



Vereinigung der Straßenbau- und
Verkehrsingenieure Thüringen e.V.

Info 2019



In eigener Sache:

Bitte besuchen Sie uns im Internet: www.vsvi-thueringen.de

Titelfoto:

Portal des Alte-Burg-Tunnels, im Zuge der A71
© Luftbild Nürnberg

Impressum:

VSVI Information Thüringen; Ausgabe 2019
Copyright bei VSVI Thüringen e.V.
c/o pmp INFRA GmbH
Eugen-Richter-Straße 44
99085 Erfurt

Verantwortliches Präsidiumsmitglied:
Dipl.-Ing. von der Osten, Erfurt

Redaktion:
Dr. Greßler, Dipl.-Ing. von der Osten,
Dipl.-Ing. Könnicke,
alle Erfurt
Dipl.-Ing. Meister, Gera
Auflage 1.300 Stück

Redaktionsschluss: 31.12.2019

VSVI Information erscheint einmal jährlich.
ISSN-Nr. 0948-9045

Anschrift für Manuskripte und Informationen:
Herr Dipl.-Ing. von der Osten
c/o Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr
Hallesche Straße 15
99085 Erfurt
Telefon 03 61 / 57 41 35 421
Fax 03 61 / 57 41 35 499

Gestaltung und Realisierung:
Resch Druck GmbH
Klostergasse 2
98617 Meiningen
www.druckerei-resch.de

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort; Dr. Frank Greßler	3
Grußwort; Hans-Karl Rippel	5
Bericht zur 29. Ordentlichen Mitgliederversammlung der VSVI Thüringen am 24. September 2019 in Weimar Dr. Frank Greßler	6
Exkursion der VSVI Thüringen im April 2019 nach Usbekistan	20
Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2019 in der Kategorie Innovation/Digitalisierung ging an Projekt aus Thüringen	25
Verleihung des VSVI Preises 2019	29
MASTERARBEIT Sandra Hübner	30
Bachelorarbeit: Erfurt als ein beliebter Arbeitsstandort Potenzial- analyse von Mobilitätsdienstleistungen für Pendelnde	32
Aktuelles aus Lehre und Forschung an der Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung	34
Die Umstrukturierung der Thüringer Straßenbauverwaltung auf der Grundlage der Thüringer Verwaltungsreform 2019	38
Die BUGA als Turbo für die Stadtentwicklung	40
Instandsetzung der A71 zwischen den Autobahnkreuz Richtungs- fahrbahn Erfurt und der Anschlussstelle AS Oberhof	44
STRABAG - Straße mit neuer Funktion	49
Arbeit der BAST - Mehr als nur Asphalt und Baustellen	52
Thüringen als Entwicklungslabor StadtLand	54
Exkursion der VSVI-Senioren Dipl.-Ing. Fritz Westpahl	58
Jahresbericht der VSVI-Bezirksgruppe Nordthüringen Cornelia Dietrich	63
Jahresbericht der VSVI-Bezirksgruppe Ostthüringen Dipl.-Bau-Ing. Andreas Schmidt	66
Jahresbericht der VSVI-Bezirksgruppe Südthüringen Tim Kotschate	69
Jahresbericht der VSVI-Bezirksgruppe Mittelthüringen Günther Werschnick	73
Bericht der Fördergemeinschaft Marco Auth	78
Stammtisch der „Jungen VSVI“ Thüringens Christian Gräner	79
Nachwuchs	79
Laudationen	80
Geburtstage	82
unsere neuen Mitglieder 2019	82
Themenschwerpunkte der geplanten Weiterbildungsseminare 2019	82

Geleitwort des Präsidenten

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

Ich freue mich, Ihnen unser INFO-Heft 2019 zu präsentieren. Es gibt wieder sehr viel zu berichten. Hierzu verweise ich gern auf die Niederschrift der 29. Ordentlichen Mitgliederversammlung vom 24. September 2019 in Weimar. Zu dieser Mitgliederversammlung wurde das Präsidium der VSVI Thüringen neu gewählt. Ich danke einerseits Ihnen für die Wahl, andererseits danke ich aber auch allen Präsidiumscollegen für ihr Engagement und ihre Bereitschaft, im Präsidium mitzuwirken.

Unsere Seminare sind nach wie vor gut besucht. Es ist uns im Jahr 2019 wieder gelungen, namhafte Referenten für interessante Themen zu gewinnen. Wir haben 2019 erstmals gemeinsame Seminare mit dem Bauindustrieverband Hessen-Thüringen zu den Themen „Abfallentsorgung/Umweltschutz“ mit über 150 Teilnehmern und „Bauvertragsrecht VOB/B“ mit über 90 Teilnehmern durchgeführt. Diese Themen sind aktuell sehr beliebt und sollen in den kommenden Jahren weiter angeboten werden. Darüber hinaus haben wir wieder ein gemeinschaftliches Seminar mit dem Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) zum Thema „Radverkehr“ durchgeführt. Auch diese gemeinsamen Weiterbildungsveranstaltungen mit dem TMIL werden wir in Zukunft fortsetzen. Für 2019 können wir eine deutliche Steigerung der Teilnehmerzahlen an unseren Seminaren vermelden.

Ich möchte mich an dieser Stelle besonders bei den Seminarleitern und Referenten für die gute Vorbereitung und professionelle Durchführung der Seminare bedanken.

Weitere Aktivitäten möchte ich ebenfalls kurz erwähnen. Zu den meisten der hier genannten Veranstaltungen finden Sie in dieser Ausgabe des INFO-Heftes ausführliche Beiträge. Wir haben im April 2019 eine zweiwöchige Exkursion nach Usbekistan mit 43 Teilnehmern durchgeführt. Bei dieser Rundreise durch das gesamte Land haben wir viele unvergessliche Eindrücke gewonnen. Im Rahmen des im Jahr 2018 geschlossenen Mobilitätspaktes für Thüringen fand eine Arbeitskreissitzung im Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft statt, bei der wir aktuelle Fragen unseres Berufsstandes diskutierten.

Die Nachwuchsarbeit hat einen guten Verlauf genommen. Unser Präsidiumsmitglied Christian Gräner organisiert seit 2017 die Stammtische der „Jungen VSVI“ Thüringens. Diese sind in der Regel mit Baustellenbesuchen oder Exkursionen verbunden. Diese Veranstaltungen gewinnen mehr und mehr an Zuspruch und dienen auch der Mitgliedergewinnung. Im Jahr 2019 konnten wir 40 neue Mitglieder begrüßen.

Vom 19. bis 21. September fand die Delegiertenversammlung der BSVI in Bremerhaven statt. Thüringen war mit einer achtköpfigen Delegation vertreten. Das geschäftsführende Präsidium der BSVI wurde neu gewählt. Neuer Präsident der BSVI ist Herr MR Dipl.-Ing. Matthias Paraknewitz aus Schleswig-Holstein. Gemeinsam mit Prof. Dr.-Ing. Holger Lorenz aus Schleswig-Holstein wurde ich zum Vize-Präsidenten der BSVI gewählt. Herr Dipl.-Ing. Hans Schnibbe aus Niedersachsen wurde als Schatzmeister wiedergewählt.

Besonders erwähnen möchte ich, dass der Deutsche Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2019, der unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers steht, in der Kategorie Innovation | Digitales an das Ingenieurbüro Probst aus Erfurt verliehen wurde. Darauf sind wir sehr stolz und gratulieren dem Preisträger!

Der Thüringer VSVI-Preis 2019 wurde im November an Sandra Hübner für ihre Masterarbeit und an Frau Rebekka Kramm für ihre Bachelorarbeit verliehen. Beide studierten an der Bauhausuniversität Weimar an der Professur Verkehrssystemplanung bei Prof. Plank-Wiedenbeck. Für das Jahr 2020 ist wieder eine Auslobung des mit 500,- EUR dotierten Preises vorgesehen.

Wir freuen uns, dass unsere Senioren auch 2019 wieder sehr aktiv waren. Die Exkursion nach Coburg im Juni 2019 nutzten viele Senioren, um Kontakte zu pflegen und ehemalige Kollegen zu treffen. Vielen Dank an die aktiven Senioren! Wir wünschen Ihnen für die Zukunft alles Gute und bleiben Sie weiterhin so engagiert!

In Zukunft werden wir uns mit neuen Themen auseinandersetzen. Neben einer Vielzahl technischer Entwicklungen werden mehr und mehr der Klimaschutz und der Mobilitätswandel in den Vordergrund rücken. Auch bei diesen Themen wollen wir mithelfen, schwierige Fragen zu beantworten. Darauf sollten wir unser Augenmerk in der kommenden Zeit legen.

Für die gute und konstruktive Zusammenarbeit im Jahr 2019 danke ich meinen Kollegen im Präsidium der VSVI Thüringen sowie den Vorständen der Bezirksgruppen und der Fördergemeinschaft. Sie haben wieder Hervorragendes zur Stärkung unseres Berufsstandes und unseres Ansehens in der Öffentlichkeit geleistet. Auf die weitere Zusammenarbeit mit allen aktiven VSVI-Mitgliedern freue ich mich sehr.

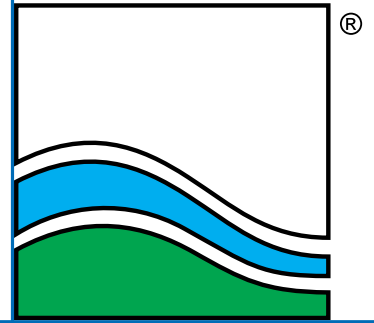
Für Ihre Arbeit in den Dienststellen und Ihr Engagement in der VSVI Thüringen wünsche ich Ihnen viel Erfolg und beste Gesundheit.

Ihr

Dr. Frank Greßler
Präsident der VSVI Thüringen



VORBILDLICH PLANEN. EINZIGARTIG BAUEN.



SEHLHOFF GMBH
INGENIEURE + ARCHITEKTEN



"Denn die Natur ist das
Vorbild unseres Schaffens."

SEHLHOFF GMBH
Spitzweidenweg 32
07743 Jena
Telefon 03641 5800-0
Telefax 03641 5800-30
E-Mail jena@sehlhoff.eu

www.sehlhoff.eu

Grußwort

Liebe Damen und Herren, liebe Leserinnen, liebe Leser,

„MAN KANN NICHT IN DIE ZUKUNFT SCHAUEN, ABER MAN KANN DEN GRUND FÜR ETWAS ZUKÜNFTIGES LEGEN – DENN ZUKUNFT KANN MAN BAUEN.“

Bei diesem Satz hatte Antoine de Saint-Exupéry damals sicher nicht an das Bauen und Erhalten von Straßen gedacht. Seine Worte lassen sich dennoch gut auf die Straßenverwaltung in Thüringen im Hier und Heute übertragen.

Mit dem Thüringer Verwaltungsreformgesetz vom 13.12.2018 waren verschiedene Bereiche der Thüringer Behördenlandschaft neu strukturiert worden, z.B. die Denkmalschutzbehörden, die Finanzbehörden, die Behörden im Bereich der Umweltverwaltung und eben die Behörden im Bereich Infrastruktur und Landwirtschaft. Die damit einhergehenden strukturellen Änderungen sollten einen Grundstein legen, um den Freistaat Thüringen für die vielfältigen Herausforderungen der Zukunft handlungssicher zu machen.

So wurde zum 01.01.2019 aus dem Landesamt für Bau und Verkehr, den vier Straßenbauämtern in Thüringen und dem Landesbetrieb Thüringer Liegenschaftsmanagement das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr neu errichtet. Dies brachte Aufgabenverschiebungen und personelle Änderungen mit sich, die sich sowohl behördenintern als auch nach außen auswirkten und in Teilen noch heute auswirken.

Ein weiterer Meilenstein für die Straßenverwaltung in Thüringen wurde seitens der Bundesregierung mit der Gründung der Autobahn GmbH und des Fernstraßenbundesamtes gelegt. Der damit verbundene Übergang der Autobahnverwaltung vom Freistaat hin zum Bund zum 01.01.2021 wird derzeit vorbereitet. Ich freue mich, dass die Autobahnmeistereien und die zentrale Tunnelüberwachung in Thüringen unverändert auf den Bund übergehen werden und es in Erfurt eine Außenstelle der Niederlassung Ost der Autobahn GmbH geben wird. Damit wird die Arbeitsfähigkeit der Autobahnverwaltung in Thüringen sichergestellt. Auch werden die Beschäftigten, welche mit den Aufgaben der Autobahnverwaltung derzeit betraut sind, weiterhin in Thüringen arbeiten.

All diese bereits umgesetzten oder noch geplanten organisatorischen Veränderungen haben zum Ziel, die Straßenverwaltung noch effizienter und besser zu gestalten und damit „den Grund für etwas Zukünftiges“ zu legen.

Thüringen profitiert als Wirtschaftsstandort im Wesentlichen von seiner zentralen Lage in der Mitte Deutschlands und Europas. Dafür sorgt insbesondere auch eine leistungsfähige Straßenverkehrsinfrastruktur. Abgesehen von dem fast abgeschlossenen Autobahnbau muss das Netz der Bundes- und Landesstraßen dafür in Teilen noch sukzessive erweitert und verbessert werden. Vor allem jedoch muss das Netz auf Dauer wirtschaftlich erhalten und verkehrssicher betrieben werden.

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, ist die Zusammenarbeit von kompetentem Fachpersonal sowohl in der öffentlichen Verwaltung als auch in Wirtschaft und Industrie zwingend notwendig.

Mit den demographischen Veränderungen einher geht jedoch ein in allen Bereichen spürbarer Fachkräftemangel. Es gestaltet sich schwierig, qualifizierte Ingenieurinnen und Ingenieure für Büro und Baustelle zu finden. Gemeinsam werden wir uns dieser Herausforderung stellen, um den Ingenieurberuf wieder interessanter für junge Menschen zu gestalten.

Ich danke Ihnen für Ihre bisherige Zusammenarbeit und freue mich auf ein weiteres konstruktives Miteinander zwischen der Thüringer Straßenverwaltung einerseits und der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Thüringen e.V. andererseits.

Hans-Karl Rippel
Präsident des Thüringer Landesamtes für Bau und Verkehr



Bericht zur 29. Ordentlichen Mitgliederversammlung der VSVI Thüringen am 24. September 2019 in Weimar

Eröffnung und Begrüßung

Die 29. Mitgliederversammlung der VSVI Thüringen fand am 24. September 2019 im Hörsaal 6 der Bauhausuniversität Weimar, Coudraystraße 9 statt. Der Präsident der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Thüringen, Herr Dr. Frank Greßler, eröffnete die Mitgliederversammlung um 15:00 Uhr und begrüßte die anwesenden Mitglieder und Gäste.

Besonders wurde Frau Katja Fischer, Programm- und Projektleiterin bei der Internationalen Bauausstellung (IBA) Thüringen im Kreis der Thüringer Straßenbau- und Verkehrsingenieure begrüßt. Sie hielt einen Gastvortrag über die „IBA Thüringen als Entwicklungslabor“.

Die VSVI Thüringen ist Partner der IBA Thüringen.

In ihrem Vortrag berichtete Frau Fischer über die Arbeit der IBA Thüringen und erläuterte drei der 28 Modellprojekte: die Tank- und Rastanlage Leubinger Fürstenhügel, das Timber Prototype House sowie den Eiermannbau in Apolda. Die Zuhörer bekamen einen tiefen Einblick in die vorgestellten Projekte.

Herr Dr. Greßler dankte Frau Fischer abschließend für den umfassenden und sehr informativen Vortrag und wünschte ihr für die Zukunft weitere interessante Projekte und alles Gute.

Durchführung der Mitgliederversammlung

Mit Schreiben vom 22.08.2019 lud das Präsidium der VSVI Thüringen zur 29. Mitgliederversammlung nach Weimar ein. Die Einladung wurde ordnungsgemäß per E-Mail versendet. Mitglieder, die auf ausdrücklichen Wunsch den Versand an die Postadresse angegeben haben, erhielten die Einladung auf dem Postweg. Weiterhin wurde der Termin der Mitgliederversammlung auf der Internetseite der VSVI Thüringen bekannt gegeben.

Von den aktuell 714 Mitgliedern waren 49 Mitglieder anwesend, was einem prozentualen Anteil von knapp 7 % entspricht. Aus den Bezirksgruppen waren anwesend:

- BG Mittelthüringen 38 Mitglieder
- BG Nordthüringen 0 Mitglieder
- BG Südthüringen 7 Mitglieder
- BG Ostthüringen 4 Mitglieder

Herr Dr. Greßler stellte die Beschlussfähigkeit der 29. Mitgliederversammlung fest. Mit der Einladung wurde die durch die Satzung vorgegebene Tagesordnung zugesandt:

1. Genehmigung der Niederschrift der Mitgliederversammlung vom 19.09.2018
2. Jahresbericht über die Tätigkeit der VSVI Thüringen
3. Kassenbericht 2018 – Haushaltsvorschlag 2019/20
4. Bericht der Rechnungsprüfer
5. Diskussionen zu den Berichten/Verschiedenes
6. Entlastung des Präsidiums
7. Anträge des Präsidiums und der Mitglieder
8. Genehmigung des Haushaltsvorschlages 2019/20 sowie der Beitragsordnung
9. Wahl des Präsidiums
10. Schlusswort des Präsidenten

Entscheidungsvorlagen des Präsidiums waren nicht zu behandeln. Die Mitgliederversammlung stellte keine Anträge zur Abstimmung oder Entscheidung. Die Tagesordnung wurde in der vorgesehenen Form betätigt, allerdings wurden die Tagesordnungspunkte 6 bis 9 in veränderter Reihenfolge durchgeführt (TOP 6 und 7 getauscht, Top 8 und 9 getauscht).

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift der Mitgliederversammlung vom 19.09.2018

Die Niederschrift ist im INFO-Heft 2018 auf den Seiten 6 bis 17 abgedruckt. Dem Präsidium lagen vor der Mitgliederversammlung keine Ergänzungs- oder Änderungsanträge zur Niederschrift vor. Auf weitere Nachfrage durch den Präsidenten wurden keine Ergänzungs- oder Änderungsanträge eingebracht. Damit ist die Niederschrift ohne weitere Ergänzungen oder Änderungen genehmigt.

TOP 2 Rechenschaftsbericht zur Tätigkeit der VSVI Thüringen im Berichtszeitraum vom 19.09.2018 bis 24.09.2019

TOP 2.1. Aufgaben und Ziele der VSVI Thüringen

Neben unserer Hauptaufgabe, der fachlichen Weiterbildung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Thüringens, hat sich das Präsidium in Zusammenarbeit mit den Bezirksgruppenvorständen einer Reihe von weiteren Aktivitäten und Aufgaben, die dem Satzungsziel der VSVI Thüringen entsprechen, zugewendet.

Besonders zu nennen sind:

- die Nachwuchsgewinnung
- die Unterstützung der berufsständischen Interessen unserer Mitglieder aus den Ingenieurbüros durch eine intensive Zusammenarbeit mit der Ingenieurkammer Thüringen
- die Unterstützung der Interessen unserer Mitglieder aus der Bauwirtschaft durch eine verstärkte Zusammenarbeit mit dem Bauindustrieverband Hessen-Thüringen e.V.
- die Öffentlichkeitsarbeit durch außenwirksame Darstellung und Vertretung bei Veranstaltungen (z. B. Mitteldeutscher Ingenieurtag in Dessau oder Preisverleihung Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst an das Carl-Zeiß-Planetarium in Jena, Arbeitskreis Mobilitätspakt Thüringen beim TMIL)
- die Interessensvertretung bei Diskussionen mit Verwaltungen und Verbänden
- die Zusammenarbeit mit der Bauhaus-Universität Weimar und der Fachhochschule Erfurt im Hinblick auf die Auslobung des VSVI-Preises
- die Unterstützung der Arbeit der Bezirksgruppen bei der Organisation von Exkursionen
- die aktive Mitarbeit in den Gremien der BSVI und
- die ständige Aktualisierung unserer Homepage www.vsvi-thueringen.de

Die fachliche Weiterbildung wird zum einen im Rahmen von Seminaren sichergestellt, die durch das Präsidium vorbereitet werden. Zum anderen werden Exkursionen durchgeführt, die hauptsächlich durch die Bezirksgruppen, die Senioren und auch durch unsere „Junge VSVI“ organisiert werden. Im Berichtszeitraum gab es auch eine Exkursion des Landesvereinigungen nach Usbekistan (siehe Exkursionsbericht ab Seite 20).

Die von uns angebotenen Seminare haben ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Für nur 20 EUR bekommen unsere Mitglieder ein Tagesseminar mit hochqualifizierten Referenten und Fachleuten angeboten. Gäste zahlen 90 EUR. Mit unseren Seminaren und Exkursionen haben wir im Berichtszeitraum wieder einen Beitrag zur fachlichen Weiterbildung und Qualifizierung unserer Mitglieder geleistet (siehe auch Ausführungen zu TOP 2.4).

Der Präsident dankte allen Präsidiumsmitgliedern, den Vorstandsmitgliedern der Bezirksgruppen und dem Vorstand der FG VSVI besonders herzlich für die ehrenamtliche Tätigkeit.

TOP 2.2. Mitgliederentwicklung

In der 27. Ordentlichen Mitgliederversammlung 2017 in Suhl informierte der Präsident über verschiedene Szenarien der Mitgliederentwicklung. Die Kernaussagen damals waren:

- Der Altersdurchschnitt steigt.
- Es werden in Zukunft mehr Austritte zu erwarten sein als Eintritte.
- Um dieser Entwicklung entgegen zu wirken, müssen mindestens 30 Eintritte pro Jahr erfolgen.

Die Mitgliederentwicklung wurde in den drei Szenarien in Fünfjahresschritten prognostiziert. Der nächste Meilenstein – zu dem eine erste Zwischenbilanz gezogen wird – ist das Jahr 2020. Soviel vorab: wir sind auf einem guten Weg.

Nachfolgend erläutere Herr Dr. Greßler anhand einiger Grafiken die Mitglieder-Entwicklung seit 2005 und den aktuellen Stand.

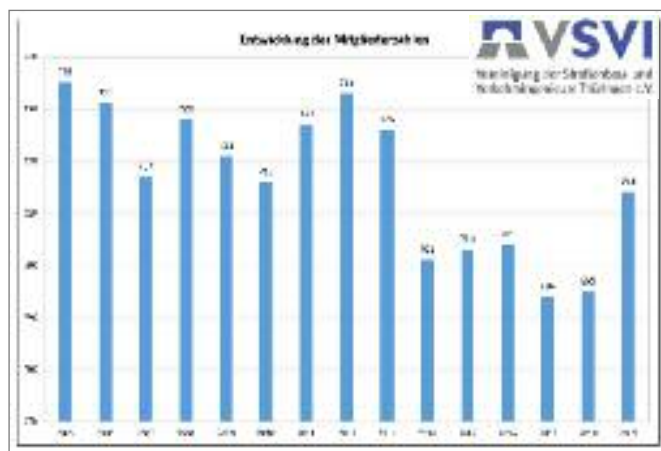


Bild 1: Entwicklung der Mitgliederzahlen

Die Mitgliederzahl der VSVI Thüringen ist im Berichtszeitraum gestiegen. Aktuell haben wir 714 Mitglieder – 19 Mitglieder mehr als im letzten Jahr! Wir haben 40 Beitritte und 21 Austritte zu verzeichnen.



Bild 2: Altersverteilung der Beitritte

Die 40 Beitritte verteilen sich nach Altersgruppen (Bild 2) wie folgt

- drei neue Mitglieder in der Altersgruppe unter 30
- 33 neue Mitglieder in der Altersgruppe zwischen 30 und 50
- vier neue Mitglieder in der Altersgruppe zwischen 51 und 65.



Bild 3: Verteilung der Beitritte nach Arbeitsstelle

Bezogen auf das Tätigkeitsfeld (Bild 3) sind

- 21 in Ingenieurbüros
- 13 in Baufirmen
- sechs in der Verwaltung und
- leider keiner in einer Lehreinrichtung beschäftigt.



Bild 4: Altersverteilung der Austritte

Die 21 Austritte verteilen sich wie folgt auf die Altersgruppen (Bild 4):

- kein Austritt in der Altersgruppe unter 30
- fünf Austritte in der Altersgruppe zwischen 30 und 50
- 12 Austritte in der Altersgruppe zwischen 51 und 65
- vier Austritte in der Altersgruppe über 65.



Bild 5: Verteilung der Austritte nach Arbeitsstelle
Bezogen auf das Tätigkeitsfeld sind die Austritte (Bild 5) in allen Tätigkeitsfeldern zu verzeichnen.

Es sind

- sechs Pensionäre
- fünf in Ingenieurbüros
- zwei in Baufirmen
- sechs in der Verwaltung
- zwei in Lehrinrichtungen beschäftigt.

Seit Januar 2019 lagen zwölf Austrittsgesuche vor, die erst zum 31.12.2019 wirksam wurden. Diese sind bei den 21 Austritten im Berichtszeitraum bereits enthalten.

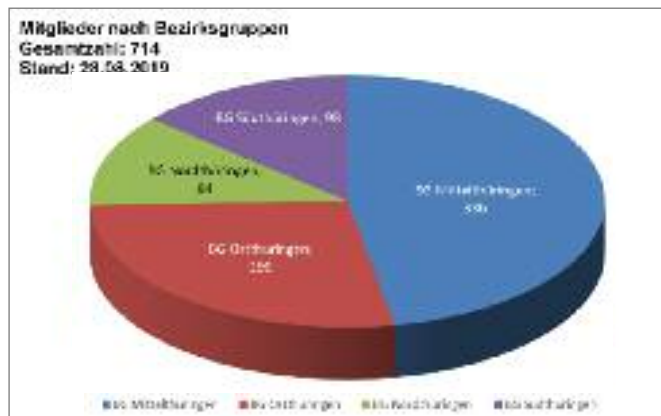


Bild 6: Mitgliederverteilung nach Bezirksgruppen

Die Mitglieder sind regional den Bezirksgruppen Mittelthüringen, Nordthüringen, Ostthüringen und Südthüringen zugeordnet. In Bild 6 sind die Anteile der Mitglieder an den einzelnen Bezirksgruppen zum Ende des Berichtszeitraums dargestellt. Zum Vergleich werden hier noch die Zahlen aus dem vorangegangenen Berichtszeitraum als Klammerwerte hinter den aktuellen Zahlen genannt.

- Mittelthüringen 336 (328) Mitglieder
- Ostthüringen 196 (191) Mitglieder
- Südthüringen 98 (96) Mitglieder
- Nordthüringen 84 (80) Mitglieder.

Damit haben wir in allen Bezirksgruppen ein Wachstum zu verzeichnen, welches zwischen 2,1 und 5,0 % liegt. Das ist ein gutes Ergebnis, nachdem wir im vorangegangenen Berichtszeitraum nur einen Zuwachs bei der Bezirksgruppe Mittelthüringen zu verzeichnen hatten.

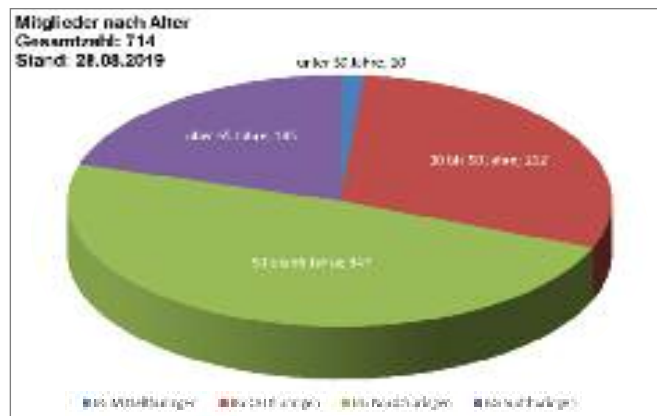


Bild 7: Mitgliederverteilung nach Alter

In Bild 7 ist die aktuelle Altersverteilung dargestellt. Zurzeit sind 31,1 % (29 %) unserer Mitglieder noch unter 50 bzw. 68,9 % (71 %) der Mitglieder sind bereits über 50 Jahre alt. Im Vergleich zum vorangegangenen Berichtszeitraum (Klammerwerte) ist der Altersdurchschnitt gesunken.

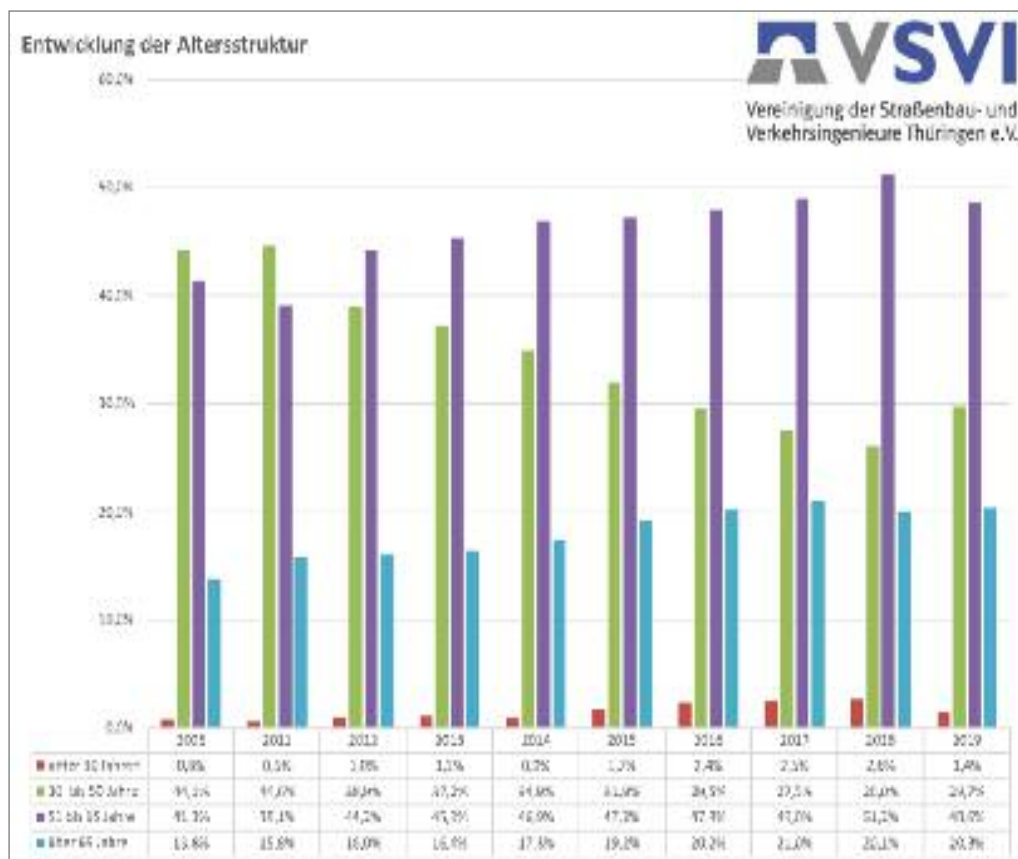


Bild 8: Entwicklung der Altersstruktur

In Bild 8 ist die Entwicklung der Altersverteilung innerhalb aller Mitglieder ab 2005 dargestellt. Man kann hier deutlich erkennen, dass die Mitgliederanteile der Altersgruppe von 30 bis 50 Jahren – hier in grün dargestellt – seit diesem Berichtszeitraum wieder steigt (von 181 auf 212). Wir haben gleichzeitig einen Rückgang in der Altersgruppe der 51 bis 65-jährigen zu verzeichnen (von 356 auf 347) – hier violett dargestellt. Die bisher immer steigende Zahl der über 65-jährigen ist in diesem Berichtszeitraum nur leicht von 140 auf 145 gestiegen. Der Anteil unserer Mitglieder unter 30 Jahren ist von 18 auf 10 gefallen – das sind die roten Balken – weil im Berichtszeitraum einige Mitglieder durch ihren 30. Geburtstag in die nächste Altersgruppe gelangt sind. Durch die erfreuliche Zunahme der Mitgliederzahlen ist der Anteil der unter 50-jährigen insgesamt wieder gestiegen – und zwar von 28,6 % auf 31,1 %. Das ist im Sinne unseres Entwicklungsszenarios, welches im nächsten Jahr ausgewertet werden soll.

Unser in Suhl formuliertes Ziel, die Eintritte bei den unter 50-jährigen auf 30 pro Jahr zu erhöhen haben wir in diesem Jahr erreicht. Von den 40 neuen Mitgliedern waren 36 unter 50 Jahre. Zum Thema Nachwuchsgewinnung befinden wir uns auch mit den anderen VSVI-Landesvereinigungen und der BSVI im regen Austausch. Der Vize-Präsident der VSVI Thüringen, Herr Christian Gräner organisiert Nachwuchsstammtische und Fachexkursionen für unsere 82 (76) bis 40-jährigen VSVI-Mitglieder. Im Berichtszeitraum hat eine Exkursion mit Werksführung am 22./23.10.2018 bei BOMAG in Boppard stattgefunden:

Wir hoffen, dass sich diese Veranstaltungen der „Jungen VSVI“ bald in den Fachkreisen herumsprechen und stärkeren Zulauf bekommen.

Wir haben der Nachwuchsgewinnung in unserem INFO-Heft 2019 wieder eine Seite gewidmet. Neben einem Kurzbericht über die Tätigkeiten der „Jungen VSVI“ werden auch neue Mitglieder vorgestellt, die uns Ihre Motivation zum Eintritt in die VSVI beschreiben. Die Mitgliederentwicklung ist in den VSVI-Landesverbänden bundesweit seit dem Jahr 2000 rückläufig. Die Mitgliederzahlen sind von damals 19.458 bis aktuell 2019 auf 16.319 gesunken. Neben Bayern mit einem Mitgliederzuwachs von 69 Mitgliedern im letzten Jahr haben Thüringen, Berlin-Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt (alle neue Bundesländer) leicht steigende Mitgliederzahlen. Alle anderen Ländervereinigungen haben mit starkem Mitgliederverlust zu kämpfen.

Die aktive Mitgliederwerbung in allen Dienststellen ist weiterhin unverzichtbar. Herr Dr. Greßler rief die Mitgliederversammlung auf, die täglichen Kontakte zu Fachkollegen/innen für die Mitgliederwerbung zu nutzen.

TOP 2.3. Arbeit des erweiterten Präsidiums

Dem erweiterten Präsidium gehören neben den Präsidiumsmitgliedern die Vorstände der Bezirksgruppen sowie der Vorsitzende und der Schatzmeister der FG VSVI an. Im Präsidium der VSVI Thürin-

gen, den Bezirksgruppenvorständen und dem Vorstand der FG VSVI engagieren sich zurzeit insgesamt 37 Mitglieder, davon sind 13 Mitarbeiter in Ingenieurbüros (35 %), 11 Mitarbeiter aus den Verwaltungen (30 %), acht Mitarbeiter in Bauunternehmen (22 %), ein Mitarbeiter einer Lehrereinrichtung (2 %) und vier Pensionäre (11%).

Das erweiterte Präsidium tagt in regelmäßiger Folge. Im Berichtszeitraum wurden acht Präsidiumssitzungen durchgeführt.

- 22.10.2018 Erfurt
- 26.11.2018 Erfurt
- 08.12.2018 Erfurt
- 04.02.2019 Schloss Ettersburg
- 18.03.2019 Erfurt
- 29.04.2019 Erfurt
- 08.07.2019 Weimar
- 19.08.2019 Erfurt

Bis zum Jahresende sollen noch drei Präsidiumssitzungen stattfinden, die aber bereits zum nächsten Berichtszeitraum gehören.

In den Sitzungen des erweiterten Präsidiums werden die Mitarbeit in der BSVI, die Weiterbildung, das INFO-Heft, die Öffentlichkeitsarbeit, die Nachwuchsarbeit, die Arbeit der Geschäftsstelle, die Kassenlage, die Belange der Verwaltung, die Belange der Bauwirtschaft, die Belange der Ingenieurbüros, die Exkursionen, die Themen der Fördergemeinschaft FG VSVI und die Aktivitäten der Bezirksgruppen mit wechselnder Intensität besprochen.

Im Jahr 2020 wird die VSVI Thüringen 30 Jahre alt. Das Jubiläum wird am 24.04.2020 im Erfurter Kaisersaal gefeiert. Die Vorbereitungen haben bereits begonnen. Die Einladungen werden rechtzeitig versendet.

TOP 2.4. Weiterbildung und Exkursionen Weiterbildung

Das Präsidiumsmitglied Raimo Harder gab einen Überblick über durchgeführte und kommende Weiterbildungsveranstaltungen.

Seminar	Datum	Thema	Seminarleitung	Teilnehmende	davon Mitglieder	Gäste	Studierende
09/18	23.10.2018	Brückenbau	Dipl.-Ing. Thomas Kleb Ingenieurbüro Kleb GmbH, Erfurt	16	8	7	-
06/18	21.11.2018	Verkehrsplanung Verkehrssicherheit von Straßen	Dipl.-Ing. Raimo Harder Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung	32	23	5	4
01/19	22.01.2019	Asphaltstraßenbau	Jennifer Hutschenreuther Ingenieurgesellschaft für bautechnische Prüfung mbH, Isserode	129	80	49	-
02/19	21.02.2019	Radverkehr	Dipl.-Ing. Raimo Harder Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung	87	37	47	3
03/19	06.05.2019	Abfallentsorgung/Umweltschutz	Dr.-Ing. Giselher Grenzdröfer Eurovia VBU GmbH, Weimar	158	100	58	-
04/19	02.07.2019	Bauvertragsrecht	Dr.-Ing. Giselher Grenzdröfer Eurovia VBU GmbH, Weimar	93	78	14	1
05/19	20.08.2019	Brennpunkt Vergaberecht	Dipl.-Ing. Steffen Kännicke STRABAG, Erfurt	101	47	53	1
06/19	24.08.2019	Aktuelle Themen des Straßenwesens	Dr.-Ing. Frank Greßler pmp INFRA GmbH, Erfurt	33	31	1	1
				648	404	234	10

Bild 9: Weiterbildung im Berichtszeitraum 20.09.2018 bis 24.09.2019

Das erweiterte Präsidium der VSVI Thüringen



Dipl.-Ing. Thomas Kleb
Ingenieurbüro Kleb GmbH Erfurt
Vize-Präsident



Dipl.-Ing. (FH) Katrin Döller
Stadtverwaltung Erfurt
Schatzmeisterin



Dipl.-Ing. Bolko Schumann
Stadtverwaltung Eisenach
Repräsentant Verwaltung



Dipl.-Ing. Raimo Harder
Bauhaus-Universität Weimar
Repräsentant Lehrinrichtungen



Dipl.-Ing. Marco Auth
Bickhardt Bau Thüringen
FG VSVI Vorstand



Enrico Holland
STRABAG Gera
FG VSVI Schatzmeister



Dr. Frank Greßler
pmp INFRA GmbH Erfurt
Präsident
Geschäftsstelle



M. Eng. Christian Gräner
Stadtverwaltung Erfurt
Vizepräsident/Nachwuchsarbeit



Dr.-Ing. Giseler Grenzsdorfer
Eurovia VBU
Weiterbildung



Dipl.-Ing. Hans-Joachim von der Osten
Thür. Landesamt für Bau und Verkehr
Öffentlichkeitsarbeit, Info-Heft



Dipl.-Ing. Steffen Könnicke
STRABAG Erfurt
Repräsentant Bauwirtschaft



Dipl.-Ing. Uwe Meister
meister + möbius Planungsgesellschaft
Repräsentant Planungsbüros



Dipl.-Ing. Andreas Präger
Reißer Bau GmbH Erfurt
Vorstand BG Mittelthüringen



Dipl.-Ing. Tim Kotschate
STRABAG Südthüringen
Vorstand BG Südthüringen



Dipl.-Ing. Andreas Schmidt
Stadtverwaltung Gera
Vorstand BG Ostthüringen



Dipl.-Ing. Cornelia Dietrich
Straßenbauamt Nordhausen
Vorstand BG Nordthüringen

Bild 11: Erweitertes Präsidium zum 19. September 2018



Von Menschen gemacht
– für Menschen gedacht



bickhardt bau
thüringen gmbh

IDEEN WERDEN REALITÄT

Bickhardt Bau Thüringen GmbH | Am Steinig 3
99869 Schwabhausen | Tel. 036256 284-0
info.bbt@bickhardt-bau.de | www.bickhardt-bau-thueringen.de

Die technische und wissenschaftliche Fachweiterbildung ist neben den Fachexkursionen die wichtigste Aufgabe der VSVI Thüringen. Es sollen aktuell technische, fachliche, aber auch verkehrspolitische Fragestellungen zur Sprache kommen und zu deren Lösung beitragen. Seit Jahren wird der Großteil der Weiterbildungsveranstaltungen durch Mitglieder des Präsidiums oder der Bezirksgruppen vorbereitet. Sie recherchieren nach geeigneten Referenten und führen am Veranstaltungstag durch das Programm.

