BSVI wurde für eine weitere Amtszeit von zwei Jahren Dipl.-Ing. Bernhard Knoop bestätigt. Das neue Geschäftsführende Präsidium setzt sich nun wie folgt zusammen:

Präsident:
Dipl.-Ing. Bernhard Knoop, Worms
Vize-Präsident:
Prof. Dr.-Ing. Rainer Hess, Mainz
Vize-Präsident:
Dr.-Ing. Wolf Uhlig, Mittweida
Schatzmeister:
Dipl.-Ing. Stefan Jung, Hamburg

„Die Aufgaben und die Ziele der BSVI sollen und werden", so Präsident Bernhard Knoop, „auch zukünftig selbstverständlich ganz im Sinne der BSVI-Satzung mit besonderen Akzenten und Schwerpunkten zu aktuellen Themen aus dem Straßen- und Verkehrswesen sein. Wir setzen uns ein für eine verlässliche und dauerhafte Sicherung der Infrastrukturfinanzierung, für eine spürbare Planungsbeschleunigung, eine Reform des Vergabewesens sowie mehr Digitalisierung", formuliert Bernhard Knoop die zukünftigen Schwerpunkte der BSVI.

Die Förderung des Berufsstandes und des Berufsbildes Bau- und Verkehrsingenieur ist für die BSVI eine Daueraufgabe. So wird die BSVI gemeinsam mit den 14 VSVI-Ländervereinigungen für mehr Ingenieurnachwuchs ganz besonders vor dem Hintergrund des anhaltenden Fachkräftemangels werben.

Die BSVI fordert außerdem die konsequente Umsetzung von Building Information Modeling, kurz: BIM. So ist BIM ein zentrales Instrument zur Digitalisierung von Bau- und Planungsprozessen im Hoch- und Tiefbau. Die BSVI fordert, die Anwendung von BIM weiter zu entwickeln und damit die Digitalisierung von Genehmigungsprozessen gerade in den Verwaltungen zu beschleunigen.

„Die Anwendung von künstlicher Intelligenz (KI) kann Ingenieurinnen und Ingenieure beim Planen, Prüfen, Bewerten, Ausschreiben und Umsetzen von Bauleistungen eine wertvolle Hilfe sein, so Bernhard Knoop. „Wir müssen bei allen Risiken, die Chancen der KI nutzen, die KI für die Praxis weiterentwickeln und stärker in die Anwendung bringen", fordert der wiedergewählte BSVI Präsident. „Mit Herrn Professor Dr.-Ing. Rainer Hess in der Nachfolge von Dr.-Ing. Stephan Hoffmann bleibt der enge Kontakt und Austausch der BSVI zu Wissenschaft und Forschung bestehen", freut sich Bernhard Knoop, „Rainer Hess ist ein exzellenter Fachmann und eine ganz hervorragende Besetzung in unserem Team."

Ansprechpartnerin: Barbara Weiß, M.Sc., Geschäftsstellenleitung der BSVI, info@bsvi.de

Von links: Bernhard Knoop, Rainer Hess, Wolf Uhlig, Barbara Weiß, Stefan Jung

Quelle: Bill Drechsler

VSVI Jahresexkursion 2025: Besichtigung der Salzgitter Flachstahl GmbH

Am Freitag, den 26. September starteten wir unsere diesjährige Jahresexkursion zur Besichtigung der Salzgitter Flachstahl GmbH mit 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Die Salzgitter Flachstahl GmbH ist die größte Tochtergesellschaft der Salzgitter AG und produziert hauptsächlich hochwertige Flachstahlprodukte für Branchen, wie beispielsweise die Automobilindustrie.

Am Treffpunkt im Besucherzentrum der Salzgitter Flachstahl GmbH wurden wir von zwei fachkundigen und erfahrenen Mitarbeitern des Hüttenwerks in Empfang genommen, die uns in einem interessanten Vortrag mit Filmbeitrag den Prozess der Stahlerzeugung von der Erzeugung des Roheisens bis zur Herstellung von Halb- und Fertigprodukten aus Stahl in den unterschiedlichen Betriebsteilen anschaulich erklärten.

Bei der anschließenden Fahrt über das 7 Quadratkilometer große Betriebsgelände besichtigten wir zuerst einen der drei durchgängig produzierenden Hochöfen, in dem Eisenerz mithilfe von Koks und Heißluft bei knapp 2.000 Grad Celsius zu flüssigem Roheisen reduziert wird. Insgesamt werden hier täglich zirka 12.000 Tonnen Eisenerz aus Ländern wie Brasilien, Kanada und auch Südafrika importiert und per Bahn im Werk angeliefert. Der Erzabbau im Gebiet Salzgitter wurde bereits im Jahr 1982 eingestellt.

Aus dem Roheisen werden verschiedene Stahlsorten hergestellt. Dabei wird das Roheisen in einen Linz-Donawitz-Konverter gefüllt, wo es durch das Einblasen von Sauerstoff zu Rohstahl umgewandelt wird, indem unerwünschte Begleitelemente wie Kohlenstoff als Gas oder Schlacke entfernt werden.

Äußerst beeindruckend war der Gang durch die etwa 400 Meter lange Warmbreitbandstraße, wo aus glühenden 1.200 Grad Celsius rechteckigen Stahlblöcken, den sogenannten Brammen (12 Meter lang, 2 Meter breit und 15 Zenti-

meter dick) durch Walzen ein warmgewalztes Band hergestellt wird. Dieser Prozess reduziert die Dicke der Brammen auf wenige Millimeter und formt sie zu Coils (große aufgerollte Bänder). Diese Coils mit einem Gewicht von ungefähr 20 bis 30 Tonnen werden anschließend entweder kaltgewalzt oder direkt an Kunden verschickt, um in nachgelagerten Prozessen weiterverarbeitet zu werden, zum Beispiel zu Großrohren oder auch Blechen.

Bei der Salzgitter Flachstahl findet zurzeit eine Transformation hin zur klimaneutralen Stahlproduktion („grüner Stahl") statt, bei der das aktuelle Verfahren durch ein neues, auf Wasserstoff basierendes ersetzt wird. Dies beinhaltet die Produktion von grünem Wasserstoff, um den bisherigen Wasserstoff aus Erdgas zu ersetzen, sowie die geplante Umstellung auf Elektrolyse und Direktreduktion anstelle der herkömmlichen Hochofenproduktion. Das Unternehmen ist derzeit für etwa ein Prozent der deutschen CO2-Emissionen verantwortlich und will diese im Rahmen der Transformation deutlich senken. Über den Baufortschritt dieser ca. 2,3 Milliarden teuren Investition konnten wir uns bei unserer Werksbesichtigung ein gutes Bild machen.

Nach einem reichhaltigen Mittagessen in der Werkskantine fuhren wir zum nahegelegenen Schloss Salder, wo seit über 50 Jahren das städtische Museum der Stadt Salzgitter untergebracht ist und wo wir uns über die Geschichte des gesamten Salzgittergebietes, von der Erdgeschichte bis zum Ende des 20. Jahrhunderts, bestens informieren konnten.

Den erlebnisreichen und interessanten Tag haben wir dann bei Kaffee, Kuchen und dem einen oder anderen Kaltgetränk am Salzgittersee in gemütlicher Atmosphäre ausklingen lassen.

Claus Peter Schütt

Herbstexkursion nach Uelzen

Am 12. September 2025 traf sich eine leider (sehr) kleine Gruppe der Bezirksgruppe Braunschweig, unterstützt durch zwei Mitglieder der Bezirksgruppe Northeim, zur Exkursion nach Uelzen. Auf dem Weg dorthin wurde ein Zwischenstopp in Groß Oesingen in einer der Sandgruben der Firma Heinrich Rodewald eingelegt. Dort wurden wir vom Firmeninhaber Boris Rodewald persönlich empfangen. Die Firma Rodewald betreibt bereits seit 30 Jahren in Groß Oesingen Sandabbau. Seit 2020 ist eine zweite Grube aktiv. Auf dem 20 Hektar großen Areal darf in vier Abschnitten auf einer genehmigten Fläche von 17 Hektar Sand bis zu einer Tiefe von 10 Meter abgebaut werden. Bis zu einer Tiefe von 6 Meter geschieht dies im Trockenabbau. Die in einem rein mechanischen Prozess gewonnenen Sande, es können bis zu 60 Tonnen pro Stunde gewonnen werden, kommen in den unterschiedlichsten Bereichen zur Anwendung, vom Spielplatz bis zu verschiedenen Bereichen in der Baustoffproduktion (z.B. in Pflastersteinen oder für die Betonherstellung). Nach dem Abschluss der Sandgewinnung werden die Flächen rekultiviert, am Ende wird eine Seenlandschaft entstehen.

Bei einem Rundgang durch die Grube hatten die Teilnehmenden auch die Gelegenheit, die Sand-Waschanlage zu besteigen. Dazu gab es durch Herrn Rodewald Hintergrundinformationen zum Genehmigungsverfahren, zu den Abbaumethoden inklusive der Sand-Waschanlage sowie den Produktionskapazitäten und den Kunden.

Nach diesem interessanten Einblick ging die Fahrt weiter zum Elbe-Seitenkanal (ESK) und dort zur derzeit größten Sparschleuse Europas in Uelzen. Die Schleuse II in Uelzen hat eine Fallhöhe von 23 Meter, eine Breite von 12,5 Meter und eine Länge von 190,0 Meter. Baubeginn war 1998.

Der ESK wurde bereits von 1968 bis 1976 als Nord-Süd-Verbindung von Hamburg ins Hinterland gebaut. In diesem Zuge ist auch die Schleuse Uelzen I errichtet worden. Anhand der Schleuse I ist die Funktion einer Sparschleuse gut erkennbar. Mit Hilfe der drei terrassenförmig angelegten Sparbecken der Schleuse I ist es möglich, dass beim Schleusen unvermeidliche

Sparbecken

Sandgrube mit Sandwaschanlage

Verlustwasser zu reduzieren. 60 Prozent der Schleusenkammer können von den Sparbecken gefüllt werden, die restlichen 40 Prozent werden der Kanalhaltung entnommen beziehungsweise bei der Talschleusung in die Kanalhaltung abgegeben.

Bei der Schleuse II sind es sogar 70 Prozent der Schleusenkammerbefüllung aus vier beidseitig übereinanderliegenden Sparbecken, die durch die Anordnung übereinander allerdings nicht so gut einsehbar sind. Der ESK selbst ist rund 115 Kilometer lang und hat eine Tiefe von maximal 4,25 Meter.