Im Berichtszeitraum 20.09.2018 bis 24.09.2019 nahmen insgesamt 648 Personen an den acht Weiterbildungsveranstaltungen teil. Der Anteil der VSVI-Mitglieder betrug 62%, der Gäste 36% und der Studierenden 2%. Das Seminar 02/2019 wurde in Zusammenarbeit mit dem Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) und die Seminare 03/2019 und 04/2019 mit dem Bauindustrieverband Hessen-Thüringen e. V. veranstaltet. Das Bild 9 führt die Themen der Seminare, die Seminarleiter und die jeweilige Teilnehmerzahl auf.

Bis zum Jahresende 2019 wurde noch das Seminar 07/2019 Brückenbau durchgeführt. Wie in den vergangenen Jahren üblich, werden die Statistiken bevorzugt für ganze Kalenderjahre erstellt und ausgewertet. Im Jahr 2019 haben insgesamt 616 Personen die sieben durchgeführten Seminare besucht – im Schnitt also 88 Teilnehmende je Seminar. Seit dem Jahr 2011 haben damit erstmalig wieder über 600 Teilnehmende in einem Jahr die Weiterbildungsveranstaltungen besucht.

Fünf der Seminare wurden im Hotel Radisson Blu in Erfurt durchgeführt, ein Seminar im Schloss Ettersburg bei Weimar und das Seminar „Aktuelle Themen des Straßenwesens“ wurde mit anschließender VSVI-Mitgliederversammlung an der Bauhaus-Universität durchgeführt.

St.	Dt.	Thema	Referent	Teilnehmer
01	20.09.2018	Expositionstaktik	Frau Jennifer Hutschenreuther Ing. Dr. Giselher Grenzdörfer, Göttingen	102
02	21.02.2019	2. Workshop Straßenbau	Dipl.-Ing. Raimo Harder Technische Universität Weimar, Professur Verkehrsgestaltung	84
03	06.05.2019	Fachberatungsgutachten	Gisela Grenzschäfer Carova VDO GmbH, Weimar	109
04	10.07.2019	Planungsmethoden	Gisela Grenzschäfer Carova VDO GmbH, Weimar	85
05	20.06.2019	Umwelt und Verkehr	Dipl.-Ing. Stefan Kötter STADAG, Erfurt	100
06	24.08.2019	Aktuelle Themen des Straßenwesens	Dr.-Ing. Frank Greßler pav. B&B, Suhl, Thür.	90
07	22.10.2019	Brückenbau	Dipl.-Ing. Thomas Kleb Ingenieur Kleb-Greif, Erfurt	45
				616

Bild 10: Statistik durchgeführte Seminare 2019

Es ist ein erklärtes Ziel der VSVI, ein ausgewogenes Seminarprogramm anzubieten, um möglichst viele Vereinsmitglieder in ihren vielfältigen und mitunter auch sehr spezialisierten Fachgebieten anzusprechen und deren Interesse zu wecken. Im Jahr 2019 gab es drei Seminare mit 100 oder mehr Teilnehmenden, zwei zwischen 50 und 99 und zwei mit weniger als 50 Teilnehmenden. Insgesamt haben 383 VSVI Mitglieder (62%), 226 Gäste (37%) und 7 Studierende (1%) an den Seminaren im Jahr 2019 teilgenommen. Dank der finanziellen Unterstützung der Seminare durch die Fördergemeinschaft der VSVI Thüringen konnte der Beitrag von 20 € für VSVI-Mitglieder, 90 € für Gäste und freier Eintritt für Studierende beibehalten werden. Bei den Veranstaltungen im Radisson

Blu Hotel wurde zudem vereinbart, dass jetzt neben dem Begrüßungskaffee und der Kaffeepause am Vormittag auch am Nachmittag Kaffee aus dem Automaten frei angeboten werden kann.

	Anzahl Seminare	Teilnehmende	Teilnehmende /Seminar	davon Bauwerke	davon Ingenieurbau	davon Verkehr	davon Studierende
2011	7	535	81	15%	52%	29%	4%
2012	5	373	75	29%	37%	35%	7%
2013	8	576	72	17%	42%	33%	12%
2014	5	497	99	14%	45%	33%	9%
2015	8	475	59	15%	43%	32%	13%
2016	5	449	75	24%	36%	36%	5%
2017	7	554	79	18%	35%	53%	1%
2018	5	343	57	16%	41%	40%	3%
2019	7	616	88	25%	39%	34%	2%
2011-2019	60	4.530	76	16%	43%	39%	7%

Bild 11: Teilnahmestatistik der Seminare von 2011 bis 2019

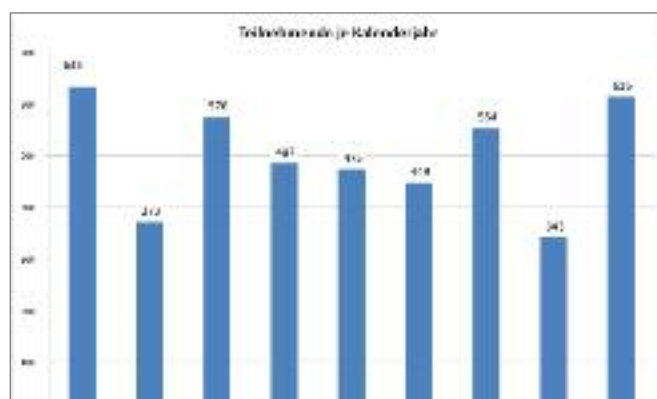


Bild 12: Teilnehmende der Weiterbildungsseminare im Zeitraum 2011 bis 2019

Der Präsident dankte Herrn Harder für seine Arbeit als Verantwortlicher für die Weiterbildung und für seine Ausführungen. Weiterhin wurde den Seminarleitern der im Berichtszeitraum durchgeführten Seminare - Herrn Thomas Kleb, Herrn Raimo Harder, Frau Jennifer Hutschenreuther, Frau Anne Bellmann, Herrn Dr. Giselher Grenzdörfer, Herrn Steffen Könnicke und Herrn Dr. Frank Greßler – für die gute Vorbereitung und Durchführung der Seminare Anerkennung und Dank ausgesprochen.

Exkursionen

Im Berichtszeitraum wurde eine Exkursion vom 1. bis 8. April 2019, bzw. mit Verlängerung bis 13. April 2019 nach Usbekistan durchgeführt. Wir flogen nach Taschkent und machten eine Rundreise durch große Teile des Landes. Dafür nutzten wir alle gängigen Verkehrsmittel. Die Rundreise führte uns mit dem Flugzeug von Taschkent nach Urgench, dann mit dem Bus nach Chiwa, Buchara und Samarkand und weiter mit dem Hochgeschwindigkeitszug Afrosiab zurück nach Taschkent. Mehr als die Hälfte der Mitreisenden buchte die Verlängerung und reiste mit PKW´s in das Ferghana-Becken. Dort unternahmen wir Ausflüge mit dem Bus und fuhren nach zwei Tagen mit dem Zug wieder zurück nach Taschkent. Der Abschluss der Reise führte uns noch zwei Tage mit dem Bus in das Tienshan-Gebirge. Herr Dr. Greßler berichtete in der Mitgliederversammlung ausführlich über die Exkursion und zeigte Fotos. Ein ausführlicher Reisebericht ist auf den Seiten 20 bis 24 abgedruckt.

TOP 2.5. Öffentlichkeitsarbeit

Mobilitätspakt Thüringen

Im Rahmen des Mobilitätspaktes Thüringen fand am 15. Mai 2019 eine Arbeitskreissitzung beim Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) statt. An der Arbeitskreissitzung nahmen Frau Ministerin Birgit Keller, Herr Ingo Mlejnek (Referatsleiter im TMIL), Herr Hans-Karl Rippel (Präsident des Thüringer Landesamtes für Bau und Verkehr, TLBV), Herr Hans-Joachim von der Osten (Abteilungsleiter im TLBV), Herr Elmar Dräger (Präsident der Ingenieurkammer Thüringen), Frau Bettina Haase (Bauindustrieverband Hessen-Thüringen), Herr Dr. Frank Greßler (Präsident der VSVI Thüringen), Herr Steffen Könnicke (Bauindustrieverband Hessen-Thüringen, Vertreter der VSVI Thüringen) und Herr Dr. Giselher Grenzdörfer (Bauindustrieverband Hessen-Thüringen, Vertreter der VSVI Thüringen) teil. Themenschwerpunkte waren:

- die Struktur der Straßenbauverwaltung
- die Besetzung von Stellen in der Verwaltung
- eine möglichst kontinuierliche Beschäftigung in der Baubranche
- die Verwendung zur Verfügung stehender Finanzmittel
- die Anwendung vereinfachter Ausschreibungsverfahren sowie
- der Regelungsbedarf für die Verwendung von Ausbausphal.

Gespräche mit der Thüringer Straßenbauverwaltung

Am 14. Juni 2019 fand ein Antrittsbesuch beim neuen Präsidenten des Thüringer Landesamtes für Bau und Verkehr, Herrn Rippel statt. Neben Herrn Dr. Greßler nahmen Herr Dr. Grenzdörfer und Herr Könnicke an dem Gespräch teil. Herr Rippel hat seinerseits Herrn König vom TLVB in das Gespräch einbezogen. Folgende Themen wurden besprochen:

- die neuen Strukturen in der Straßenbauverwaltung des Freistaats Thüringen
- die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans und des Landesstraßenbedarfsplans
- die Personalsituation, Ausschreibung offener Stellen
- die Mitwirkung bei der Gestaltung der Weiterbildungsseminare der VSVI Thüringen
- die Unterstützung mit Fachbeiträgen für unser INFO-Heft
- die grundsätzliche Zusammenarbeit zwischen der Straßenverwaltung und der VSVI.

Zusammenarbeit mit der Ingenieurkammer Thüringen

Zwischen der Ingenieurkammer und der VSVI Thüringen besteht ein intensiver Erfahrungsaustausch. Am 19. November 2018 fand ein Arbeitstreffen von Vorstandsmitgliedern beider Organisationen statt. Die VSVI Thüringen war durch Herrn Dr. Greßler und Herrn Kleb vertreten.

Der Präsident der VSVI Thüringen folgte weiterhin den Einladungen der Ingenieurkammer Thüringen als Ehrengast zur Preisverleihung „Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst“ an das Zeiss-Planetarium in Jena am 25. April 2019 und zum Mitteldeutschen Ingenieurtag nach Dessau am 27. und 28. Juni 2019.

VSVI-Preis-Verleihung

Der VSVI-Preis ist nun seit einigen Jahren fester Bestandteil unserer Öffentlichkeitsarbeit und der Zusammenarbeit mit unseren Thüringer Lehrstühlen. Der VSVI-Preis wird für herausragende Abschlussarbeiten verliehen und ist mit 500 EUR dotiert. Das Preisgeld wird von der FG VSVI bereitgestellt.

Der VSVI-Preis 2018 wurde am 10. November 2018 durch Herrn Steffen Könnicke an der Bauhausuniversität Weimar verliehen (wir berichteten im INFO-Heft 2018). Die beiden Preisträger sind:

- Christine Baumer, Masterarbeit: „Erfolgsfaktoren für die Markteinführung von Free-Floating-Carsharing – Entwicklung eines Scoring-Modells zur Analyse des Marktpotenzials im nordamerikanischen Raum.“
- Lena Klopstein, Bachelorarbeit: „Ermittlungen der Verkehrsqualität an Knotenpunkten nach dem neuen HBS 2015 am Beispiel der Verknüpfung der Bundesautobahn 9 mit der Bundesstraße 7 bei Eisenberg.“

Die VSVI Thüringen lobte im Jahr 2019 wieder den VSVI-Preis aus. Es gab vier Bewerber für den Preis.

1. **Bachelorarbeit Evelin Lorenz (Fachhochschule Erfurt, Prof. Gather):**
„Radverkehrsführung an Bundesstraßen in der Ortslage Gotha“
2. **Bachelorarbeit Rebekka Kramm (Bauhausuniversität Weimar, Prof. Plank-Wiedenbeck):**
„Erfurt als ein beliebter Arbeitsstandort – Potenzialanalyse von Mobilitätsdienstleistungen für Pendelnde“
3. **Bachelorarbeit Hans-Jakob Reinhold (Bauhausuniversität Weimar, Prof. Plank-Wiedenbeck):**
„Möglichkeiten und Grenzen des Einsatzes unbemannter Luftfahrtsysteme in der Verkehrsplanung und –forschung am Beispiel einer Erhebung im ruhenden Verkehr“
4. **Masterarbeit Sandra Hübner (Bauhausuniversität Weimar, Prof. Plank-Wiedenbeck):**
„Simulation und Evaluation der Luftschadstoffkonzentrationen im verkehrsnahen Bereich unter Berücksichtigung der Verkehrsanlage, Straßenrandbebauung, städtischen Hintergrundbelastung und der lokalen Wetterlage am Beispiel der Friedberger Landstraße in Frankfurt am Main“

Nachrichtlich: Die Preisverleihung fand am 16. November 2019 statt. Die Preise wurden von Herrn Raimo Harder an Rebekka Kramm und Sandra Hübner verliehen (siehe hierzu auch Kurzbericht auf Seite 29).

INFO-Heft 2018

Unser INFO-Heft 2018 erschien leider erst sehr spät im August 2019. Für das INFO-Heft 2019 haben wir uns einen engeren Terminrahmen gesetzt. Herr Hans-Joachim von der Osten ist als verantwortlicher Redakteur für die Sammlung der Beiträge verantwortlich. Für die Redaktionsarbeit sprach der Präsident ihm sowie den korrekturlesenden Redaktionsmitgliedern Herrn Steffen Könnicke und Herrn Uwe Meister seinen herzlichen Dank aus.

Rückblick auf den Straßen- und Verkehrskongress 2018 in Erfurt

Die Teilnahme der VSVI Thüringen am Straßen- und Verkehrskongress der FGSV im September 2018 hat bundesweit für Anerkennung gesorgt. Bei der BSVI wurde daher beschlossen, dass nun seitens der BSVI – unterstützt durch die jeweilige Landesvereinigung – eine stetige Teilnahme an diesem Kongress erfolgt, der alle zwei Jahre in einem anderen Bundesland durchgeführt wird. Der nächste Straßen- und Verkehrskongress findet vom 7. bis 9. Oktober 2020 in Dortmund statt.

TOP 2.6. Aktivitäten der Bezirksgruppen

Die Bezirksgruppen Mittel-, Ost-, Süd- und Nordthüringen haben auch in diesem Berichtszeitraum wieder eine Reihe von Veranstaltungen durchgeführt. Besonders zu erwähnen sind:

- für die Bezirksgruppe Mittelthüringen die Mehrtagesexkursionen nach Bremerhaven vom 3. bis 6. Oktober 2018, die Mitgliederversammlung am 18. Oktober 2018 und den Grillabend auf der ega am 19. Juni 2019
- für die Bezirksgruppe Ostthüringen die Mitglieder- und Wahlversammlung am 30. November 2018, die Mehrtagesexkursion vom 1. bis 4. Mai 2019 in den Raum Garmisch-Partenkirchen, das Baustellenseminar am 9. Mai 2019 an der Brücke über die Stadtrödaer Straße in Jena, am 8. September 2019 die Besichtigung der genieteten Eisenbrücke „Carl Alexander“ über die Saale in Dorndorf
- für die Bezirksgruppe Südthüringen die Mitgliederversammlung mit Vorstandswahl am 1. März in Witzelroda und die Baustellenexkursion zur Ortsumfahrung Untersteinach am 22. Mai 2019.
- für die Bezirksgruppe Nordthüringen die Mehrtagesexkursion nach Montenegro vom 23. bis 26. Mai 2019 und eine Radtour am 11. Juli 2019.

Ausführliche Berichte der Bezirksgruppen finden Sie ebenfalls in diesem INFO-Heft. Im Berichtszeitraum gab es Personaländerungen beim Vorstand der Bezirksgruppe Südthüringen. Der Vorstand wurde verkleinert und verjüngt. Der Präsident dankte Frau Katrin Tretau, Frau Christine Pierson, Herrn Wilfried Schellenberger und Herrn Eckard Rust für die geleistete Vorstandsarbeit und begrüßte neu im Vorstand der BG Südthüringen Herrn Sascha Kück als Schatzmeister und Herrn Robert Weisheit. Anschließend dankte Herr Dr. Greßler den Vorständen der Bezirksgruppen mit ihren Vorsitzenden Frau Cornelia Dietrich aus Nordthüringen, Herrn Andreas Schmidt aus Ostthüringen, Herrn Andreas Präger aus Mittelthüringen und Herrn Tim Kotschate aus Südthüringen herzlich für die geleistete ehrenamtliche Arbeit. Weiterhin dankte der Präsident allen aktiven Vorstandsmitgliedern der Bezirksgruppen und den Mitgliedern, die zur Planung und Durchführung der Veranstaltungen beigetragen haben.

TOP 2.7. Fördergemeinschaft der VSVI Thüringen

Unter der Leitung von Herrn Dipl.-Ing. Marco Auth (Vorsitzender) und Herrn Enrico Holland (Schatzmeister) leistete die Fördergemeinschaft der VSVI Thüringen wieder einen aktiven Beitrag zur finanziellen Unterstützung der Weiterbildungsangebote der VSVI Thüringen. Diese Unterstützung ist für die Durchführung der Seminare und Exkursionen sowie für die Verleihung des VSVI-Preises besonders wichtig. Im Berichtszeitraum konnten zwei Fördermitglieder dazu gewonnen werden. Für die Unterstützung wird allen 48 Fördermitgliedern der FG VSVI Thüringen herzlicher Dank ausgesprochen. Die Fördergemeinschaft führte am 04.12.2018 ihre Mitgliederversammlung in Mühlberg durch. Als Gäste waren der Staatssekretär im Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Herr Dr. Klaus Sühl und der Referatsleiter für Straßen- und Brückenbau Herr Ingo Mlejnek anwesend. Die Teilnehmer der Mitgliederversammlung haben das Gesprächsangebot aktiv genutzt.

Als neuer Vorstandsvorsitzender wurde Herr Marco Auth von der Firma Bickhardt Bau Thüringen gewählt. Er löst Herrn Uwe Müller an der Spitze des FG VSVI-Vorstandes ab, dem der Präsident seinen persönlichen Dank für 12 Jahre Vorstandsarbeit aussprach. Die Mitgliederversammlung der FG VSVI beschloss eine weitere finanzielle Unterstützung der VSVI für 2019:

- Zuschuss für Tages- und Mehrtagesexkursionen in Höhe von 30,00 EUR pro Person und Tag (max. drei Tage/Jahr)
- Finanzielle Unterstützung der 30-Jahr-Feier der VSVI im April 2020

- Förderung spezieller Nachwuchsangebote mit bis zu 1.000 EUR in 2019
- zusätzliche Unterstützung der Seminare mit Kostenübernahme von Referenten bis zu 5.000 EUR.

TOP 2.8. BSVI-Tätigkeit

Präsidialversammlungen

Im Berichtszeitraum fanden drei Präsidialversammlungen statt; am 10.11.2018 in Wolfsburg, am 13.04.2019 in Stuttgart und am 20.09.2019 in Bremerhaven. In Wolfsburg und Bremerhaven war die VSVI Thüringen durch Herrn Dr. Greßler vertreten. An der Präsidialversammlung in Stuttgart im April 2019 nahm Herr Bolko Schumann teil, da sich der Präsident gerade auf der Rückreise von der Exkursion nach Usbekistan befand. Die Hauptschwerpunkte der Präsidialversammlungen waren:

- der Deutsche Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2019 (Schirmherrschaft Bundesverkehrsminister)
- die Überarbeitung der Broschüre „Ingenieure im Verkehrswesen“ zur Unterstützung der Nachwuchsgewinnung
- die Neuwahl des Geschäftsführenden Präsidiums und
- die Berichte aus den VSVI-Landesvereinigungen. Hierzu findet immer ein reger Austausch zwischen den VSVI-Vorsitzenden der Bundesländer statt.

Delegiertenversammlung in Bremerhaven

Die Delegiertenversammlung der BSVI findet alle zwei Jahre in einem anderen Bundesland statt. Am 20.09.2019 war die Delegiertenversammlung der BSVI in Bremerhaven. Die Delegation der VSVI Thüringen war vertreten durch den Präsidenten, Herrn Dr. Frank Greßler, die Schatzmeisterin Frau Katrin Döller, die Weiterbildungsverantwortlichen Herrn Raimo Harder und Herrn Dr. Giselher Grenzdörfer, das Präsidiumsmitglied Herrn Hans-Joachim von der Osten, das Mitglied des Vorstandes der BG Mittelthüringen Herrn Axel Wilhelm sowie unsere Mitglieder Frau Antje Schumann und Herrn Jörg Kallenbach (beide von der Bezirksgruppe Mittelthüringen).



Bild 13: Delegation der VSVI Thüringen

Im Rahmen der Delegiertenversammlung in Bremerhaven fanden bereits am 19.09.2019 das Schatzmeistertreffen und das Treffen der Weiterbildungsbeauftragten statt. Im Rahmen dieser Treffen bestand die Möglichkeit, sich in den Fragen der Kassenführung zu informieren und Kontakte sowie Themen für Weiterbildungsveranstaltungen auszutauschen. An den Treffen nahmen unsere zuständigen Präsidiumsmitglieder Frau Katrin Döller, Herrn Raimo Harder und Herrn Dr. Giselher Grenzdörfer teil.

Neues Präsidium der BSVI

Es wird alle zwei Jahre ein neues Präsidium gewählt, wobei der Präsident und die Vize-Präsidenten maximal vier Jahre, der Schatzmeister acht Jahre im Amt bleiben können. Am 20. September 2019 waren der Präsident und die beiden Vize-Präsidenten neu zu wählen. Der neue Präsident der BSVI ist Herr Dipl.-Ing. Matthias Paraknewitz aus Schleswig-Holstein. Die beiden Vize-Präsidenten sind Herr Dr. Frank Greßler aus Thüringen und Herr Prof. Dr.-Ing. Holger Lorenzl ebenfalls aus Schleswig-Holstein. Der Schatzmeister, Herr Dipl.-Ing. Hans Schnibbe aus Niedersachsen wurde für eine zweite Amtszeit von vier Jahren wieder gewählt.



Bild 14: Das neue geschäftsführende Präsidium der BSVI, v.l.n.r. Dr. Frank Greßler, Prof. Dr. Holger Lorenzl, Matthias Paraknewitz und Hans Schnibbe

Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr

Am 20.09.2019 fand die Verleihung des Deutschen Ingenieurpreises statt, der unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers steht. In 2019 sind 50 Bewerbungen aus ganz Deutschland eingegangen. Der Preis wird seitens des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur mit 25.000 EUR unterstützt. Der Deutsche Ingenieurpreis wird in den Kategorien

- Baukultur
- Verkehr im Dialog
- Innovation | Digitalisierung

verliehen.

Seit langem war wieder eine Einreichung aus Thüringen dabei. Wir freuen uns besonders, dass diese Einreichung letztlich auch den Preis erhielt. Wir gratulieren dem Ingenieurbüro Probst zur Verleihung des Deutschen Ingenieurpreises Straße und Verkehr in der Kategorie Innovation | Digitalisierung!

Und hier die Preisträger in allen Kategorien:

- **in der Kategorie Innovation | Digitalisierung:**
„Ingenieurbüro Probst aus Erfurt, Herr Zwerger „EPING – Erhaltungsbedarfsprognose für Ingenieurbauwerke“ (Thüringen)
- **in der Kategorie Baukultur:**
„Sanierung der historischen König-Ludwig-Brücke in Kempten“ (Bayern)
- **in der Kategorie Verkehr im Dialog:**
„Reallabor GO Karlsruhe“ (Baden-Württemberg)

Die Preisverleihung wurde durch den Staatssekretär im BMVI Herrn Enak Ferlemann vorgenommen.

TOP 2.9. Angebot für Senioren

Die Seniorengruppe wird von Herrn Dieter Rathgeber sowie einer Reihe weiterer aktiver Senioren betreut.

Die Seniorengruppe hat am 13. Juni 2019 eine Tagesexkursion nach Coburg mit Besichtigung der Altstadt und des Schlosses durchgeführt. Die Exkursion wurde von den Herren Dieter Rathgeber und Eckhard Rust vorbereitet und durchgeführt. Der Exkursionsbericht, der in diesem INFO-Heft auf den Seiten 58 bis 62 zu finden ist, wurde von Herrn Fritz Westphal geschrieben.

Herr Dieter Rathgeber, der die Seniorengruppe bisher geleitet hat wird sein Amt nach und nach an Herrn Bernd Poppe übergeben. Der Präsident dankte Herrn Dieter Rathgeber für sein langjähriges Engagement in der VSVI Thüringen seit der Gründung im Jahr 1990. Er hat von 1990 bis 2002 die Geschicke der Bezirksgruppe Erfurt als Vorsitzender gelenkt und ist seit 2002 Leiter der Seniorengruppe. Wir haben ihm viele unvergessliche Exkursionen zu verdanken.

Herrn Poppe wünschen wir für seine Arbeit als neuer Leiter der Seniorengruppe viel Geschick und alles Gute. Der Präsident dankte allen aktiven Senioren für die engagierte Arbeit und wünschte weiterhin viel Gesundheit, Kraft und Elan für die zukünftigen Aktivitäten.



Bild 15: Verleihung des Deutschen Ingenieurpreises an das Ingenieurbüro Probst

TOP 3 Kassenbericht 2018, Kassenlage 2019, Haushaltsvorschlag 2019/ 2020

Der Präsident der VSVI Thüringen erläuterte aufgrund der dienstlich bedingten Abwesenheit der Schatzmeisterin Frau Döller den Kassenbericht 2018 (Bild 16), stellte den Bericht zur Kassenlage 2019 (Bild 17) vor und unterbreitete für die Jahre 2019/2020 einen Haushaltsvorschlag (Bild 18).

Es gab im Jahr 2018 keine zusätzlichen Ausgabepositionen, so dass das Jahr mit einem Plus von 5.862,61 € abgeschlossen werden konnte. Zum 01.01.2018 betrug der Kassenstand 20.282,45 €, zum 31. Dezember 2018 konnten wir auf unserem Konto einen Kassenstand von 26.145,06 € verzeichnen.

Kassenbericht 2018

	Kassenbestand am 01.01.2018		20.282,45 €
Kostenstelle	Einnahmen	Ausgaben	Ergebnis IST
1. Geschäftsbetrieb			
Haushaltsansatz 2018 (Plan 2018)	0,00 €	17.500,00 €	-17.500,00 €
IST 2018	547,80 €	11.755,47 €	-11.207,67 €
(u. a. Büromat., Porto, Kontoführung Geschäftsstelle, Reisekosten, Präsente) Homepage Wartung + Provider (Anteil FG VSVI: 750 €) Mitgl.versammlung (Ansatz 3.000 €) Allianz	142,41 €	555,96 €	
2. Weiterbildung			
Haushaltsansatz 2018 (Plan 2018)	0,00 €	500,00 €	-500,00 €
IST 2018	6.118,21 €	7.073,64 €	-955,43 €
(u. a. Seniorengruppe, FGSV-Kongress - Unterstützung Dritte)	4.581,39 €	5.386,42 €	-805,03 €
3. Wirtschaftsbetrieb			
Haushaltsansatz 2018 (Plan 2018)	6.000,00 €	6.000,00 €	0,00 €
IST 2018	6.110,00 €	5.769,83 €	340,17 €
INFO - Heft 2017			
4. Ideeller Geschäftsbetrieb			
Haushaltsansatz 2018 (Plan 2018)	33.000,00 €	14.000,00 €	19.000,00 €
IST 2018	30.133,00 €	12.448,20 €	17.684,80 €
(u. a. Mitgliedsbeiträge, Beitrag BSVI: 9,20 € / Mitglied, Zuweisungen Bezirksgruppen 10,00 € / Mitglied)		5.598,20 € 6.850,00 €	
5. Festgeld - 2* a 10.000 € (Zinsen)			
IST 2018	0,74 €	0,00 €	0,74 €
Summe ohne Anfangsbestand 2018	42.909,01 €	37.047,14 €	5.861,87 €
Summe mit Anfangsbestand 2018	63.191,46 €	37.047,14 €	26.144,32 €
	Kassenbestand am 31.12.2018		26.145,06 €

Bild 16: Kassenbericht 2018

Herr Dr. Greßler erklärte anschließend die Kassenlage für das laufende Geschäftsjahr 2019. Der zur Mitgliederversammlung im Oktober 2016 beschlossene Puffer für Unvorhergesehenes wurde in 2019 nicht in Anspruch genommen. Für 2019 entstehen neben den regulären Ausgaben noch ca. 3.000 € Reisekosten für die Teilnehmer an der Delegiertenkonferenz der BSVI in Bremerhaven. Der Kassenstand beläuft sich im September 2019 auf ca. 28.000,00 €.

Kassenlage 2019 - Stand 09/2019

	Kassenbestand 01.01.2019		Vorschlag 2019	Stand 09/2019
Kostenstelle	Einnahmen	Ausgaben	Vorschlag	Stand 09/2019
1. Geschäftsbetrieb				
Haushaltsansatz 2018 (Plan 2018)	0,00 €	17.500,00 €	-17.500,00 €	
IST 09/2019	28,00 €	11.303,01 €		-11.275,01 €
(u. a. Geschäftsstelle, Porto - Postversand, Reisekosten, Präsente, Internet) Öffentlichkeitsarbeit, Webpräsenz, Mitgliederversammlung Puffer für Unvorhergesehenes: 3.000 €)		8.718,82 € 424,00 €	-3.000,00 €	-424,00 € 0,00 €
2. Weiterbildung				
Haushaltsansatz 2018 (Plan 2018)	0,00 €	3.000,00 €	-3.000,00 €	
IST 09/2019	0,00 €	533,40 €		-533,40 €
Seniorengruppe BSVI Bremerhaven		533,40 €		-533,40 € 0,00 €
3. Wirtschaftsbetrieb				
Haushaltsansatz 2018 (Plan 2018)	6.000,00 €	6.000,00 €	0,00 €	
IST 09/2019	0,00 €	4.896,80 €		-4.896,80 €
INFO - Heft 2018 (Abrechnung der Werbung 5.250 € ist noch nicht erfolgt)	0,00 €	4.896,80 €		-4.896,80 €
4. Ideeller Geschäftsbetrieb				
Haushaltsansatz 2018 (Plan 2018)	31.000,00 €	14.000,00 €	17.000,00 €	
IST 09/2019	31.627,50 €	12.571,80 €		19.055,70 €
(Mitgliedsbeiträge, Beitrag BSVI, Zuweisungen Bezirksgruppen)	31.627,50 €	12.571,80 €		19.055,70 €
5. Festgeld (Zinsen)				
IST 09/2019	1,02 €	0,00 €		1,02 €
2* 10.000 €	1,02 €	0,00 €		1,02 €
	Veränderung (ohne Bestand)		-3.000,00 €	2.350,49 €
	Kassenbestand September 2019		18.800,00 €	28.495,55 €

Bild 17: Bericht zur Kassenlage 2019

Der Haushaltsvorschlag für 2019 und 2020 sieht vor, das Jahr 2019 mit einem Bestand von ca. 23.000,00 € abzuschließen.

Im Jahr 2020 begeht die VSVI Thüringen ihr 30-jähriges Jubiläum. Für die Festveranstaltung wurde im Haushaltsvorschlag 2020 ein Betrag von 10.000 € eingestellt.

Aus Sicht des Präsidiums sind die Ausgaben bis Ende 2020 abgesichert. Die als Festgeld angelegte Summe in Höhe von 20.000 € gilt noch als Reserve, die für besondere Aktivitäten vorgehalten wird.

TOP 4 Bericht der Rechnungsprüfer

Die Kasse für das Jahr 2018 wurde am 07.09.2019 durch die Rechnungsprüfer/in Frau Dipl.- Ing. Susanne Grohme und Herrn Dipl.-Ing. Jörg Behnke geprüft. Herr Behnke verlas den Bericht. Im Ergebnis der Prüfung konnte festgestellt werden, dass die aufgeführten Geldbestände mit den Salden der eingesehenen Kontoauszüge übereinstimmt und die verausgabten Mittel ordnungsgemäß nachgewiesen und für die laut Satzung vorgeschriebenen Zwecke verwendet wurde. Die Rechnungsprüfer schlugen vor, das Präsidium bezüglich des Kassenberichts 2018 zu entlasten.

TOP 5 Diskussion/ Verschiedenes

Der Rechenschaftsbericht zur Tätigkeit der VSVI Thüringen, der Kassenbericht und der Bericht der Rechnungsprüfer wurden von der Mitgliederversammlung zur Kenntnis genommen. Es gab keinerlei Rückfragen oder Diskussionsbedarf.

TOP 6 Anträge des Präsidiums und der Mitglieder

Herr Dr. Greßler stellte fest, dass weder durch das Präsidium noch durch die Mitglieder Anträge zur Diskussion und Entscheidung eingebracht wurden.

TOP 7 Entlastung des Präsidiums

Das Präsidium der VSVI Thüringen bat um Entlastung für den Berichtszeitraum. Die Entlastung erfolgte per Abstimmung durch den Wahlleiter Herrn Eckhard Rust. Die Mitgliederversammlung stimmte ohne Gegenstimmen und ohne Enthaltungen für die Entlastung des Präsidiums.

TOP 8 Wahl des Präsidiums

Nachdem das Präsidium der VSVI Thüringen zwei Jahre im Amt war, ist eine Neuwahl vorgesehen. Die nachfolgend namentlich benannten VSVI-Mitglieder (Bild 19) stellen sich zur Wahl in das Präsidium für den Zeitraum 2019 bis 2021.

Herr Eckard Rust stellte die Wahlliste vor und führte die Abstimmung durch. Das Präsidium wurde einstimmig ohne Gegenstimmen und Enthaltungen gewählt. Der neu gewählte Präsident, Herr Dr. Frank Greßler nahm stellvertretend für das Präsidium die Wahl an und bedankte sich bei der Mitgliederversammlung für das entgegengebrachte Vertrauen.

Haushaltsvorschlag 2019 und 2020

	Kassenbestand 01.01.2019		2 0 1 9	Kassenbestand 01.01.2020		2 0 2 0
	PLAN		26.145,06 €	PLAN		24.645,06 €
Kostenstelle	Einnahmen	Ausgaben	Ergebnis	Einnahmen	Ausgaben	Ergebnis
1. Geschäftsbetrieb						
Haushaltsansatz 2019 / 2020	0,00 €	17.500,00 €	-17.500,00 €	0,00 €	17.500,00 €	-17.500,00 €
(u. a. Geschäftsstelle, Porto - Postversand, Reisekosten, Präsente, Internet, Wahlversammlung Öffentlichkeitsarbeit, u.a.) Puffer für Unvorhergesehenes (fällt vsl. nicht an) Wartung Homepage		406,12 €	-406,12 €		3.000,00 € 406,12 €	-3.000,00 € -406,12 €
2. Weiterbildung						
Haushaltsansatz 2019 / 2020	0,00 €	3.000,00 €	-3.000,00 €	0,00 €	10.500,00 €	-10.500,00 €
(Seniorengruppe, Veranstaltungen)	0,00 €	500,00 €	-500,00 €	0,00 €	500,00 €	-500,00 €
BSVI Delegiertenkonferenz Bremerhaven	0,00 €	2.500,00 €	-2.500,00 €			
30 Jahre VSVI Thüringen				0,00 €	10.000,00 €	-10.000,00 €
3. Wirtschaftsbetrieb						
Haushaltsansatz 2019 / 2020	5.000,00 €	5.000,00 €	0,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €	0,00 €
(INFO - Heft)	5.000,00 €	5.000,00 €	0,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €	0,00 €
4. Ideeller Geschäftsbetrieb						
Haushaltsansatz 2019 / 2020	33.000,00 €	14.000,00 €	19.000,00 €	33.000,00 €	14.000,00 €	19.000,00 €
(Mitgliedsbeiträge, Beitrag BSVI, Zuweisungen Bezirksgruppen)	33.000,00 €	14.000,00 €	19.000,00 €	33.000,00 €	14.000,00 €	19.000,00 €
5. Festgeld (Zinsen)						
Haushaltsansatz 2019 / 2020	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
2 * 10.000 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Veränderung (ohne Bestand)			-1.500,00 €	Veränderung (ohne Bestand)		-9.000,00 €
Kassenbestand am 31.12.2019			24.645,06 €	Kassenbestand am 31.12.2020		15.645,06 €

Bild 18: Haushaltsvorschlag 2019/2020

Name	Vorgesehene Position	Arbeitsstelle
Dr. Frank Greßler	Präsident	pmp INFRA Erfurt
Dipl.-Ing. Thomas Kleb	Vize-Präsident	Ingenieurbüro Kleb Erfurt
Dipl.-Ing. Christian Gräner	Vize-Präsident, Nachwuchsarbeit	Tiefbau- und Verkehrsamt Erfurt
Dipl.-Ing. (FH) Katrin Döller	Schatzmeisterin	Hessen Mobil Fulda
Dr.-Ing. Giselher Grenzdörfer	Weiterbildung	Eurovia VBU
Dipl.-Ing. Hans-Joachim von der Osten	Öffentlichkeitsarbeit, Info-Heft	Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr
Dipl.-Ing. Raimo Harder	Repräsentant Lehrinrichtungen	Bauhausuniversität Weimar
Dipl.-Ing. Steffen Könnicke	Repräsentant Bauwirtschaft	STRABAG
Dipl.-Ing. Uwe Meister	Repräsentant Planungsbüros	Ing.-büro Meister + Möbius Gera
Dipl.-Ing. Bolko Schumann	Repräsentant Verwaltung	Stadtverwaltung Eisenach

Bild 19: Wahlvorschlag für das Präsidium der VSVI Thüringen



Bild 20: Das neu gewählte Präsidium der VSVI Thüringen

TOP 9 Genehmigung des Haushaltsvorschlags 2019/2020 sowie der Beitragsordnung

Nach der Wahl des Präsidiums erfolgten die Genehmigung des Haushaltsvorschlags für 2019 und 2020, den Herr Dr. Greßler bereits im Tagesordnungspunkt 3 vorstellte (Bild 18), und die Genehmigung der Beitragsordnung für 2020 (Bild 21). Zunächst wurde der Haushaltsvorschlag für 2019/2020 einstimmig ohne Gegenstimmen und Enthaltungen beschlossen. Danach erläuterte Herr Dr. Greßler die Beitragsordnung, die in der Satzung verankert ist. Die Beiträge für das Jahr 2020 sollen entsprechend der Übersicht (Bild 21) unverändert bleiben. Der Grundbeitrag beträgt weiterhin 50 EUR pro Mitglied. Die Mitgliederversammlung beschloss einstimmig ohne Gegenstimmen und Enthaltungen die Beitragsordnung für 2020. Da gegenüber der Beitragsordnung 2019 keine Veränderungen zu verzeichnen sind, ist keine Satzungsänderung erforderlich.

ordentliche Mitglieder	100 % des festgelegten Jahresbeitrages
außerordentliche Mitglieder	keine Beitragszahlung
Ehrenmitglieder	keine Beitragszahlung
ordentliche, nicht mehr im Besitz stehende Mitglieder wie Rainer, Vorschaukinder, Arbeitslose	50 % des festgelegten Jahresbeitrages
ordentliche Mitglieder, die bis 30. September im Kalenderjahr noch nicht vollendet haben	50 % des festgelegten Jahresbeitrages

Bild 21: Beitragsordnung 2020

TOP 10 Schlusswort

Herr Dr. Greßler bedankte sich bei der Mitgliederversammlung für die engagierte Mitarbeit der VSVI-Mitglieder und gab einen Ausblick auf die kommenden Jahre.

Die VSVI Thüringen wird in Zukunft weiterhin hochwertige und preiswerte Weiterbildungsangebote für ihre Mitglieder organisieren. Das Seminarprogramm für 2020 bietet wieder die Klassiker „Asphalt“ und „VOB/A“. Das Seminar „Aktuelle Themen des Verkehrswesens“ bietet Gelegenheit, sich mit aktuellen Brennpunkten auseinander zu setzen. Im Jahr 2020 wird es wieder ein Seminar „Verkehrstechnik“ geben.