Nach der Weiterfahrt in die Innenstadt von Uelzen und einer Stärkung im Restaurant Alcatraz gab es noch eine Stadtführung. Der Rundgang führte unter anderem durch die Mühlenstraße, über den Herzogplatz, die Lüneburger Straße und die Altstadt bis zur St. Marien Kirche.

Bei fast durchgehendem Sonnenschein haben wir viel gesehen und erlebt. Vielleicht klappt es im nächsten Jahr wieder, eine gemeinsame Exkursion auf die Beine zu stellen.

Übrigens: Die größte Sparschleuse der Welt ist in Panama.

Simone Reppin und Heiko Lange

Gruppenfoto an der Schleuse
(von links: Edgar Hartwig, Henning Römer, Ulf Balandis, Heiko Lange, Christian Reppin, Andreas Knieriem, Kathrin Knieriem, Simone Reppin)

Exkursion nach Koblenz vom 19. bis zum 21. September 2025

Die Bezirksgruppe Hannover hatte für diesen Zeitraum eine sehr interessante Exkursion nach Koblenz angeboten. Am Freitag, den 19. September traf sich eine motivierte Gruppe um 6:15 Uhr vor dem Hauptbahnhof Hannover, um schon sehr früh mit dem Zug über Köln nach Koblenz zu fahren. Geplant war, bei Ankunft in Koblenz noch schnell die Koffer im Hotel unterzustellen. Natürlich klappte das wegen der Unpünktlichkeit der Bahn nicht und wir sind unmittelbar vom Bahnhof zur Besichtigungsbaustelle geeilt, wo wir trotzdem etwas zu spät ankamen.

Dort warteten schon VSVI-Mitglieder der Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, um mit uns gemeinsam den Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke präsentiert zu bekommen. Nach einer herzlichen Begrüßung stellte uns der Tiefbauamtsleiter der Stadt Koblenz, Herr Dr.-Ing Kai Mifka, das Bauprojekt vor.

Die Pfaffendorfer Brücke überspannt den Rhein, liegt im Zuge der Bundesstraße B 49 und stellt eine wichtige Netzfunktion zwischen der B 9 und der B 42 dar. Die bisherige über 70 Jahre alte Brücke ist nur noch mit entsprechenden Einschränkungen nutzbar. Um die Verkehrsbeeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, und aufgrund der örtlichen Randbedingungen, hat man sich dazu entschieden, nördlich des bestehenden Bauwerks eine neue Brücke auf Hilfspfeilern zu errichten. Auf diesem neuen Bauwerk ist dann eine wechselseitige dreistreifige Verkehrsführung möglich. Anschließend werden die alte Brücke abgerissen und neue Pfeiler in den Rhein gebaut. Sobald diese Arbeiten abgeschlossen sind, soll während einer etwa sechswöchigen Vollsperrung der Querverschub der neuen Stahlkonstruktion in die alte Brückenlage erfolgen. Nach Umlegung der Zufahrten kann dann die neue Brücke in 2028 wieder vierstreifig befahren werden. Anschließend sind die Provisorien zurückzubauen. Beim jetzigen 311 Meter langen Bauwerk betragen die Stützweiten gleichmäßig drei Mal etwas über 100 Meter. Die neue Brücke hat eine Mittelöffnung von circa 156 Meter und zwei Endfelder mit jeweils 78 Meter.

Natürlich würde es hier den Rahmen sprengen, über die vielen sehr interessanten Details dieses Projektes (wie z. B. den Schiffsanprallschutz, Gründung ei-

Gruppenfoto

Quelle: Michèle Günster von der VSVI Rheinland-Pfalz

Neubau der Pfaffendorfer Brücke

Quelle: Michael Ruppelt

niger Brückenpfeiler im Bereich der Denkmalgeschützten Kasematten, usw.) zu berichten. Hinsichtlich der Finanzmittel wird davon ausgegangen, dass das Gesamtvorhaben rund 200 Millionen Euro betragen wird. (Detailinformationen, auch über die Vergangenheit des Bauwerkes als erste Bahnbrücke über den Rhein, findet man im Internet unter „Koblenz baut".)

Herzlichen Dank noch einmal an Herrn Mifka für die mitreißende Baustellenführung. Der Bau der Brücke ist offensichtlich eine Herzensangelegenheit des Tiefbauamtsleiters.

Im Anschluss an die sehr umfangreiche Baustellenbesichtigung gingen wir mit den anderen VSVI-Teilnehmergruppen noch ins angrenzende Weindorf zur gemeinsamen Nachbesprechung und zum Informationsaustausch.

Nach dieser Stärkung checkten wir in unserem Hotel ein und jeder unternahm noch einen ersten Bummel durch die Stadt Koblenz. Abends trafen wir uns dann wieder zu einer geselligen Runde. Am Vormittag des nächsten Tages starteten wir zu einer gemeinsamen Stadtführung. Dort wurden uns viele wissenswerte und sehr interessante Dinge über die zweitälteste Stadt Deutschlands (nach Trier) vorgestellt. Die Lage der Altstadt von Koblenz zur Mosel und zum Rhein stellt schon etwas ganz Besonderes dar. Auch wenn Koblenz vom zweiten Weltkrieg nicht verschont geblieben ist, findet man nach wie vor in der Altstadt viele schöne Gebäude, Plätze und Kirchen. Das Mosel- und das Rheinufer mit dem Deutschen Eck sind natürlich auch besonders sehenswert. Nach der Stadtführung haben sich die meisten von uns im angrenzenden Biergarten, einem Café oder Restaurant gestärkt.

Der restliche Nachmittag stand jedem von uns zur freien Erkundung zur Verfügung. Meine Frau und ich nutzten die Empfehlung, mit der Seilbahn zur Festung Ehrenbreitstein zu fahren. Diese Seilbahn wurde zu der in Koblenz stattgefundenen Bundesgartenschau 2011 errichtet. Wir hatten auch Glück und trafen genau die Gondel 17, die teilweise einen durchsichtigen Boden hat. Dort oben gibt es eine Aussichtsplattform, von der man einen wunderschönen Ausblick genießen kann. Am Abend kamen wir zum gemeinsamen Essen im Alten Brauhaus zusammen und tauschten uns über unsere individuellen Erkundungen in Koblenz aus. Erwähnenswert ist noch, dass wir an den zwei Tagen in dieser Stadt das allerbeste Wetter hatten und das Stadtfest „Schängelmarkt" stattfand. Am Sonntag sind wir dann nach dem Frühstück – und bei Regenwetter – zum Bahnhof gelaufen und von dort mit dem Zug nach Hannover zurückgefahren. Ein herzliches Dankeschön allen lieben Mitreisenden und ganz besonders an Edeltraut Brüggmann, die diese schöne Exkursion wieder vorbereitet hat.

Michael Ruppelt

Bezirksgruppe Ostfriesland

Exkursion zur Friesenbrücke und Führung durch den Schiffsführungssimulator

Am 12. März 2025 machten sich rund 25 Mitglieder der Bezirksgruppe Ostfriesland auf den Weg zur Friesenbrücke nach Weener. Zu Beginn der Exkursion wurde die Gruppe von Herrn Meyer von der Firma Depenbrock im Baucontainer an der Friesenbrücke empfangen. In seinem Vortrag stellte er uns das Bauprojekt umfassend vor und erläuterte die planerischen und technischen Herausforderun-

Friesenbrücke

Quelle: Johannes Kaup

gen beim Neubau der Friesenbrücke, die nach der Zerstörung durch eine Schiffskollision im Jahr 2015 nun als moderne Hub-Dreh-Brücke wiedererrichtet wird. Mit einer Länge von 337 Metern und einem drehbaren Mittelteil von 145 Metern wird sie zukünftig sowohl dem Bahnverkehr als auch dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stehen. Im Anschluss begaben wir uns gemeinsam zur Baustelle. Herr Meyer schilderte dabei eindrücklich den Ablauf des mittlerweile erfolgreich abgeschlossenen Einschwimmens der Brückenelemente und gab uns einen Einblick in den Baufortschritt und die noch anstehenden Arbeiten.

Gestärkt durch ein gemeinsames Mittagessen begaben wir uns anschließend zur Firma NAUTITEC. Dort wurden wir von Geschäftsführer Herrn Haase begrüßt, der uns das Leistungsspektrum des Unternehmens vorstellte. NAUTITEC ist auf maritime Ausbildung und Simulation spezialisiert und hat im Rahmen des Friesenbrückenprojekts nicht nur die logistischen Prozesse zum Einschwimmen der Brückenteile simuliert, sondern auch das Brückenbauwerk selbst in ihren hochmodernen Schiffsführungssimulatoren abgebildet.

In zwei Gruppen hatten wir die Möglichkeit, zwei der fünf Simulatoren zu besichtigen und selbst auszuprobieren. Die realitätsgetreuen Simulationen vermittelten uns einen Eindruck von der Präzision und Bedeutung solcher virtuellen Planungshilfen bei komplexen Infrastrukturmaßnahmen.

Der Ausflug bot allen Teilnehmenden eine gelungene Mischung aus technischem Fachwissen, praxisnahen Eindrücken und spannenden Einblicken in eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte der Region.

Lukas Harms

Friesenbrücke

Quelle: Johannes Kaup

Schiffsführungssimulator

Quelle: Johannes Kaup

Gruppenfoto

Quelle: Johannes Kaup

Exkursion nach Fehmarn und Lübeck

Am 2. Oktober 2025 machten sich 34 Teilnehmende der VSVI-Bezirksgruppen Ostfriesland und Oldenburg mit dem Bus auf den Weg von Leer nach Fehmarn und Lübeck.

Empfangen wurden wir am Vormittag im Info-Center in Burg auf Fehmarn zu einem Vortrag der Femern A/S, bei dem uns Herr Holger Marohn interessante Einblicke in das Bauvorhaben des Fehmarnbelt-Tunnels und der Hinterlandanbindung ermöglichte. Der Fehmarnbelt-Tunnel zwischen Deutschland und Dänemark ist Nordeuropas größtes Infrastrukturprojekt und gleichzeitig der weltweit längste Absenktunnel. Die Projektverantwortung liegt bei der dänischen Femern A/S. Der größte Vorteil gegenüber der vorhandenen Fährverbindung liegt in der Reduzierung der Reisezeit. Von Puttgarden nach Rødbyhavn wird die Fahrt mit dem Zug sieben und mit dem Auto nur noch 10 Minuten dauern. Mit dem Zug von Hamburg nach Kopenhagen wird die Reisezeit von 5 auf 2,5 Stunden reduziert.