In 2020 findet seitens der Landesvereinigung keine Exkursion statt. Wir planen für das Jahr 2021 wieder eine große Exkursion, möglicherweise in ein afrikanisches Land.

Wir werden weiterhin die Öffentlichkeitsarbeit und die bisher gute Zusammenarbeit mit anderen Landesvereinigungen der VSVI, der BSVI, dem Bauindustrieverband und der Ingenieurkammer aktiv gestalten.

Die Nachwuchsarbeit wird ein Arbeitsschwerpunkt bleiben. Wir versuchen, zukünftig enger mit den Lehrinrichtungen zusammenzuarbeiten.

Herr Dr. Greßler forderte die anwesenden Mitglieder auf, das Präsidium der VSVI Thüringen bei den anstehenden Aufgaben zu unterstützen.

Zum Abschluss der Veranstaltung wurde noch bei einem Imbiss die Gelegenheit genutzt, über anstehende Aufgaben zu diskutieren. Die Mitgliederversammlung endete gegen 19:00 Uhr.

Text: Dr. Frank Greßler
(unter Verwendung der Einzelbeiträge von
Dipl.-Ing. (FH) Katrin Döller und Dipl.-Ing. Raimo Harder)
Bilder: Dr. Frank Greßler und Susan Paufler

Bericht über die Fachexkursion der VSVI Thüringen nach Usbekistan vom 1. bis 13. April 2019

Die VSVI Thüringen startete am 1. April 2019 mit 43 Exkursionsteilnehmern vom Flughafen Frankfurt/Main nach Taschkent, der Hauptstadt Usbekistans. Es sollte ein Besuch in Zentralasien werden, in einem Land, das bis in die 90er Jahre des letzten Jahrhunderts als Baumwolle produzierende Sowjetrepublik entwickelt wurde. Usbekistan ist bezogen auf die Fläche rund 25 % größer als Deutschland, wird jedoch nur von rd. 32 Mio. Menschen bewohnt und ist eine Region der als Seidenstraße bezeichneten Handelskorridore zwischen Europa und Asien. Auf diesen Spuren und Wegen sollten uns die nächsten zwei Wochen außergewöhnliche Landschaften, Kulturstätten und herzlich freundliche Menschen begegnen.

Wir kamen am ersten Tag erst am späten Abend an, bezogen für eine Nacht ein Hotelzimmer, nutzten das Hotelrestaurant für eine erste Erfahrung mit der Gastronomie und den Abrechnungen und reisten gleich am nächsten Morgen um 05:00 Uhr mit dem Flugzeug weiter nach Urgench, von wo wir mit dem Bus zu unserem ersten Etappenziel Chiwa gelangten. Hier genossen wir in unserem Hotel das Frühstück des ersten Tages und besichtigten noch am Nachmittag die ca. 2.500 Jahre alte Stadt mit ihren Sehenswürdigkeiten. Besonders imposant war die fast vollständig erhaltene Stadtmauer, die die prachtvollen Gebäude, die oft mit türkisfarbenen Fliesen verziert sind, umgibt. Chiwa ist ein ehemaliger Karawanenstandort der Seidenstraße und seit 1991 Weltkulturerbe der UNESCO. Hier erlebten wir das erste Mal die wunderbare Architektur des „alten Orients“ und konnten einen Einblick in die Lebensweise der Menschen und die islamischen Glaubenslehre erhalten.



Bild 2: Chiwa, Karte der Seidenstraße

Reiseleiters über die Auslobung des weltweiten Wettbewerbes zum Neubau von Autobahnabschnitten. Einen davon hat die Fa. Papenburg aus Deutschland gewonnen und realisiert. Hier wurde eine Autobahn (zweibahnig, vierstreifig) mit einer Oberbaukonstruktion als Betondecke hergestellt, die sich noch in der Gewährleistungsphase befindet.

Aber auch sehr alte und schlechte Straßen gehörten zum Streckenabschnitt, die nur mit etwas mehr als Schrittgeschwindigkeit befahren werden konnten. Usbekistan besitzt ein befestigtes Straßennetz mit einer Länge von rd. 71.000 km (Deutschland im Vergleich: rd. 644.000 km). Bei einem Picknick in der Wüste zur Mittagszeit konnten wir uns stärken. Wie zu allen Mahlzeiten (außer dem Frühstück) wurde auch jetzt schon Wodka serviert.

Wer wollte, konnte dies als „gesundheitsunterstützendes“ Getränk genießen.

Am späten Nachmittag kamen wir in Buchara an.

Am 4. April besuchten wir die Stadt Buchara. Bei der fast ganztägigen Besichtigung dieses UNESCO-Weltkulturerbes konnten wir die Sehenswürdigkeiten der Stadt bestaunen. Auch hier konnten wir wieder prachtvolle Medresen und Moscheen mit ihren Fliesenverzierungen entdecken. Zudem besichtigten wir die letzte aktive Synagoge Bucharas und sprachen mit dem 80 jährigen Rabbiner Aron Sijanov über das Leben und die Kultur der letzten Buchara-Juden. Von den einst über 25.000 Juden, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts hier lebten, gibt es nur noch ca. 50 Familien. Am späten Nachmittag trafen wir den Architekten und Chefrestaurator der Altstadt Zoirschoch Klichew, der uns in einem sehr interessanten Vortrag über die Zerstörungen und den Wiederaufbau Bucharas berichtete. Der Architekt

erläuterte auch einige seiner aktuellen Projekte - nämlich Neubauten, bei denen traditionellen Baustile und Bauweisen Berücksichtigung fanden.



Bild 1: Blick über die Altstadt von Chiwa

Am Morgen des 3. April fuhren wir weiter nach Buchara. Auf der Fahrt durch die Wüste haben wir neue Autobahnabschnitte besichtigen können. Besonders interessant für uns waren die Informationen unseres



Bild 3: Picknick in der Wüste



Bild 4: Autobahn zwischen Chiwa und Buchara



Bild 5: Altstadt von Buchara

Am Morgen des 5. April fuhren wir dann mit dem Bus weiter nach Samarkand. Auch auf dieser Fahrt waren die Straßen abwechselnd neu und gut ausgebaut bzw. kaum befahrbar. Gegen Mittag kamen wir in Samarkand an und besuchten als erstes das 1908 freigelegte Observatorium des berühmten Astronomen Ulug-Beg. Die erste europäische Publikation dieses Observatoriums stammt aus dem Jahr 1648. Danach ging es weiter zur Ausgrabungsstätte von Afrosiab, dem Vorläuferort Samarkands am Stadtrand aus dem 8. Jahrhundert v.Chr. Wir besuchten noch den legendären Registan-Platz und das Gur-Emir-Mausoleum mit dem Grab Amir Timurs, bevor wir zum Abendessen bei der Familie unseres Busfahrers zu Gast waren. Es gab das typische usbekische Nationalgericht Plov, Reis mit Gemüse und Lammfleisch.

Bild 6: Registan-Platz in Samarkand



Am nächsten Morgen besichtigten wir die zahlreichen Sehenswürdigkeiten Samarkands, noch einmal den Registan-Platz mit seinen drei Medresen Ulugbek-Madrasa (1417-1420), Sher-Dor-Madrasa (1619-1636), Tilya-Kori-Madrasa (1646-1660), die Moschee Bibi Hanim und die Nekropole Shahi Zinda. Die Medresen stellten und stellen Orte der Glaubenslehre des Islam dar. Mehr als 93% der Bevölkerung von Usbekistan folgt dieser Lehre, die jedoch in einer gemäßigten Form gelebt wird. Dies erfuhren wir durch die Erläuterungen unseres Reiseleiters Dilshod Nabiev und konnten es auch so auf den Straßen und in öffentlichen Gebäuden beobachten. Die Gebäude der Medresen; Moscheen und Mausoleen wurden in den letzten Jahrzehnten, auch durch die Unterstützung durch die UNESCO rekonstruiert, so dass wir heute die beeindruckenden historischen Bauwerke in neuer Pracht genießen können. Am Nachmittag begaben wir uns mit dem Zug Afrosiab auf die zwei-stündige Fahrt nach Taschkent. Am Bahnhof in Samarkand trafen wir noch einen Eisenbahningenieur, der uns über die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts bis heute informierte. Usbekistan besitzt heute ein Schienennetz mit einer Länge von 3.950 km (im Vergleich mit Deutschland rd. 43.400 km).



Bild 7: Usbeken in Samarkand



Bild 8: Gruppenfoto auf dem Registan-Platz

Wir kamen am Abend in Taschkent an und fuhren zunächst zum Abendessen, bevor wir ins Hotel gelangten.



Bild 9: Samarkand, links die Bibi-Hanim-Moschee

An dieser Stelle sei erwähnt, dass die usbekischen Mahlzeiten meistens aus drei Gängen bestehen. Als Vorspeise gab es meistens Salate mit dem typischen, oft noch offenen Fladenbrot, danach ein Fleischgericht (Lamm, Schaf, Rind, Geflügel) und als Nachspeise etwas Süßes. Bei den Mahlzeiten durfte auch der Wodka nicht fehlen.

Usbekistan versucht seit einigen Jahren die Eigenversorgung mit Getreide zu gewährleisten. Dies wird besonders durch die historische Entwicklung der Monokultur der Baumwollpflanzen aber auch durch die Besonderheiten des Bodens erschwert. Mehr als drei Viertel des Landes besteht aus Wüsten und Steppen, nur 3 % der Fläche sind bewaldet und ca. 15 % der Fläche wird landwirtschaftlich genutzt. Wir erfuhren von der Notwendigkeit eines doppelten Grabensystems, zum einen zur Bewässerung und zum anderen zur Entwässerung des Bodens. Grund ist der hohe Salzgehalt der oberflächennahen Böden. Durch die Verdunstung reichert sich der Boden mit Salz an, so dass eine landwirtschaftliche Nutzung der Böden, ohne „Waschung“ nicht möglich wäre.

Den 7. April verbrachten wir in Taschkent, die „Stadt der Steine“, welche 1966 durch ein Erdbeben in großen Teilen zerstört wurde. Der Wiederaufbau Taschkents wurde als Aufgabe der Sowjetunion durch alle Unionsrepubliken unterstützt. Die Stadt erhielt hierbei ihr heutiges Aussehen mit den damals hochmodernen Plattenbauten und brachte den Einwohnern Wohnungen mit fließendem Wasser und Fernheizung. Wir besuchten das Erdbebendenkmal und als weitere Sehenswürdigkeit die Muiy Muborak-Bibliothek mit dem ältesten Koran der Welt, der 19 Jahre nach dem Tod Mohammeds auf Gazellenleder geschrieben wurde. Am Nachmittag besichtigten wir eine Baustelle und stellten fest, dass zum Sonntag rege Bautätigkeit herrschte.

Der zuständige Projektleiter führte uns durch das Baugebiet, in dem die meisten Straßen und Außenanlagen sowie die neu gebauten Häuser kurz vor der Fertigstellung standen. Hier wird ein Stadt-Quartier mit Eigentumswohnungen erbaut, welches auf die oberen Einkommensschichten abzielt. Das Vorhaben wird finanziert durch Investmentfonds (usbekische Anteilseigner mit ausländischen Anteilen). Dabei ist zu erwähnen, dass das offizielle Durchschnittseinkommen in Usbekistan 2.220 \$ beträgt (zum Vergleich in Deutschland: 43.660 \$). Die Wohnungsformen und die Quartiersgestaltung entsprechen im Wesentlichen den europäischen Standards.

Außerhalb von Taschkent werden in den Außengebieten der Städte Mehrfamilienhäuser in einer erdbebensicheren Bauweise (meist 4 bis 5 Etagen) und in den ländlichen Gebieten Reihenhäuser vom Staat erbaut. Diese Häuser werden auf der Grundlage von längerfristigen Mietverträgen zur Refinanzierung bewohnt, wobei hervorzuheben ist, dass die Bevölkerung in Usbekistan deutlich jünger als in Deutschland ist.

Bereits in der Nacht zum 8. April fuhren 16 Kollegen und Kolleginnen wieder zum Flughafen, um den frühen Flug nach Frankfurt/Main zu bekommen. Die weiterreisenden 27 Exkursionsteilnehmer fuhren dann am 8. April morgens mit zehn Pkws in die

Ferghanaebene. Dabei überquerten wir den Kamchik-Pass. Warum wir die Fahrt in Pkws zurücklegten, erfuhren wir im Laufe des Tages. Der Kamchik-Pass ist eine Region, in der auch heute noch terroristische Anschläge verübt werden. Da die Gefährdung westlicher Touristen bei der Nutzung der typischen Reisebusse höher ist als bei Individualreisen mit privaten Pkws, konnten wir das grandiose Panorama des Kamchik-Passes mit unseren zehn „Privatchauffeuren“ ganz ohne Zwischenfälle genießen. Auf einer mehr oder minder „neuen“ Autobahn mit Betondecksicht haben wir die Tagesreise absolviert, wobei wir hier auch die Sicherung von Tunnels durch bewaffnete Einheiten bemerkten.

In Kokand besichtigten wir den Palast des Xudayar Khan und die Nekropole Dachma-i Schohon, bevor wir ins Hotel fuhren und den Abend dort verbrachten.

Der nächste Tag war geprägt von Besichtigungen einiger Manufakturen in Rishtan und Margilan. Wir besuchten eine Keramikwerk-

statt und eine Seidenweberei. In beiden Manufakturen wurde uns der gesamte Produktionsprozess von der Aufbereitung der Rohstoffe bis zum fertigen Produkt gezeigt.

Dabei wurde uns die Raupenzucht, die Gewinnung des Seidenfadens aus den Raupen-Kokons, die „Bündelung“ von 5 bis 7 Einzel-fäden zu einem Faden und deren Weiterverarbeitung vorgeführt, wobei wir schon sehr genau hinschauen mussten, um die einzelnen Seidenfäden erkennen zu können.

Wir nutzten auch die Gelegenheit, Töpferwaren und Seidenprodukte zu kaufen.

Bei dem Besuch eines Töpfermarktes erhielten wir auch Einblicke in die traditionellen Wohnformen. Ein Wohnhof, umgeben von 4 Gebäuden, in dem die zentralen Kochstellen und die Wasserversorgung mittels Handpumpe vorhanden sind. Auch bei diesem



Bild 10: Kamchik-Pass



Bild 11: Usbeken in Rhistan

Besuch waren wir von der Freundlichkeit der Menschen beeindruckt, die uns westeuropäischen Ausländern aufgeschlossen und selbstbewusst begegnet sind.

Am Morgen des 10. April fuhren wir mit dem Zug zurück nach Taschkent und weiter mit dem Bus in das Tienschan-Gebirge in den Ort Chimgan. Wir unternahmen in der herrlichen Natur einige Ausflüge und erholten uns von den Anstrengungen der letzten Tage.

Am 11. April fuhren wir mit der Seilbahn auf einen schneebedeckten Berg in 2.200 m Höhe. Die angenehm kühlen Temperaturen waren ein deutlicher Kontrast zu unserer Fahrt durch die Wüste bei über 30°C.



Bild 12: Schnee im Tianshan-Gebirge



Bild 13: Sessellift im Tianshan-Gebirge

Am Morgen des 12. April ging es mit dem Bus wieder nach Taschkent. Am Nachmittag besuchten wir das usbekische Nationalmuseum, bevor wir dann zu unserem letzten Abendessen fuhren. Nach dem Essen bedankte sich Herr Dr. Greßler im Namen aller Exkursionsteilnehmer bei unserem Reiseleiter Dilshod Nabiejev für die beeindruckende Reise und die sehr gute Betreuung während unserer Zeit in Usbekistan.

Text: Dr. Frank Greßler, Dr. Joachim Wenzel
 Bilder: Dr. Frank Greßler, Wolfgang Prieps, Annemarie und Dr. Joachim Wenzel



Bild 14: Tianshan-Gebirge aus der Sessellift-Perspektive

Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2019 in der Kategorie Innovation I Digitalisierung ging an Projekt aus Thüringen

In zweijährigem Rhythmus wird durch den BSVI unter der Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur der Deutsche Ingenieurpreis in den drei Kategorien „Baukultur“, „Innovation/Digitalisierung“ und „Verkehr im Dialog“ verliehen. Mit insgesamt 50 Einreichungen stieß die Ausschreibung in diesem Jahr auf eine sehr hohe Resonanz. Mehr als die Hälfte der Einreichungen zielen dabei auf die Kategorie „Innovation I Digitalisierung“, welche erst in diesem Jahr um den Aspekt der „Digitalisierung“ erweitert wurde.



Bild 1: Das Publikum während der feierlichen Veranstaltung

Daher sind wir besonders stolz, dass der Preis in diesem Jahr nach Thüringen geholt werden konnte. Gewinner in der Kategorie „Innovation/Digitalisierung“ war das Projekt:

EPING – Erhaltungsbedarfsprognose für Ingenieurbauwerke

Einreichung: Ingenieurbüro Probst GmbH, Niederlassung Erfurt

weitere Beteiligte: Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Autobahndirektion Südbayern, Zentralstelle für Ingenieurbauwerke und Georisiken (ZIG)
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz



Bild 2: Laudator Arno Trauden

Urteil der Jury:

Das Programm ermöglicht überzeugend die Prognose des Erhaltungsbedarfs etwa von Brücken, der auch zukünftig im Fokus der Aufmerksamkeit bleiben muss. Es bündelt in einer beeindruckenden kybernetischen Vernetzung und Gewichtung Daten zu Ingenieurbauwerken mit betriebswirtschaftlichen Belangen, was es sowohl Verkehrsplanern wie -politikern leicht macht, Prioritäten in der Infrastrukturpolitik zu setzen. Die Jury sieht in der Weiterentwicklung dieses Programms erhebliche Ausbaumöglichkeiten auch in den Bereichen von Architektur und Stadtplanung. Die Jury hofft, dass das volkswirtschaftlich bedeutende Tool – das durch eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Straßenbauverwaltungen aus Thüringen, Bayern, Brandenburg und Rheinland-Pfalz erarbeitet wurde – bald auch in allen anderen Verwaltungen zur Anwendung kommt, um den Gedanken der Lebenszykluskosten weiter voran zu treiben.



Bild 3: Preisskulptur



Bild 4: Preisverleihung am 20.09.2019

Projektbeschreibung

Ingenieurbauwerke wie z. B. Brücken, Tunnel und Stützwände bilden schon seit jeher einen wesentlichen Bestandteil unserer Verkehrsinfrastruktur. Sie sind angesichts der Entwicklung des Verkehrsaufkommens leistungsbestimmende Bestandteile und verkörpern ein immenses volkswirtschaftliches Anlagevermögen. Eine der wesentlichen Aufgaben der Baulastträger besteht daher in der Erhaltung dieser Objekte. Um neben der Aufrechterhaltung der Stand- und Verkehrssicherheit der Bauwerke die immer höher werdenden Ansprüche an die Verfügbarkeit zu gewährleisten und das Anlagevermögen zu bewahren, bedarf es neuer, intelligenter Managementwerkzeuge. Das Prognoseverfahren EPING ist ein solches neues Werkzeug. Es ermöglicht eine vollumfängliche Berücksichtigung der Lebenszykluskosten bei der Erhaltungsbedarfsprognose für Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen. Die Erhaltungsbedarfsprognose beginnt mit der Ermittlung des aktuellen Anlagevermögens der Ingenieurbauwerke, wie sie im Rahmen der Bilanzierung bei doppischer Haushaltsführung benötigt wird. Im Weiteren führt sie über die Ressourcenplanung (Baumittel, Planungsmittel, Personalbedarf) hin zur Prognose der künftigen Hauptkennwerte der Bauwerksentwicklung (Zustandsentwicklung, Tragfähigkeitsentwicklung, Anlagevermögen). Mit der Bereitstellung aller Berechnungsergebnisse für den gesamten Prognosezeitraum werden die Baulastträger in die Lage versetzt ihre Investitionsentscheidungen und Personalbedarfsplanungen den Erfordernissen anzupassen.

Allgemeine Problemstellung

Im Zuge von Bundesfernstraßen befinden sich aktuell ca. 39.500 Brücken bzw. 51.360 Teilbauwerke und 290 Tunnel. Davon besitzen allein die Brücken ein Anlagevermögen von über 60 Mrd. €. Das gesamte Anlagevermögen aller Straßen und Brücken in Deutschland wird auf rd. 480 Mrd. € geschätzt. Die Träger der Straßenbaulast sind im Rahmen der geltenden Bundes- und Landesstraßengesetze verpflichtet nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen (inklusive Bauwerke) in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Die gesellschaftliche Erwartung einer stets verfügbaren, leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und der Grundsatz des sparsamen Haushaltsmitteleinsatzes beschreiben einen Zielkonflikt. Dieses Dilemma wird verstärkt, wenn man anerkennt, dass zusätzlich die Modernität und Zukunftsfähigkeit des Straßennetzes mit seinen Bauwerken sichergestellt werden soll, wozu es jährlicher Investitionen bedarf, die die jährlichen Wertverluste (Abschreibungen) übersteigen. Zur Auflösung dieses Widerspruchs bedarf es tiefgehender, fundierter Analysen und effizienter Prognosewerkzeuge im Erhaltungsmanagement.

Zielsetzung

Mit dem System EPING sollte ein Prognosetool zur Berechnung und Simulation der Lebenszykluskosten für Ingenieurbauwerke der Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden, welches die Gesamtheit der zu erwartenden Erhaltungskosten inklusive der Bau-, Planungs- und Verwaltungskosten in Verbindung mit den zu erwartenden Zustandsentwicklungen und Leistungsfähigkeiten der Bauwerke ermitteln lässt. Die ingenieurtechnischen Fragestellungen waren dabei genauso zu berücksichtigen wie die betriebswirtschaftlichen Belange.

Das Prognoseverfahren sollte die Betrachtung verschiedener alters- und bauwerksgrößenabhängiger Erhaltungsstrategien ermöglichen, wodurch eine iterative Optimierung im Hinblick auf unterschiedliche Zielgrößen erreicht werden kann. Dabei galt es die Prognoseergebnisse so transparent darzustellen, dass für jedes berechnete Teilbauwerk eine Plausibilitätskontrolle erfolgen kann. Neben den zu erwartenden Erhaltungskosten sollten insbesondere die prognostizierten Zustandsnotenentwicklungen, künftige Tragfähigkeiten und Verkehrsbeschränkungen sowie die Entwicklung des Anlagevermögens und des Modernitätsgrades ermittelt werden. Der Finanzbedarf war in Form der zu erwartenden Baukosten und Kosten für die Planung der Baumaßnahmen zu berechnen. Zur Unterstützung der Personalbedarfsplanung sollte eine Prognose des bauerherrenseitig für die Umsetzung der Bauwerkserhaltung erforderlichen Personals erstellt werden.



Bild 5: Ingenieurbauwerke nach DIN 1076

Methodik

Im Rahmen der Verfahrensentwicklung erfolgte zunächst die statistische Absicherung der arithmetischen Zusammenhänge. Dabei wurden nicht nur vorhandene Ansätze aus Regelwerken und Veröffentlichungen übernommen, sondern auch umfangreiche Auswertungen der Datenbestände mehrerer Bundesländer durchgeführt. Als Zielstellung galt es pragmatische Berechnungsansätze für die verschiedenen zu berechnenden Parameter zu finden. Dabei wurde auf Datenbestände des bundeseinheitlich angewendeten Programmsystems SIB-Bauwerke zurückgegriffen.

Im Zuge der Realisierung des Verfahrens und seiner Programmierung wurde auf die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Berechnung besonderer Wert gelegt. Nahezu alle Parameter der Berechnung sind in speziellen Eingabemasken des Programms editierbar. Im gegenwärtigen Bearbeitungsstand sind insgesamt ca. 360 Berechnungsparameter in unterschiedlichen administrierbaren Bearbeitungsebenen einstellbar. Neben einer Vielzahl von prozessbezogenen Parametern gehören dazu auch strategische Ansätze für den prognostischen Zustandsnotenverlauf, Kostenfunktionen für verschiedene Maßnahmearten, Parameter für die zukünftige Baupreisentwicklung, Parameter zur Festlegung der Erhaltungsstrategie, Parameter für den Traglastindex, das Ziellastniveau und Parameter zur Abbildung des Planungsaufwandes.



Bild 6: Eingabemasken zur Parametervariation

Alle Parameter sind zunächst als Voreinstellung im Programm hinterlegt. Durch die Editierbarkeit ist eine Anpassung an aktuelle Gegebenheiten und Erkenntnisse jederzeit möglich, wodurch das Berechnungsverfahren an die speziellen Bedürfnisse verschiedener Baulastträger angepasst werden kann. Neben den Straßenbauverwaltungen der Länder können dies Konzessionsnehmer, Kreise, Kommunen, Gewässerunterhalter etc. sein. Um eine Anwendung für eine breite Nutzergruppe zu ermöglichen, wurde die Datenübernahme so gestaltet, dass neben den Datenbeständen aus SIB-Bauwerke auch andere Datenquellen herangezogen werden können.

Durch eine vorgefertigte Standardauswertung erfolgt eingangs die Übernahme der berechnungsrelevanten Bauwerksdaten aus SIB-BW oder anderer Datenverwaltungssysteme über die Datenformate XLS und DBF. Dabei werden die für die Berechnung relevanten Datenfelder jedes Teilbauwerkes in das System EPING eingelesen und überprüft. Die Ergebnisse dieser Plausibilitätsprüfung können zur Nachbearbeitung ausgegeben werden. Darüber hinaus hält das System EPING qualifizierte Ersatzwerte zur Kompensation von Datendefiziten vor.

Die Berechnung erzeugt im Bottom-up-Verfahren teilbauwerksbezogene Ergebnisse, die mit hoher Aussagesicherheit die Basis für netzweite Betrachtungen des Bauwerksbestandes bilden.

Im gegenwärtigen Bearbeitungsstand des Programmsystems ist eine Berechnung für die Bauwerksarten Brücken und Stützwände möglich.

Ergebnisdarstellung

Das System EPING berechnet für frei wählbare Prognosezeiträume (max. 50 Jahre) alle Prognosewerte separat für jedes einzelne Teilbauwerk und stellt diese in Arbeitsblättern dar. Für den gesamten Bauwerksbestand werden die Ergebnisse aller Bauwerke sinnvoll zusammengestellt und in verschiedenen thematischen Diagrammen für den Prognosezeitraum ausgegeben. Dabei ist auch die Berechnung und Ausgabe von Teilmengen des Datenbestandes möglich.

Folgende Tabellenblätter und Grafiken werden erzeugt:

- Zustandsnotenentwicklung
- Tragfähigkeitsentwicklung
- Entwicklung der Verkehrsbeschränkungen
- Entwicklung der Bauwerksfläche
- Entwicklung der Altersstruktur
- Maßnahmearten/Maßnahmekosten
- interne und externe Ingenieurleistungen sowie zugehörige Kosten
- allgemeine Bauherrenaufgaben sowie deren Kosten
- Entwicklung des Personalbedarfs der Verwaltung
- Brutto- sowie Nettoanlagevermögen
- Sonderabgänge
- Modernitätsgrad

Die Ergebnisdarstellung jedes Einzelbauwerkes ermöglicht eine Kontrolle und Kalibrierung der Berechnung. Diese Möglichkeit der Prüfung des Ergebnisses am konkreten Bauwerk erhöht die Transparenz des Berechnungsverfahrens und trägt damit zur Akzeptanz des Berechnungsergebnisses bei.

Die Ergebnisse lassen sich dabei auch auf einzelne Organisationseinheiten einer Verwaltung aufschlüsseln, sodass auch eine sehr differenzierte, bedarfsgerechte Mittelzuweisung möglich wird.

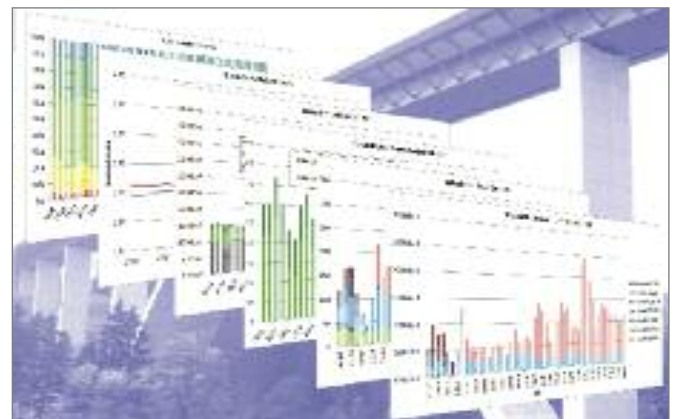


Bild 7: Diagramme der Ergebnisdarstellung



Bild 8: Ergebnisdiagramm am Beispiel des Anlagevermögens eines Bauwerksbestandes

Ausblick

EPING wird im Rahmen der Arbeitsgruppe kontinuierlich weiterentwickelt. Gegenwärtig erfolgt die Implementierung der Bauwerksarten Lärmschutzwände, Verkehrszeichenbrücken, Tunnel und Hang- und Fellsicherungen. Weiterhin wird daran gearbeitet im Berechnungsverfahren auch die Kosten für Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 abzubilden. Analog zur Ermittlung der Ingenieurkosten für die Maßnahmenplanungen erfolgt eine Differenzierung zwischen externen und verwaltungsinternen Leistungen.

Insgesamt wird dadurch eine vollumfängliche Erfassung der Lebenszykluskosten für die Erhaltung der Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen bereitgestellt.

Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr

In zweijährigem Rhythmus wird durch den BSVI unter der Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur der Deutsche Ingenieurpreis in den 3 Kategorien „Baukultur“, Innovation | Digitalisierung“ und „Verkehr im Dialog“ verliehen. Mit insgesamt 50 Einreichungen stieß die Ausschreibung in diesem Jahr auf eine sehr hohe Resonanz, wobei die neuen Bundesländer mit nur jeweils einer Einreichung pro Bundesland unterrepräsentiert waren. Eine Einreichung ist schon mit einem geringen Aufwand möglich. Eine kurze Beschreibung des Beitrages und die Angabe der wesentlichen Daten zu den Einreichenden und Projektbeteiligten reicht für die Einreichung des Beitrages. Erst in der zweiten Phase des zweistufigen Wettbewerbsverfahrens sind, für 3 nominierte Beiträge, aufwendigere Unterlagen zu erstellen. Dies lohnt jedoch in jedem Fall, da alle Nominierten im Rahmen der Preisverleihung gewürdigt und mit ihren Projekten der Fachöffentlichkeit in ihren Organen „Straße + Autobahn“ und „Straßenverkehrstechnik“ sowie in einer Preispublikation vorgestellt werden. Verpassen Sie daher nicht sich mit Ihrem geplanten, im Bau befindlichen oder bereits realisierten Projekt für die Preisverleihung im Jahr 2021 zu bewerben, welches in den letzten 5 Jahren bearbeitet wurde.

Kontakt für weitere Informationen
Ingenieurbüro Probst GmbH, NL Erfurt
Blumenstraße 70, Haus 3,
99092 Erfurt

E-Mail: office.erfurt@ib-probst.de
Tel.: 0361/21878312
Fax: 0361/21876933

- Anzeigen -

**Fachingenieur/in
Fachbauleiter/in
für Straßenbau**

Start: 8. Januar 2021
Dauer: 1 Semester

WBA




**BERUFSBEGLEITENDE
STUDIEN & STUDIENGÄNGE**
in Kooperation mit der
Bauhaus-Universität Weimar

Alle Informationen finden Sie unter
www.wba-weimar.de

**Fachingenieur/in
für Brückenbau**

Start: 13. November 2020
Dauer: 1 Semester



Thüringer Straßenwartungs- und Instandhaltungsgesellschaft mbH & Co. KG



Sommerdienst

Winterdienst

**Straßenwartung
u. -Instandhaltung**



**TSI GmbH & Co. KG • 99192 Apfelstädt
Wandersleber Str. 15
Tel.: 036202/765-0 • Fax: 036202/765-19
www.tsi-thueringen.de • info@tsi-thueringen.de**

Verleihung des VSVI Preises 2019

Im Rahmen der Graduierungsfeier der Fakultät Bauingenieurwesen am 9.11.2019 im Audimax der Bauhaus-Universität Weimar (BUW) wurde vom Präsidiumsmitglied Dipl.-Ing. Raimo Harder der Förderpreis der VSVI Thüringen an die beiden Preisträgerinnen Frau B.Sc. Rebekka Kramm und Frau M.Sc. Sandra Hübner für ihre herausragenden Abschlussarbeiten an der BUW überreicht.

Frau B.Sc. Rebekka Kramm hat als Studierende der Urbanistik ihre Bachelorarbeit "Erfurt als ein beliebter Arbeitsstandort – Potenzialanalyse von Mobilitätsdienstleistungen für Pendelnde" an der Professur Verkehrssystemplanung unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. Uwe Plank-Wiedenbeck verfasst. Seitens der wissenschaftlichen Mitarbeiter wurde die Arbeit durch Dipl.-Ing. Julius Uhlmann betreut.

Frau M.Sc. Sandra Hübner hat sich in ihrer Abschlussarbeit im Masterstudiengang Umweltingenieurwissenschaften mit der "Simulation und Evaluation der Luftschadstoffkonzentrationen im verkehrsnahen Bereich unter Berücksichtigung der Verkehrslage, Straßenrandbebauung, städtischen Hintergrundbelastung und der lokalen Wetterlage am Beispiel der Friedberger Landstraße in Frankfurt am Main" auseinandergesetzt. M.Sc. Wido Hamel hat als wissenschaftlicher Mitarbeiter der Professur die Arbeit betreut.

Der VSVI-Preis richtet sich an Studierende der Bauhaus-Universität Weimar und der Fachhochschule Erfurt und wird für besonders gute Abschlussarbeiten vergeben. Es werden bis zu zwei Abschlussarbeiten mit einem Förderpreis in Höhe von jeweils 500 Euro prämiert. Für den VSVI Preis 2019 wurden insgesamt vier Abschlussarbeiten eingereicht.



Bild 1: Prof. Uwe Plank Wiedenbeck, Julius Uhlmann, Rebekka Kramm, Sandra Hübner, Wido Hamel, Raimo Harder.

Foto: Marco Fedior



Strassing GmbH

Bereich Nord-Ost,
Betrieb Erfurt
Windmühlenweg 15
99090 Erfurt

Tel.: 036208 / 763-0
Fax: 036208 7 763-32
E-Mail: Info@strassing.de

Masterarbeit: Simulation und Evaluation der Luftschadstoffkonzentration im verkehrsnahen Bereich unter Berücksichtigung der Verkehrslage, Straßenrandbebauung, städtischen Hintergrundbelastung und der lokalen Wetterlage am Beispiel der Friedberger Landstraße in Frankfurt am Main

Luftverschmutzung und ihre Auswirkung auf die Umwelt sowie die menschliche Gesundheit sind aktuell relevante Themen. Insbesondere in Städten und Ballungszentren kommt es häufig zu Grenzwertüberschreitungen. Um diesen entgegenzuwirken, können verkehrsbezogene Maßnahmen umgesetzt werden. Neben den Emittenten selbst haben die Wetterverhältnisse einen Einfluss auf die Schadstoffkonzentration in der Luft. Prognosen ungünstiger Wettersituationen können in Kombination mit Verkehrsprognosen für umweltsensitives Verkehrsmanagement eingesetzt werden, um das Entstehen von hohen Schadstoffkonzentrationen zu vermeiden. Für die Umsetzung dieser Form der präventiven Maßnahmen ist es notwendig, kurzfristige und lokal spezifische Immissionsprognosen zu treffen.

Als einen ersten Schritt auf diesem Weg wurden in der Masterarbeit untersucht, welche Möglichkeiten es gibt, die Ausbreitung der durch den Kfz-Verkehr verursachten Immissionen NO_x und PM₁₀ zu simulieren und ungünstige Wettersituationen zu identifizieren.

Für den Anwendungsfall an der Friedberger Landstraße wurde das mikroskalige Ausbreitungsmodell WinMISKAM ausgewählt. Mit Hilfe von Laserscandaten wurde ein 3D-Modell des Untersuchungsgebietes erstellt und in ein kartesisches Rengitter übertragen. Als Datengrundlage der Kfz-Emissionen wurden Konzentrationen eines repräsentativen Tages verwendet, die zuvor mit EnViVer berechnet wurde. Es wurden Strömungs- und Ausbreitungssimulationen durchgeführt. Für diese wurden die Parameter der Windrichtung, Windgeschwindigkeit und atmosphärischen Schichtung variiert, um die Auswirkungen der Wetterlage auf die Immissionssituation erkennbar zu machen. Es wurde analysiert, an welchen Stellen sich Belastungsschwerpunkte bilden und welche Konzentrationen an der Position der Luftmessstation im Untersuchungsgebiet theoretisch gemessen werden würden. Darüber hinaus wurde die Genauigkeit der Simulationsergebnisse überprüft indem sie mit Messwerten des Deutschen Wetterdienstes verglichen wurden.