Gruppenfoto

Hinterlandanbindung

Im Info-Center zum Fehmarnbelt-Tunnel konnten sich die Teilnehmenden anschließend umsehen. Nach einer kleinen Mittagspause ist Herr Dr. Nils Jacobsen von der Firma KSK Ingenieure (Bauüberwachung im Auftrag der DEGES) zu unserer Reisegruppe dazu gestoßen. Herr Dr. Jacobsen begleitete uns auf der Fahrt von Burg nach Puttgarden und informierte uns über Art und Umfang der im Bau befindlichen deutschen Hinterlandanbindung, welche in der Projektverantwortung der DEGES liegt. Die B207 wird dafür vierstreifig autobahnähnlich ausgebaut. Zum Projekt gehört auch der derzeit geplante Fehmarnsund-Tunnel, der neben der unter Denkmalschutz stehenden Brücke die Insel Fehmarn mit dem deutschen Festland verbinden soll. Als letzte Station auf Fehmarn besuchten wir die Aussichtsplattform in Puttgarden mit Blick auf das Tunnelportal und aufgrund der guten Wetterbedingungen auch mit Ausblick auf die dänische Seite.

Danach machten wir uns mit dem Bus auf den Weg in die Hansestadt Lübeck, wo wir den Tag in der historischen Schiffergesellschaft in einem einzigartigen Ambiente haben ausklingen lassen. Am nächsten Morgen gestärkt vom reichhaltigen Hotelfrühstück brachten uns zwei Stadtführer des Lübecker Gästeservices die Lübecker Sehenswürdigkeiten näher. Natürlich führte kein Weg vorbei am bekanntesten Wahrzeichen, dem Holstentor. Vorbei am Salzspeicher, einem beeindruckenden Backsteingebäudekomplex, über die aus dem Mittelalter übriggebliebenen berühmten Gänge und Höfe zum historischen Rathaus endeten wir an unserem Ziel, dem Café Niederegger, um vom bekannten Lübecker Marzipan zu probieren.

Am Nachmittag traten wir nach zwei interessanten und eindrucksreichen Tagen die Heimreise an.

Elise Meints

Tunnelportal Puttgarden

Cafe Niederegger

Geburtstage

Herzlichen Glückwunsch!

60 Jahre

Januar
Heike Stephan — Hannover

Februar
Lars Keller — Langwedel

März
Thomas Stache — Hannover

April
Ulf Balandis — Braunschweig
Jens Pohl — Garbsen

65 Jahre

Februar
Michael Körber — Aurich

März
Joachim Grupe — Hildesheim
Uwe Kappmeier — Hardegsen
Thomas Rohlfing — Wustrow
Gotthard Storz — Bremen

April
Jörg Duensing — Springe
Andreas Hahn — Wedemark

70 Jahre

Januar
Dr. rer. pol. Gerhard Knoll — Haren
Thorsten Seitz — Burgdorf

März
Peter Förster-Heidenreich — Oldenburg
Hartmut Meyer — Emmerthal

April
Friedrich Glaubitz — Stadthagen
Andreas Pinkau — Meine
Wolfgang Piroutek — Wedemark

75 Jahre

Januar
Klaus-Peter Busse — Wunstorf
Andreas Gummert — Alfeld
Eckhard Raake — Verden

April
Eckhard Bosse — Braunschweig

81 Jahre

Februar
Prof. Dr.-Ing. habil. Peter Renken — Braunschweig

April
Detlef Ritzau — Wolfsburg

82 Jahre

Januar
Rolf-Dieter Koch — Hannover

April
Karl-Heinz Radtke — Bad Bevensen

83 Jahre

Januar
Gerhard Bertram — Celle
Ernst-Peter Möllmann — Lotte-Wersen

Februar
Joachim Böhnke — Egestorf
Günter Knoche — Hannover
Hans Wohlgemuth — Celle

März
Detlef Pfeiffer — Stuttgart
Georg Rasch — Peine
Gerhard Schmidt — Aurich

April
Hans-Dieter Wochele — Wolfsburg

84 Jahre

Januar
Hermann Müller — Göttingen

Februar
Hans-Werner Burgdorff — Garbsen
Dr.-Ing. Konrad Ehlers — Osnabrück
Rudolf Florian — Wiesmoor
Hans-Otto Winnig — Braunschweig

März
Manfred Jankowski — Bad Wörishofen

April
Dietrich Pauli — Cremlingen

85 Jahre

Januar
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

86 Jahre

Februar
Rolf Lieberum — Hardegsen
Gerhard Schramm — Einbeck
Wolfgang Weber — Celle

März
Geerd Snuis — Lüneburg
Hubert von Cisewski — Goslar

April
Horst Schwitalla — Bersenbrück
Roland Weber — Dransfeld

87 Jahre

Januar
Hartmut Poggenklas — Braunschweig

Februar
Heiko Müller — Hannover
Günter van Allen — Leer

März
Hartwig Harms — Weyhe

April
Emil Beeß — Hankensbüttel
Gustav Jahns — Georgsmarienhütte
Gerd Münster — Neustadt
Wolfgang Stumpe — Georgsmarienhütte
Bruno Zuchiatti — Lingen

88 Jahre

Januar
Franz-Joachim Nottebaum — Peine

April
Detlef Lange — Braunschweig

89 Jahre

Februar
Dieter Kohlstedt — Wittmar

März
Jan Brouwer — Leer

90 Jahre

Januar
Heinrich Ohlenbusch — Hude

Februar
Diter Jakacz
Braunschweig
Walter Klingenhäger — Lüneburg
Karl-Heinz Urban — Edewecht

April
Friedrich Kahle — Neustadt
Hubert Oppermann — Verden

95 Jahre

Februar
Jürgen Reinhardt — Nienburg

96 Jahre

April
Gerhard Maier — Wolfenbüttel

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.