Beispiele für Ergebnisse der Ausbreitungsberechnungen bei unterschiedlichen Windrichtungen sind in Abbildung 2 zu

sehen. Die Auswertung ließ erkennen, dass eine Anströmung entlang der Hauptachse der Friedberger Landstraße aus Norden bzw. Süden zu gestreckten Belastungsschwerpunkten, zentriert über der Fahrbahn, führt. Je weiter die Anströmung aus Westen bzw. Osten erfolgt, desto stärker bilden sich punktförmige Belastungsschwerpunkte aus. Folgt die Hauptwindrichtung nicht dem Verlauf der Straße, werden Turbulenzeffekte deutlich. Es entstehen wellenförmige Ausbreitungsmuster. Die Belastungsschwerpunkte auf der Friedberger Landstraße wechseln entlang der Fahrbahnachse von einer Straßenseite auf die andere. Auffällig waren ebenfalls die Auswirkungen der östlichen Anströ-

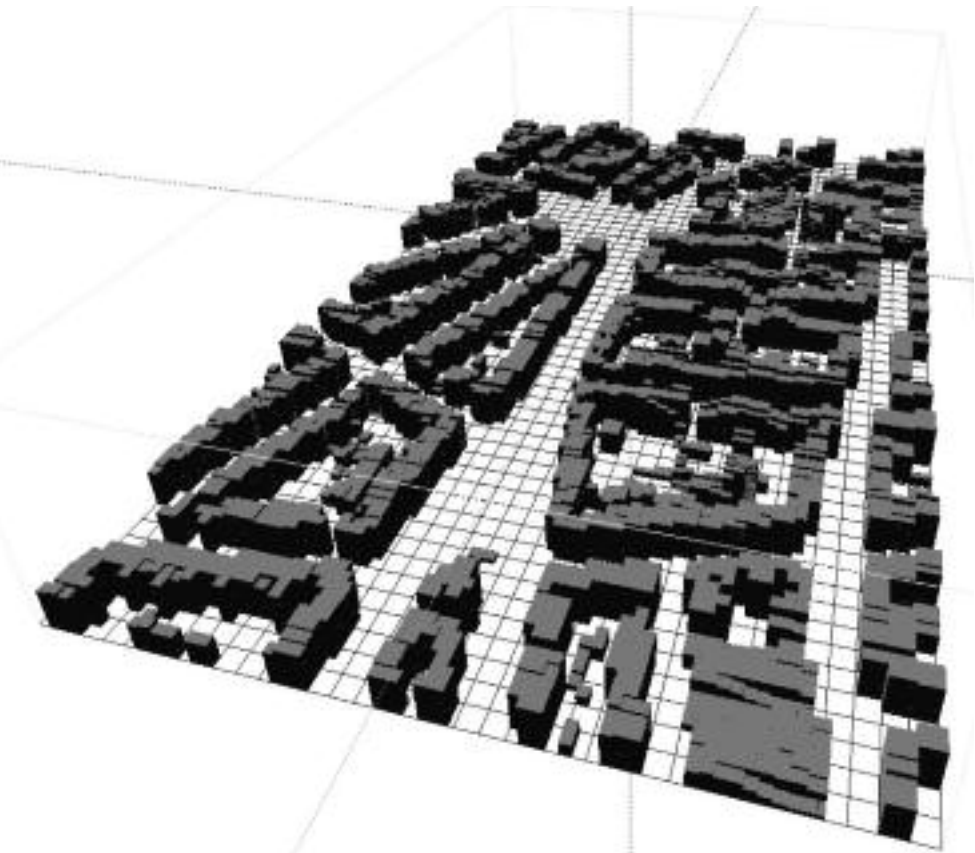
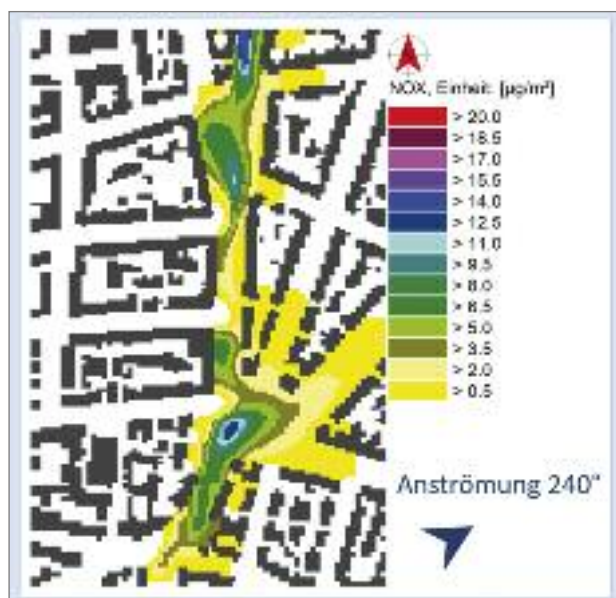
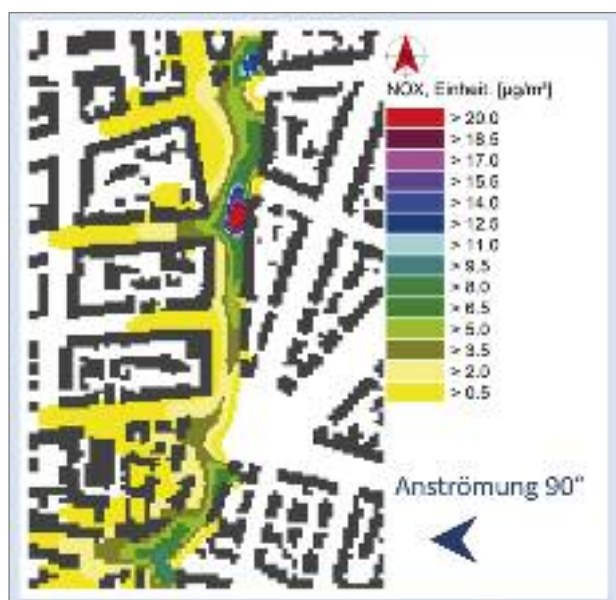
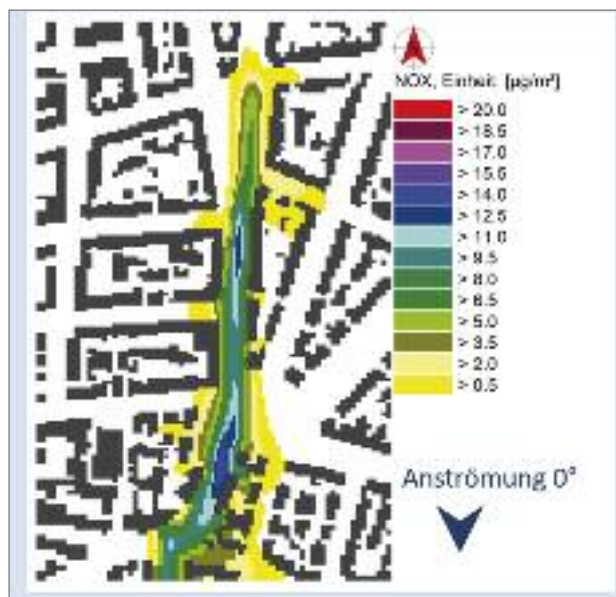


Abb. 1: 3D-Modell des Untersuchungsgebietes in WinMISKAM (eigene Darstellung)

mungswinkel. Die Konzentrationsschwerpunkte lagen nicht mittig über den Emissionsorten, sondern an der östlichen Straßenseite. Diese Effekte entstehen durch die Überströmung der Gebäude. Die Queranströmung resultiert in einer Erhöhung der Schadstoffkonzentrationen auf der Leeseite der Gebäude innerhalb der Straßenschlucht. Dies bedeutet eine erhöhte Belastung der Anwohnenden sowie der Personen, welche die Leeseite der Straße nutzen oder sich dort aufhalten.

Des Weiteren ließ sich der negative Einfluss einer stabilen Schichtung der Atmosphäre auf den Luftaustausch abbilden. Der Schadstofftransport wird in diesen Fall in vertikaler Richtung eingeschränkt. Infolgedessen erhöht sich die Schadstoffkonzentration innerhalb der Straßenschlucht ins-



besondere in Bodennähe. In Straßenschluchten liegt vornehmlich eine neutrale Schichtung vor. Unter anderem sorgen die durch Kfz-verursachten Turbulenzen für eine gute Durchmischung der Luft. Dadurch wird einer Konzentrationserhöhung infolge von stabiler Schichtung entgegengewirkt. Die Windgeschwindigkeit hat in den Simulationen mit WinMISKAM einen zu vernachlässigenden Einfluss auf das Ausbreitungsmuster der Immissionen gehabt. Die Schadstoffkonzentrationen waren umgekehrt proportional zur Windgeschwindigkeit. Zudem erhöhten niedrige Windgeschwindigkeiten die Wahrscheinlichkeit einer Grenzwertüberschreitung. Den markantesten Einfluss auf die räumliche Immissionsausbreitung hatte die Windrichtung.

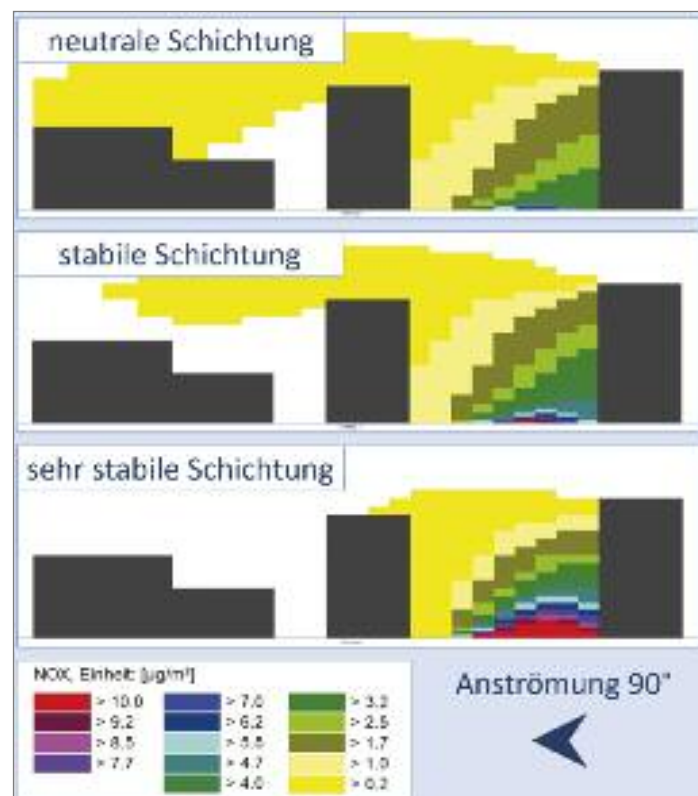


Abb. 3: Einfluss der atmosphärischen Schichtung auf die Immissionsausbreitung im Querschnitt der Straßenschlucht (eigene Darstellung)

Die Ausbreitungssimulationen zeigten den Einfluss des Windes und der Schichtung auf das Ausbreitungsverhalten der Schadstoffe. Die Konzentrationsverteilung innerhalb der Straßenschlucht konnte ebenfalls abgebildet werden. Darüber hinaus war es möglich Konzentrationsschwerpunkte zu identifizieren und Rückschlüsse auf die Belastung der Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden zu ziehen. Des Weiteren zeigte diese Arbeit, welche Faktoren beim Erstellen eines Ausbreitungsmodells zu beachten und welche Eingabedaten erforderlich sind.

M. Sc. Sandra Hübner, Hamburg, 15.12.2019

Abb. 2: Immissionsausbreitung in Abhängigkeit der Windrichtung aus der Vorgelperspektive (eigene Darstellung)

Bachelorarbeit: Erfurt als ein beliebter Arbeitsstandort Potenzialanalyse von Mobilitätsdienstleistungen für Pendelnde

Im Zuge des Klimaschutzes wird die Dringlichkeit einer Verkehrswende besonders in Bezug auf das Senken des Endenergieverbrauches immer deutlicher. Neue Mobilitätskonzepte und eine Verhaltensänderung sind dafür von großer Bedeutung, weshalb an den richtigen Stellen Angebote und Anreize für eine Nutzung geschaffen werden müssen.

Durch das hohe Verkehrsaufkommen von Pendelnden und die stetig zunehmende Zahl dieser sowie die starke Nutzung des Personenkraftwagens durch diese Zielgruppe, wird in der Bachelorarbeit ermittelt, an welcher Stelle ein Potenzial an Mobilitätsdienstleistungen für Pendelnde besteht. Im Zuge dessen werden am Beispiel Erfurts neben den bestehenden Angeboten, der aktuellen Nutzungsintensität von Mobilitätsdienstleistungen durch Pendelnde auch die Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten untersucht.

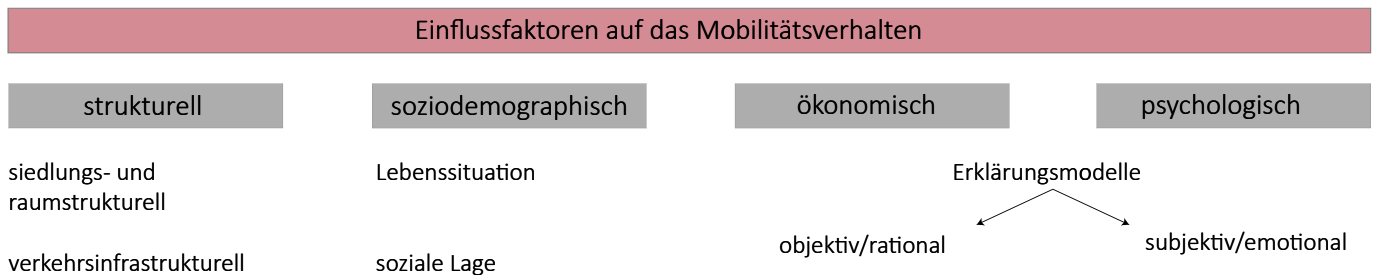


Abb.1: Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten, eigene Darstellung 2018, auf Grundlage von Kapitel 2.2.3 der Bachelorarbeit

Über eine quantitative Online-Umfrage mit Kontakt über die Unternehmen wurden dazu Mitarbeitende befragt, die außerhalb der Erfurter Stadtgrenze wohnen und in Erfurt arbeiten und die erhobenen Daten mittels uni-, bi- und multivarianter Methoden ausgewertet. Die Ergebnisse zeigen, dass für Einpendelnde nach Erfurt besonders in fünf Bereichen deutliche Potenziale für eine verstärkte Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen bestehen. Es konnte festgestellt werden, dass strukturelle und ökonomische Faktoren einen stärkeren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten nehmen als psychologische und soziodemographische. Dabei konnten lineare und gegenläufige Abhängigkeiten beobachtet oder Nutzendengruppen geclustert werden.



Abb.2 und 3: Auswertung der online-Umfrage zur Verfügbarkeit und Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen, eigene Darstellungen 2018

Potenziale konnten besonders in Bezug auf neue Mobilitätsdienstleistungen aufgedeckt werden, welche sich eignen, die Lücke zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) zu schließen. Daneben bestehen auf organisatorischer Ebene Potenziale, um eine verstärkte Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen für Pendelnde zu generieren. Die Erweiterung des VMT- Gebietes sowie Angebote und Unterstützung durch die Unternehmen stellen dabei Ansatzpunkte dar. Der letzte Bereich, der ein Potenzial für verstärkte Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen erwarten lässt, spricht dabei die psychologische Ebene an. So können durch Testphasen die Attraktivität und Anreize der Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen auf dem Arbeitsweg selber erlebt werden.

Insgesamt besteht besonders in ländlich geprägten Räumen der Bedarf an neuen Angeboten und Alternativen zum MIV, da an dieser Stelle, die Lücke zwischen MIV und ÖPNV durch finanzielle Gründe aufgrund der geringeren Frequentierung des ÖPNV oft sehr groß ist. Ein dichteres ÖPNV-Netz und eine höhere Taktung rentieren sich jedoch in dünn besiedelten Gegenden finanziell nicht, so wie es auch bei flexiblem-ÖV der Fall ist. Daher eignet sich an dieser Stelle eher der Einsatz von neuen Mobilitätsdienstleistungen.

Gegenüber den ländlich geprägten Räumen stellt der Berufsweg der Pendelnden zwischen den Städten kein Potenzial für neue Mobilitätsdienstleistungen dar. Hier wird der ÖPNV bereits von mehr Menschen genutzt und die Hemmnisse gegen die Nutzung sind nicht das fehlende Angebot. So können die Einflussfaktoren wie die geringe zeitliche Flexibilität nur sehr schwierig durch neue Angebote gelöst werden, sodass an dieser Stelle durch eine Etablierung dieser nicht unbedingt mit einem Zuwachs an Mobilitätsdienstleistungsnutzenden zu rechnen wäre.

Neben den genannten Potenzialen, die auf die Attraktivität der Mobilitätsdienstleistungen in Richtung Anreize wirken, kann auch im Bereich der Restriktion des MIV angesetzt werden. So wirken sich strukturelle Gegebenheiten mit der Attraktivität des ÖPNVs durch die Nähe des Bahnhofs in Kombination mit einer Restriktion des MIVs auf ein positives Mobilitätsverhalten aus. Dies zeigt, dass Attraktivitätssteigerungen der Mobilitätsdienstleistungen besonders in Kombination mit einer Restriktion des MIVs sich auf das Mobilitätsverhalten auswirken. Diese Restriktionen sind natürlich nur möglich, wenn Alternativen, wie die P+R-Anlagen am Stadtrand Erfurts mit Straßenbahnanbindung in die Innenstadt, bereitgestellt werden. Dadurch können erste Änderungen in Richtung eines reduzierten ruhenden Verkehrs durch die Pendelnden in der Innenstadt geschaffen werden.

Weiterhin stellt die gesetzlich politische Ebene ein Feld mit großen Auswirkungen und enormem Einfluss dar. Auch hier gilt es Veränderungen zu erwirken, um das Mobilitätsverhalten der Pendelnden auch auf dieser Ebene in Richtung einer nachhaltigen Mobilität zu weisen.

Abschließend ist zu sagen, dass die verschiedenen Potenziale und Handlungsansätze nur in Kombination eine erfolgreiche Änderung im Mobilitätsverhalten erwarten lassen und gleichzeitig auf verschiedenen Ebenen, sei es verkehrsplanerisch, gesetzlich oder psychologisch angesetzt werden muss, um dem Problem der hohen Umweltbelastungen durch den Straßen- und damit Pendelndenverkehr entgegenzuwirken. So sind mit dem behandelten Themenfeld auch das Thema der Siedlungsentwicklung in Richtung Nutzungsmischung und die Wohnmobilität verbunden, um an dieser Stelle nur einzelne Forschungsfelder zu nennen.

Rebekka Kramm, Weimar, 24.11.2019

– Anzeige –



A MEMBER OF **EPC GROUP**

hi BAUPROJEKT GmbH

PROJEKTENTWICKLUNG PLANUNG BAUÜBERWACHUNG

- Ingenieurbauwerke
- Tragwerksplanung
- Gleisanlagen
- Mediierschließung
- Verkehrsanlagen
- Gebäudeplanung
- Spezialtiefbau
- Consulting




Kahlaische Straße 4
07745 Jena
+49 3641 5220 - 0
mail@hi-bauprojekt.de

www.hi-bauprojekt.de

Erschließung B-Plangebiet „Beim Mönchberge“ in Jena

Aktuelles aus Lehre und Forschung an der Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung

Unter der Leitung von Prof. Uwe Plank-Wiedenbeck widmen sich 9 Wissenschaftliche Mitarbeiter und 10 externe Lehrbeauftragte den vielfältigen Aufgaben in Lehre, Forschung und Weiterbildung. Als Mitglied des Bauhaus-Instituts für zukunftsweisende Infrastruktursysteme bekennt sich die Professur Verkehrssystemplanung zur Tradition der klassischen Moderne und ist in diesem Sinne bestrebt, neue Methoden und Technologien in das Verkehrswesen zu integrieren. Dabei werden alle Verkehrsarten berücksichtigt.

Bauhaus.MobilityLab – Millionenförderung für ein Reallabor der Zukunft in Erfurt

Mithilfe Künstlicher Intelligenz sollen ab Frühjahr 2020 innovative Produkte und Dienstleistungen in den Bereichen Mobilität, Logistik und Energie entwickelt und unter realen Bedingungen in der Thüringer Landeshauptstadt Erfurt erprobt werden. Ein interdisziplinäres Konsortium unter Federführung der Fraunhofer-Gesellschaft, der Bauhaus-Universität Weimar sowie der INNOMAN GmbH hat sich erfolgreich am KI-Innovationswettbewerb des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie beteiligt. Mit einem Projektvolumen von rund 20 Millionen Euro soll das Bauhaus.MobilityLab in den kommenden drei Jahren zu einem Leuchtturm der Mobilitäts- und Energiewende werden. Details sind im Internet unter <https://bauhausmobilitylab.de/> zu erfahren.



Abbildung 1: Innovation by Experiment – dafür steht das Bauhaus.MobilityLab-Konsortium

Kinderuni Weimar: Fliegende Autos und Roboter am Lenkrad
Am 18. September 2019 fand der Campustag für Schulklassen im Rahmen der Kinderuniversität Weimar statt. Erstmals beteiligte sich die Professur Verkehrssystemplanung mit einer Vorlesung für 4. und 5. Klassen mit dem Titel „Fliegende Autos und Roboter am Lenkrad“. 55 Schülerinnen und Schüler wollten erfahren, was verkehrt läuft beim Verkehr, ob es freundlichen Verkehr gibt und wie die Mobilität der Zukunft aussieht. Dipl.-Ing. Raimo Harder zeigte den wissbegierigen Zuhörern eine zielgruppengerechte Präsentation, in der auch eine kleine Drohne, die von M.Sc. Marco Fedior gesteuert wurde, zum Einsatz kam. Frau M.Sc. Nicole Meyer von der Professur Urban Energy Systems führte ein Experiment mit einer Brennstoffzelle durch, um die Technologie hinter Wasserstoff-Autos zu veranschaulichen. Eine weitere Attraktion war das von der Stadt Weimar freundlicher Weise zur Verfügung gestellte Lastenrad.



Abbildung 2: Dipl.-Ing. Raimo Harder stellt ein Lastenrad im Rahmen der Kinderuni vor

Exkursion nach Wien

Vom 03. bis 06.11.2019 besuchten Vertreter der Professur Verkehrssystemplanung sowie insgesamt 25 Studierende der Bauhaus-Universität Weimar die Metropole Wien. Teil des Programms waren z.B. Präsentationen bei dem städtischen Verkehrsbetreiber Wiener Linien, dem Stadtentwicklungsprojekt Seestadt/Aspern, dem dort ansässigen Aspern Mobil Lab sowie Besuche im Architekturzentrum Wien und der dortigen Kunsthalle.

So bunt gemischt wie die Termine war auch die Gruppe der Teilnehmenden: mit Architektur, Stadtplanung, Verkehrsplanung und Medien wurde ein breites Spektrum des Fächerangebots der BUW abgedeckt - und ebenso vielstimmig und interessant gestalteten sich auch die Diskussionen während der gemeinsamen Tage. Die Reise war Teil der internationalen und interdisziplinären Lehrveranstaltung „International Case Studies“, welche von einer Vortragsreihe begleitet wird.



Abbildung 3: Gruppenfoto in der im Bau befindlichen Wiener Seestadt Aspern

Exkursion zum Eisenbahnbetriebsfeld Gotha

Am 08.11.2019 fand im Rahmen des Bachelormoduls "Verkehr - Teil Eisenbahnwesen" eine Exkursion ins Eisenbahnbetriebsfeld der Fachschule Gotha statt. Dipl.-Ing. Tobias Pretzsch, Fachlehrer an der Fachschule Gotha und Lehrbeauftragter an der Bauhaus-Universität Weimar, empfing die 22 Teilnehmenden der Exkursion. Nach einer Einführung in die Thematik des Eisenbahnbetriebs folgte eine Besichtigung des Eisenbahnbetriebsfeldes, bei welcher die Studierenden auch selbst Hand an die Technik legen durften.



Abbildung 4: Eisenbahnbetriebsfeld der Fachschule Gotha

6. Deutsch-Russischer Workshop „Urban Infrastructure“ in Moskau

Sechs Studierende und die beiden Betreuer Dipl.-Ing. Raimo Harder und Julius Uhlmann haben vom 25.02. bis 01.03.2019 am Deutsch-Russischen Workshop „Urban Infrastructure“ teilgenommen.

men, welcher an der Staatlichen Universität für Bauwesen (MGSU) in Moskau stattfand. Schwerpunktthema war dieses Jahr die Mobilität der Studierenden und Beschäftigten auf dem Campus der MGSU.

Die Studierenden arbeiteten in Moskau in interdisziplinären und deutsch-russisch gemischten Teams an Konzepten zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung des Campus der MGSU. Neben Zeiten für die Bearbeitung der Aufgabenstellung wurde ein umfangreiches Kulturprogramm durch die MGSU angeboten.



Abbildung 5: Gruppenbild im Moskauer Verkehrsmuseum

Workshop „City and Traffic“ in Krakau, Polen

Vom 07.-13.07.2019 nahm die Professur Verkehrssystemplanung erneut am internationalen Workshop „City and Traffic“ teil, der in diesem Jahr bei seiner 24. Auflage in Krakau stattfand. Der Workshop befasst sich mit besonderen verkehrlichen Problemen der jeweiligen Gastgeberstadt. In internationalen Gruppen mit jeweils 5-6 Studierenden und einem Supervisor wurden die Defizite des jeweiligen Untersuchungsgebietes ermittelt, analysiert und verschiedene Lösungsvorschläge erarbeitet. Besonders im Fokus lagen dabei die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger und Radfahrer.

In diesem Jahr nahmen insgesamt 35 Studierende (davon 4 aus Weimar) und 8 Betreuer aus Deutschland, Litauen, Österreich, Serbien, der Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn teil. Für die Professur Verkehrssystemplanung übernahm M. Sc. Johannes Vogel die Funktion als Betreuer einer Workshop-Gruppe.



Abbildung 6: M. Sc. Johannes Vogel (links) und die 4 Studierenden der Bauhaus-Universität Weimar

Lehrgang zum Sicherheitsauditor von Straßen

Am 24. Juni 2019 fiel der Startschuss für den 15. Zertifikatslehrgang zum Sicherheitsauditor für Außerortsstraßen und Ortsdurchfahrten an der BUW. Der Lehrgang richtet sich an Angestellte in Verwaltung und Ingenieurbüros, die im Bereich Verkehrswesen tätig sind und mehrjährige Berufserfahrung besitzen. Den Teilnehmenden werden spezifische Kenntnisse der Verkehrssicherheit durch Vorträge vermittelt, welche im Rahmen des Lehrgangs auch anhand von Übungen und Ortsbesichtigungen angewendet und vertieft werden. Die so ausgebildeten und zertifizierten Sicherheitsauditoren sind offiziell berechtigt, Sicherheitsaudits von Straßen durchzuführen.

Schulung für Sicherheitsauditoren von Straßen in Zielona Góra, Polen

Am 11. und 12. Mai 2019 waren die beiden Mitarbeiter der Professur, Dipl.-Ing. Raimo Harder und M. Sc. Johannes Vogel, nach Zielona Góra in Polen eingeladen, um die Kollegen der Uniwersytet

Zielonogórski bei der Ausbildung von Sicherheitsauditoren von Straßen zu unterstützen und den Erfahrungsaustausch zwischen Polen und Deutschland im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit zu intensivieren. Die Universität in Zielona Góra ist eine von drei Ausbildungsstätten für Sicherheitsauditoren von Straßen in Polen.

Präsentation des "Masterplan Elektromobilität für Thüringen 2030"
Am 21.06.2019 stellte die Thüringer Umweltministerin Anja Siegesmund den "Masterplan Elektromobilität für Thüringen 2030" vor, welcher von der Professur Verkehrssystemplanung zusammen mit der FH Erfurt entwickelt wurde. Der Masterplan ist ein strategisches Dokument, der auf Basis seiner Leitlinien und Zielvorstellungen den Markthochlauf der Elektromobilität in Thüringen bis 2030 bestmöglich unterstützen soll. Ausgehend von der Analyse gesetzlicher und untergesetzlicher Rahmenbedingungen und zur Abschätzung der CO₂-Einsparungen wurden für den Zeithorizont 2030 Szenarien des Markthochlaufes der Elektromobilität in Thüringen entwickelt.

Vorstellung der Machbarkeitsstudie „Pilotprojekt Einsatz von H2BZ - Triebwagen in Thüringen“

Prof. Uwe Plank-Wiedenbeck stellte am 05.02.2019 im Schwarzaal zusammen mit Prof. Mark Jentsch Professor Urban Energy Systems und Prof. Frank Lademann (Technische Hochschule Mittelhessen) die Machbarkeitsstudie zum Einsatz von Wasserstoff-Brennstoffzellen-Triebwagen in Thüringen vor. Die Präsentation fand im Rahmen einer Testfahrt mit dem H₂-Brennstoffzellentriebwagen Alstom Coradia iLint von Rottenbach nach Katzhütte im Beisein von Ministerpräsident Bodo Ramelow und Umweltministerin Anja Siegesmund statt.



Abbildung 7: Prof. Plank-Wiedenbeck, Ministerin Anja Siegesmund, Prof. Jentsch, Prof. Lademann

»bauhaus.mobil«: Studierende realisieren nachhaltige Verkehrsprojekte für Campus und Stadt

Wie kann Klimaschutz im Stadtverkehr und auf dem Campus der Bauhaus-Universität Weimar umgesetzt werden? Mit dieser Fragestellung setzten sich 21 Studierende im Rahmen des »Bauhaus.Semesters« auseinander. Unter fachlicher Anleitung der Masterstudierenden Lena Klopstein und Maximilian Wunsch entstanden acht Mobilitätskonzepte. Das Besondere: In enger Anlehnung an den Bauhaus-Gedanken verknüpfte der studentische Kurs »bauhaus.mobil« Theorie und Praxis, sodass all die Ideen durch die Studierenden nicht nur konzipiert, sondern auch im laufenden Semester umgesetzt werden mussten. Die Projektgruppen beschäftigen sich unter anderem mit einem Fahrradanhängerverleih, einer Mobilitätshomepage für die Universität, einer Fahrrad-servicestation mit Pumpe und Werkzeugen in der Coudraystraße sowie mit einem Aktionstag »Weimar parkt um«, der auf Chancen einer verkehrsreduzierten Innenstadt aufmerksam machen wollte.

Disputation Andreas Gießbach

Am 09.12.2019 hat Dipl.-Ing. Andreas Gießbach seine Disputation als wichtigsten Teil seines Promotionsverfahrens erfolgreich abgeschlossen. Inhaltlich beschäftigt sich die Doktorarbeit mit der Sicherheitsbewertung von Straßenbahnnetzabschnitten und Straßenbahnknotenpunkten. Herr Gießbach war von 2010 bis 2016 wissenschaftlicher Mitarbeiter der Professur Verkehrssystemplanung und ist im Anschluss als externer Lehrbeauftragter weiterhin eng mit der Professur verbunden.

Abbildung 8: Andreas Gießbach mit Doktorhut nach der erfolgreichen Disputation

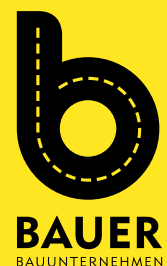
Dipl.-Ing. Raimo Harder



Straßenbau | Tiefbau

Erdbau | Kanalbau

Hochbau



Bauer Bauunternehmen GmbH

Walschleben

In der Aue 2
036201 642-0

Leinefelde-Worbis

Bodenfeldstraße 19
036074 2078-0

Waltershausen

Lauchaer Höhe 25
03622 4408-0

bauer-bauunternehmen.de

Die Umstrukturierung der Thüringer Straßenbauverwaltung auf der Grundlage der Thüringer Verwaltungsreform 2019

Vorbemerkungen

Gemäß Artikel 90 der Thüringer Verfassung sind Aufbau, Gliederung und Zuständigkeiten der Landesverwaltung gesetzlich zu regeln. Einige Grundsätze hierfür wurden im Thüringer Gesetz über die Grundsätze der Funktional- und Verwaltungsreformen festgelegt, u. a. die Zweistufigkeit der Landesverwaltung, wobei die Gerichte, Staatsanwaltschaften und die Polizei davon ausgenommen wurden.

Um die angestrebte Zweistufigkeit umzusetzen und mit dem Ziel, die Landesverwaltung an die Herausforderungen der Zukunft anzupassen, wurde Ende 2018 das Thüringer Verwaltungsreformgesetz (ThürVwRG 2018) verabschiedet.

Vorausgegangen waren die Arbeit einer Regierungskommission zum Thema Funktional- und Gebietsreform sowie eine vom damaligen Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Technologie (TMWAT) in Auftrag gegebene Studie aus dem Jahr 2012 zu den Anforderungen der Thüringer Wirtschaft an eine Verwaltungs- und Kommunalreform.

Die Regierungskommission stellte 2013 ihr Konzept zur Reform der Thüringer Landesverwaltung vor. Es stand unter den Prämissen:

- Überführung der Thüringer Verwaltung von einer "Aufbauverwaltung" in eine ebenso leistungsfähige "Normalverwaltung"
- Erhöhung der (Service-)Qualität und Flexibilität der Thüringer Verwaltung
- Verbesserung der Übersichtlichkeit der Behördenstruktur

Das Reformkonzept wurde jedoch nicht umgesetzt.

In der Studie des TMWAT wurden ca. 3.000 Unternehmen insbesondere zu ihren Erwartungshaltungen an eine Verwaltungs- und Gebietsreform befragt: Ca. Dreiviertel der Befragten erwarteten von einer Reform eine höhere Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verwaltungen und verkürzte Bearbeitungszeiten.

Über die Hälfte der Befragten erwarteten eine Verbesserung der Bürger- und Kundenfreundlichkeit und eine Ausweitung des Angebots an E-Government-Leistungen.

Diese Erwartungshaltung der Thüringer Wirtschaft stellt ein Gradmesser für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Thüringen dar. Ihr sollte deshalb in der Verwaltungsreform mit Rechnung getragen werden.

Im ThürVwRG 2018 wurden die Herausforderungen an die Zukunft wie folgt definiert:

- der demografische Wandel,
- die zu erwartenden finanziellen Entwicklungen der öffentlichen Haushalte,
- die notwendigen Personalkostenreduzierungen,
- die Europäisierung
- die Anpassungserfordernisse der öffentlichen Verwaltung durch Spezialisierungsnotwendigkeit,
- die Entwicklung im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnik.

Strukturreform

Auf der Grundlage dieses Gesetzes wurden zum 01.01.2019 folgende strukturelle Änderungen vorgenommen:

Im Bereich der Staatskanzlei wurde der Denkmalschutz vereinfacht und neu organisiert.

Im Bereich Finanzen wurde die Thüringer Landesfinanzdirektion aufgelöst und gleichzeitig das Thüringer Landesamt für Finanzen neu errichtet. Aus anderen Geschäftsbereichen wurden Aufgaben für den Europäischen Garantiefonds für die Landwirtschaft (EGFL), den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in das Finanzministerium verlagert.

Im Bereich Umwelt, Energie und Naturschutz wurden die Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG) und das Thüringer Landesbergamt zum Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz (TLUBN) verschmolzen. Gleichzeitig wurden bestimmte Vollzugsaufgaben des Thüringer Landesverwaltungsamtes an das neue TLUBN übertragen.

Im Geschäftsbereich des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft wurden alle zugehörigen Behörden, Anstalten, Einrichtungen und Landesbetriebe aufgelöst und in drei neu zu errichtenden Landesoberbehörden zusammengefasst:

Das "Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation" (TLBG) entstand durch Verschmelzung des Landesamts für Vermessung und Geoinformation und der für Flurbereinigung und Flurneuordnung zuständigen Teile der drei Ämter für Landentwicklung und Flurneuordnung.

Das "Landesamt für Landwirtschaft und ländlichen Raum" (TLRLR) wurde durch Verschmelzung der Landesanstalt für Landwirtschaft, der sieben Landwirtschaftsämter, der nicht für Flurbereinigung und Flurneuordnung zuständigen Teile der drei Ämter für Landentwicklung und Flurneuordnung, der Lehr- und Versuchsanstalt Gartenbau sowie der für landwirtschaftliche Aufgaben zuständigen Teile des Referates "Ländlicher Raum" des Landesverwaltungsamts geschaffen.

Das (neue) "Landesamt für Bau und Verkehr" (TLBV) entstand durch Verschmelzung des bisherigen Landesamts für Bau und Verkehr, mit den vier Straßenbauämtern und dem Landesbetrieb Thüringer Liegenschaftsmanagement (THÜLIMA). Über die gesetzlich festgelegten Strukturänderungen hinaus wurde die Thüringer Nahverkehrsgesellschaft mit den Aufgaben der Weiterentwicklung des landesweiten Schienenpersonennahverkehrs, die sich als GmbH zu 100% im Eigentum des Freistaats befand, als Firma aufgelöst und in das neue TLBV integriert.

Das neue Landesamt für Bau und Verkehr

Das TLBV gliedert nun sich in 5 Abteilungen, mit insgesamt 27 Referaten.

In Abteilung 1, Zentralen Dienste, sind die Aufgaben für Personal, Innerer Dienst und Controlling, Haushalt, IT und Recht zusammengefasst.

Der Abteilung 2, Hochbau und Liegenschaften, wurde als siebentes Referat die ehemalige THÜLIMA angeschlossen. Sie ist zuständig für den Bau von landes- und bundeseigenen Immobilien wie Hochschulen, Verwaltungsgebäuden, Sportstätten, die Förderung und Bewilligung des Baus kommunaler Immobilien wie Schulen, die baufachliche Prüfung von EFRE-geförderten Hochbaumaßnahmen, Wertermittlung von bebauten und unbebauten Grundstücken bei Kauf oder Verkauf, Miet- und Pachtwertermittlungen, die Förderung von Vorhaben zur Beseitigung der Hochwasserschäden von 2013 sowie nun auch für die Verwaltung und Vermietung landeseigener Liegenschaften oder die Anmietung fremder Liegenschaften.

In Abteilung 3, Straßen- und Verkehrswesen sind die zentralen Fachaufgaben der Straßenverkehrsverwaltung, wie Investitionssteuerung, Erhaltungsmanagement, Straßenverwaltung, Netzplanung, Qualitätsüberwachung von Straßenverkehrsbaumaßnahmen, Verkehrsinfrastrukturförderung und Schienenpersonennahverkehr zusammengefasst.

Abteilung 4, Straßenneubau und Regionalbereiche Straße, ist die operative Abteilung für Bundes- und Landesstraßen. Hier sind der Straßenneubau und die ehemaligen vier Straßenbauämter als die Regionalreferate Mitte, Nord, Ost und Südwest enthalten, die für Unterhaltung, Erhaltung, Um- und Ausbau zuständig sind und Ansprechpartner für die jeweilige Region sind. Die regionalen Zuständigkeiten sind mit den Grenzen der ehemaligen Straßenbauämter weitgehend identisch. Geringe Anpassungen wurden bzw. werden nur notwendig im Zusammenhang mit der Kommunalreform bei Zusammenschlüssen von Kommunen vorgenommen.

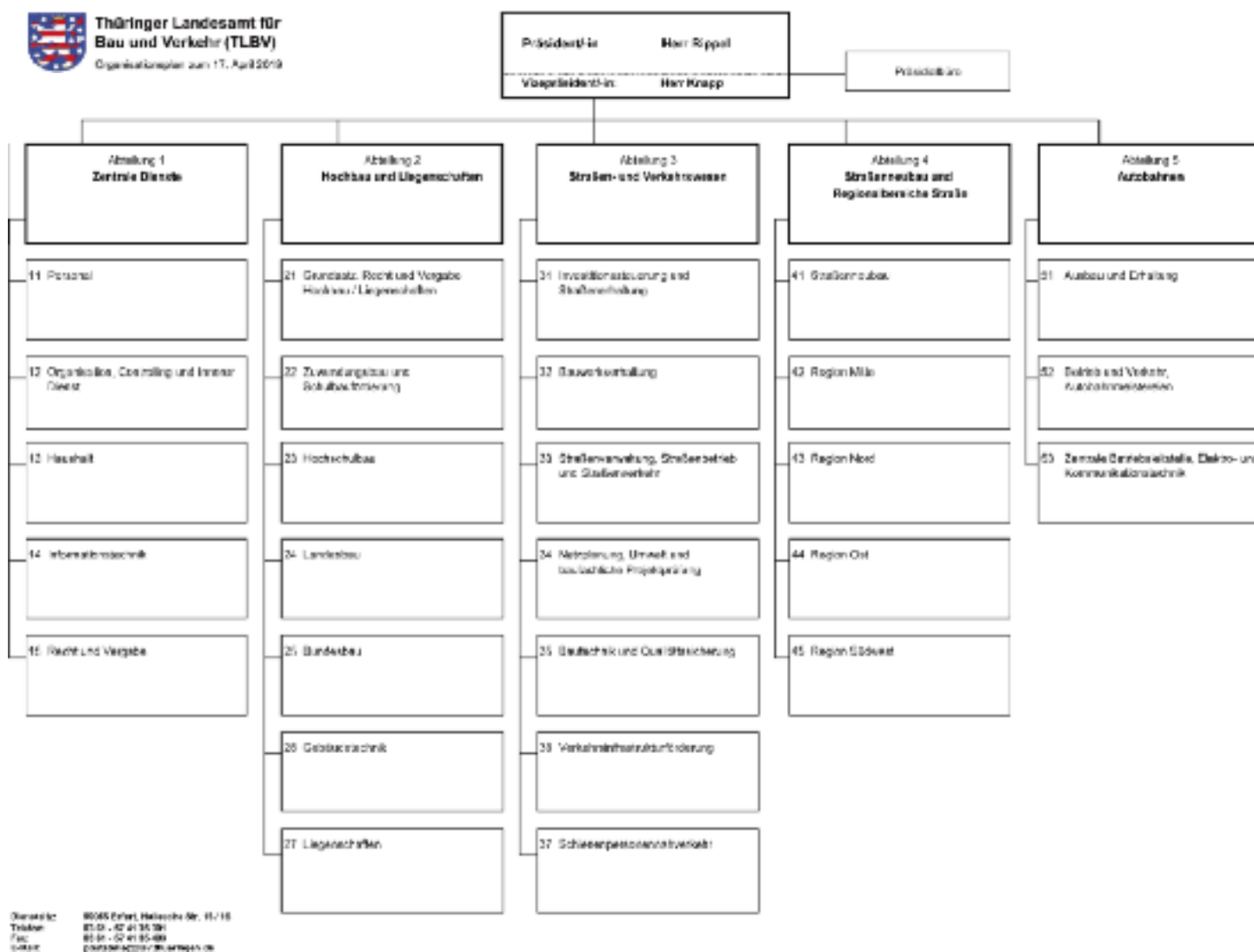
Abteilung 5, Autobahnen, ist die operative Abteilung für die Bundesautobahnen und somit für Unterhaltung, Erhaltung, Um- und Ausbau der Autobahnen in Thüringen zuständig. Sie untergliedert sich in die Referate Ausbau und Erhaltung, Betrieb und Verkehr sowie die Zentrale Betriebsleitstelle. Mit der Übernahme der Autobahnen durch die „Autobahn GmbH des Bundes“ zum 01.01.2021 wird die Abteilung 5 in die Autobahn GmbH übergehen.