25 Jahre Mitgliedschaft

Januar

Sigrid Krieg	Hannover
Jens Rohmann	Langenhagen

Februar

Rudolf Sabatier	Hannover

März

Peter Hohn	Oldenburg
Masoud Solati	Dörverden-Westen
Sascha Steinmann	Wachtberg
Thomas Woischke	Verden

April

Dr. rer. nat. Peter Molde	Burgdorf

40 Jahre Mitgliedschaft

Januar

Michael Maak	Westergellersen

Februar

Uwe Ennenga	Northeim
Lothar Inderheide	Osnabrück
Wolfgang Mönnig	Braunschweig

März

Peter Saborowski	Seelze
Dieter Schmidt	Zetel

50 Jahre Mitgliedschaft

Januar

Klaus Richter	Rosengarten

April

Andreas Gummert	Alfeld
Werner Pfeiffer	Hildesheim

60 Jahre Mitgliedschaft

Februar

Diter Jakacz	Braunschweig
Hans-Günter Woop	Stade

April

Hans Reimann	Dransfeld

Neue Mitglieder

Randy Bitter	Braunschweig
Fabian Dreyem	Osnabrück
Kai Emigholz	Verden
Philipp Gleichmar	Gilten
Alexander Jung	Wedemark
Salim Herbert Neumann	Hannover
Felix Schmidt	Ronnenberg
Christian Steck Vogelsang	Südbrookmerland

Wir gedenken unserer verstorbenen Mitglieder

Ernst Jagl
Dieter Kaupke
Wolfgang Schröder
Endre Szabados
Abraham Vilker

Veranstaltungen in Niedersachsen

LANDESVEREINIGUNG NIEDERSACHSEN

Siehe auch
www.vsvi-niedersachsen.de

26. Juni 2026
Jahreshauptversammlung in Leer

Bezirksgruppe Braunschweig

5. Februar 2026
Neujahrsempfang im Kloster Wöltingerode

21. Mai 2026
Mitgliederversammlung Hafen BS (angefragt)

17. September 2026
Herbstexkursion

Bezirksgruppe Hannover

29. Januar 2026
17.00 Uhr: Mitgliederversammlung der Bezirksgruppe im Central-Hotel Kaiserhof, Ernst-August-Platz 4, 30159 Hannover

Bezirksgruppe Lüneburg

Februar/März 2026
Mitgliederversammlung

April 2026
Halbtagsexkursion

August/September 2026
Studien- und Kulturfahrt

November 2026
Dämmerschoppen

Veranstaltungen in Niedersachsen

Bezirksgruppe Oldenburg

13. Februar 2026
18.00 Uhr, Mitgliederversammlung mit Kohlessen (Etzhorner Krug)

14. Juni 2026
11.00 Uhr, Radtour Bezirksgruppe OL „Kreuz und quer durch Oldenburg“ (Treffpunkt P+R Parkplatz Marschweg)

18.-19. September 2026
Exkursion BAST Köln, Oberhausen, Essen (Infos folgen)

Bezirksgruppe Osnabrück

30. Januar 2026
18.00 Uhr, Mitgliederversammlung mit Grünkohlessen
Gaststätte „Zur alten Eversburg“
Die Eversbug 43, 49090 Osnabrück

Bezirksgruppe Verden

22. Januar 2026
16.00 Uhr, Mitgliederversammlung und Grünkohlessen,
Ort: Haags Hotel Niedersachsenhof in Verden/Aller, Lindhooper Straße 97

26. März 2026
16.30 Uhr, Stammtisch für Mitglieder und Gäste, Fachvortrag und Vorbesprechung der Studienreise zur Elbquerung der A14 in Wittenberge (Sachsen-Anhalt)
Ort: Haags Hotel Niedersachsenhof in Verden/Aller, Lindhooper Straße 97

20. bis 21. April 2026 oder
11. bis 12 Mai 2026
Zweitägige Studienfahrt nach Wittenberge (Sachsen-Anhalt) zur Elbquerung der A 14

In Planung (2. oder 3. Quartal 2026)
Halbtagesexkursion zur Weserquerung A281 (Bremen/Seehausen)

In Planung (2. oder 3. Quartal 2026)
Besichtigung eines Betonwerks

19. November 2026
16.30 Uhr, Adventsstammtisch für Mitglieder und Gäste, mit Fachvortrag und Rückblick 2026 / Ausblick 2027
Ort: Haags Hotel Niedersachsenhof in Verden/Aller, Lindhooper Straße 97

Bitte erkundigen Sie sich über die Internetseite www.vsvi-niedersachsen.de über weitere Termine.
Zum Zeitpunkt der Druckabgabe sind nur die oben genannten Termine bekannt gegeben worden.

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 Ingenieure GmbH & Co. KG
Ostertorstraße 38/39
28195 Bremen
Tel. 0421 33502-0
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
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
Mail: lkeller@wi-ba.de

Nachhaltige Mobilitätssysteme
Prof. Dr.-Ing Sven Uhrhan
c/o Hochschule Bremen City University of Applied Sciences
Neustadtswall 30
28199 Bremen
Tel. 0421 590 52340
Mail: sven.uhrhan@hs-bremen.de

Verkehrspolitische Themen
Prof. Dr.-Ing. Carsten-Wilm Müller
ehem. Hochschule Bremen City University of Applied Sciences
Mail:cwmueller7@gmail.com

Organisation und Veranstaltungen
Dipl.-Ing. Christian Schulte
c/o pb+ Ingenieurgruppe AG
Henrich-Focke-Straße 13
28199 Bremen
Tel. 0421 1746-325
Mail: christian.schulte@pb-plus.de

Mitglied im AK Seminarleiter Niedersachsen/ Bremen und Fortbildungsbeauftragter
Dipl.-Ing. Enno Wagener
c/o Magistrat der Stadt Bremerhaven
Amt für Straßen- und Brückenbau
Fährstraße 20
27568 Bremenhaven
Tel. 0471 590-2184
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
Mail: Bernd.Aschauer@hegemann.de

Strategie und Nachwuchsförderung
B. Sc. Juliane Richter
c/o BPR Ingenieure GmbH & Co. KG
Ostertorstraße 38/39
28195 Bremen
Tel. 0421 33502-0
Mail: juliane.richter@bpr-bremen.de

JUNGE VSVI
M.Sc. Norina Sicks
c/o Matthäi Bauunternehmen GmbH & Co. KG
Le-Havre-Straße 3
28309 Bremen
Tel. 0421 59 668-40
Mail:norina.sicks@matthaei.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

Präsidentin
Katja Pott M.Sc.
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, zentraler GB 2
Göttinger Chaussee 76 A,
30453 Hannover
Tel. 0511 / 3034-2426
Katja.pott@vsvi-niedersachsen.de

Vizepräsident | 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

Schatzmeister
Dipl.-Ing. Jens Pohl
BPR Ingenieure GmbH & Co.KG
Döhrbruch 103
30559 Hannover
Tel. 0511 86055-12
jens.pohl@bpr-hannover.de

Fachliche Fortbildung und Berufsständische Fragen
Dipl.-Ing. Anke Bettina Beck
Stadt Salzgitter, Fachdienst Tiefbau und Verkehr, Hans-Birnbaum-Straße 30-32
38229 Salzgitter
Tel. 0175 9921078
anke.bettina.beck@vsvi-niedersachsen.de

Redaktion und Nachwuchspreis
Dr.-Ing. Stephan Hoffmann
Technische Universität Braunschweig Institut für Verkehr und Stadtbauwesen
Hermann-Blenk-Straße 42
38108 Braunschweig
Tel. 0531 391 66 802
stephan.hoffmann@tu-braunschweig.de

Sonderaufgaben
Dipl.-Ing. Manuela Kapak-Wendt
c/o SM Uelzen, Holdenstedter Straße 92, 29525 Uelzen
Tel. 0171 / 3251675
manuela.kapak-wendt@nlstbv.niedersachsen.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
kuhn+partner INGENIEURE
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

Verbindung zur Jungen VSVI Bs
Dipl.-Ing. Robert Jüchert
K E M N A B A U
Andreae GmbH & Co. KG
ZN Braunschweig
Waller See 104,
38110 Braunschweig
Tel. 0531 / 70 12 76 - 13
r.juechert@kemna.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

Redakteur
Tobias Grützmann
Die Autobahn des Bundes GmbH
NL Nordwest, AS Wolfenbüttel
Friedrich-Seele-Str. 3A,
38122 Braunschweig
Tel. 0160 99261539
Tobias.Gruetzmann@autobahn.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. Ron Wolter
c/o Ingenieurgesellschaft Heidt & Peters mbH
Sprengerstraße 38 c
29223 Celle
Tel. 05141 / 93 88-52
Ron.Wolter@heidt-peters.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
Thomas Schlegel,
Herkenser Straße 26
31863 Coppenbrügge
Tel. 0176 / 17171125
schlegel@bestra-bau.de

2. Vorsitzender
Markus Holz, Förden 21,
31855 Aezen
Tel. 0177 / 7730324
m.holz@aerzener-bau.de

Redaktioneller Mitarbeiter
Dipl.-Ing. Lars Weißmann
Auf der Böhne 5, 31008 Elze
Tel. 0179 / 3937242
lars.weissmann@proton.me

Kassenwart
Dipl.-Ing. Holger Smits
Liekweger Straße 18
31688 Nienstädt
Tel.: 05721 / 9663316
Holger.Smits@gmail.com

Hannover 04

1. Vorsitzende
Dipl.-Ing. Heike Bade
Tel. 0511 774608
Heike.bade@t-online.de

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

Kassenwart
Dipl.-Ing. Thomas Witte
c/o GRBV Ingenieure
Expo Plaza 10
30539 Hannover
Tel. 0511 / 98494-18

Beisitzerin
Edeltraut Brüggmann edeltraut.brueggmann@gmx.de

Hildesheim 05

1. Vorsitzender
M. Sc. Sven Hahn Kemna Bau Andreae GmbH & Co. KG
Lohweg 44
30559 Hannover
Tel. 05 11 / 676 99-0
s.hahn@kemna.de

2. Vorsitzender
Dr.-Ing. Holger Pabsch Pabsch Ingenieure GmbH Barienroder Str. 23 Mittelallee 11
31139 Hildesheim
Tel. 05121 / 7419-0
h.pabsch@pabsch-ingenieure.de