Fazit und Ausblick

Die Umstrukturierung der Straßenbauverwaltung erfolgte reibungslos und ohne vorübergehende Leistungseinbrüche. Inwieweit sie damit den Aufgaben der Zukunft gewachsen ist, lässt sich in der Kürze der Zeit, die das neue TLB existiert, noch nicht feststellen. Hierfür sind weitere Faktoren maßgebend, wie eine leistungsfähige (daten)technische Ausrüstung und ausreichend Fachpersonal. Nach wie vor ist es erforderlich, der DEGES die Planung und den Bau einiger größerer Straßenbaumaßnahmen zu übertragen. Das Problem des Fachpersonalmangels betrifft auf Grund der demographischen Entwicklung in Deutschland bekanntlich alle gesellschaftlichen Bereiche. Für den Straßenbau scheint es jedoch besonders prekär zu sein. Hier wurden im vergangenen Jahr von der Verwaltung besondere Anstrengungen unternommen, unbesetzte oder frei werdende Stellen wieder qualifiziert zu besetzen. Allein 2019 wurden ca. 200 Stellen ausgeschrieben. Das Thema Fachpersonal wird eine Herausforderung bleiben. Auf Grund der Altersstruktur der Bauverwaltung wird es in den kommenden Jahren zu einem stetigen und nicht eben langsamen Personalaustausch kommen müssen. Darüber hinaus müssen wir gegenüber der jungen Generation verständlich machen, dass Straßen und Brücken nicht „gottgegeben“ sind und der Beruf des (Straßen)Bauingenieurs interessant und attraktiv sein kann.

Quelle: Gesetzentwurf der Landesregierung zum Thüringer Verwaltungsreformgesetz 2018 (ThürVwRG 2018), Drucksache 6/5826

Hans-Joachim von der Osten
Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr



Die BUGA als Turbo für die Stadtentwicklung

Die BUGA als Turbo für die Stadtentwicklung

Wie die Bundesgartenschau 2021 für nachhaltige Veränderungen im Erfurter Stadtbild sorgt

Am 23. April 2021 beginnt die BUGA Erfurt. Rund zwei Millionen Besucher werden erwartet. Sie werden mit bunter Blumenpracht, abwechslungsreichen Themengärten und der Attraktion Danakil, Deutschlands erstem Urwald- und Wüstenhaus empfangen. An 171 Tagen wird mit insgesamt 5.000 Veranstaltungen ein grandioses Sommerfest gefeiert. Die Vorbereitungen laufen. Nicht nur an den beiden Ausstellungsorten egapark und Petersberg, sondern auch im Norden der Stadt. Die Veränderungen, die die BUGA mit sich bringt, sind zu einem großen Teil nachhaltig. Die BUGA betreibt in Erfurt Stadtentwicklung. Sie schafft dank großzügiger Fördermittel von Bund, Land und EU das, was die Stadt in Eigenleistung kaum oder nur über viele Jahre hinweg hätte stemmen können.

Die BUGA schreibt Erfolgsgeschichten

Hannover war 1951 Austragungsort der ersten offiziellen Bundesgartenschau. Seitdem findet die BUGA im Zwei-Jahres-Rhythmus statt, alle zehn Jahre wird sie unter weltweiter Beteiligung als Internationale Gartenausstellung (IGA) ausgerichtet. Der Zusammenhang zwischen Gartenschauen und Stadtentwicklung zeigte sich von Beginn an.

Dort, wo der Zweite Weltkrieg das Stadtgrün zerstört hatte und Trümmer hinterließ, entstanden durch BUGA und IGA in den 50er Jahren neue Grünflächen. In den 60er Jahren wurden Stadtparks angelegt und die wachsenden Wohngebiete begrünt. In Zeiten, in denen die städtische Infrastruktur immer dichter wurde, entstanden im Rahmen von Gartenschauen Flächen zur Naherholung, später rückten ökologische Renaturierungsmaßnahmen in den Vordergrund. Wo nach der Wende militärische und industrielle Brachflächen zurückblieben, wuchsen Sport-, Freizeit- und Parkanlagen aus dem Boden.

Die Liste der Positivbeispiele ist lang. Im Jahr 1968 fand die BUGA in Karlsruhe statt. Die baden-württembergische Stadt profitiert nachhaltig von einem sanierten Schlossgarten. Magdeburg hat 1999 den Elbauenpark erhalten, der auf einem ehemaligen Militärgelände entstand. Der Jahrtausendturm gilt als Symbol des „neuen“ Magdeburgs. In Potsdam verwandelte sich 2001 ein alter Truppenübungsplatz in einen neuen Volkspark. In München trug die BUGA 2005 zur Weiterentwicklung eines ganzen Stadtteils bei. Der Blick in die thüringischen Städte Gera und Ronneburg zeigt, wie eine ganze Region – trotz vergleichsweise geringer Besucherzahl – von der Bundesgartenschau profitiert. Wo früher Uranerz abgebaut wurde, erfreut seit der BUGA 2007 die Neue Landschaft Ronneburg das Auge mit sattem Grün. Der Hofwiesepark Gera lockt nach wie vor mit Veranstaltungen, eine neue Straßenbahnlinie erschließt die aufgewerteten Park- und Grünanlagen und der Radweg Thüringer Städtekette lädt dazu ein, auch heute noch die damaligen BUGA-Attraktionen zu erkunden.

Wer das Auge nach Koblenz schweifen lässt, erkennt noch einmal ganz andere Dimensionen: Schätzungsweise 500 Millionen Euro flossen hier im Rahmen der Bundesgartenschau 2011 in die Stadtentwicklung. An den aufgewerteten Anlagen – der Festung Ehrenbreitstein, dem Kurfürstlichen Schloss, dem Deutschen Eck und den sanierten Uferanlagen an Rhein und Mosel zum Beispiel – erfreuen sich heute noch Touristen und Einheimische. Sie profitieren nicht nur durch den wirtschaftlichen Zuwachs aus dem Tourismussektor, sondern auch von einer gesteigerten Lebensqualität.

Im Jahr 2019 integriert Heilbronn erstmals eine Stadtausstellung. Das Stadtquartier Neckarbogen entsteht neu und ist bereits während der BUGA teilweise bewohnt. Etwa 20 Hektar der BUGA-Grünflächen bleiben dem neuen Stadtteil dauerhaft erhalten.

Erfurts BUGA-Schatz – die Gerauee

Erfurt wird sich nun einreihen in diese Erfolgsgeschichten. Die beiden Hauptziele der BUGA lassen sich in der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2011 nachlesen: Neben der Sanierung und der Zukunftssicherung des egaparks stand die Verbesserung der Situation in den Bereichen Städtebau und Freiraumentwicklung im Vordergrund. Ideengeber sollte das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2020 sein, das im Oktober 2008 beschlossen wurde. Dort vorgestellt wurde das „Grüne Geraband“. Die bis dahin eher zufällige Aneinanderreihung von Grünflächen vom Nordpark bis nach Gispersleben sollte verknüpft werden – zum größten Landschaftspark Thüringens. Eingezäunte Brachflächen sollten verschwinden, punktuelle Einschnürungen aufgelöst werden, teils flächenintensive Sporteinrichtungen und bereits vorhandene Stadtteilparks sollten sich harmonisch einfügen. Diese Verknüpfung zeigt sich nicht nur räumlich: Der durchgängige Landschaftspark soll auch sozial verbinden, den Nutzungsdruck auf die innenstadtnahen Grünflächen kompensieren und die Lebensqualität im Erfurter Norden nachhaltig steigern. Die BUGA sorgt nun für den notwendigen Rückenwind, um das Mammutprojekt in einem kompakten Zeitrahmen und mit Hilfe von Fördermitteln umzusetzen.



© Stadtverwaltung Erfurt

Bildunterschrift: Bis zum Frühjahr 2020 entsteht ein in Naturstein gefasseter barrierefreier Zugang von der Baumerstraße zum Nordpark.

Ursprünglich sollte der Nordpark als dritte BUGA-Fläche den egapark sowie den Petersberg ergänzen und für die Dauer der Ausstellung eingezäunt werden. Diese Pläne sind inzwischen Geschichte – der Nordpark bleibt den Erfurtern als Volkspark erhalten. So hatte ihn Gartenbaudirektor Max Bromme vor mehr als 100 Jahren geplant. Zukünftig werden weitere Angebote die bestehenden Freizeitmöglichkeiten ergänzen. Nicht nur im Nordpark, sondern auf einer Länge von rund viereinhalb Kilometern bis nach Gispersleben.



© Visualisierung: geskes.hack Landschaftsarchitekten GmbH

Das Areal des 1898 gebauten Garnisonslazarets an der Nordhäuser Straße soll zu einem „Pocket Park“ werden und sich langfristig als Kunstlerquartier etablieren.



© Stadtarchiv Erfurt

Bildunterschrift: Im Jahr 1898 entstand das Gebäudeensemble in der Nordhäuser Straße als Reservelazarett 1, Abteilung Garnisonlazarett A.



© Stadtarchiv Erfurt

Bildunterschrift: Ab 1945 waren die Baracken des ehemaligen Garnisonslazaretts als Teil des Städtischen Krankenhauses mit TBC-Kranken belegt (Aufnahme von 1950).

Das ehemalige Garnisonlazarett an der Nordhäuser Straße soll als eigenständiger „Pocket Park“ umgestaltet werden. Gleichzeitig wird er zum neuen „Eingangstor“ in den Nordpark. Der geschichtsträchtige Ort soll sich langfristig als Künstlerquartier etablieren. Von hier entsteht ein barrierefreier Zugang zum Nordpark, der von der Baumerstraße aus bisher über steile Wege und eine Treppe mit der Parkanlage verbunden war. Ein Aktionsband mit Multifunktionsspielfeld, Skateanlage, zwei Spielplätzen und Trinkbrunnen steht den Anwohnern ab Frühjahr 2021 zur Verfügung. Weiter nördlich entsteht auf der Brache des alten Klärwerks ein vollkommen neuer Uferpark. Ein Großteil des Geländes war seit 2004 eingezäunt und verwildert. Bald macht ein Terrassenufer die Gera an dieser Stelle erstmals zugänglich. Ein Spielplatz, ein Beachvolleyballfeld und ein Picknickplatz mit zwei Grillstellen werden vor allem junge Erwachsene und Familien anziehen.



© Visualisierung: geskes.hack Landschaftsarchitekten GmbH

Bildunterschrift: Ein Terrassenufer, ein Spielplatz, ein Beachvolleyballfeld und ein Picknickplatz mit zwei Grillstellen entstehen auf dem Gelände des ehemaligen Klärwerks.



©Stadtarchiv

2004 wurde der letzte Gebäudeteil des 1911 fertiggestellten Klärwerks an der Riethstraße abgerissen, seitdem liegt ein Großteil des Geländes brach. (Aufnahme von 1930)



© Stadtverwaltung Erfurt

Bildunterschrift: Auf der Brache des ehemaligen Klärwerks an der Riethstraße entsteht ein vollkommen neuer Uferpark.

Die Riethbrücke, die an ihrem letzten Standort auf mehr als 100 Jahre Standzeit zurückblicken konnte, wurde im September 2011 zurückgebaut. Ein funktionaler Neubau wird den Verkehr an dieser wichtigen Stelle ab Sommer 2020 wieder über die Gera führen. Der abgerissene Garagenkomplex nördlich der Radrennbahn schafft Platz für einen neuen Spielplatz. An der Warschauer Straße beginnen die Geraterrassen. Sie schaffen die Verbindung zwischen den Wohngebieten im Westen und der Parklandschaft im Osten. Mit Motorikgärten, Obstbaumhainen und einem Wasserspiel schaffen sie Aufenthaltsqualität.



(c) Stadtverwaltung Erfurt

Im September 2019 wurde die Gerabrücke in der Riethstraße nach mehr als einem Jahrhundert Standzeit abgebaut.

Eine der größten Veränderungen zeigt sich am Moskauer Platz: Hier entsteht der Auenteach mit einer Fläche von rund 10.000 Quadratmetern. Zum Baden wird er aufgrund der niedrigen Wassertemperatur – er wird von den Talsperren Schmalwasser und Tambach-Dietharz im Thüringer Wald gespeist – nicht einladen, sehr wohl aber zum Spazieren, zum Sitzen, zum Picknicken.



© Visualisierung: geskes.hack Landschaftsarchitekten GmbH
Bildunterschrift: Am Moskauer Platz entsteht der 10.000 Quadratmeter große Auenteach.

Von Süden erreichen Anwohner den Teich über eine neue, barrierefreie Brücke. Sie ersetzt das veraltete Bauwerk, das Radfahrer und Fußgänger mit einer Steigung von bis zu zehn Prozent über die Straße der Nationen führt. Weiter nördlich verschwindet auch die Brache des ehemaligen Heizkraftwerks in Gispersleben. Dort werden die Anwohner des Ortsteils zukünftig auf ihrem neuen Festplatz feiern. Im Sommer 2019 wurde die neue Brücke über die Geraflussschleife eingeweiht. Seit dem Abriss des Heizkraftwerks konnten die Gisperslebener die Gera an dieser Stelle nicht mehr überqueren. Darüber hinaus entstehen in der gesamten Geraue neue Brücken und Stege, Spielplätze und Sportbereiche.



© Stadtverwaltung Erfurt
Mit bis zu zehn Prozent Steigung und baulichen Mängeln entspricht die bestehende Fußgänger- und Radwegbrücke nicht den aktuellen Anforderungen. Hier entsteht ein barrierefreier Ersatzneubau.



Erfurts Stadtkrone in neuem Glanz

Die nachhaltigen Veränderungen zeigen sich nicht nur in der Geraue. Auch am Petersberg, einer von zwei offiziellen BUGA-Ausstellungsflächen, bleiben viele der Veränderungen über die Gartenausstellung hinaus erhalten. Die Festungsanlage, die sich aktuell noch im viel zitierten Dornröschenschlaf befindet, soll mehr Aufmerksamkeit von Erfurtern und Touristen erhalten. Im Schatten von Dom und Severikirche wird der Petersberg oft kaum wahrgenommen, wenn doch, verhindert nicht selten der beschwerliche Aufstieg einen Besuch. Das wird sich mit einem neuen, barrierefreien Panoramaweg ändern. Die letzten Höhenmeter können körperlich eingeschränkte Personen oder Familien mit Kinderwagen mit dem Aufzug zurücklegen. Barrierefrei soll auch ein Teil der Horchgänge im Ravelin Anselm werden, denn die Führungen durch die Tiefen der Festung sind bisher durch hohe Stufen und unebene Böden Menschen vorbehalten, die körperlich fit sind. Das Obere Plateau wird aufgewertet, die Peterskirche von der Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten teilsaniert. Das Kommandantenhaus wird mit einem neuen Funktionsanbau zum offiziellen Petersberg Entree. Der Bastionskronenpfad soll die vor rund einem Jahrhundert abgetrennte Bastion Martin wieder mit dem Rest der Festung verbinden und Besucher neue Perspektiven auf den Berg eröffnen. Der vom Stadtrat beschlossene Bau ist umstritten, sodass bis zur BUGA voraussichtlich nur der erste Teil, die Brücke über das Lauenitor, fertiggestellt wird.

©Luftbild: Nürnberg Luftbild, Hajo Dietz, Visualisierung: Taao GbR
Bildunterschrift: So soll der Petersberg im Jahr 2022 aussehen.

Christian Gräner
Tiefbau- und Verkehrsamt Erfurt



© Stadtverwaltung Erfurt
Bildunterschrift: Mitte 2019 wurde die neue Fuß- und Radwegbrücke im Erfurter Ortsteil Gispersleben eingeweiht.

Instandsetzung der A71 zwischen dem Autobahnkreuz Richtungsfahrbahn Erfurt und der Anschlussstelle AS Oberhof

Im Jahr 2019 wurde südlich des Autobahnkreuzes Erfurt Richtungsfahrbahn Schweinfurt an der A 71 viel gebaut bzw. instandgesetzt. Folgenden Einzelmaßnahmen wurden durchgeführt:

- A 71, beide Richtungsfahrbahnen, Instandsetzung Tunnel Alte Burg und Talbrücke Schwarzbachtal
- A 71, Richtungsfahrbahn Schweinfurt, Betriebskilometer 95,26 bis km 103,05 – Instandsetzung Fahrbahn und Bauwerke
- A 71, beide Richtungsfahrbahnen, Betriebskilometer 80,000 - 80,170 sowie 81,380 - 81,440 – Instandsetzung Fahrbahn
- A71, beide Richtungsfahrbahnen, Chloridsanierung an den Überführungsbauwerken entlang der Bündelungstrasse (75,00 bis 92,50)

Einleitung



Die A 71 verläuft in nord-südlicher Ausrichtung von der Landesgrenze Thüringen/Sachsen-Anhalt in Höhe Artern bis zur Landesgrenze Thüringen/Bayern bei Rentwertshausen quer durch Thüringen und verbindet dabei die A 38 über Erfurt und den Thüringer Wald mit der A 70 bzw. A 7 bei Schweinfurt. Die Autobahn besitzt eine wichtige überregionale Verbindungsfunktion und schließt die Mittelzentren Artern, Sömmerda, Arnstadt, Saalfeld/Rudolstadt/Bad Blankenburg, Ilmenau, Suhl/Zella-Mehlis und Meiningen an das Autobahnnetz an.

Spätestens seit der Eröffnung der Anschlussstelle Stadtilm mit dem Neubau der B90 ist die Verkehrsbedeutung der A 71 weiter gestiegen. Weiterhin stellt die A 71, neben der A 4, für die Entwicklung des Gewerbegebietes „Erfurter Kreuz“ einen wesentlichen Entwicklungsfaktor dar. Im Bereich Arnstadt wird mit 32.253 Kfz/24h (SVZ 2015) die bisher höchste Verkehrsbelegung der A 71 im Bereich Thüringen erreicht.

2. Erhaltungskonzept

2.1. Überblick / Integration der Gesamtmaßnahme

Die Instandsetzung der Fahrbahnen und Bauwerke stellen den Teil eines Erhaltungskonzeptes des Autobahnabschnittes A 71 von der AS Ilmenau Ost) bis zum Autobahnkreuz Erfurt dar. Dabei wurden die Leistungen in ein Los für Verkehrssicherungsarbeiten und in ein Los für Erhaltungsleistungen Strecke und Bauwerke untergliedert. Das der Maßnahme zugrunde liegende Verkehrskonzept bündelt darüber hinaus noch zwei weitere Erhaltungsmaßnahmen, deren Bauleistungen in die Sperrfenster der komplexen Erhaltungsmaßnahme integriert wurden. Eine Maßnahme war die Chloridinstandsetzung von 5 Bauwerken im Abschnitt von km 75,15 bis km 93,16, da die autobahnnahe Stützen infolge Tausalzeintrag eine erhebliche Chloridbelastung aufwiesen.

Anlass für die Maßnahme der Fahrbahnerneuerung zwischen den Betriebs-km 95,26 und 103,05 waren die erheblichen Rissbildungen,

Ausmagerungserscheinungen und Substanzverluste im bituminös gebundenen Oberbau. Die im Sperrbereich befindlichen Ingenieurbauwerke, die großen Talbrücken Streichgrund und Altwipfergrund, drei kleinere A-Bauwerke zuzüglich Anschlussstellenbauwerk Ilmenau-Ost, sowie drei Überführungsbauwerke und eine Wildbrücke wurden im Zuge der Streckenerhaltung mit instandgesetzt.

Zur Ausnutzung weiterer Sperrfenster innerhalb des gesamten Verkehrskonzeptes wurden Brückenbauwerke in den Teilabschnitten Betriebs-km 80,00 bis 80,17 und 81,39 bis 81,45 auf beiden Richtungsfahrbahnen sowie die Oberflächen am Nordportal des Tunnel Behringen erneuert.

2.2. Maßnahme Instandsetzung der Fahrbahn und Bauwerke

Auf Grund starker Rissbildungen in der Asphaltdeckschicht im Bereich des Betriebskilometer 95,26 bis 103,05 sowie im nördlichen Teilbereich der Anschlussstelle Ilmenau-Ost wurde sowohl eine Erneuerung der Deck- als auch der Binderschicht vorgesehen. Die Sanierung des Abschnittes war auf Grund von Ausmagerungserscheinungen und flächenartiger Rissbildung notwendig geworden.

Weiterhin wurde in Folge des Schadensbildes in den Teilabschnitten Betriebskilometer 80,000 bis 80,170 und 81,390 bis 81,45 in den Vor- und Nachfeldern der dort befindlichen Brückenbauwerke in beiden Richtungsfahrbahnen sowie in den 50 m-Bereichen der Vor- und Nachfelder der Talbrücken „Streichgrund“ und „Altwipfergrund“ in der Richtungsfahrbahn Schweinfurt ein Austausch der gesamten bituminösen Fahrbahnbefestigung notwendig.

Im Rahmen einer Voruntersuchung wurden über den gesamten Bauabschnitt verteilt Bohrkern entnommen und ausgewertet. Die Ergebnisse der Bohrkernuntersuchung wiesen mangelhafte Materialeigenschaften in unterschiedlicher Ausprägung auf, die letztendlich die Auswahl folgend beschriebenen Instandsetzungsverfahren definierten. Im Bereich der beiden Talbrückenbauwerke erfolgte im Rahmen der Baumaßnahme der Austausch der Deckschicht durch den Einbau von Splittmastixasphalt 11 S in einer Stärke von 4 cm (Bereich Bauwerke Betr.- km 101,423 - 101,705 und 102,533 - 102,992). Bei Bereichen mit Schadensmerkmalen auch in der Binderschicht wurde wie beschrieben der Ersatz der Binderschicht notwendig. Hier kamen drei verschiedenen Bauverfahren zur Anwendung. Da sich rückblickend auf frühere Baumaßnahmen die Kompaktasphaltauweise als eine bewährte effiziente Bauweise darstellt und eine geschlossene Asphaltdecke ermöglicht, kam im Bereich von Betriebskilometer 97,755 bis 101,423; 101,705 bis 102,533 sowie 102,992 bis 103,042 im Bereich des Überhol- und Lastfahrstreifens diese Bauweise zur Anwendung.

Um innovative Erkenntnisse auch des BMVI zu unterstützen, war es vorgesehen, im Bereich von Betriebskilometer 97,755 bis 101,423; 101,705 bis 102,533 sowie 102,992 bis 103,042 sowie Bereich der nördlichen Rampe der Anschlussstelle Ilmenau-Ost im Standstreifen Hochverdichtungsasphalt einzubauen. Im Einbaubereich von Kompaktasphalt- und Hochverdichtungsasphalt wurde als Vorleistung der Einbau von Asphaltbinder AC 16 BS als Vorprofil notwendig. Im Ab-



schnitt von Betriebskilometer 95,260 bis 97,755 wurde der konventionelle Einbau von Binder- und Deckschicht vorgesehen. In den Bereichen Betriebskilometer 80,000 bis 80,170 sowie 81,390 bis 81,450 erfolgte in Folge der vorhandenen Brückenbauwerke die Ausführung der Deckschicht auf den Bauwerken sowie in den Vor- und Nachfeldern mit Gussasphalt.

Weitere wesentliche Bestandteile der Maßnahme waren:

- Herstellung der Oberflächen an Nordportal Tunnel Behringen
- Instandsetzung der Fahrbahn der Zufahrt zum Regenrückhaltebecken südöstlich vom Tunnel Behringen (als Probefeld zur Vorbereitung des Einbaus des HVA)
- Instandsetzung der Wirtschaftswegüberführung am Betriebskilometer 95,46
- Instandsetzung der Zufahrten zu den RRB an Betriebskilometer 97,550 sowie zum RRB an Betriebskilometer 98,005
- Sanierung der Bordrinne Betriebskilometer 90,75-92,45 (Richtungsfahrbahn SGH)
- Umbau der Schachtabdeckungen/ Umpflasterung im Mittelstreifen Betriebskilometer 91,6 - 103,05 sowie 80,00 - 82,90
- Anschluss Schlitzrinne Mittelstreifenüberfahrt Betriebskilometer 84,75
- Fertigstellung der Mittelstreifenüberfahrt an Betriebskilometer 97,7
- Neubau einer Mittelstreifenüberfahrt an Betriebskilometer 81,6
- Sanierung einer Mittelstreifenüberfahrt an Betriebskilometer 36,5 - südlich der AS Sömmerda-Ost (BSW/ Asphalt)
- Einbau von 9 Kaskaden in Nebenanlagen der A 71

Weiterhin sind Bauwerksinstandsetzungsleistungen an folgenden Bauwerken durchgeführt wurden:

- BW 44, Brücke über die L3004 (ASB-Nr.: 5231510), km 80,076
- BW 45, Brücke über Wirtschaftsweg bei Rudisleben (ASB-Nr.: 5131568), km 81,413
- BW 49Ü1, Überführung Wirtschaftsweg bei Traßdorf (ASB-Nr.: 5232560), km 95,463
- BW 50Ü1, Grün- u. Wirtschaftsweg-Brücke bei Bücheloh (ASB-Nr.: 5231510), km 98,295
- BW 051, Neurodaer Weg-Wild-Brücke (ASB-Nr.: 5231511), km 99,922
- BW 51 Ü1, Brücke an AS Ilmenau-Ost (ASB-Nr.: 5231512), km 100,664
- BW 052, Talbrücke Altwipfergrund (ASB-Nr.: 5231513), km 101,566
- BW 053, Talbrücke Streichgrund (ASB-Nr.: 5253514), km 102,760

Die Baukosten betrugen ca. 10 Mio. Euro.

2.3. Maßnahme Erneuerung Tunnel Alte Burg und Talbrücke Schwarzbachtal

Der Tunnel Alte Burg und die Talbrücke Schwarzbachtal schließen unmittelbar aneinander an. Aus diesem Grund wurden beide Bauwerke in einer Instandsetzungsmaßnahme ertüchtigt.

Die Instandsetzung im Bereich des Tunnels „Alte Burg“ beinhaltet prinzipiell folgende Leistungen:

- Betoninstandsetzung der Tunnelinnenschale mittels Spritzbeton, SPCC und PCC
- Risse in den verbleibenden Wandungen der unbewehrten Blöcke > 1,0 mm verpressen
- Risse in den verbleibenden Wandungen der bewehrten Blöcke $\geq 0,3$ mm verpressen



- Fugenflanken der Blockfugen nachprüfen, Hohlstellen entfernen, an bewehrten Blöcken reprofiliert an unbewehrten glatt schleifen, nach Bedarf bzw. Anordnung des AG mit Blechen abdecken
- Tunnelportale mit Natursteinverblendung in Teilflächen nachverfugen
- Oberflächenschutz mit OS B im Tunnel und OS C an den nicht-verkleideten Flächen des Portals
- Erneuerung der Kappen und Beschichtung der Kappe mit OS 8
- Schäden an Drainageleitungen instand setzen (einragende Hindernisse abfräsen)
- Erneuerung der Schachtabdeckungen der Ulmendrainage
- Erneuerung der Schachtabdeckungen der Längsentwässerung
- Erneuerung der Kabelschachtabdeckungen
- Erneuerung der Abläufe in den Schlitzrinnen
- Erneuerung der Reinigungsdeckel der Sohl Drainage
- Nachrüstung eines Taktiles Leitsystems
- Erneuerung des Löschwassersystems
- Ausbau der Zuwegung für Betriebs- und Rettungspersonal am Ost- und Westportal
- Erneuerung der Fahrbahndecke
- Erneuerung von Teilen der Betriebs- und Sicherheitseinrichtung (BuS), Einrichten BuS für Gegenverkehr (nicht Bestandteil dieser Ausschreibung)

Die Instandsetzung der Talbrücke Schwarzbachtal umfasst prinzipiell folgende Leistungen:

- Betoninstandsetzung in kleinem Umfang an WL, Pfeiler, Überbau
- Einige Risse verpressen am Überbau und WL, am WL auch in Bereichen mit Durchfeuchtung
- Üko instand setzen/ reparieren
- Üko an WL A-0/1 umbauen- an Gradienten anpassen, hier im Bereich mit Ausbau bis auf Abdichtung und Erneuerung im Brückenbereich
- Betoninstandsetzung in Teilflächen auf Kappen bzw. am Schrammbord
- Beschichtung der Kappe in Teilflächen
- Geländerbeschichtung in Teilflächen erneuern, Deckschicht vollständig erneuern
- Leitung der Längsentwässerung in Teilen instand setzen (Kor.-Schutz, Dehnstück, Teilerneuerung)
- Entwässerungsabläufe erneuern – Bereich Einkornbeton instand setzen
- Tropftüllen vor Üko A0/1 (Ost) nachrüsten
- Befestigung des Übersteigsschutzes umrüsten (Kontern)
- Hinterfüllbereich am WL A-0/1 erneuern, Steifigkeitssprünge beseitigen, damit die permanent andauernden Schäden an der Fahrbahn nicht mehr auftreten.
- Im Zuge der Deckensanierung Strecke - Erneuerung Deckschicht, GA Rinne + Fugen

Die Baukosten betrugen ca. 8,7 Mio. Euro.

2.4. Maßnahme Instandsetzung Chloridinstandsetzung an Bauwerken

Die Baumaßnahme beinhaltete die Instandsetzung von Brückenstützen an 5 Überführungsbauwerken der BAB A 71. Die autobahnnahen Stützen wiesen eine erhebliche Chloridbelastung infolge Tausalzeintrag auf. Alle Bauwerke gehören zur sogenannten Bündelungsstrasse und führen über die A 71 und die Bahnstrecke Erfurt - Nürnberg. Überführung einer

- BW A 71 042Ü1 - ASB 5031537 km 75,17
Überführung einer Wirtschaftswegebrücke
- BW A 71 045Ü1 - ASB 5131569 km 82,07
Überführung einer Ortsverbindungsstraße
- BW A 71 045Ü2 - ASB 5031537 km 83,18
Überführung einer Wirtschaftswegebrücke bei Rudisleben
- BW A 71 048Ü3 - ASB 5232555 km 91,63
Überführung einer Wirtschaftswegebrücke bei Branchewinda
- BW A 71 048Ü4 - ASB 5232557 km 93,16
Überführung der K2 bei Behringen



Der Beton der chloridbelasteten Stützenbereiche wurde entsprechend des konkreten Schadensbildes zuzüglich eines Zuschlages von 2 cm mit einem HDW-Lanzenstrahlverfahren mit Abrasivmitteln bis in Tiefen von 4 cm bis 10 cm abgebrochen.

Die durch das HDW-Lanzenstrahlverfahren freigelegte und beschädigte Bewehrung wurde ersetzt. Dabei müssen die Stöße zwischen den Ersatzstäben und der vorhandenen Bewehrung die vorgeschriebenen Übergreifungslängen aufweisen.

Anschließend wurde ein Betonersatz bestehend aus Spritzbeton erstellt.

Für die Sicherstellung der Dauerhaftigkeit wurde auf die Stahlbetonstützen eine zusätzliche Spritzbetonschale mit einer Dicke von 5 cm aufgetragen und eine zusätzliche Bewehrung angeordnet. Die Spritzbetonschale wurde 2-lagig, bestehend aus Spritzbeton und Spritzmörtel, hergestellt. Die Spritzmörtelschicht wurde geglättet und die kreisrunde Form der Stütze wiederhergestellt.

Für die Pfeilerinstandsetzung an den Standorten bei km 75,17; km 83,18 und km 91,63 war auf beiden Richtungsfahrbahnen ein Teilrückbau der Betonfahrbahn erforderlich.



Bauzeit

Da nicht alle Maßnahmen in der bestehenden Verkehrssicherung integrieren werden konnten, wurde die Instandsetzung auf 2 Jahre aufgeteilt:

Bauzeit I (2019): 29. April 2019 bis 4. Oktober 2019

Bauzeit II (2020): 20. April 2020 bis 30. September 2020

Die Baukosten betrugen ca. 1,4 Mio. Euro.

2.5. Erneuerung Löschwasserbehälter Tunnel Behringen

Zum Zeitpunkt der Planung und der Realisierung des Tunnel Behringen, waren für Tunnel unter 1050 m (siehe Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln - RABT 1994) keine Löschwasserversorgungen vorgeschrieben.

Mit Einführung der RABT 2006 wurden die Erfordernisse für die Löschwasserversorgung in Abhängigkeit der Tunnellänge neu geregelt. In Bezug auf den Tunnel Behringen mit einer Länge von 465 m, ist eine Löschwasserversorgung in Form einer Nassleitung durch beide Tunnelröhren mit entsprechenden Entnahmestellen und ausreichender Wasserversorgung vorzusehen.

Im Rahmen der Nachrüstungsprojekte für Straßentunnel wurde in einem ersten Schritt ein Löschwasserbecken im Bereich des Nordportals realisiert. In diesem Zusammenhang wurden auch alle notwendigen Vorbereitungen für eine Löschwasserleitung mit entsprechenden Anschlüssen im Tunnel und der Anschluss an eine örtliche Wasserleitung ausgeführt. Mit der anstehenden Tunnelsanierung wird dann die Löschwasserleitung im Tunnel umgesetzt.

In dieser Maßnahme wurden der Löschwasserbehälter und die Zufahrt am Nordportal des Tunnels Behringen hergestellt. Hier wurde der Ausbau des Betriebsweges im überbreiten Mittelstreifen in Bk 1,0 mit einer Oberbaudicke von 60 cm hergestellt. Außerdem sind Teilflächen der dort befindlichen Betriebswendestelle im Mittelstreifen in bituminöser Bauweise in Bk 32 zu erneuern. (Löschwasserbehälter Tunnel Behringen).

Die Baukosten betrugen ca. 1,6 Mio. Euro.

3. Integriertes Verkehrssicherungskonzept

Die beschriebenen Maßnahmen galt es in ein integriertes Verkehrsführungskonzept zusammenzufassen.

Der Bau der Strecke konnte gemäß ASR 5.2 nur unter einer Sperrung einer Richtungsfahrbahn erfolgen, so dass der Verkehr auf die Gegenfahrbahn geleitet wurde. Dies betraf auch die Baumaßnahme des Tunnels Alte Burg. Hierfür wurde der Tunnel bereits im Jahr 2018 für die Gegenverkehrsführung ausgerüstet. Lediglich die Instandsetzung der Chloride konnte halbseitig erfolgen.

Es erfolgte eine Untergliederung der Maßnahmen in 3-Teilabschnitte, die untereinander abgestimmt wurden, um die Beeinträchtigungen für die Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich zu halten und die Zufahrten zu den Baustellen zu gewährleisten.

Teilabschnitt I (km 78,600 – 90,000):

Zu Beginn der Gesamtmaßnahme zwischen dem AK Erfurt und der AS Arnstadt-Süd wurden zwei Mittelstreifenüberfahrten in Höhe km 81,700 und km 84,800 hergestellt. Diese wurden notwendig, um ein Ein- und Ausfahren in die Arbeitsstelle zu gewährleisten.

In der nachfolgenden Phase wurde für die Herstellung der Fahrbahn und Chloridinstandsetzungen eine 3+0 Verkehrsführung auf der Richtungsfahrbahn Schweinfurt eingerichtet. Um die Beeinträchtigungen auf das Erfurter Kreuz so gering wie möglich zu halten und einen möglichen

Rückstau vorzubeugen, wurden der Fahrtrichtung Schweinfurt zwei Fahrstreifen zugeteilt.

Bevor der Verkehr komplett auf die Richtungsfahrbahn Sangerhausen umgelegt wurde eine Zwischenphase eingeschaltet, die die Arbeiten im Mittelstreifen beinhaltet. Auch hier wurde wieder eine 3+0 Verkehrsführung realisiert, wobei wiederum der Richtung Schweinfurt aus den vorangegangenen Gründen 2 Fahrstreifen angeordnet wurden.

Für die Chloridstandsetzungen wurden noch weitere kleinteiligere Verkehrsführungen vorgesehen, die jeweils den Verkehr einstreifig am Rand- oder Mittelstreifen vorbeiführten.

Teilabschnitt II (km 90,000 – 103,400)

Der Abschnitt zwischen Arnstadt-Süd (km 90,0) und Ilmenau-West (km 103,400) wurde in 7 Verkehrsphasen unterteilt. Die Ausführung erfolgte in aufeinanderfolgenden bzw. kombinierten/ erweiterten Bauphasen, um die Sperrzeiten der AS Stadtilm sowie der AS Ilmenau-Ost zu minimieren. Aus diesem Grund erfolgte die Einrichtung der Verkehrssicherung in mehreren Verkehrsphasen.

Eine Sperrung der Ausfahrt an der AS Stadtilm in Fahrtrichtung Schweinfurt konnte auf Grund bereits getätigter Vorarbeiten im Sperrschatten der letzten Maßnahme vermieden werden. Somit war die Verkehrsbeziehung zwischen der neu gebauten B 90 und der A 71, Richtung Erfurter Kreuz während der gesamten Bauzeit gewährleistet. Lediglich die Einfahrt in Richtung Schweinfurt musste auf Grund des Baufeldes temporär gesperrt werden, wobei das nachgeordnete Netz für diesen Sperrfall mit der ehemaligen B 87 eine komfortable Ausweichstrecke bot.

In einer ersten Phase wurde der Verkehr ab km 93,600 – 97,700 in einer 2+0-Verkehrsführung auf die Richtungsfahrbahn Sangerhausen gelegt. Im Bereich Ilmenau-Ost wurde dieser wieder aufgelöst um eine Entspannungsstrecke zu schaffen und die Befahrbarkeit der AS Ilmenau-Ost zu gewährleisten. Für die Herstellung der Talbrücken Altwipfergrund und Streichgrund musste der Verkehr ab km 101,300 – km 103,200 wieder auf die Richtungsfahrbahn Sangerhausen in eine 2+0-Verkehrsführung umgelegt werden.

In der darauffolgenden Phase B1 konnte die 2+0 Verkehrsführung im Bereich Stadtilm aufgelöst und die AS Stadtilm in beiden Richtungen bedient werden. Die 2+0 Verkehrsführung wurde in dieser Phase über die AS Ilmenau-Ost verlängert. Die Baufelder wurden bis an den Beginn bzw. das Ende der Mittelstreifenüberfahrten verlängert. Diese Überfahrten konnten als Einfädelungs- und Ausfädelungsstreifen für die AS Ilmenau-Ost genutzt werden.

Lediglich für die Arbeiten an der Hauptfahrbahn im Bereich der AS Ilmenau-Ost musste diese außer Betrieb genommen werden.

Teilabschnitt III:

Der Teilabschnitt befindet sich zwischen der AS Gräfenroda und der AS Oberhof und beinhaltet die Baumaßnahme am Tunnel Alte Burg und der Talbrücke Schwarzbachtal.

Für die Sanierung des Tunnel und der Brücke wurde eine 2+0-Verkehrsführung mit Gegenverkehrsführung im Tunnel „Alte Burg“ vorgesehen.

Durch die Einrichtung der 2+0 Verkehrsführung im Tunnel konnte eine längerfristige Vollsperrung der Richtungsfahrbahn Schweinfurt vermieden werden und der Verkehr weiterhin auf der Autobahn verlaufen. Eine Umleitung über das nachgeordnete Netz wurde auf das Mindeste reduziert und nur für den Auf- und Abbau der transportablen Schutteinrichtung im Tunnel notwendig. Dies erfolgte in jeweils einer Nacht im Zeitraum von 19:00 – 05:00 Uhr.

Die Kosten für die Verkehrssicherungen auf der A 71 lagen bei insgesamt ca. 1,8 Mio. Euro, wovon rund 500.000 Euro für die Verkehrssicherung des Tunnels Alte Burg entfallen sind.

4. Zusammenfassung und Ausblick

Insgesamt wurden 2019 an der A 71 für Instandsetzungsmaßnahmen ca. 21,7 Mio. € investiert.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Integration der verschiedenen Maßnahmen in ein Verkehrskonzept zielführend ist, um die Einschränkungen für den Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich zu halten.

Durch die steigende Verkehrsbelastung der A 71 zeigt sich auch, dass, sofern möglich, die Anzahl der Fahrstreifen beibehalten werden sollte, um Staubildungen zu minimieren. Dies ist jedoch durch die reduzierte Querschnittsbreite auf der A 71 nicht immer ohne weiteres durchführbar.

Bewährt hat sich vor allem die Gegenverkehrsführung durch die Tunnel. Zwar ist die Einrichtung ein großer Aufwand und mit einer Vollsperrung einer Richtungsfahrbahn verbunden, jedoch bestand diese nur an 2 Nächten und nicht während der gesamten Bauzeit von rund 7 Monaten. Dadurch kann die verkehrliche Belastung im nachgeordneten Netz minimiert und die Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich gehalten werden.

Martin Wenzel, Peter Döhler
Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr

AUTOBAHNAUSSTELLUNG JETZT IM FAHRZEUGMUSEUM SUHL

Die Autobahnausstellung mit den Modellen, Schautafeln und Filmen über den Bau der Thüringer Waldautobahn A 71 und A 73 ist seit 2019 dem Fahrzeugmuseum Suhl angeschlossen. Damit wird noch viele Jahre nach dem Bau dieses einmaligen Verkehrsweges die herausragende Ingenieurleistung gewürdigt.

Kernstück der Ausstellung soll zukünftig ein modernes multimediales und interaktives Touch-Terminal sein, mit dem Informationen über die Historie, den Planungsprozess, die Baudurchführung, den Natur- und Landschaftsschutz, die technologischen Rahmenbedingungen bis zur Fertigstellung und den heutigen Betrieb vermittelt werden. Die Anschaffung des Terminals können Sie mit Ihrer Spende mit dem Kennwort „Touch-Terminal“ auf das Konto des Fördervereins Fahrzeugmuseum Suhl e.V. mit nachfolgender IBAN unterstützen.

DE78 8405 0000 175 000 103

Weitere Auskünfte erhalten Sie in der Geschäftsstelle der VSVI Thüringen.



Wir verbinden.

Vision und Wirklichkeit.



GEOTECHNIK



HOCHBAU



INGENIEURBAU



VERKEHRS-
ANLAGEN



WASSERBAU

Berlin | Bitterfeld | Darmstadt | Dresden | Erfurt | Freiburg | Hamburg | Karlsruhe | Köln
Leipzig | Mainz | Mannheim | München | Nordbayern | Stuttgart | Würzburg | International

Straße mit neuer Funktion

Nachhaltiger Verkehrswegebau fängt bei STRABAG schon bei der Rezeptur an. Das Unternehmen hat ein einzigartiges System im Asphaltbau entwickelt, mit dem sich giftige Stickoxide abbauen lassen. Das sorgt für saubere Luft und weniger Lärm auf der Straße.

In Geltow bei Potsdam dampft die Straße. Heißer Asphalt verteilt sich unter der Einbaubohle des Fertiglers und legt sich zäh über die Fahrbahn. Ein fertigerintegrierter Streuer veredelt die heiße Decke mit silbergrauem Granulat. Die Walzen verdichten die Schichten – so entsteht üblicherweise ein neuer Straßenbelag. Der neue Belag in Geltow beinhaltet eine zusätzliche Funktion.

Mitten in Brandenburg entsteht ein nachhaltiger Verkehrsweg: Die speziell konzipierte Asphaltoberfläche trägt zur Minderung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung bei. Die Idee stammt aus dem Forschungsprojekt „NaHiTas“ (Nachhaltiger HighTech-Asphalt). Die Umsetzung in die Praxis findet heute in Geltow auf einem Teilstück der Bundesstraße 1 statt.

Das Projekt HighTech-Asphalt wird von der Gruppe PSS mit Sitz im hessischen Bad Hersfeld bearbeitet. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konzentrieren sich im STRABAG-Kompetenzzentrum TPA ausschließlich auf Forschung und Weiterentwicklungen im Verkehrswegebau. Martin Muschalla leitet das Entwicklungsvorhaben. Er kennt jedes Detail des Projekts, über einige davon informiert er gerade Kathrin Schneider, Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung in Brandenburg, die sich von diesem Testlauf mit dem neuartigen Straßenbelag überzeugen ließ. „Das Thema interessiert uns sehr. Geltow ist ein Ort mit hohem Verkehrsaufkommen, aber auch ein Erholungsgebiet. Themen wie weniger Lärm und Schadstoffe sind hier hochrelevant“, berichtet die Ministerin.

OFFEN FÜR NEUE IDEEN

Auftraggeber, die offen für neue Technologien sind und deren Umsetzung wie in Geltow fördern, sind ein wichtiger Baustein für den Markterfolg einer Entwicklung. „Ebenso braucht es kompetente Partnerinnen und Partner“, sagt Sebastian Czaja, der zusammen mit Martin Muschalla das Forschungsprojekt von Beginn an begleitet. Czaja berichtet: „Das neue System mit dem Namen CIAir® Asphalt entstand durch die erfolgreiche Zusammenarbeit von Unternehmen und Hochschulen. Durch seine besonderen Eigenschaften kann CIAir® Asphalt dazu beitragen, die Lebensqualität an stark befahrenen Verkehrswegen nachhaltig zu verbessern. Hierfür haben wir nicht nur die Rezeptur und das Einbauverfahren entwickelt, sondern auch die Maschinen- und Verarbeitungstechnik sowie die Sensorik zur Überwachung der Temperatur und Verteilung des Mischguts optimiert.“ Das alles soll sich in der Praxis bewisen.

Die Untersuchungsstrecke in Geltow ist die zweite Baumaßnahme dieser Art, erstmals wurde das neue System am Neckartor in Stuttgart verlegt. „Wir geben der Straße eine neue Funktion“, sagt Muschalla. Hinter ihm bewegt sich der Forschungsfertiger. Im vorderen Teil des Gefährts befindet sich ein gewaltiger Kasten: „Innovationsbunker“ ist darauf zu lesen.



Der Asphalt mit innovativem Abstreumaterial macht die Straßenoberfläche griffig, hellt sie auf und bindet Luftschadstoffe.

PHOTOKATALYTISCHES ABSTREUMATERIAL

Der Einbau führt eine bunte Mannschaft zusammen. Projektleitung, Straßenbau-Profis und Universitätspersonal, alle packen mit an und beobachten genau, was passiert, wenn der CIAir® Asphalt auf die Straße kommt. Die STRABAG-Marke „CIAir® Asphalt“ steht für „Clean Air Asphalt“. „Stickoxide in der Luft werden unter Einwirkung von UV-Licht über das photokatalytische Abstreumaterial aus ultrahochfestem Beton mit Titandioxid (TiO₂) abgebaut“, erklärt der Ingenieur Sebastian Czaja und prüft die Einstellungen am Streuer. In Feldversuchen konnte ermittelt werden, dass das neue System die Stickoxid-Konzentrationen in der Luft um bis zu 26 % reduzieren kann.

Um den fertigerintegrierten Streuer (übrigens auch ein STRABAG-Eigenbau) kontinuierlich mit dem innovativen Abstreumaterial befüllen zu können, wurde der Innovationsbunker entwickelt. Der große Aluminiumkasten enthält das Abstreumaterial und den Asphalt. Ausgestattet mit Förderschnecke und Förderband werden die Materialien in der richtigen Reihenfolge über Einbaubohle und Streuer auf die Straße gebracht.

„Der Streuer verteilt das Abstreumaterial gleichmäßig und bedarfsgerecht auf der Straße. Außerdem haben wir Temperatur- und Füllstandssensoren in den Bunker eingebaut“, sagt Czaja und deutet auf einen kleinen Monitor am Fertiger. „Mit einem Blick können die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen den Innovationsbunker jederzeit überprüfen, falls ein Wert aus der Reihe fällt.“



Der Forschungsfertiger mit dem „Innovationsbunker“ gibt der Straße eine neue, zusätzliche Funktion.

EIN GROSSER SCHRITT

Am Ende des Tages hat das Team etwa 6.500 m² CIAir® Asphalt eingebaut. An den Schuhen der Arbeiter klebt noch Asphalt. Die Hände sind schwarz gefärbt, die Hitze hat ihnen den Schweiß auf die Stirn getrieben. Und alle sind zufrieden. In Geltow führt nun ein hellerer und leiserer Weg durch die Ortschaft, der das Leben ein Stück besser machen soll.

Am Straßenrand stehen noch einige Proben in silbernen Eimern, die ein Wissenschaftler der TU Darmstadt ins Labor mitnehmen wird. „Durch die zusätzlichen Qualitätsuntersuchungen soll das Einbauverfahren für CIAir® Asphalt weiter optimiert werden“, sagt Sebastian Czaja. Dass er Forschung in die Praxis, buchstäblich auf die Straße bringt, mache ihn an Tagen wie diesem sehr stolz: „Solche Projekte sind oft ein weiter Weg, wir sind noch am Anfang, haben heute aber wirklich einen großen Schritt gemacht.“

Smarter Belag

Das synthetische Streumaterial für CIAir® Asphalt wurde im Projekt „NaHiTAS“ entwickelt. Es besteht aus gebrochenem, mit Titandioxid und weiteren Materialien versetztem ultrahochfestem Beton (UHPC). Beim Einbau der Straße wird circa ein Kilogramm des Granulats pro Quadratmeter Straße direkt in den heißen Asphalt eingestreut. Unter UV-Licht beschleunigt es die Umwandlung von Luftschadstoffen in unbedenkliche Nitrate.

Entwicklerteam

Am Forschungsprojekt „NaHiTAS“ waren neben der TPA als Projektführer 9 Projektpartner beteiligt: die TU Berlin, TH Köln, Universität Kassel, F.C. Nüdling Betonelemente, Asphalta Prüf- und Forschungslaboratorium, Ingenieurbüro Lohmeyer, Bomag, MOBA Mobile Automation und Müller-BBM. Das Projekt hatte eine Laufzeit von drei Jahren und wurde vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert.

TPA – Die STRABAG-Konzerngesellschaft widmet sich als eine der größten privaten Laborgesellschaften Europas der Optimierung von technischen Prozessen, der Arbeitssicherheit und Qualität. Das baustofftechnologische Kompetenzzentrum für Asphalt, Beton, Erdbau und Geotechnik beschäftigt rund 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in rund 20 europäischen Ländern an mehr als 130 Standorten.

PSS – Die STRABAG-Gruppe „Prozess-Stabilität im Straßenbau“ mit Sitz in Bad Hersfeld ist zuständig für die Koordination und Durchführung der Forschungsvorhaben im Straßenbau und deren direkte Umsetzung in die Baupraxis in Deutschland.



Das Abstreumaterial wird direkt in die Asphaltdeckschicht eingebunden. Der fertigerintegrierte Streuer ermöglicht schon beim Einbau ein gleichmäßiges und bedarfsgerechtes Streubild.

Quelle: The STRABAG Innovation Magazine 2019
© STRABAG SE



TEAMS WORK.

Weil Erfolg nur im Miteinander entstehen kann. Als europäischer Technologiekonzern für Baudienstleistungen bringt STRABAG Menschen, Baumaterialien und Geräte zur richtigen Zeit an den richtigen Ort und realisiert auch komplexe Bauvorhaben – termin- und qualitätsgerecht zum besten Preis. In Deutschland blickt die STRABAG AG als Marktführerin im Verkehrswegebau auf eine über 90-jährige Tradition zurück. Täglich setzt sich unser Team aus rund 12.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Verkehrswegebau dafür ein, erstklassige Bauleistungen anzubieten, die weit über den klassischen Straßenbau hinausgehen. Die gesamte Wertschöpfungskette im Bau von Infrastrukturanlagen bilden wir in unseren Einheiten ab. Von der digitalen Planung über die Baustoffgewinnung und -produktion, den Bau der Projekte bis hin zur Wartung und Unterhaltung durch eigene Straßenbetriebsdienste. Die Digitalisierung unserer Arbeitsprozesse fördert dabei die Transparenz und erhöht die Effizienz sowie die Ausführungsqualität.

Wir glauben an die Kraft des Teams. Und daran, dass genau das den Unterschied ausmacht, um Außergewöhnliches entstehen zu lassen.

www.strabag.de



STRABAG
TEAMS WORK.

Mehr als nur Asphalt und Baustellen

Was kommt Ihnen als erstes in den Sinn, wenn Sie den Begriff Straßenwesen hören; schwarzer Asphalt, Baustellen oder gar Schlaglöcher? Baugrund und Baumaterialien sind nur ein kleiner Teil des Spektrums, das durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beforscht und bearbeitet wird.

Die BASt gehört zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Seit 1951 beschäftigt sie sich mit vielfältigen Herausforderungen aus sämtlichen Bereichen des Straßenverkehrs, beginnend bei dem Aufbau von Straßen über Unfallforschung bis hin zur Entwicklung neuer Konzepte zur Verkehrssicherheitskommunikation. Die Forschung der BASt dient dem BMVI als wissenschaftlich fundierte Expertise, die für eine gute Verkehrspolitik unabdingbar ist. Darüber hinaus führt die BASt verschiedene Prüf-, Zertifizierungs-, Zulassungs- und Anerkennungstätigkeiten aus und begleitet die Einführung von nationalen, europäischen und internationalen Gesetzgebungs- und Harmonisierungsverfahren.

Die Arbeit der BASt hat den Straßenverkehr von heute in vielen Bereichen stark beeinflusst. Beispielsweise haben die Gurtanlegepflicht und das begleitete Fahren ab 17 die Verkehrssicherheit maßgeblich verbessert, an beiden Maßnahmen war die BASt intensiv beteiligt.

Auch nach vielen Jahrzehnten gibt es noch viele spannende Themen und Forschungsfelder. So sind intelligente Infrastrukturen ein essenzieller Bestandteil des Verkehrs von morgen. Durch die Entwicklung und Anwendung von intelligenten Produkten, Verfahren und Prozessen, die es ermöglichen, relevante Informationen digital zu erheben und zu bewerten, können Straßeninfrastrukturen effizienter betrieben werden. Ein maßgeblich von der BASt gestaltetes Projekt ist beispielsweise die Intelligente Brücke. Derzeit werden Brücken turnusmäßig vor Ort überprüft. Bei der Intelligenten Brücke erfassen Sensoren im Bauwerk kontinuierlich den Zustand im Bauwerk und bewerten diesen. Somit kann potenziellen Schäden



Bild 1: Kompaktparken

eines Bauwerks frühzeitig entgegengewirkt werden. Auch für das Automatisierte und Vernetzte Fahren spielen intelligente Lösungen eine entscheidende Rolle. Die BASt war von Beginn an maßgeblich an der Entwicklung der Fahrzeug-Fahrzeug- und Fahrzeug-Infrastruktur-Kommunikation beteiligt. Durch die Zusammenarbeit mit Automobil- und Infrastruktursystemherstellern sowie den deutschen wie europäischen Straßenbetreibern wurden die notwendigen Akteure zusammengebracht und Lösungen entwickelt. Eine Antwort auf das steigende Güterverkehrsaufkommen ist das von der BASt entwickelte Telematisch gesteuerte Kolonnenparken. Mit diesem Verfahren werden Parkraumkapazitäten erhöht, indem Lkw in Reihen, sortiert nach ihrer Abfahrzeit, hintereinander parken. Intelligente Verkehrssysteme leisten somit einen essenziellen Beitrag

im Hinblick auf die angestrebte Mobilität, Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verringerung der Umweltbelastung. Sie stellen einen wichtigen Baustein zur Bewältigung eines wachsenden Mobilitätsbedürfnisses bei gleichzeitigem Wachstum des Güterverkehrs dar.

Als zentrale Stelle für Unfallforschung im Straßenverkehr in Deutschland, folgt die BASt dem Leitbild der „Vision Zero“ und trägt dazu bei, den Verkehr für alle Beteiligten sicherer zu machen. Gerade Fahranfänger sind überproportional häufig an Unfällen beteiligt. Mit Maßnahmen, wie dem Begleiteten Fahren ab 17 und der kontinuierlichen Optimierung der Fahrausbildung trägt die BASt dazu bei, die Fahranfängersicherheit weiter zu verbessern. Ebenso widmet sich die Forschung den Herausforderungen des demografischen Wandels. Dabei beschäftigten sich die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler der BASt mit Fragestellungen zur sicheren Mobilität älterer Menschen oder erarbeiten unter anderem Kon-



Bild 2: sichere Schulwege

zepte für die Mobilitätsberatung. Im Rahmen der weiter voranschreitenden Digitalisierung untersuchen die Forschenden auch, wie sich neue Medien für Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen zielgruppenspezifisch nutzen lassen, beispielsweise durch den Einsatz von Influencern. Darüber hinaus ist die BASt Begutachtungsstelle im Bereich Fahrerlaubniswesen und begutachtet unter anderem Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung. Natürlich ist auch der Straßenbau fester Bestandteil der BASt-Forschung. Auf dem Demonstrations-, Untersuchungs- und Referenzareal der BASt (duraBASt), werden neue Bauweisen- und Verfahren im Maßstab 1:1 erprobt und zeitraffend belastet. Das einzigartige Gelände liegt im Autobahnkreuz Köln-Ost und hat eine Grundfläche von rund 2,5 Hektar. Neben der BASt und Projektpartnern aus ganz Europa, ist hier auch die Industrie eingeladen, Neuentwicklungen unter realitätsnahen Bedingungen zu testen. Innovationen werden so vorangetrieben und damit schneller im Regelbetrieb umgesetzt. Das duraBASt sowie die weiteren Aktivitäten der BASt tragen dazu bei, die Straßen in Deutschland für die Herausforderungen aus Güterverkehrszunahme, Klimawandel, Energiewende und Rohstoffknappheit zu rüsten. Forschungsansätze beschäftigen sich beispielsweise damit, wie Straßen dauerhafter gebaut werden können ohne die Fähigkeit der Lärmreduzierung zu verschlechtern oder wie Straßen solare und geothermische Energie nutzbar machen. Desweiteren leistet die BASt mit ihrer Arbeit im Rahmen der Zustandserfassung und -bewertung einen wesentlichen Beitrag im Rahmen des Erhaltungsmanagements. Die BASt ist an der Entwicklung, Optimierung und Zulassung von Messsystemen beteiligt, mit denen Zustandsmerkmale der Straßenoberfläche für das gesamte Bundesfernstraßennetz erhoben werden.



Bild 3: duraBAST Panorama

Im Bereich der Fahrzeugtechnik beschäftigt sich die Bundesanstalt mit unterschiedlichen fahrzeugspezifischen Themen. Hierzu gehören Untersuchungen von Emissionen im Kraftfahrzeugbereich ebenso wie die Verbesserung von aktiver und passiver Sicherheit des Personen- und Güterkraftverkehrs.

In den eigenen Test- und Versuchshallen werden von der BAST u.a. im Auftrag von Euro NCAP Crashtests durchgeführt. Die BAST testet aber nicht nur, sondern formuliert regelmäßig neue Anforderungen an die Fahrzeugsicherheit konventioneller, hochautomatisierter oder elektrischer Fahrzeuge und definiert entsprechende Prüfscenarien. Die Mobilität von morgen bringt neue Antriebstechnologien und neue Fahrzeugkonzepte mit sich, mit denen sich die BAST auf verschiedenen Ebenen interdisziplinär beschäftigt.



Bild 4: Crashtest

Auch im Brücken- und Tunnelbau entwickeln sich Baustoffe, Bauweisen und Konstruktionen kontinuierlich weiter. Damit die Anforderungen an Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit erfüllt werden, passt die BAST bestehende Prüf- und Berechnungsverfahren an oder entwickelt sie neu. Auch zur systematischen Planung, Durchführung und Kontrolle von Erhaltungsmaßnahmen erarbeitet die BAST Verfahren. Diese unterstützen die für

das Erhaltungsmanagement zuständigen Stellen in zunehmendem Maße bei der Entscheidung, wo, wann, wie und mit welchem finanziellen Aufwand instandgesetzt wird. Im Bereich des Tunnelbaus ist ein hohes Maß an Sicherheit zu gewährleisten. Die BAST entwickelt für den Bau, die Erhaltung und die Ausstattung von Tunneln die notwendigen Konzepte.

Das vorhandene Straßennetz effizient zu nutzen, die Verkehrsqualität zu erhalten, die Sicherheit zu erhöhen und die verkehrsbedingten Umweltbelastungen so gering wie möglich zu halten, ist Aufgabe der Verkehrstechnik. Auf Grundlage von Verkehrsanalysen werden Aussagen über die Leistungsfähigkeit der Straßen getroffen. Bedingt durch die fortschreitenden Entwicklungen im Verkehrssektor müssen Verkehrsregeln und Verkehrszeichen angepasst werden. Hier liefert die BAST wissenschaftliche Grundlagen. Auf europäischer Ebene ist die BAST aktiv an der Normung von Gegenständen der Straßenausstattung beteiligt. Darüber hinaus erforschen die BAST-Wissenschaftler und -Wissenschaftlerinnen, wie sich der Straßenverkehr auf die Umwelt auswirkt und leiten Maßnahmen ab, wie sich der Umweltschutz verbessern lässt.

Die BAST betreibt sowohl eigene als auch externe Forschung, die sie konzipiert, koordiniert, wissenschaftlich betreut und auswertet. Sie greift gesellschaftliche, technologische und wirtschaftliche Fragestellungen auf und erkennt wichtige Herausforderungen. Die Ergebnisse der Forschungsarbeit stellt die BAST dem BMVI für die Gesetzgebung zur Verfügung oder bringt sie in Normen und Regelwerke ein. Darüber hinaus verfolgt die BAST ihre Forschungsziele auch durch Forschungsförderung, indem Anreize für Industrie und Wissenschaft geschaffen werden, die anwendungsorientierte Forschung zu intensivieren. Dabei ist die BAST international bestens vernetzt und verfügt über zum Teil einzigartige Versuchseinrichtungen.

M.Sc. (DUK) Christopher Gerhard
Stabsstelle PK - Presse und Kommunikation
Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)
Brüderstraße 53, 51427 Bergisch Gladbach
Telefon 02204 43-1304, Telefax 02204 43-1350
gerhard@bast.de, www.bast.de

Thüringen als Entwicklungslabor

Umbauen, Neubauen und Selbermachen im StadtLand Thüringen

Seit ihrer Gründung im Jahr 2012 durch das damalige Thüringer Kabinett sucht die Internationale Bauausstellung (IBA) Thüringen nach Menschen und Zukunftsprojekten, die durch eine Aktivierung und Aufwertung von Räumen, seien es Häuser, Land- oder Ortschaften, das Gemeinwohl im Freistaat stärken.

StadtLand ist das Thema der IBA Thüringen, es beschreibt die kleinteilige Struktur des Bundeslandes und die Wechselwirkungen zwischen Stadt und Land. So erklärt die IBA Thüringen beispielsweise den großen Leerstand in Thüringen zu LeerGut, das ressourcenschonend wiederbelebt werden kann, unterstützt Menschen, die vielversprechende Orte entwickeln möchten und stärkt neue und effektivere Formen der Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft.



Im Mai 2019 öffneten sich die Türen des Eiermannbaus Apolda zur Zwischenpräsentation der IBA Thüringen. Ein wichtiger Aktivierungsmoment für den historischen Standort, der – selbst ein IBA Projekt – unter dem Leitbild der ›Open Factory‹ von der IBA Thüringen entwickelt wird. © IBA Thüringen, Foto: Thomas Müller

Aber natürlich baut eine IBA auch: Mit experimentellen Neubauten wie dem Timber Prototype House oder dem Sch(l)afstall in Bedheim gibt es eine neue „Baukultur made in Thüringen“. Die IBA Thüringen ist bis 2023 ausgelegt, dann präsentiert sie ihre getane Arbeit an den jeweiligen Projektschauplätzen. Einen Vorgeschmack auf diese finale Präsentation lieferte bereits die Zwischenpräsentation 2019 im Eiermannbau Apolda. In der zentralen Ausstellung ›StadtLand‹ zeigte die IBA ihre rund 30 Projekte über das Umbauen, Neubauen und Selbermachen in der Provinz. Dieser Begriff steht mittlerweile nicht mehr für den abgehangenen ländlichen Raum, sondern für die vielen Chancen, die sich dort bieten: 90 Prozent des Freistaates Thüringen sind als ländlicher Raum charakterisiert – eine ideale Versuchsanordnung für eine neue baukulturelle Erzählung.

Das Spektrum der IBA Vorhaben reicht von der Sommerfrische im Schwarzwald über Plattenbauprojekte in Nordhausen bis hin zum Architektortourismus am Thüringer Meer. Sechs IBA Projekte wurden bereits fertiggestellt: die Kunstkapelle in Krobitz, das Probewohnen im Sommerfrische Haus in Döschnitz, das Timber Prototyp House in Apolda, der Sch(l)afstall in Bedheim, die Her(r)bergskirche in Neustadt am Rennsteig und der BahnHofLaden in Rottenbach.



Die StadtLand Ausstellung zeigte innovative Ideen, interessante Projektmacher, besondere Orte und eine „Baukultur made in Thüringen“. © IBA Thüringen, Foto: Thomas Müller

Der Sch(l)afstall in Bedheim – Baukultur im ländlichen Raum

Im ländlichen Raum, wo Fertighausindustrie und Baumarktcharme das Neubaugeschehen dominieren, gibt es vereinzelte Akteure, die sich gegen den Trend wenden und nachhaltige Baukultur wagen und leben. Weit weg von den großen Städten haben Architekten aus Weimar in Bedheim viel Platz gefunden, um ihre Visionen zu verwirklichen und ihr Architekturbüro zu gründen. Das Büro Gründer Kirfel ist Teil einer größer werdenden Szene, die sich wieder einer Praxis des Selberbauens zuwenden. Als Eigentümer der hiesigen Schlossanlage und der einstigen Ritterburg blickt die Familie Kirfel auf ein reiches kulturelles Erbe, das planerische und wirtschaftliche Sorgfalt erfordert. Die Landarchitekten haben sich entschieden, einfach und mit regionalen Materialien zu bauen. Mit viel Unterstützung und Engagement ist auf dem Schlossgelände auf dem Fundament eines ehemaligen Schafstalls ein einzigartiger Neubau aus Holz entstanden.



Das Projekt Sch(l)afstall steht modellhaft für einfaches, qualitätsvolles und fortschrittliches Bauen auf dem Land. Es zeigt, welche gute Architekturproduktionen in der Provinz entstehen können. © IBA Thüringen, Foto: Thomas Müller

Im Oktober 2018 feierlich eröffnet, dient der neue Sch(l)afstall als Lager für die Produkte der hofeigenen, solidarischen Landwirtschaft. Zugleich ist er Begegnungs- und Lernort für baukulturell interessierte Studenten. So wie einst auch Handwerkskunst von Generation zu Generation weitergegeben wurde, wird auch das beim Bau gesammelte Wissen Interessierten als Open Source zur Verfügung gestellt. Das ist Nachhaltigkeit von ihrer besten Seite.

Andacht und Tourismus: Die Her(r)bergskirche in Neustadt am Rennsteig

Wie schläft es sich in einer Kirche? In Neustadt am Rennsteig wurde die erste Her(r)bergskirche im Thüringer Wald entwickelt und realisiert. Seit 2017 kann entlang des Rennsteigs ungewöhnlich übernachtet werden.

Angestoßen durch den offenen Querdenker Aufruf 2017 von der IBA Thüringen und der Evangelischen Kirche Mitteldeutschland haben in Neustadt am Rennsteig regionale Akteure und externe Ideengebern ein neues Nutzungskonzept für ihren Kirchraum der Michaeliskirche gesucht. Nachdem 2017 zunächst eine provisorische Lösung installiert wurde, folgte 2018 die Einrichtung einer experimentellen Mikroarchitektur im hinteren Bereich der neoromanischen Chorturmkirche. In der entstandenen Schlafnische finden bis zu zwei Personen bequem Platz; allein im Jahr 2019 übernachteten hier 155 Gäste.

Der ersten Her(r)bergskirche im Thüringer Wald sollen weitere entlang des Rennsteigs folgen. Die Michaeliskirche setzt damit Impulse für die Um- und Weiternutzung von Kirchen, die auch international Aufsehen erregen.



Die Her(r)bergskirche Michaelis in Neustadt am Rennsteig ist die erste ihrer Art. Als Modellprojekt testet sie die Möglichkeiten für weitere Her(r)bergskirchen entlang des Rennsteigs im Thüringer Wald.

© IBA Thüringen, Foto: Thomas Müller

Bahnhof Rottenbach: Genossenschaft übernimmt Nahversorgung

Die Bahn fährt noch, aber das Bahnhofsgebäude steht leer. Eine mittlerweile typische Situation in ländlichen Regionen. Auch die Stadt Königssee im Schwarzatal, historisch geprägt von Tourismus, Landwirtschaft und mittelständischen Unternehmen, war davon

betroffen - bis der leer stehende Bahnhof Rottenbach als neues ›Tor in die Region‹ saniert und umgebaut wurde, nachdem die Stadt Königssee ihn erworben hatte. Im Juli 2019 wurde der neue Bahnhofsladen Rottenbach eröffnet, der von einer eigens gegründeten Genossenschaft betrieben wird. Viele der Produkte stammen aus eigener, regionaler Produktion.



Der Bahnhofsladen wird auch als Bürgerbüro genutzt.

© IBA Thüringen, Foto: Thomas Müller



Auch der neue Bahnhofsvorplatz ist ein Schmuckstück: Regionale Materialien wie Holz und Schiefer und grüne von Staketenzäunen umsäumte Inseln greifen typische Landschaftsbilder der Umgebung auf.

© IBA Thüringen, Foto: Thomas Müller

Das Projekt in Rottenbach zeugt von einem sehr hohen bürgerschaftlichen Engagement der Menschen vor Ort, die aktiv an der Entwicklung der Daseinsvorsorge mitgearbeitet haben.



Straßen- & Tiefbau

- Straßen- und Autobahnbau
- Asphaltdeckenbau
- Erdbau
- Industrie-/Wohngebieterschließung
- Deponiebau
- Kanalbau



Brücken- & Ingenieurbau

- Stahl- und Spannbetonbrücken
- Stahlverbundbrücken
- Bogenbrücken
- Stützwände
- Fertigteilbrücken
- Ingenieurbauwerke
- Betonsanierung



Rohrleitungs- & Anlagenbau

- Gas-, Wasser- und Fernwärmeleitungen
- Dükerbau
- Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen



Wasser- & Spezialtiefbau

- Hochwasserschutzanlagen
- Hafenanlagen, Schleusen, Wehre
- Deichbau
- Uferbefestigungen/-sicherungen
- Nassbaggerarbeiten
- Verbauarbeiten im Ingenieur- und Spezialtiefbau
- Komplette Baugruben inkl. Gründungs- und Stahlbetonbauten

TECHNISCHE KOMPETENZ & LEISTUNGSSTÄRKE

Die **STREICHER Gruppe** steht für Innovation und Qualität. Mit mehr als 3.500 Mitarbeitern werden anspruchsvolle Projekte auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene durchgeführt.

STREICHER Tief- und Ingenieurbau Jena GmbH & Co. KG, bietet als Tochterunternehmen der STREICHER Gruppe, mit Niederlassungen in Oelsnitz/Vogtland, Freiberg/Sachsen sowie auch in Königs Wusterhausen OT Niederlehme ein breites Leistungsspektrum in den Geschäftsbereichen Straßen- und Tiefbau, Brücken- und Ingenieurbau, Rohrleitungs- und Anlagenbau sowie Wasser- und Spezialtiefbau. Wir realisieren Komplettlösungen von der Planung über den Bau und das Projektmanagement bis hin zu Instandhaltungsmaßnahmen.

STREICHER Tief- und Ingenieurbau Jena GmbH & Co. KG

Leistungsfelder

- Straßen- und Tiefbau
- Brücken- und Ingenieurbau
- Rohrleitungs- und Anlagenbau
- Wasser- und Spezialtiefbau

**BERATUNG
PLANUNG
BAULEITUNG**

VERKEHRSPLANUNG | VERKEHRSANLAGEN | TIEFBAUPLANUNG | VERKEHRSTECHNIK | UMWELT- UND
LANDSCHAFTSPLANUNG | IMMISSIONSSCHUTZ | INGENIEURBAUWERKE | TRAGWERKSPLANUNG

Projektsteuerung | Entwurfsprüfung | Sicherheitsaudit | Gutachten
Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordination | Örtliche Bauüberwachung | Bauoberleitung

www.inver-erfurt.de

Senioren-Exkursion zum oberfränkischen Coburg

Es herrschte ein Bilderbuch-Wetter, als dreißig Seniorinnen und Senioren die am Donnerstag dem 13. Juni 2019 von Dieter Rathgeber und Eckhard Rust organisierte Reise nach Coburg mit dem Finsterwalder Busunternehmen Gessert erlebten. Die Kernstadt Coburg, ohne ihre Eingemeindungen, hat knapp 26.000 Einwohner. Das heutige Stadtwappen, das in Gold ein Mohrenhaupt mit goldenem Ohring zeigt, stellt den Stadtpatron Mauritius dar. Es befindet sich bereits auf Coburger Münzen und auf einer Silberpunze aus dem 14./15. Jahrhundert.



Einige Angaben zur Geschichte



Bild 1: Das Casimirianum im Renaissance-Stil

Der erstmals 1056 urkundlich erwähnte Ort erhielt 1331 das Stadtrecht und das Recht der eigenen Gerichtsbarkeit. Zwischen 1586 und 1633 war Coburg erstmals Residenz und Hauptstadt des selbständigen Herzogtums Sachsen-Coburg. In dieser Zeit entstanden in Coburg unter Herzog Johann Casimir einige Renaissancebauten, die noch das Stadtbild prägen. So auch das Casimirianum (Bild 1), heute ein Gymnasium, das im Jahre 1605 gegründet und nach dem Schulstifter benannt wurde. Nach einer Periode von 1680 bis 1699 unter Herzog Albrecht wurde Coburg 1735 abermals Residenzstadt, diesmal der Herzöge von Sachsen-Coburg-Saalfeld und ab 1826 von Sachsen-Coburg und Gotha.

Anfang des 19. Jahrhunderts wurde unter Herzog Ernst I. das Residenzschloss Ehrenburg neugestaltet. Ernst I. war ab 1806 Herzog von Sachsen-Coburg-Saalfeld. Als erster Herzog des neu geschaffenen Doppelherzogtums Sachsen-Coburg und Gotha war er 1826 Begründer des gleichnamigen Fürstenhauses.

Am 14. November 1918 endete mit dem Rücktritt des Herzogs Carl Eduard die Monarchie. In der ersten freien Volksabstimmung in Deutschland votierten 1919 über 88 Prozent der Wähler gegen den Zusammenschluss des Freistaates Coburg mit dem Land Thüringen. Somit kam Coburg am 1. Juli 1920 zum Freistaat Bayern.

Schloßführung

Im Schloß Ehrenburg (Bild 2) wurden wir durch die Ausstellung „200 Jahre Prinz Albert“ geführt. Albert (1819-1861) war ein deutscher Prinz aus dem Haus Sachsen-Coburg und Gotha und ein Sohn Herzogs Ernst I. Im Jahre 1840 heiratete Albert seine Cou-

sine, die britische Königin Victoria. Er hatte bis zu seinem Tod erheblichen Einfluß auf seine Ehefrau und die Entwicklung der britischen Monarchie. Im Jahre 1851 organisierte er seine Idee: die erste Weltausstellung „Great Exhibition“ im Londoner Hyde Park. Er fertigte auch Pläne für das Ausstellungsgebäude, den Crystal Palace, an. Es wurde das Wahrzeichen dieser Weltausstellung, an der 28 Länder teilnahmen.

Auch Großbritanniens erste Entwürfe für Arbeiterwohnungen gehen auf Albert zurück. Die Häuser sollten über Wasserleitungen und Toiletten mit Wasserspülung verfügen.



Bild 2: Die neugotische Seite vom Schloß Ehrenburg

Das Schloß Ehrenburg war das Residenzschloß der Herzöge von Sachsen-Coburg. Es entstand ab 1543 aus einem Franziskanerkloster. Ende des 16. Jahrhunderts folgte eine Erweiterung. 1690 wurde das Schloss zur barocken Dreiflügelanlage umgebaut und erhielt 1810 eine neugotische Fassade nach den Entwürfen des noch jungen Karl Friedrich Schinkel sowie im französischen Empire-Stil gestaltete Wohn- und Festräume. Heute beherbergt das Schloß die Landesbibliothek Coburg. Rund 25 historisch eingerichtete Räume können in Führungen besichtigt werden.

Altstadtführung

Das Coburger Stadthaus (Bild 3), ehemals Kanzleigebäude, befindet sich im Zentrum Coburgs an der nördlichen Seite des Marktplatzes. Der dreigeschossige Satteldachbau, geschmückt durch zwei Erker und drei Zwerchhäuser, ist der bekannteste Renaissancebau der Stadt.

Der große Marktplatz mit einer Ausdehnung von etwa 75 Metern im Quadrat ist das urbane Zentrum der Stadt. Schon Mitte des



Bild 3: Das Stadthaus am Markt

15. Jahrhunderts war der Platz gepflastert. Hier kreuzten sich die Handelsstraße von Nürnberg nach Erfurt mit der Verbindung von Prag nach Frankfurt am Main.

An der dem Stadthaus gegenüber liegenden Seite des Marktplatzes steht das Rathaus und in der Mitte des Marktplatzes das Prinz-Albert-Denkmal, ein Geschenk der britischen Königin Victoria an die Heimatstadt ihres verstorbenen Gatten.

Das Münzmeisterhaus (Bild 4) zählt zu den bedeutendsten Bürgerhäusern Coburgs. Das Gebäude entstand 1444 als dreigeschossiges



Bild 4: Münzmeisterhaus

Wohnhaus des Münzmeisters. Es war eines der ersten gotischen Fachwerkbauten in Geschossbauweise in der Stadt.

Die Moritzkirche (Bild 5) ist die Stadtkirche und auch die älteste Kirche Coburgs. Sie geht zurück auf eine romanische Basilika aus dem 13. Jahrhundert, von der noch Fundamentreste vorhanden sind. Der Kirchenname wurde erstmals Anfang des 14. Jahrhunderts urkundlich erwähnt und nimmt Bezug auf St. Mauritius, wie er auch im Stadtwappen erscheint. 1520 begann der Ersatzneubau des Langhauses. 1524 wurde der erste Gottesdienst nach der neuen evangelischen Gottesdienstordnung gehalten. Martin Luther, der ein halbes Jahr auf der Veste Coburg wohnte, predigte 1530 in der Osterwoche siebenmal in der noch unfertigen Kirche.

Die Stadtführerin berichtete auch über das Internationale Samba-Festival (Bild 6), das seit 1992 jährlich am zweiten Juli-Wochenende in Coburg stattfindet. Es ist die größte Veranstaltung dieser Art außerhalb Brasiliens, der Hochburg des Sambatanzes und der Sambatanzmusik. Es ist privat organisiert und fand erstmals mit 20 Gruppen aus dem In- und Ausland statt, zwei Jahre später waren es schon 40 Gruppen mit 1000 Aktiven. Heute treten etwa 100 Gruppen mit etwa 3000 Aktiven auf. Jährlich kommen etwa 200.000 Besucher! Es gibt dann musikalische und tänzerische Vorführungen auf sieben

Freiluftveranstaltungsorten in der Stadt. Unser Exkursionstermin war in dieser Hinsicht zeitlich leider zu früh!

Kaffeepause im Schloß Rosenau

Die Heimfahrt unterbrachen wir am Schloß Rosenau. Es liegt nahe Coburg inmitten einer herrlichen Parkanlage und ist Geburtsort von Prinz Albert von Sachsen-Coburg und Gotha, dem späteren Gemahl der britischen Königin Victoria. Heute wird Schloß Rosenau als Museum genutzt. Im Parkkaffee gab es Kaffee und Kuchen (Bild 7).



Bild 5: Ev.-luth. Stadtkirche St. Moriz

Mehr als anderthalb Jahrzehnte hat Dieter Rathgeber in seiner frischen und niveauvollen Art die Aktivitäten unserer Seniorengruppe organisiert. Unser besonderer Dank gebührt unserm Organisator für diese langjährigen erfolgreichen Bemühungen.



Bild 6: Uniano do Samba beim Samba-Festival

Nun gibt er sie im weichen Übergang an Bernd Poppe weiter, der bei der nächsten Exkursion bereits in die Organisationsarbeit eingebunden wird. Bernd Poppe wünschen wir für deren Fortsetzung besten Erfolg.

Dipl.-Ing. Fritz Westphal

Bildnachweis: Bilder 1, 2, 3, 5, 7: Autor

Bild 4: Mike aus dem Bayerwald CC BY-SA 2.0 DE

Bild 6: Rebecca Köhler am 10. Juli 2015



Bild 7: Im Parkkaffee von Schloß Rosenau

Die Seniorenexkursion zum Dessauer Bauhaus

Vor einhundert Jahren wurde in Weimar das Bauhaus gegründet. Aus diesem Anlaß wurden in Weimar und Dessau neue Bauhaus-Museen eröffnet. Am Dienstag dem 5. November 2019 fuhren 37 Seniorinnen und Senioren nach Dessau. Bernd Poppe und Dieter Rathgeber hatten das interessante Programm vorbereitet und für den Transport wieder das Busunternehmen Gessert aus Finsterwalde gewählt.



Das Bauhaus wurde 1919 in Weimar von Walter Gropius (Bild) als Kunstschule gegründet. Nach Art und Konzeption war es damals etwas völlig Neues, da das Bauhaus eine Zusammenführung von Kunst und Handwerk darstellte. Das Bauhaus gilt heute weltweit als Heimstätte der Vorkämpfer der Klassischen Moderne auf allen Gebieten der freien und angewandten Kunst. Seine Resonanz hält bis heute an.