Schrift- und Kassenführerin
Dipl.-Ing. Carola Rex
Gaußstraße 4
31134 Hildesheim
Carola.Rex@t-online.de

Erweitertes Vorstandsmitglied
Dipl.-Ing. Joachim Grupe
Stadt Wolfsburg
Dieselstraße 17
38446 Wolfsburg
Tel.: 05361 / 28 2136
joachim.grupe@stadt.wolfsburg.de

Emsland 06

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. (FH) Daniel Palucki
Hermann Jansen GmbH & Co. KG
Oldenburger Straße 35
26871 Aschendorf
Tel. 04962 / 9181-0
d.palucki@jansen-aschendorf.de

2. Vorsitzender
M. SC. Johannes Elbers
NLStBV GB Lingen
Lucaskamp 9
49809 Lingen (Ems)
johannes.elbers@nlstbv.niedersachsen.de
Tel. 0591/8007-205

Schriftführer
Dipl.-Ing.L.Arch.Oliver Seehafer
Rücken und Partner GmbH
Industriestraße 26a,
49716 Meppen
Tel. 05931 / 9989-200
o.seehafer@rup-gruppe.de

Kassenwart
Dipl.-Ing. Ingo Sperber
Mainka Bau GmbH & Co. KG
Darmer Esch 74
49811 Lingen
Tel. 0591 / 800 06-660
ingo.sperber@mainka-bau.de

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, Ingenieurgesellschaft Heidt+Peters mbH Sassendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Tel. 05821 / 9815-17
thomas.schroeder@heidt-peters.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/Schriftführer
B.Sc. Edda Gerdes
30449 Hannover
Tel. 0151 / 155 86 250
edda-gerdes@t-online.de

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

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

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. Werner Bloem
Hermann Dallmann Straßen- u. Tiefbau GmbH & Co. KG, NL Edewecht
Industriestraße 32
26188 Edewecht
Tel.: 05461 – 952-510
w.bloem@dallmann-bau.de

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. Vorsitzende und Schriftführerin
Dipl.-Betriebsw. (FH)
Kristin Pohl
Hermann Dallmann GmbH & Co. KG
Heywinkelstraße 3,
49565 Bramsche-Engter
Tel. 05461 / 952-14
k.pohl@dallmann-bau.de

Kassenwart
Dipl.-Ing. Lars Renziehausen
PORR Verkehrswegebau GmbH Zentrallabor Robert-Bosch-Straße 7-9,
48153 Münster
Telefon 0251 / 7601-272
lars.renziehausen@porr.de

Ostfriesland 12

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Johannes Kaup
Ingenieurbüro W. Grote GmbH
Bahnhofstraße 6-10
26871 Papenburg
Tel. 04961 / 9443-26
kaup@ing-buero-grote.de

Schriftführerin
M. Eng Elise Meints
Landkreis Aurich
Amt für Kreisstraßen, Wasserwirtschaft und Deiche
Gewerbestraße 61
26624 Südbrookmerland
Tel. 04941 / 1666-71
emeints@landkreis-aurich.de

Kassenwart
B. Eng Lukas Harms
Landkreis Aurich
Amt für Kreisstraßen, Wasserwirtschaft und Deiche
Gewerbestraße 61
26624 Südbrookmerland
Tel. 04941 / 1666-45
lharms@landkreis-aurich.de

Stade 13

1.Vorsitzender
Dipl.-Ing. Friederike Wöbse
NLStBV, rGB Stade, Harsefelder Str. 2, 21680 Stade
Tel.: 04141-601 356

2. Vorsitzender
B.Eng. Steffen Mehrtens
Georg Mehrtens Ingenieurbau GmbH, Industriestraße 8,
27628 Hagen im Bremischen
Tel.: 0176 - 32241972

Kassenwart
Dipl. Ing. (FH) Jan Korsa Georg Mehrtens Ingenieurbau GmbH
Industriestraße 8,
27628 Hagen im Bremischen
Tel.: 0152 – 56321994

Verden 14

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Lars Gulder
Gottfried Stehnke Bauunternehmung GmbH & Co.KG
Koppelstraße 28
27711 Osterholz-Scharmbeck
Telefon 01511 462 74 27
l.gulder@stehnke.de

2. Vorsitzender
Dipl.-Ing. (FH) Roman Lauchart
Stadt Rotenburg (Wümme)
Bauamt, Große Straße 1,
27356 Rotenburg (Wümme)
Telefon 0 42 61 / 71 185
roman.lauchart@rotenburg-wuemme.de

Schriftführer
Alexander Herrmann, B.Sc.
Kreisstraßenmeisterei OHZ
Stubbenkuhle 47
27711 Osterholz-Scharmbeck
Tel.: 0 47 91 / 930 32 49
Alexander.herrman@landkreis-osterholz.de

Kassenwart
M.Eng. André Wegert
c/o AS Asphaltstraßensanierung GmbH, Gerstenkamp 3
27299 Langwedel
Tel. 04232 / 93290
awegert@asasphalt.de

Beisitzer
Geert Boes
geert.boes@boesbau.de
und Dipl.-Ing. Dittmar Hasselhof
dittmar.hasselhof@lk-row.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

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, Dr. Stephan Hoffmann, Markus Mey, Thomas Pfeiffer, Malte Quakenack, Anike Rhode, 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 2026: 12. Februar 2026

Niedersachsen

Bremen

Druckprodukt mit finanziellem
Klimabeitrag
ClimatePartner.com/53326-2512-1008