Die Vorläufer des Bauhauses

Die **Großherzoglich-Sächsische Kunstschule Weimar** war eine per Statut in Jahre 1860 durch Großherzog Carl Alexander von Sachsen-Weimar gegründete Bildungseinrichtung künstlerischer Ausrichtung, die bis zum Jahr 1910 bestanden hatte.

Danach wurde sie nach Reorganisation in den Rang einer Hochschule für die bildende Kunst erhoben und hieß fortan Großherzoglich Sächsische Hochschule für Bildende Kunst in Weimar. Diese Hochschule ist der Ursprung für die heutige Bauhaus-Universität Weimar.

Die **Großherzoglich-Sächsische Kunstgewerbeschule Weimar** war eine im Jahre 1908 auf Initiative des belgischen Architekten Henry van de Velde von Großherzog Wilhelm Ernst von Sachsen-Weimar gegründete und finanzierte private Lehranstalt (Bild), die bis 1915 in Weimar bestand. Nach Beendigung des Ersten Weltkrieges ging

im Jahr 1919 das Vermächtnis der Kunstgewerbeschule im Staatlichen Bauhaus zu Weimar auf.

Das Bauhaus in Weimar

Das Staatliche Bauhaus in Weimar entstand am 12. April 1919 aus der Vereinigung der Großherzoglich-Sächsischen Kunstschule Weimar und der bereits 1915 aufgelösten Großherzoglich-Sächsischen Kunstgewerbeschule Weimar. Der Leiter wurde Walter Gropius. Er gab dem Institut den Namen »Bauhaus«. Als Lehrer konnte Gropius bedeutende Künstler für das Bauhaus gewinnen. Es hatte 163 Studierende, die in dem 1904–1911 nach den Entwürfen von Henry van de Velde (Bild) errichteten Ateliergebäude ihre Arbeit aufnahmen. Hier lehrten nicht »Professoren«, sondern »Meister«.



In der Zeit der Weimarer Republik galten Lehrer und Schüler des Bauhauses als »links« und »internationalistisch«. Politisch rechte Parteien lehnten das Bauhaus von Anfang an ab. Mit halbiertem Etat erzwang Thüringens rechte Landesregierung den bitteren Kehr aus der ersten Designerschule der Welt. Daraufhin boten sich den Lehrern und Schülern andere Städte als neue Standorte an.

Sowohl das Gebäude der ehemaligen Kunstgewerbeschule (Van-de-Velde-Bau) in der Geschwister-Scholl-Str. 7 (Bild) als auch das Hauptgebäude der Bauhaus-Universität gehören seit 1996 zum Welterbe der UNESCO.

Nachdem sich die Machtverhältnisse nach der Landtagswahl in Thüringen im Februar 1924 geändert hatten, beschloß der Meisterrat den Umzug nach Dessau. Dort bot der Flugzeugbauer Hugo Junkers eine Förderung, zudem herrschte in dieser Industriestadt eine stabile sozialdemokratisch und liberal orientierte Mehrheit.



Das Dessauer Bauhaus



Führung durch den Bauhaus-Gebäudekomplex

Der Umzug nach Dessau erfolgte im Jahre 1925. Die Zusammenarbeit mit der Industrie begann. 1925 bis 1930 wurde die Buchreihe Bauhausbücher herausgegeben, seit 1926 erschien vierteljährlich die Zeitschrift »bauhaus«. Im gleichen Jahr wurde das neue, von Walter Gropius entworfene Bauhausgebäude eingeweiht. Der vollständig verglaste Werkstattflügel zur Straßenseite beeindruckte besonders. Wir erlebten eine interessante Führung über Raum- und Farbgestaltung (Bild).



Erklärung der Meisterhäuser

Beeindruckend auch die gleichzeitig errichteten und ebenfalls von Gropius entworfenen »Meisterhäuser« (Bild), die als Wohnhäuser fungierten und wie das Bauhausgebäude konsequent und muster­gültig die entwickelten Vorstellungen von Wohnen und Arbeiten vereinten.

Im Jahre 1928 trat Gropius als Direktor zurück. An dieser Stelle möchte ich für Interessierte auf die Gropius-Biographie „Walter Gropius - Der Architekt seines Ruhms“ aufmerksam machen, die 2019 von Bernd Polster im Hanser Verlag erschien. Er beschreibt Gropius als Blender, dem jedes Talent zum Architekten gefehlt habe. Dennoch gründete er ein Architekturbüro, dessen Mitarbeiter jene Bauten entwarfen, die heute als Ikonen der Moderne gelten. Nach Polsters Recherchen war Gropius als Bauhaus-Chef eine Fehlbesetzung, der weder für die Lehre noch für die Architektur ausreichend qualifiziert, zugleich aber ein idealer Direktor war. Polster beschreibt ihn als hart und flexibel zugleich mit einem guten Auge für Talente, der zu improvisieren verstand und selbst in heiklen Situationen die Ruhe bewahrte.

Die Bauhaus-Schrift

Der Österreicher Herbert Bayer (1900-1985) war Lehrer am Bauhaus in Dessau und Leiter der Werkstatt für Druck und Reklame. Er gestaltete 1925-28 die »Bauhaus-Schrift«.

Wieder zurück ins Jahr 1928: Auf Gropius' Vorschlag wurde der Schweizer Architekt Hannes Meyer neuer Direktor, der für das Bauhaus nicht nur die Devise „Volksbedarf statt Luxusbedarf“ ausgab, sondern auch die Zusammenarbeit mit der Industrie intensivierte und eine Konzentration auf das Fach Architektur bewirkte. Meyer, der linkssozialistische Positionen vertrat, blieb bis zu seiner fristlosen Entlassung im Jahre 1930 durch Dessaus Oberbürgermeister der Bauhaus-Direktor.

Ab 1930 leitete der Architekt Ludwig Mies van der Rohe das Bauhaus in Dessau. Maria Ludwig Michael Mies (Bild) war ein deutsch-amerikanischer Architekt. 1922 erweiterte er seinen Nachnamen um die Herleitung „van der“ und den Geburtsnamen seiner Mutter zu „Mies van der Rohe“. 1931 gewann die NSDAP die Gemeindewahl in Dessau und setzte 1932 die Schließung des staatlichen Bauhauses durch.



*Ludwig Mies van der Rohe
(1886-1969)*

Das Bauhaus-Ende in Berlin

Mies van der Rohe versuchte das Bauhaus durch Umzug nach Berlin als private Einrichtung fortzuführen. 1932 wurde es nach Berlin-Lankwitz verlegt; aber schon 1933 wurde die Institution von den Nationalsozialisten durch Repressionen wie Hausdurchsuchungen, Versiegelung der Räume und Verhaftung von Studenten endgültig zur Selbstauflösung gezwungen. Viele Bauhausmitglieder emigrierten ins Ausland und trugen so zur internationalen Verbreitung der Ideen des Bauhauses bei.

Das Bauhaus-Museum in Dessau

Am 8. September 2019 wurde im Stadtpark das Bauhaus-Museum Dessau eröffnet. Die Eröffnung war einer der Höhepunkte des Jubiläumsjahres. Es wird hier die Sammlung der Stiftung Bauhaus Dessau präsentiert. Wir erhielten durch eine Führung (Bild) mit anschließender kurzer Diskussion ausführliche Informationen. Es wurde betont, daß das Bauhaus kein Stil war, sondern allenfalls eine neue Idee und auf jeden Fall eine Marke.

Das Gebäude hat eine Ausstellungsfläche von 2100 Quadratmetern und eine Nutzfläche von 3500 Quadratmetern. Gezeigt werden gut 1000 Exponate. Die Sammlung der Stiftung Bauhaus Dessau umfasst rund 49.000 katalogisierte Objekte (Bild). Sie ist damit nach dem Bauhaus-Archiv in Berlin die zweitgrößte Sammlung zum Thema Bauhaus weltweit.



Einführende Erläuterungen in der Empfangshalle des Bauhaus-Museums



Besichtigung der Ausstellung im Bauhaus-Museum



Leibliche Stärkung in der Parkgaststätte „Teehäuschen“

Wir beendeten unsere Exkursion in gemütlicher Runde in der Parkgaststätte „Teehäuschen“ (Bild).

Abschließend ein Kunstzitat aus dem Bauhaus-Manifest von 1919
 Das Endziel aller bildnerischen Tätigkeit ist der Bau! Ihn zu schmücken war einst die vornehmste Aufgabe der bildenden Künste, sie waren unablässige Bestandteile der großen Baukunst. Architekten, Bildhauer, Maler, wir alle müssen zum Handwerk zurück! Es gibt keinen Wesensunterschied zwischen dem Künstler und dem Handwerker. Der Künstler ist eine Steigerung des Handwerkers. Bilden wir also eine neue Zunft der Handwerker ohne die klassentrennende Anmaßung, die eine hochmütige Mauer zwischen Handwerkern und Künstlern errichten wollte!

Dipl.-Ing. Fritz Westphal

Jahresbericht der Bezirksgruppe Nordthüringen 2019

Im Jahr 2019 organisierte der Vorstand der Bezirksgruppe Nordthüringen wieder einige Fachexkursionen und sportliche Stammtische. Das Jahr begannen wir mit unserer jährlichen Mitgliederversammlung, die wir am 28. Januar in Bad Langensalza durchführten. Wir trafen uns dort im Kultur- und Kongresszentrum. Als Gastredner hatten wir Herrn H. Müller, den Trainer des THC der Handballbundesliga Damenmannschaft, eingeladen. Herr Müller erzählte aus seiner Geschichte als Trainer und über die umfangreiche Arbeit im und mit dem Verein. Hier konnten viele Parallelen zu unserem Verein gezogen werden. Wenn man nicht das nötige Engagement aufbringen kann, ist es schwer, Erfolge zu erzielen. Ein weiteres großes Highlight war unsere Fachexkursion vom 23.05. – 26.05.2019 nach Montenegro. Wir hatten das Glück, dass unser Reiseleiter nicht nur als Geschäftsführer des von uns beauftragten Reisebüros all unsere Termine gemanagt hat, sondern uns während der gesamten Reise auch als Dolmetscher zur Verfügung stand und uns mit sehr viel Enthusiasmus die Schönheit und Vielfalt Montenegros näher bringen wollte.

Wir starteten am 23.05.2019 vom Flughafen München und landeten auf dem Flughafen Tivat, direkt an der Bucht von Kotor. Von dort aus fuhren wir zu einem Rundgang durch die mittelalterliche Altstadt von Kotor. Beim Spaziergang durch die malerischen Gassen und Plätze, vorbei an der romanischen Sankt-Tryphon-Kathedrale, konnten wir die ersten tollen Eindrücke von Montenegro sammeln und feststellen, dass diese beeindruckende Stadt nicht ohne Grund zum UNESCO Weltkulturerbe zählt. Danach fuhren wir weiter nach Perast an der Bucht von Kotor. Dank unseres versierten Reiseführers konnten wir noch vor Einsetzen der Dämmerung den besten Ausblick auf die kleinen Inseln Gospa od Škrpjela und Sveti Đorđe, mit seinem Benediktinerkloster aus dem 12. Jahrhundert genießen.

Für den 2. Tag unserer Reise war durch unsere Reiseagentur mit dem Verkehrsministerium von Montenegro in Podgorica ein Informationsgespräch vereinbart worden. In Vorbereitung dieses Gespräches mit Frau Staatssekretärin Ms. Angelina Zivovic waren wir aufgefordert, Themenschwerpunkte schriftlich zu benennen. Am Gespräch teilgenommen hatten neben der Staatssekretärin auch drei Abteilungsleiter, die für die Infrastruktur und Raumordnung sowie den Straßen- und Autobahnbau zuständig sind. Wir erhielten interessante Informationen zur Struktur der Straßenbauverwaltung in Montenegro sowie zum Ausbau des Nationalstraßen- und Autobahnnetzes. Im Vergleich zu Deutschland befindet sich Montenegro hierbei noch in der Entwicklungsphase.

Besonders interessant waren die Ausführungen zum Bau der ersten 170 km langen Autobahn in Montenegro. Sie soll einmal die Adriaküste mit der serbischen Grenze verbinden. Gegenwärtig befindet sich ein erstes, 40 km langes Teilstück im Bau. Das Besondere daran ist, dass diese von China erbaut wird. In einem zwischenstaatlichen Vertrag zwischen China und Montenegro geben die chinesischen Banken einen Milliardenkredit mit einer Laufzeit von 20 Jahren. Details zum Inhalt des Vertrages sind geheim. Die Chinesen hatten nach einem internationalen Wettbewerb das günstigste Angebot abgegeben. Sie sind Investor und Auftraggeber und sie bestimmen die Qualitätsstandards. Für die Bauüberwachung erhielt ein italienisch-französisches Konsortium den Zuschlag von den Chinesen. Interessant ist auch, dass der Gerichtsstand für mögliche Klageverfahren China ist. Das erschwert natürlich die Durchsetzung solcher Verfahren enorm.

Angesprochen auf das Thema Radwege sagte man, dass diese nicht prioritär seien. In puncto Baupreise rechnet man damit, dass

die in Deutschland aufgetretenen Steigerungen in drei bis vier Jahren auch Montenegro erreichen werden. Zum Schluss des Gespräches gab es ein herzliches Dankeschön an die Staatssekretärin und ihre Mitarbeiter.

Nach dem Gespräch im Ministerium fuhren wir zur Baustelleneinrichtung an der Autobahntrasse, wo eine Brücke über die Morača-Schlucht errichtet wird. Dort erhielten wir nochmals interessante Informationen. Das Besondere an der Baustelle war das benachbarte Camp für die ca. 400 chinesischen Arbeiter. Hier wird alles zentral organisiert, z.B. auch die halbjährlichen Heimreisen.



Bild 1: Beratung im Verkehrsministerium von Montenegro



Bilder 2 u. 3: Besuch auf der Baustelle Brücke über die Moraca-Schlucht

Im Anschluss daran überraschte uns unser Reiseleiter mit einem Ausflug an einen fjordähnlichen Ausläufer des Skutarisees, wo wir eine deftige Jause mit Schinken, Käse und geräuchertem Karpfen bei bestem Wetter und Ausblick auf die schöne Landschaft genießen konnten.

Am nächsten Tag besichtigten wir ein weiteres UNESCO Welterbe, die berühmte und atemberaubende Tara-Schlucht, die längste und mit bis zu 1.300 m auch tiefste Schlucht Europas. Auf der Fahrt dorthin passierten wir unter anderem den größten Binnensee der Balkanhalbinsel, den Skutarisee und die zweitiefste Schlucht von Montenegro, die Morača - Schlucht. Der Fluss Morača hat sich auch hier ca. 1.000 m tief in das Gebirge gegraben und einen eindrucksvollen Canyon entstehen lassen. Nach dem wir auch das Kloster Morača aus dem 13. Jahrhundert mit seiner prächtig geschnitzten Ikonostase aus dem 17. Jahrhundert besichtigt hatten, erreichten wir am frühen Nachmittag die Tara-Schlucht und die grandiose Đurđevića-Tara-Brücke. Eine bauliche und technische Meisterleistung aus dem Jahr 1938, die die Tara - Schlucht in Höhe von ca. 150 m überspannt. Danach fuhren zum Nationalpark Durmitor mit seinen 18 Gletscherseen. Am größten und schönsten See, dem Schwarzen See genossen wir in gemütlicher Atmosphäre landestypische Gerichte und die montenegrinische Gastfreundlichkeit.

Bevor wir am 26.05.2019 wieder zurück flogen, besichtigten wir noch die denkmalgeschützte Altstadt von Budva, die nach einem schweren Erdbeben im Jahr 1979 mustergültig wieder aufgebaut wurde und mit 2.500 Jahren zu den ältesten Städten der Adriaküsten zählt. Montenegro hat uns mit seinen Naturschönheiten und Kulturstätten und natürlich den aktuellen baulichen Aktivitäten sehr beeindruckt.

Am Nachmittag des 11. Juli 2019 trafen sich einige Radfahr- Fans in Sondershausen zu einer Radtour von Sondershausen nach Bad Frankenhausen. Unser Vorstandsmitglied Frau Bach war federführend für die Entwurfsbearbeitung und Bauüberwachung von Abschnitten des Unstrut- Werra- Radweges zuständig. Dadurch erhielten die Teilnehmer aus 1. Hand umfangreiche Informationen zum Streckenverlauf und zu den Besonderheiten bei der Planung und Ausführung. Trotz der überwiegenden Nutzung einer ehemaligen Bahnstrecke waren besonders die Belange des Naturschutzes und der Verkehrssicherheit bei der Querung von Straßen zu berücksichtigen. Auch die 27 m lange Radwegbrücke über die Wipper zwischen Jecha und Berka ist ein Blickfang.



Bild 4: Radtour, Zwischenrast Waldschänke

Bei leichtem Regen, aber mit interessanten Gesprächen, auch während der Fahrt, ging es zurück nach Sondershausen. Mit einem gemeinsamen Abendessen ließen wir den Abend ausklingen. Wir waren alle davon überzeugt, dass dieser Streckabschnitt des Unstrut- Werra- Radweges hochwertig ausgebaut wurde.

Unsere Herbstexkursion 2019 führte uns vom 18.10 – 20.10.2019 an die Mosel. Hauptziel war die Neutrassierung der B 50 auf einer Länge von 25 km. Das Gesamtprojekt hat eine strukturell herausragende Bedeutung und zählt zu den wichtigsten großräumigen Verkehrsprojekten bundesweit. Mit dieser Verbindung soll die westliche Eifelregion besser erschlossen werden. Aber auch die Wirtschaftszentren und Seehäfen Belgiens sollten besser an den Ballungsraum „Rhein/ Main“ angebunden werden. Der Planungsbeginn war bereits 1968. Insgesamt 44 Bauwerke, darunter 1 Landschaftstunnel, 12 Grünbrücken, 4 Talbrücken und das Herzstück, die Hochmoselbrücke, sind Bestandteile des Streckenabschnittes.

Im Bürgerinformationszentrum angekommen, erlebten wir einen sehr interessanten, mit Video unterlegten, Vortrag eines Projektingenieurs der Straßenbauverwaltung zu den Besonderheiten dieses Bauwerkes.



Bild 5: 3-D-Darstellung der Hochmoselbrücke

Mit 160 m Höhe und 1,7 km Länge ist es ein Bauwerk der Superlative, welches im November 2019 für den Verkehr freigegeben wurde. Allein die Baukosten hierfür betrugen ca. 170 Mio. Euro. Gebaut wurde von 2001 bis 2019. Bei der Besichtigung auf dem Bauwerk bekamen wir die doch erheblichen Windkräfte zu spüren.



Bild 6: Die schlanke Konstruktion fügt sich gut in die Landschaft ein



Bild 7: Gruppenfoto der Teilnehmer auf der Brücke

Am 2. Tag der Exkursion haben wir uns von Traben-Trarbach aus auf dem Weg zum Nürburgring begeben. Bei einer Führung konnten wir uns einen Überblick über den Verlauf der Nordschleife (mit 21 km eine der längsten Rennstrecken der Welt) und die 5,14 km lange Grand-Prix-Strecke verschaffen. Gerne hätten wir als Besucher eine Runde auf der Nordschleife gedreht. Leider war das an diesem Tag auf Grund des Wetters nicht möglich. Wir durften einen Blick hinter die Kulissen des Renngeschehens werfen. 90 Jahre Motorsportgeschichte waren hautnah erlebbar und bei so manchem Motorsportbegeisterten wurden Erinnerungen wach. Am Nachmittag ging es dann zum Moselanleger nach Zeltingen. Es war entspannend auf der Fahrt nach Traben-Trarbach, die herrliche Mosellandschaft vom Schiff aus zu erleben. Anschließend

stand noch eine Weinverkostung der besonderen Art auf dem Programm. Wir erfuhren viel über historische Geräte und Werkzeuge und der Winzer erzählte so manche interessante Anekdote. Die Zeit verging wie im Fluge und am nächsten Tag waren wir schon wieder auf der Heimreise. Abgerundet haben wir das Jahr 2019 mit einem weiteren sportlichen Stammtisch, einen Bowlingabend in Heilbad Heiligenstadt. Auch hier fanden sich einige Mitglieder zusammen und bei interessanten Gesprächen und mit einem gemeinsamen Abendessen schlossen wir den Abend ab. Herzlichen Dank an den Vorstand und alle Helfer, die jedes Jahr dazu beitragen, die Arbeit der Bezirksgruppe zu unterstützen und ihre Zeit und Kraft dabei investieren.

Cornelia Dietrich
Vorstandsvorsitzende
Bezirksgruppe Nordthüringen

- Anzeige -





Architektur

Architektur
Innenarchitektur
Freizeitanlagen
Stadtplanung

Technik

Tragwerk
Technische Akustik & Brandschutz
Energie

Ingenieurwesen

Komplexe Wasserversorgung
Abwasserentsorgung
Wasserbau
Verkehrsbau

B **S**
Neundorfer Straße

T 03681 44 88 -
E suhl@hsp-plan.de





LEISTUNGSSTARK FÜR SIE

www.hsp-plan.de

Jahresbericht 2019 der VSVI Bezirksgruppe Ostthüringen

Neben den kleineren Aktivitäten in der Bezirksgruppe, wie die Vorstandssitzungen, den Stammtisch an jedem ersten Mittwoch im Monat um 19:00 Uhr erst in der „Grünen Tanne“ und jetzt aktuell im „Roten Hirsch“ in Jena sowie an jedem 2. Donnerstag um 18:30 Uhr im „Paulaner“ in Gera wurde unser Vereinsleben durch folgende Höhepunkte bestimmt:

Fachexkursion vom 01. bis 04. Mai 2019 zu Verkehrsbaustellen in den Raum Garmisch-Partenkirchen

An der Exkursion nahmen 33 Vereinsmitglieder, ein Schüler und 9 Gäste / Angehörige teil.

Am Tag der Anreise besichtigten wir die neue Seilbahn Zugspitze und die neue Gipfelstation Zugspitze. Der Neubau der Seilbahn Zugspitze, die von der Talstation Eibsee auf die Zugspitze führt, wurde im Jahr 2017 fertiggestellt. Die alte Seilbahn Zugspitze aus den 1930er Jahren, die sich an gleicher Stelle befand, war in Etappen vor und während des Neubaus komplett abgerissen worden. In einem kurzen Einführungsfilm und in einem Vortrag wurde uns der Bau der neuen Seilbahn Zugspitze vorgestellt. Bei „Kaiserwetter“ mit wolkenlosem Himmel konnten alle Beteiligten von der Aussichtsplattform anschließend noch einen herrlichen Ausblick auf Garmisch-Partenkirchen und die umliegenden Berge genießen. Im Anschluss traten wir mit der Gletscherbahn und der Zahnradbahn den Rückweg ins Tal nach Garmisch-Partenkirchen an.



Zugspitze

Am Vormittag des darauffolgenden Tages besichtigten wir die Baustelle „B 2 Ortsumgehung Oberau“ der Autobahndirektion Südbayern. Die „B 2 Ortsumgehung Oberau“ die auf knapp 3 km Länge in einem zweiröhren Tunnel verläuft, soll die Ortslage Oberau vom Durchgangsverkehr der Verbindung München – Garmisch-Partenkirchen, welche über die A 95 und B 2 verläuft, entlasten. Nach einem kurzen Einführungsfilm besichtigten wir gemeinsam die Fertigstellungsarbeiten der Tunnelinnenschale.



OU Oberau

Auf der Weiterfahrt zur nächsten Baustellenbesichtigung hatten wir noch etwas Zeit, so dass wir unterwegs bei einem Zwischenhalt individuell die Benediktinerabtei Kloster Ettal besichtigen konnten.

Am Nachmittag setzten wir dann unsere Exkursion mit der Besichtigung der Baustelle „B 23, Teilerneuerung der Echelsbacher Brücke“ des Staatlichen Bauamts Weilheim fort. Für die Erneuerung der Echelsbacher Brücke, die das tief eingeschnittene Kerbtal der Ammer überspannt, wurde, um sehr lange Umleitungen zu vermeiden, eine Behelfsbrücke vom Typ SS 80 errichtet, die als größte Behelfsbrücke Deutschlands gilt. Die alte Echelsbacher Brücke, eine sogenannte Melanbrücke, die aus dem Jahr 1929 stammt und deren Bogen denkmalgeschützt ist, wurde bis auf den Bogen abgebrochen. Über dem Bogen wird eine ähnliche Bogenbrücke neu errichtet. Unser ausdrücklicher Dank gilt hier Herrn Cristoph Prause vom Staatlichen Bauamt Weilheim, der in seinem kurzweiligen ausführlichen Einführungsvortrag und in der Baustellenführung einen umfangreichen Einblick in Vorbereitung und Bau der neuen Brücke und der Behelfsbrücke gab und kaum Fragen offen ließ.



↑ München

VSVI-Baustellenfachseminar am 09. Mai 2019 zum Ersatzneubau der Brücke über die Stadtrodaer Straße in Jena-Lobeda

Nach dem wir bereits im Jahr 2018 zur Montage der Behelfsbrücke ein Baustellenseminar durchgeführt haben, ging es diesmal um den Neubau der Brücke. Dazu war Schalung und Bewehrung zum unmittelbar bevorstehenden Betongang fast fertiggestellt.

Wir wurden durch die Vertreter des Bauherren dem KommunalService Jena (Herr Ulrich Günther), des Planers vom IB Kleb (Herr Kay Adami) und der Baufirma Streicher GmbH (Herr Jochen Pflüger) empfangen und über die Baustelle geführt. Wir erhielten vor Ort Einblicke und Informationen zur Baukonstruktion, Besonderheiten, Bauablauf und Verkehrsführungen während der Baudurchführung. An diesem Fachseminar nahmen 22 Vereinsmitglieder und 7 Gäste im Rahmen der Mitgliedergewinnung teil.

← Echelsbacher Brücke

Auf einen Hinweis von Herrn Prause hin haben wir anschließend noch die nahegelegene Wieskirche in Wies im Pfaffenwinkel besucht. Die im 18. Jahrhundert im Stil des Rokoko errichtete Wallfahrtskirche besticht durch Ihre wunderschöne Ausgestaltung im Inneren insbesondere die Kuppelfresken. Die Wieskirche zählt seit 1983 zum Weltkulturerbe.

Am Freitag den 03.05.2019 fuhren wir über die Tiroler Landeshauptstadt Innsbruck zum Brennerbasistunnel Infocenter in Steinach am Brenner. In einem sehr ausführlichen Vortrag von Herrn Dr. Ing. Chris Reinhold von der Brennerbasistunnelgesellschaft wurden wir umfangreich über die Ziele, das Projekt selbst und auch die Baudurchführung insbesondere im Zusammenhang mit der komplexen Geologie und Hydrologie informiert. Sehr interessant sind auch die Besonderheiten dieses Bauprojektes, welches sich sowohl über österreichisches als auch auf italienisches Staatsgebiet erstreckt. Allein schon durch die unterschiedlichen Bauvorschriften, Bemessungsansätze, Gesetze usw. in Österreich und Italien ergeben sich viele zusätzliche Aufgabenstellungen, die in der Bauvorbereitung und Baudurchführung zu beachten sind. Vielen Dank auch hier an Herrn Dr. Ing. Chris Reinhold für seine umfangreichen und fachlich fundierten Ausführungen. Eine Besichtigung war für unsere große Gruppe leider nicht möglich, weil das Notfallkonzept für die Tunnelbauarbeiten in den sehr langen Tunnelabschnitten eine Besichtigung für eine so große Personenanzahl nicht zulässt.



↑ Brenner

Am Freitagabend nahmen die Exkursionsteilnehmer noch an einem Vereinsabend in der typisch bayerischen Gaststätte „Braustüberl“ teil und kamen in den Genuss zünftiger bayerischer Speisen und Getränke.

Auf der Heimreise nach Jena und Gera am Samstag den 04.05.2019 besichtigten die Exkursionsteilnehmer nach etwas individueller Freizeit noch das Informationszentrum 2. S-Bahn-Stammstrecke München am Marienplatz. In einem Vortrag wurden wir über das Projekt und den erst vor kurzem begonnenen Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München, die in bis zu 40 m Tiefe unter der Münchener Innenstadt verlaufen wird, informiert.



↑ Brücke Dorndorf

Den Abschluss des Jahres bildete unsere **Jahreshauptmitgliederversammlung der Bezirksgruppe Ostthüringen am 22. November 2019 in den Gasträumen der „Alten Brauerei 1880“ in Gera**

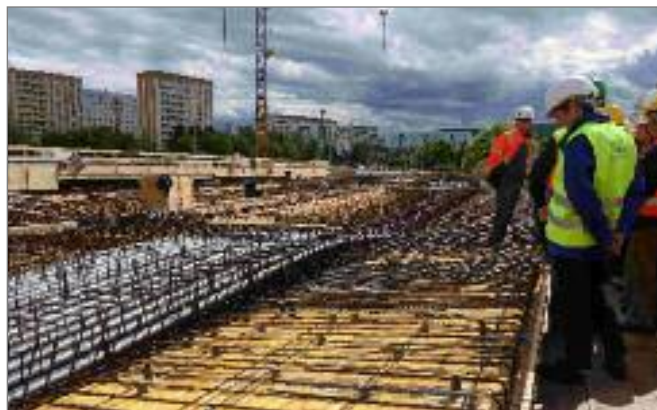
Nach der Begrüßung wurden wir zu Beginn durch einen Fachvortrag von Frau Karin Schumann zum Thema „100 Jahre Bauhaus in Gera“ informiert. Dabei haben die Teilnehmer viel Interessantes über die Geschichte und Entwicklung der Bauhausarchitektur auch unter Beachtung der technischen und verkehrlichen Entwicklungen in Deutschland und speziell in der Stadt erfahren.

Im Rahmen der Mitgliederversammlung legte der Vorstand unserer Bezirksgruppe Rechenschaft zu den vergangenen Aktivitäten und zum Stand der finanziellen Mittel ab.

Anschließend beim Abendessen und geselligen Beisammensein wurde wieder viel diskutiert und Erfahrungen ausgetauscht.

Natürlich ist diese Veranstaltung auch immer ein geeigneter Anlass, um die persönlichen Kontakte zu pflegen, sowie in gemütlicher Runde Erfahrungen auszutauschen. Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich nochmals herzlich für die aktive Mitarbeit an unserem Vereinsleben bedanken und wünsche allen Mitgliedern ein erfolgreiches und gesundes Jahr 2020.

Dipl.-Bau-Ing. Andreas Schmidt
Vorsitzender der Bezirksgruppe Ostthüringen



↑ Brücke Lobeda

Baustellenbesichtigung zur Sanierung und Instandsetzung der Carl-Alexander-Brücke über die Saale in Dorndorf am 08.09.2019

Diese Stahlbogenbrücke aus dem Jahr 1892 steht unter Denkmalschutz und besteht aus 3 gleichen genieteten Fachwerkbögen mit einer Spannweite zu je 41,6 Meter.

Sie wurde nach dem 2. Weltkrieg 1946 zunächst repariert und soll nun unter Beachtung des Denkmalschutzes wieder Instand gesetzt werden. An diesem Sonntag trafen sich einige Vereinsmitglieder und besichtigten die Baustelle individuell bzw. informierten sie sich bei den Fachvorträgen von Herrn Reiner Toss vom TÜR-Thüringen. Er berichtete vor Ort zu Problemen der Statik und denen der alten Bauweisen der Brücke sowie den Forderungen des Denkmalschutzes zur Sanierung der alten Stahlkonstruktion und der Natursteinwiderlager und -pfeiler.

VSVI Jahresbericht 2019 der Bezirksgruppe Südthüringen

Mit der Auftakt- und Mitgliederversammlung am 01.03.2019 im „Panoramahotel am Frankenstein“ in Witzelroda starteten die Südthüringer VSVI Mitglieder in das Jahr. Der Bezirksgruppenvorsitzende Tim Kotschate freute sich, dass 33 Mitglieder und 13 Begleitpersonen der Einladung gefolgt sind. Das sind immerhin ca. 30% unserer Gesamtmitgliederzahl.

Wie in jedem Jahr, hat der Vorstand neben den Vereinsthemen auch ein interessantes Rahmenprogramm gestaltet. Herr Kirchner vom TLBV erläuterte in einem ersten Teil die aktuellen laufenden Baumaßnahmen „rund um Bad Salzungen“ mit der OU B 19 in Witzelroda und der B 62 in Leimbach. Beides in Sichtweite unseres Veranstaltungsortes.

Herr Schüler von der bauausführenden Fa. Bickhardt gelang es dann, uns mit seinem kurzweiligen und eindrucksvollen Bericht in die Problemvielfalt und verschiedensten Lösungsansätze bei der Bauausführung eintauchen zu lassen. – Ein perfektes Beispiel für die Einmaligkeit unserer Vereinigung der Straßen- und Verkehrsbauingenieure, welche uns über alle Beteiligten von Bauherren, Ingenieurbüros bis zu den bauausführenden Betrieben vereint.

Miteinander reden, zuhören, einander verstehen und gemeinsam tragbare Lösungen finden. Dafür noch einmal herzlichen Dank, Herr Schüler.

Herr Kirchner gab uns im Anschluss noch einen Einblick in die Veränderungen bei der Thüringer Behördenstruktur, auch in Verbin-

dung mit der Schaffung der Autobahn GmbH des Bundes. Die Umbenennung des Straßenbauamtes in „Regionalbereich Süd-West“ ist dabei nur die „Spitze des Eisberges“ und wird uns nach 2019 weiter beschäftigen.

In der dann folgenden Mitglieder- und Wahlversammlung berichtete Herr Kotschate über die Aktivitäten des Vorjahres innerhalb der Bezirksgruppe und des Landesvorstandes.

Leider konnte in 2018 die 2-mal geplante Exkursion nach Schmalkalden nicht stattfinden. Für beide Termine fanden sich so wenig Interessenten, dass sich der Vorstand zur Absage entscheiden musste. Vielleicht aber auch Ausdruck des in 2018 einsetzenden überraschenden Baubooms. Nach dem Bericht des Kassenwartes, (C. Fehringer) und der Kassenprüfer, (Herr Schumann und Herr Schönfelder) wurde der Vorstand durch die Mitglieder entlastet. Aus dem Vorstand wurden Frau Pierson, Frau Tretau, Herr Eckhard Rust und Wilfried Schellenberger herzlich verabschiedet. Allen ein großes Dankeschön für ihre Bereitschaft, sich für unsere Vereinigung stark zu machen und sie mit eigenem Engagement zu fördern. Ganz besonderen Dank verdienen an dieser Stelle aber Herr Schellenberger als Gründungs- und Ehrenmitglied der VSVI in Thüringen und Herr Rust als langjähriger Schatzmeister im Landesvorstand der VSVI. Ohne sie wäre die beeindruckende VSVI Chronik in der Bezirksgruppe und im Land Thüringen um viele Kapitel kürzer.



v.l.n.r. (E. Rust, Chr. Pierson, W. Schellenberger, nicht auf dem Bild K. Tretau)

Im Vorstand machen sie den Weg frei für einen nötigen Verjüngungsprozess. Aus dem bisherigen Vorstand traten deshalb nur noch C. Fehringer und T. Kotschate zur Wiederwahl an. Mit Sascha Kück (Ing. Büro HSP in Suhl) und Robert Weisheit (STRABAG in Ritschenhausen) stellten sich 2 Kandidaten vor, die beste Voraussetzungen und Ideen mitbringen. Die Mitgliederversammlung wählte alle Kandidaten ohne Gegenstimmen in den Vorstand. Dieser setzt sich nun zusammen aus:

Mit dem Ausblick auf das Jahr 2019 und einer gemeinsam mit der Oberfränkischen Bezirksgruppe geplanten Tagesexkursion nach Untersteinach wurde die MV geschlossen und beim Abendessen mit vielen guten Gesprächen abgerundet.

Tim Kotschate
Vorsitzender der Bezirksgruppe Südthüringen



Tim Kotschate, Vorsitzender



Carsten Fehringer



Sascha Kück, Schatzmeister



Robert Weisheit

Tagesexkursion der VSVI Bezirksgruppe Südthüringen 22.05.2019

Am 22.05.2019 folgten die Südthüringer VSVI-Mitglieder der Einladung der Bezirksgruppe Oberfranken zu einem gemeinsamen Baustellenbesuch der Ortsumgehung von Untersteinach. Das große Interesse an Oberfrankens derzeit größter Verkehrswegebau-stelle wurde durch die zahlreichen Teilnehmer untermauert. Auf dem Weg nach Untersteinach machte die Südthüringer Gruppe einen Zwischenstopp in Eisfeld. Hier konnte im Rahmen einer sehr informativen Führung durch Herrn Maximilian Schultheiß von der Firma Angermüller die Entstehung eines Fertigungswerkes für Wellpappe bestaunt werden.

Im neu erschlossenen Industriegebiet von Eisfeld entsteht unter teilweise schwierigen Baugrundbedingungen eine neue Produktionsstätte mit Hochregallager für Verpackungsmaterialien der Firma Prowell. Insgesamt 50 Mio. € werden hier bis Anfang 2020

in die bauliche Hülle und die technische Ausrüstung investiert. Dabei führte der zum Teil sumpfige Baugrund anfangs zu großen Problemen hinsichtlich Standsicherheit und geplanter Bauzeit. Erst der Einbau von über 120.000 t Grobschotter aus dem Steinbruch „Hüttengrund“ bei Sonneberg konnte die gewünschte Stabilität gewährleisten. Die daraus resultierenden, logistischen Herausforderungen führten jedoch zu einer Bauzeitverlängerung, die es nunmehr mit zusätzlicher Manpower und Optimierungen in der Fertigungstechnik der Stahlbetonfertigteile wieder aufzuholen gilt – denn ein weiterer Neubau des eigentlichen Abnehmers der Wellpappe unmittelbar auf dem Nachbargrundstück wartet bereits. Hier zeigen sich jedoch bereits wertvolle Synergieeffekte für den nach Abschluss der Arbeiten dann überschüssigen Grobschotter bei der dann ebenfalls erforderlichen Baugrundstabilisierung.



Planstudium, an den sehr detaillierten und trotzdem nicht vollständigen Ausführungsunterlagen.



Blick auf das Hochregallager



Die zukünftige Produktionshalle mit Fertigteilen der Fa. Angermüller

Nach einer Stärkung mit leckerer Gulaschsuppe am neuen Standort der STRABAG-Gruppe Eisfeld in Crock ging es für die 19 Teilnehmer mit dem Bus weiter nach Untersteinach.



Hier wurden die Südthüringer durch die Kollegen aus Oberfranken und eintretenden Sonnenschein herzlich begrüßt.

Die Ortsdurchfahrten von Kauerndorf und Untersteinach hatten sich in den letzten Jahrzehnten zu einem Nadelöhr entwickelt, das mit etwa 14.000 Fahrzeugen am Tag eine überdurchschnittliche Verkehrsbelastung aufnehmen musste. Seit 2009 existiert das Baurecht für eine Umgehung beider Orte, die jedoch wegen eines erforderlichen Tunnels und einer Talbrücke außerordentlich kostenintensiv ist. Aus diesem Grund wurde das Projekt zweigeteilt und am 4. Mai 2016 erfolgte der Spatenstich für die etwa 3 km lange Umgehung von Untersteinach. Hierbei wird die Straße in einem Bogen südlich des Ortes entlanggeführt und kreuzungsfrei an die Bundesstraße 303 angeschlossen, dabei müssen das Schorgasttal und die Bahnstrecke Bamberg-Hof überquert werden.

Nach einigen interessanten Informationen zu der Großbaustelle und den vorausgegangenen Vorbereitungen zur Absicherung der Finanzierung und Auslobung eines Wettbewerbs fand eine geführte Besichtigung der Baustelle in 2 Gruppen statt.



Zuerst ging es zu der imposanten und in Deutschland einmaligen, einseitig gespannten Schrägseilbrücke für den fahrenden Verkehr. Die Schrägseilbrücke liegt im sensiblen Schorgasttal. Das Bauwerk fügt sich harmonisch in die Landschaft ein und ist zugleich für Autofahrer und Spaziergänger erlebbar. Eine Landmarke bilden die auf der Kurveninnenseite angeordneten sechs Pylone mit je zehn Schrägkabeln. Den Überbau bildet ein leichter Stahl- / Stahlbetonverbundquerschnitt. Die Pylone bestehen aus Stahl und sind unterhalb der Fahrbahnplatte mit Beton gefüllt. Die Gesamtlänge des Bauwerks beträgt ca. 515 m und die Stützweiten liegen im Regelbereich bei ca. 67 m.

Aufgrund der örtlichen Baugrundsituation erfolgte die Tiefgründung mittels 1,50 m dicken Bohrpfehlen, die zum Teil bis über 50 m in den Baugrund getrieben wurden. Die Brücke ist vollständig starr verbunden, lediglich an beiden Widerlagern ist eine flexible Lagerung vorgesehen.

Nach einer kurzen Wanderung auf den Feldherrenhügel konnte im 2. Teil der Führung der massive Einschnitt der neuen Ortsumgehung bestaunt werden. Die hier im Zuge der Aushubarbeiten überschüssigen Erdmassen von über 600.000 m³ werden größtenteils auf naheliegende Flächen wieder eingebaut. Diese wurden im



Erster Teilabtrag des Einschnittes nach ca. der Hälfte

vorausgegangenen Planfeststellungsverfahren entsprechend ausgewiesen, wobei der Einbau so erfolgt, dass sich die neu entstehende Topografie harmonisch in das Landschaftsbild integriert.

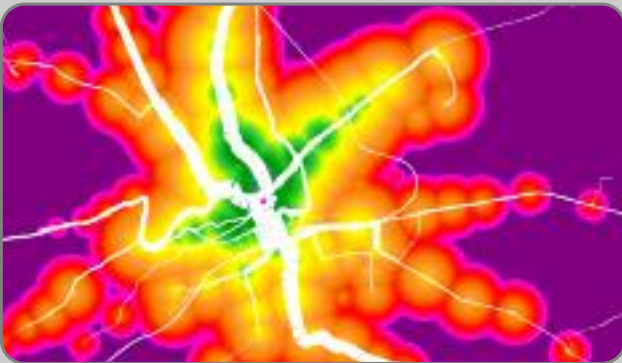
Die neu entstehenden Böschungen im Einschnitt der Ortsumgebung mussten aufgrund der sehr geringen Kluftabstände und der damit einhergehenden Verwitterungsanfälligkeit des anstehenden, felsigen Bodens dauerhaft gegen Steinschlag geschützt werden. Hierfür kam ein relativ neues, intuitives System der Firma „KRISMER“ zum Einsatz, welches aus einem dreidimensionalen Gitterpaneel aus verzinktem Ziehstahlblech besteht. Dieses wird mit Erdnägeln fest auf der Böschung verankert und mit Steinsatz (35 – 60 mm) gefüllt. Als Abschluss wird ein Humusgemisch aufges-



spritzt, welches anschließend noch begrünt wird. Damit können die sehr steilen Böschungen, die teilweise Neigungen von 1:1 aufweisen, dauerhaft gesichert und begrünt werden.

Die neu gewonnenen Eindrücke konnten anschließend bei Bratwurst und Bier in der Straßenmeisterei Untersteinach zwischen den Südthüringer und Oberfränkischen Kollegen rege ausgetauscht werden. Die gegen 18:30 Uhr startende Heimfahrt mit dem Bus beendete schließlich den sehr erfolgreichen und schönen Ausflug der VSVI-Bezirksgruppe Südthüringen.

Sascha Kück
Schatzmeister der Bezirksgruppe Südthüringen



- Verkehrsnachfragemodelle
- Verkehrstechnische Konzepte und Untersuchungen
- Mikroskopische Verkehrsflusssimulationen
- Planung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen und LSA
- Planung der verkehrstechn. Ausstattung von Tunneln
- Planung der Verkehrsführung während der Bauzeit

 verkehrsplanung **verkehr^{plus}**

Jahresbericht 2019 der Bezirksgruppe Mittelthüringen

Tagesexkursion zum Erfurter Entwässerungsbetrieb am 23.10.2019

Am 23.10.2019 unternahmen wir eine Tagesexkursion zum Entwässerungsbetrieb der Landeshauptstadt Erfurt. Nach einem sehr interessanten Bericht über den Generalentwässerungsplan folgte eine Besichtigung der Kläranlage in Kühnhausen, wo sich auch das neue Domizil des Entwässerungsbetriebs befindet. Dort folgte eine fachkundige zweistündige Führung über das Gelände der Kläranlage sowie die Besichtigung der technischen Anlagen und der Leitstelle.



- Anzeige -




MAX BÖGL

Mobilität für morgen.

Verkehrswegebau

 info@max-boegl.de

Mehrtagesexkursion nach Amsterdam vom 03.10. bis 06.10.2019

Nach einer achttständigen Fahrt ab Erfurt mit dem Busunternehmen Gessert-Reisen erreichten wir ausgeruht und gut gelaunt Amsterdam. Dem Quartierbezug folgte eine dreistündige fußläufige Stadtführung durch das Zentrum Amsterdams.

Als Fahrradmetropole erschließt sich Amsterdam dem Besucher weltoffen und vielschichtig. Die Hauptstränge der Kanäle bilden eine Art Spinnennetz für den fließenden und ruhenden Verkehr. Amsterdam gehört seit 2010 zum Weltkulturerbe und ist mit seinen schmucken Grachtenhäusern eine Weltstadt von besonderer Schönheit.



Mit seinen ca. 840.000 Einwohnern ist Amsterdam das geistige und kulturelle Zentrum der Niederlande. Die jährlich acht Millionen Touristen bedeuten für die Metropole eine enorme Herausforderung zur Verteilung des Menschenansturms.



Den Tag ließen wir in einem gemütlichen Amsterdamer Restaurant ausklingen, wo wir uns mit regionalen Gerichten stärken konnten. Mit dem Bus ging es dann zurück ins Hotel.

Am zweiten Tag unserer Exkursion waren wir zu Gast bei der Firma Hochtief-Nederland. Mit einem Jahresumsatz von ca. 23 Mrd. Euro liegen die Schwerpunkte der Aktivitäten und das Kerngeschäft in den Bereichen Energie, Verkehr, Infrastruktur und Baumanagement. Als eine der größten Maßnahme wurde der Ausbau der Autobahn A1/A6 Schipol – Amsterdam – Almere im Rahmen eines PPP-Projektes (Public-Private-Partnership) „SAAone“ realisiert. Die Vorbereitung, die Planung, die Ausführung, die Überwachung, die Dokumentation und die Finanzierung sowie die Unterhaltung / Erhaltung und der Betrieb mit einer Laufzeit von 25 Jahren wurde mit dem Staat vertraglich vereinbart. Die Kosten hierfür wurden mit ca. 1,9 Mrd. Euro beziffert. Im Rahmen dieser Baumaßnahme entstehen allein vier große Ingenieurbauwerke (Straße, Bahn, Wasser) mit einem Kostenanteil von 725 Mio. Euro.

Foto: Hochtief Nederland



Als interessante Details sind zu nennen:

- Für Insgesamt 12 Fahrspuren wurden 5.300 Bohrpfähle eingebracht.
- 8.500 Tonnen Betonelemente - in Belgien hergestellt, per Schiffstransport überführt, längs- und quer verschoben und eingebaut - bilden die Konstruktion für diese Ingenieurbauwerke
- 8,5 km Lärmschutzwände
- rund 1,0 Mio. Tonnen Asphalt
- ca. 9,0 Mio. Kubikmeter Sandtransporte, davon ca. 4,0 Mio. Kubikmeter per Spülung
- größter Äquidukt Europas mit 65 m Breite
- längste Eisenbahnbrücke der Niederlande mit 250 m Spannweite



Nach der Präsentation der Projekte besichtigten wir das fertiggestellte Projekt „SAAone“ mit den vorbeschriebenen Highlights am Knoten der A1 / A6.

Der Nachmittag stand zur freien Verfügung. Gemeinsam oder Einzelnen haben wir die Sehenswürdigkeiten erkundet. Die Mehrzahl der Teilnehmer konnte dem Riesenangebot an Museen der Stadt nicht widerstehen und erweiterten dort ihren kulturellen Horizont.

Der dritte Tag unserer Exkursion war der Stadt Amsterdam mit seinen Sehenswürdigkeiten gewidmet. Mittlerweile war der Aufenthalt im Freien zwischen starkem Radverkehr zur Routine geworden.

Wir besuchten den Norden der Stadt, wo neue Touristenmagnete errichtet werden, um die Touristenströme in der Altstadt zu entflechten. Unter anderem sind hier das interessante Filmmuseum und der Aussichtsturm „Lookout“ zu erwähnen. Von letzterem hat man in einer Höhe von ca. 60 Metern einen imposanten Ausblick zur Stadt und das angrenzende landschaftlich reizvolle Umland.





Später fuhren wir zum Fischerort Volendam. Ein kurzer Halt führte uns in eine Holzschuhmanufaktur und in eine Käserei. Diese beiden niederländischen Besonderheiten darf man als Tourist nicht versäumen, genauso wenig wie eine Deichfahrt.



Eine Grachten- und Hafenrundfahrt mit Abendessen auf dem Schiff bei nächtlicher und beleuchteter Kulisse der Stadt bildete den Abschluss dieses spannenden Tages. Der Kapitän führte uns mit interessanten Anekdoten und Geschichten zur Stadt und den Kanälen durch zwei kurzweiligen Stunden.



Unsere Jahresexkursion, Niederlande 2019, fand seinen Abschluss in der Domstadt Utrecht. Während der Stadtführung lernten wir die viertgrößte Stadt des Landes mit seinen 75.000 Einwohnern kennen. Erwähnenswert sind dabei die gotische Domkirche als höchster Kirchturm der Niederlande das Stadtschloss, errichtet 1276 als erstes Steingebäude in Utrecht das „Schröderhaus“ – erbaut 1924 – gehört heute zum Weltkulturerbe und zum Museumsverbund der Stadt.

Leider spielte der Wettergott während des Rundgangs nicht mit, denn es regnete fast die ganze Zeit. Dem positiven Eindruck der Stadt tat dies jedoch keinen Abbruch. Einen nochmaligen Besuch haben viele ins Auge gefasst.

Wir danken dem Vorstand der Bezirksgruppe Mittelthüringen mit Herrn Andreas Präger an der Spitze für die gute Vorbereitung und Durchführung der Mehrtagesexkursion. Für die unfallfreie Fahrt und die Pünktlichkeit bei allen Programmpunkten bedanken wir uns bei unserem umsichtigen und professionellen Busfahrer, Herrn Andreas Engel von der Firma Gessert-Reisen aus Finsterbergen.

Text: Günter Werschnick

Bilder: Hartmut Walther

Grillabend der Bezirksgruppe Mittelthüringen des VSVI am 19.06.2019

Im Juni fand wieder unser jährlicher, inzwischen zur Tradition gewordener Grillabend auf der ega statt. Bei bestem Wetter, Bratwurst, Brätel und Bier konnten etwa 30 VSVI-Mitglieder interessante Gespräche und Diskussionen führen.

Besuch der Bezirksgruppe Lüneburg am 23.09.2019

Die VSVI-Bezirksgruppe Lüneburg besuchte mit etwa 20 Teilnehmern die Landeshauptstadt Erfurt am 23. September 2019 im Rahmen einer Studienfahrt. Die Bezirksgruppe Mittelthüringen organisierte eine Baustellenbesichtigung des Regenüberlaufbeckens (RÜB) in der Karlstraße. Im Anschluss fand eine Besichtigung auf dem Petersberg mit Vortrag über die Vorbereitung der BUGA 2021 statt. Vielen Dank an die BG Lüneburg für das Interesse an unserer schönen Stadt.





WIR BAUEN DIE VERBINDUNGEN DER ZUKUNFT

Der Standort ERFURT ist auf die ganzheitliche Bearbeitung von Projekten kommunaler Infrastruktur sowie innerstädtischem Straßen- und Gleisbau spezialisiert.

STADTSTRABENBAU:

- » Neubau sowie Aus- und Umbau von Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten
- » Endausbau von Anliegerstraßen
- » Gestaltung von Fußgängerzonen

SCHIENENWEGEBAU:

- » Sanierung, Aus- und Neubau von Eisenbahnstrecken und Straßenbahnschienen
- » vorherige Umsetzung aller erforderlichen Tiefbauarbeiten

WEITERE LEISTUNGEN:

- » Erdbau, Kanalbau, Industriebau

WIR ALS AUSBILDUNGSBETRIEB:

Um unsere Leistungsfähigkeit auch zukünftig zu garantieren, bilden wir jährlich junge Menschen zu echten Fachkräften aus.

Am Standort ERFURT bieten wir hierfür die Ausbildungsberufe des Gleisbauers sowie des Tiefbau-facharbeiters an.

GLEISBAUER:

- » Sanierung, sowie Aus- und Neubau von Schienen und Gleisen
- » Bau von Bahnsteigen und Bahnübergängen

TIEFBAUFACHARBEITER/STRABENBAUER:

- » Örtliche und überregionale Straßen reparieren oder komplett neu asphaltieren
- » Ver- sowie Entsorgungsleitungen verlegen

Weitere Informationen zu unseren Ausbildungsangeboten unter: karriere.rohde-bau.de



Mühlweg 35
99091 Erfurt
www.rohde-bau.de

Tel.: +49 (0)361 77834- 0
Fax: +49 (0)361 77834-44
E-Mail: erfurt@rohde-bau.de

Bericht der Fördergemeinschaft der VSVI

Liebe Mitglieder und Freunde der Fördergemeinschaft,

auch im Vereinsjahr 2018 hat die FG VSVI ihren, von der Vereinsatzung vorgegeben Zweck, die fachliche Fortbildung der Thüringer Straßenbau – und Verkehrsingenieure durch Förderung und finanzielle Unterstützung entsprechender Fachseminare, Vortragsveranstaltungen, Studienreisen und dergleichen zu unterstützen, mit großem Engagement und kontinuierlich erfüllt.

Dies wurde auf der Jahresversammlung der Fördergemeinschaft im November 2019, bezogen auf das abgelaufene Vereinsjahr 2018 (Berichtszeitraum), übereinstimmend festgestellt.

Im Jahr 2018 wurden sechs Fortbildungsseminare mit insgesamt 343 Teilnehmern, was ein Mittel von 57 Teilnehmern je Seminar entspricht, durchgeführt. Den größten Zuspruch erfuhren die Seminare „Asphaltstraßenbau“ und „Vergaberecht“ mit jeweils 108 Teilnehmern.

Seit dem Jahr 2008 unterstützt die FG VSVI finanziell den VSVI-Preis für Abschlussarbeiten an Thüringer Hochschulen. Bei der Auswahl und Bewertung der eingereichten Arbeiten wirkte unser Vorstandsmitglied Herr Dr. Reichwein als Jury-Mitglied mit. Die Auszeichnung der beiden Preisträgerinnen erfolgte am 09. November 2019.

Die Anzahl der Mitgliederfirmen der Fördergemeinschaft bewegt sich nach wie vor im langjährigen Durchschnitt von jeweils ca. 50 Mitgliedsfirmen. Im Jahr 2018 waren es 46 Mitglieder, im Jahr 2019 verfügt die Fördergemeinschaft, nach Beitritt der Firmen G.U.B Ingenieur AG und NOVASIB GmbH, mit aktuellem Stand (November 2019) über 48 Mitglieder.

Auch im Jahr 2018 hat ein großer Teil der Mitgliedsunternehmen die Möglichkeit genutzt, die Höhe der Beiträge in Abhängigkeit von Unternehmensgröße und aktueller wirtschaftlicher Situation selbst gestalten zu können. Etwa 30 % der Mitgliedsunternehmen leisteten hierbei einen höheren Beitrag als den beschlossenen Mindestbeitrag in Höhe von 250,00 € / Jahr. Somit konnte u.a. für

Fachexkursionen den einzelnen VSVI-Bezirksgruppen im Jahr 2018 ein Betrag von 7.590,00 € bereitgestellt werden.

Die bereits erwähnte Jahres-Mitgliederversammlung 2019 wurde am 12. November 2019 in Mühlberg durchgeführt. Zu Beginn der Versammlung konnten wir Frau Bettina Haase, Geschäftsführerin Bauindustrieverband Hessen-Thüringen e.V. mit einem Gastvortrag zum Thema „Straßenbau in Thüringen - Praxis der Auftragsvergabe – Ein Umdenken ist zwingend erforderlich!“ willkommen heißen. Hierfür nochmals vielen Dank!

Nach Rechenschaftsbericht des Vorstandes, dem Kassenbericht für das Geschäftsjahr 2018 und dem Bericht der Rechnungsprüfungskommission erteilten die anwesenden Mitglieder dem Vorstand für das Geschäftsjahr 2018 die Entlastung. Für die nächsten zwei Jahre übernimmt Herr Trümper, neben der bereits im Jahr 2018 gewählten Frau Grimm, das Amt als Rechnungsprüfer. Die im Jahr 2020 anstehende Jubiläumsveranstaltung der VSVI wird die FG VSVI selbstverständlich finanziell unterstützen.

Weiterführende Informationen zur FG VSVI Thüringen können auch auf den Internetseiten der Fördergemeinschaft unter www.vsvi-thueringen.de – Fördergemeinschaft nachgelesen werden.

Um ihre Aufgabe weiterhin erfüllen zu können, freut sich die Fördergemeinschaft über jede Spende und jedes unterstützende Mitglied.

Konto der Fördergemeinschaft:
Erfurter Bank,
IBAN DE69 8206 4228 0000 4351 80

Marco Auth
Vorsitzender der FG VSVI
(marco.auth@bickhardt-bau.de)

SRP
Schneider + Partner

- Verkehrswege
- Ingenieurbauwerke
- Abwasser u. Wasser



Airport Highway Ulan-Bator

www.srp-consult.de

Fortsetzung Stammtisch Junge VSVI Thüringen

Netzwerke, fachlicher Austausch, nette Gespräche unter Gleichgesinnten. Auch im Jahr 2020 wird sich die Junge VSVI zum fachlichen Stammtisch treffen. Vor allem das Thema Bundesgartenschau 2021 in der Landeshauptstadt Erfurt wird dabei ein Schwerpunktthema sein. Im I. Quartal ist die Besichtigung des Petersbergs mit seinen aktuellen Baustellen geplant. Dabei sollen die historischen Horchgänge zu erkundet werden. Im Frühjahr wird ein Ausflug zum künftig größten Landschaftspark Thüringens und die im Bau befindlichen Infrastrukturmaßnahmen der nördlichen Geraaue in der Landeshauptstadt Erfurt angeboten. Weitere Stammtische mit interessanten Baustellen und Fachvorträgen zu aktuellen Baumaßnahmen oder Planungen in Thüringen werden im Laufe des Jahres organisiert. **Christian Gräner**



Titel: Bachelor of Arts
Name: Jennifer Hutschenreuther
Geschäftsführerin der Hutschenreuther GmbH

Angeregt durch die jahrelange fachliche Ausrichtung des VSVI-Seminars „Asphaltstraßenbau“ seitens der Dr. Hutschenreuther GmbH bin ich Mitglied der VSVI Thüringen geworden. Ich freue mich jedes Jahr aufs Neue, aktuelle Themen und Beiträge für die Veranstaltung zu organisieren um einen fachlichen Austausch unter den VSVI-Mitgliedern zu unterstützen. Durch den ständigen Kontakt zu Praktikern werde ich immer wieder auf spannende und interessante Themen aufmerksam gemacht, die ich gern in meinem Seminar weitervermitteln möchte. Zudem bieten diese Veranstaltungen immer eine gute Plattform sich mit Kollegen verschiedenster Bereiche zu vernetzen, zu diskutieren, auszutauschen, neue Impulse zu gewinnen und vielleicht auch bestimmte Problematiken aus einer anderen Perspektive betrachten zu können.



Titel: B.Eng.
Name: Evelin Lorenz
Jahrgang: 1980
Projektingenieurin für Verkehrsanlagen bei Oxford Ingenieure GmbH & Co. KG

Mit der VSVI bin ich erstmals während des Praxissemesters in meinem Studium Verkehr, Transport, Logistik an der Fachhochschule Erfurt in Berührung gekommen. Die VSVI stellt über ihre Mitglieder eine Bündelung von Kontakten für die Planung und den Bau von Verkehrsanlagen dar. Dies ist für Absolventen mit dem Studienschwerpunkt Verkehr zu Beginn des Berufslebens von besonderem Interesse. Die angebotenen Seminare habe ich als fachlich fundiert, vielfältig und mit einem starken Praxisbezug erlebt. Sie bieten eine ausgezeichnete Möglichkeit, bei verschiedensten Themen auf dem aktuellen Entwicklungsstand zu bleiben. Außerdem kann man sich über persönliche Kontakte vernetzen und weitere Einblicke in die Branche erhalten.



Name: Juliane Neuenfeldt
Jahrgang: 1990
Projektleiterin bei wioX ingenieure GmbH

Durch die Tätigkeit in unserem Büro, welches sich sehr stark in der VSVI Thüringen engagiert, bin ich auf die Fortbildungsveranstaltungen und Fachexkursionen aufmerksam geworden. Die VSVI bietet eine ideale Basis - gerade für jüngere Mitglieder - zur fachlichen Weiterbildung, zum Kennenlernen und zum kollegialen Erfahrungs- und Gedankenaustausch. Die Weiterbildungsveranstaltungen der VSVI Thüringen helfen dabei, die Erkenntnisse von Forschung und Wissenschaft sowie neue Vorschriften und Richtlinien schneller in die Praxis umsetzen. Alle Akteure am Bau, von der Verwaltung, den Planungsbüros und der Bauwirtschaft bekommen dabei die Möglichkeit ein gemeinsames Fachwissen zu erlangen, was die Basis für gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit bildet und den Berufsstand der Ingenieure weiter voranbringt. Wirklich Interessant und informativ finde ich die Besichtigungen der Großprojekte bei den Mehrtagesexkursionen, die ich nur jedem empfehlen kann.



Name: Minh-Hung Bui
Trainee bei der STRABAG

Ich befinde mich zurzeit in dem spannenden Traineeprogramm bei der STRABAG AG in Südthüringen und werde dadurch optimal auf die zukünftige Position vorbereitet. Um mein Wissenshorizont zu erweitern machte mein Mentor, Herr Kotschate, mich auf VSVI aufmerksam. Indem die VSVI die kollegiale Zusammengehörigkeit vielschichtiger Bereiche des Bauwesens fördert, werden hier die Werte von Partnerschaftlichkeit vermittelt. Das Bündnis von engagierten Berufskolleginnen und -kollegen, die auf den unterschiedlichen Gebieten des Straßenbau- und Verkehrswesens tätig sind, bietet mir hier nicht nur neue Erkenntnisse von Forschung und Wissenschaft, sondern auch den Kontakt mit Persönlichkeiten aus dieser Branche. Des Weiteren erhoffe ich mir, durch die speziell auf unsere Berufsgruppe zugeschnittenen Fortbildungsangebote, weiteres technisches Know-how anzueignen, um diese dann in der Praxis anzuwenden.



Prof. Hartmut Münch wurde 75 Jahre

Die VSVI Thüringen gratuliert Herrn Prof. Dr.-Ing. Hartmut Münch zu seinem 75. Geburtstag, den er am 23. August feierte.

Mit dem Ende des zweiten Weltkrieges kam die Familie nach Thüringen. Nach der mittleren Reife in Eisenach schloss sich eine Berufsausbildung zum Betonbauer mit Abitur in Erfurt an. Die berufliche Ausbildung war eine sehr gute Vorbildung zur Bewältigung eines Bauingenieurstudiums.

Das Studium und das anschließende Forschungsstudium von 1964 bis 1973 schloss Hartmut Münch mit der Promotion zu einem verkehrstheoretischen Thema über den Verkehrsablauf auf Landstraßen und Autobahnen ab. Die neuen Erkenntnisse flossen in die Grundlagen zur Steuerung des Verkehrsablaufes in Ballungsgebieten ein.

Von 1973 bis 1977 arbeitete Herr Dr. Münch im Entwurfs- und Ingenieurbüro für Straßenwesen, Betriebsteil Erfurt. Hier erwarb er sich unter Leitung von Herrn Dr. Schwarzer umfangreiche praktische Kenntnisse und Erfahrungen bei der Planung und dem Entwurf vielfältiger Projekte auf den Gebieten der Straßenplanung und der Verkehrstechnik.

1977 wechselte Herr Dr. Münch an die Hochschule für Architektur und Bauwesen (heute Bauhaus-Universität Weimar) als Oberassistent. Mit der Lehr- und Forschungstätigkeit an der Sektion Gebietsplanung und Städtebau ergaben sich neue Arbeitsfelder in der Verflechtung des Verkehrswesens mit dem Städtebau und der Stadtplanung. 1984 erwarb Herr Dr. Münch die *facultas docendi* und wurde zum Hochschuldozenten berufen.

Die gemeinsame „Arbeit am Brett“ und die Diskussion mit den Studenten und Fachkollegen aus den Bereichen Architektur und Städtebau einerseits sowie des Bauingenieur- und Verkehrswesens andererseits förderten Kompromissnotwendigkeiten und den Respekt unterschiedlicher fachlicher Aspekte in der Findung komplexer Lösungsansätze in der Verkehrs- und Stadtplanung.

1990 wurde Herr Dr. Münch als Beratender Ingenieur in die Ingenieurkammer Thüringen aufgenommen. Und arbeitete im Nebenberuf als Gutachter und Planungsingenieur.

Seit 4. September 1990 ist Herr Dr. Münch Mitglied der VSVI Thüringen. Er wurde 1991 in den Landesvorstand der VSVI Thüringen gewählt. Herr Dr. Münch organisierte die ersten Exkursionen im Rahmen des Landesverbandes und war auch für die Weiterbildung

bzw. für die Verbindung zu den Hochschulen verantwortlich. Heute ist Herr Dr. Münch noch Mitglied des Ältestenrates der VSVI.

Seine ehrenamtliche Tätigkeit begann mit dem Eintritt in die Berufspraxis in der Kammer der Technik und setzte sich ab 1990 in der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen fort. Von seiner engagierten Mitarbeit in verschiedenen Arbeitskreisen zeugen u. a. in seiner Verantwortung erarbeitete Merkblätter.

Vorträge und Veröffentlichungen im In- und Ausland bestätigen neben der Lehre eine intensive Forschungstätigkeit.

Die Verknüpfung von Lehre und Praxis lag Herrn Dr. Münch immer am Herzen. Davon zeugen vielfältige Diplomarbeiten und Projektarbeiten in Zusammenarbeit mit den Praxispartnern in Thüringen und im Ausland.

1993 folgte Herr Dr. Münch dem Ruf an die neu gegründete Fachhochschule Erfurt (FHE) als Professor für Verkehrsplanung. Dort war er verantwortlich für die breite Palette des Verkehrswesens. In seiner Zeit an der FHE engagierte sich Herr Dr. Münch insbesondere für die jährlich stattfinden einwöchigen studentischen Exkursionen, um den Studenten Unterschiede im Verkehrsbauwesen im internationalen Vergleich vor Ort zu zeigen.

Mit dem Gedanken, junge Menschen aus Ost- und Westeuropa nach 1990 zusammenzubringen, wurde von Dr. Münch 1996 ein Workshop „City and Traffic“ ins Leben gerufen. Am jährlich stattfindenden einwöchigen Treffen in jeweils anderen Universitäten nehmen 40 bis 45 Studenten/Dozenten aus acht bis zehn Ländern teil. Im Juli 2020 feiert dieser Workshop sein 25. Jubiläum in Maribor / Slowenien.

Herr Prof. Münch beendete 2009 sein Berufsleben als Hochschul-lehrer. Wir danken ihm für sein berufliches Engagement und seine Arbeit in der VSVI Thüringen.



Dipl.-Ing. (FH) Franz Rohmund ist in den wohlverdienten Ruhestand gegangen

Am 07.05.2019 wurde Franz Rohmund 65 Jahre alt. Seit dem 01.02.2020 ist er Ruheständler.

Er erlernte Straßenbau bei der Firma seines Vater, der Fa. Rohmund in Uder. Anschließend studierte er an der Ingenieurschule in Dresden Straßenbau.

Nach dem Studium begann er seine berufliche Laufbahn im Tiefbaukombinat Berlin. Doch als Eichsfelder zog es ihn in die Heimat zurück und so übernahm er 1980 die Stelle des Produktionsdirektors in Kreisdirektion des Straßenwesens in Heiligenstadt, die kurz danach in den Produktionsbereich Heiligenstadt der Bezirksdirektion Straßenwesen des Bezirkes Erfurt eingegliedert wurde.

Mit der Auflösung der Bezirksdirektion Straßenwesen zum 30.06.1990 wechselte Franz Rohmund in das neu gegründete Straßenbauamt Leinefelde, das er aufbaute und dem er von Anfang an als Amtsleiter vorstand. Nach Zusammenlegung der Straßenbauämter Leinefelde und Mühlhausen zum Straßenbauamt Nordthüringen übernahm er dessen Leitung. Auch nach Eingliederung der Straßenbauämter in das Thüringer Landesamt für Bau

und Verkehr 2019 leitete er weiterhin das nun als Regionalreferat Nord umstrukturierte ehemalige Straßenbauamt. Nach der Wende wurde im Amtsbereich des ehemaligen Straßenbauamtes unter seiner Leitung das Netz der Bundes- und Landesstraßen vollständig saniert und in Teilen ausgebaut sowie zahlreiche Ortsumgehungen geplant und gebaut. Seine Kollegen und Mitarbeiter schätzen seine offenes und ehrliches Auftreten und seinen kollegialen Führungsstil.

Franz Rohmund ist seit 1995 Mitglied in der VSVI Thüringen und engagiert sich seit 2007 im Vorstand der Bezirksgruppe Nordthüringen.

Seine langjährigen Fachkolleginnen und Fachkollegen wünschen Franz Rohmund viele Jahre mit guter körperlicher und geistiger Gesundheit im Kreise seiner Familie und in der VSVI.



Wir beglückwünschen Herrn Dipl.-Ing. Jochen Heller zu seinem 65. Geburtstag, den er am 10. Dezember 2019 beging.

Jochen Heller studierte von 1976 bis 1981 an der TU Dresden und der Hochschule für Architektur und Bauwesen in Weimar (heute Bauhaus-Universität). Nach seinem Abschluss als Dipl.-Ing. Architekt nahm er eine Stelle als Entwurfsingenieur für Industriebau im IBAUPRO Kombinat in Erfurt an. Von 1987 bis 1990 war er Prüflingenieur für Industriebau bei der Staatlichen Bauaufsicht im damaligen Bezirk Erfurt.

Von 1991 bis 2001 war Jochen Heller als Betriebsleiter und 2. Geschäftsführer der Karrié Ingenieurbau GmbH mit dem Schwerpunkt Straßenunterhaltung in Erfurt tätig. Bis 2018 war er als Bauleiter für Straßenbau, Projekt Ingenieur für Straßendatenerfassung und als Ingenieur in der Bauüberwachung tätig.

Herr Heller trat am 22. Oktober 1991 in die VSVI Thüringen ein und arbeitete im Landesvorstand (später Präsidium) von 1992 bis 2015 aktiv mit. Er war unter anderem zuständig für die Organisation von Fachexkursionen auf Landesebene. Unter seiner Leitung wurden die Fachexkursionen 1993 zur Brücke über den Großen Belt (Dänemark), 1994 zur nördlichen Umfahrung Klagenfurt (Österreich), 1996 zum Eurotunnel nach Calais – Dover und London (Frankreich, Großbritannien), 1998 zum Frankfurter Kreuz mit ICE-Bahnhof Flughafen Frankfurt/M, 2000 nach Kairo – Sinai Drehstrombrücke über den Suez-Kanal (Ägypten), 2004 nach Sankt Petersburg (Russland), 2009 zum Viaduct de Millau (Südfrankreich), 2013 zum AKOM Katastrophenschutzzentrum in Istanbul (Türkei) und 2015 zu einer Brückenexkursion nach New York (USA) vorbereitet und erfolgreich durchgeführt.

Jochen Heller war bis zu seinem Ausscheiden im Jahr 2015 aktives Präsidiumsmitglied. Er war über viele Jahre Seminarleiter für die Seminarreihe „Der Ingenieur in der Öffentlichkeit“ und in den Organisationsstäben für die Vorbereitung und Durchführung der Delegierten-Versammlung der BSVI 2011 in Weimar. Die Feierlichkeiten zu den 10., 20. und 25. Jahrestagen der VSVI Thüringen hat Jochen Heller maßgeblich mit gestaltet.

Wir danken Herrn Jochen Heller für sein Engagement in der VSVI Thüringen und wünschen ihm zu seinem 65. Geburtstag alles Gute.



Herr Dipl.-Ing. Gerold Kirchner feierte am 17. Oktober 2019 seinen 65. Geburtstag. Dazu gratuliert die VSVI Thüringen recht herzlich.

Herr Kirchner studierte ab 1975 an der Hochschule für Verkehrswesen an der Sektion Straßenbau und Straßenverkehr. Er schloss sein Studium 1979 in der Vertiefungsrichtung Brückenbau ab und nahm am 1. September 1979 seine Tätigkeit bei der Bezirksdirektion des Straßenwesens in Suhl, Sitz Meiningen auf. Dort war er bis Anfang 1990 zuständig für die Bauwerkserhaltung, die Bauwerksprüfung und Bauwerksinstandsetzung.

Am 1. Juli 1990 wurde Gerold Kirchner Abteilungsleiter für Brücken- und Ingenieurbau im neu gegründeten Straßenbauamt Suhl. Nach der Umstrukturierung der Straßenbauverwaltung, die im Wesentlichen die Reduzierung der bisher sieben Thüringer Straßenbauämter auf vier und die Zuordnung des Autobahnamtes als Abteilung in das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr beinhaltete, wurde Gerold Kirchner am 1. Oktober 2001 Amtsleiter des Straßenbauamtes Südwestthüringen. Im Zuge einer weiteren Umstrukturierung zum 1. Januar 2019 wurden die Straßenbauämter in das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr integriert. Seit dieser Zeit ist Herr Kirchner Regionalleiter Südwest.

Im Laufe seines Berufslebens hat Gerold Kirchner unzählige Projekte von der Planung bis zur Ausführung begleitet. Besonders zu nennen sind die B 89 OU Sonneberg, die B19 OU Schwallungen, die B19 OU

Wernshausen – Niederschmalkalden, die B 62 OU Bad Salzungen (5. BA Werraquerung Planfeststellungsbeschluss) und der Umbau des Knotens L 3247 (vorm. B 247) mit der Anbindung der L 1129 Richtung Schmücke und Fußgängerbrücke (Rennsteigerquerung).

Herr Kirchner trat am 30. April 1990 in die VSVI Thüringen ein und war von 1993 bis 1994 und von 2001 bis 2012 im Vorstand der Bezirksgruppe.

Von 2003 bis 2011 hatte er den Vorsitz inne. Viele der erlebnisreichen Mitgliederversammlungen und Exkursionen tragen seine Handschrift. Als Vertreter der Straßenbauverwaltung motivierte er seine Mitarbeiter, die Weiterbildungsangebote der VSVI zu nutzen.

Wir danken Herrn Gerold Kirchner für sein Engagement in der VSVI Thüringen und wünschen ihm zu seinem 65. Geburtstag und den bevorstehenden Ruhestand alles Gute.



Herr Dipl.-Ing. Ralf Rauch beging am 26. September 2019 seinen 70. Geburtstag, zu dem die VSVI herzlich gratuliert.

Herr Rauch trat am 27. November 1990 der VSVI Thüringen bei und gehörte zu den Gründungsmitgliedern der Gemeinschaft zur Förderung der fachlichen Fortbildung der Straßen- und Verkehrsingenieure in Thüringen e.V. (FG VSVI).

Von 1997 war Ralf Rauch Vorstandsmitglied und von 2000 bis 2006 deren Vorsitzender. Er engagierte sich besonders für die aktuelle und kompetente Vermittlung neuer Vorschriften und Verfahren des Straßen-, Brücken- und Tiefbaus an einen breiten Teilnehmerkreis aus Verwaltung, Ingenieurbüros und Baubetrieben im Rahmen preiswerter Fachseminare. Herr Rauch setzte sich dafür ein, auch kleinere Unternehmen und Ingenieurbüros in die Fördergemeinschaft einzubinden. Ihm ist die freiwillige Gestaltung des Mitgliedsbeitrags der Fördermitglieder zu verdanken, die sich seit der Einführung bewährt hat. Damit ist sichergestellt, dass neben dem Jahresgrundbeitrag in Höhe von 250 Euro noch freiwillige Beiträge darüber hinaus geleistet werden können. Von den derzeit 48 Mitgliedsunternehmen der FG VSVI haben in diesem Jahr 16 Unternehmen einen zusätzlichen Beitrag geleistet. Der berufliche Werdegang von Herrn Rauch war durch das Elternhaus vorgeprägt. Nach Abitur und Ausbildung als Betonbauer erfolgte ein

Studium des Bauingenieurwesens an der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar (heute Bauhaus-Universität). Seit 1972 arbeitete er mit einer Unterbrechung bis zu dessen Auflösung im Straßen- und Tiefbaukombinat Erfurt. Nachfolgend war er Geschäftsführer des ehemaligen Betriebes Projektierung, der Straßen- und Tiefbauprojekt GmbH Erfurt. Durch Management-Buy-out wurde er 1991 gleichzeitig geschäftsführender Gesellschafter dieses Planungsbüros. Mit Erreichen des Rentenalters übergab Ralf Rauch seine Anteile am Unternehmen seiner Tochter, die sich auch in der FG VSVI Thüringen engagiert.

Wir danken Herrn Ralf Rauch für seine langjährige Tätigkeit als Vorstand der FG VSVI Thüringen und wünschen ihm auch weiterhin alles Gute.



Zu besonderen Geburtstagen 2019 gratulieren wir, verbunden mit den besten Wünschen für Gesundheit und Wohlergehen:

Zum 60. Geburtstag					
Nottrodt, Hans-Peter; Kromsdorf	23. Jan. 1959	Herzer, Frank; Gera	9. Apr. 1959	Zemlin, Ragna; Weimar	26. Jul. 1959
Eichhorn, Gunter; Großseutersdorf	24. Jan. 1959	Kleb, Thomas; Erfurt	14. Apr. 1959	Sachse, Angela; Weimar	5. Aug. 1959
Heiling, Andreas; Mühlhausen	10. Feb. 1959	Köhler, Jürgen; Einhausen	5. Jun. 1959	Kouril, Andreas; Saalburg-Ebersdorf	16. Aug. 1959
Hertwig, Kristina; Erfurt	12. Mrz. 1959	Weichert, Petra; Bad Klosterlausnitz	3. Jul. 1959	Behnke, Jörg; Geraberg	19. Okt. 1959
Schmidt, Herms-Radulf; Saalfeld	5. Apr. 1959	Blümel, Bernhard	4. Jul. 1959	von der Osten, Hans-Joachim; Erfurt	26. Okt. 1959
Dapschauskas, Gabriele; Erfurt	7. Apr. 1959	Richter, Gert; Sömmerda	10. Jul. 1959	Bommer, Gerd; Holzhausen	6. Nov. 1959
		Schifer, Eberhard; Saalfeld	24. Jul. 1959	Zeidler, Andreas; Gera	25. Dez. 1959

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder 2019

Apfelstädt, Andy; Erfurt	Köhn, Marko; Urbach	Riedel, Thomas; Eisenberg
Bertuch, Carola; Bad Tennstedt	Krause, Thomas; Gera	Sachse, Torsten; Greußen OT Grüningen
Böttner, Roger; Pößneck	Lesemann, Dirk; Erfurt	Scheidig, Gunar; Saalfeld
Bronisch, Torsten; Gera	Lorenz, Evelin; Erfurt	Schneider, Sven; Gera
Bui, Minh Hung; Meiningen	Mauermann, Dirk; Erfurt	Seebach, Alexander; Sättelstedt
Colditz, Daniel; Chemnitz	Neuenfeldt, Juliane; Erfurt	Seewald, Sven; Unstruttal OT Reiser
Hebig, Dominik; Hildburghausen	Neumann, Anastasiia; Fockendorf	Siebel, Steffi; Sondershausen
Herfert, Andrea; Erfurt	Neumeister, Konrad; Weimar	Siegert, Christian; Mülverstedt
Jahn, Torsten; Erfurt	Orlamünder, Kristin; Weimar	Stauch, Walter; Weimar
Kalt, Ingo; Schwabhausen	Osterloh, Andreas; Mülverstedt	Wallstein, Andre; Kühndorf
Kohlstedt, Christian; Arenshausen	Panneck, Alexander; Weimar	

Themenschwerpunkte der geplanten Weiterbildungsseminare 2020

Asphaltstraßenbau

Verkehrsplanung

Brückenbau

Bau- und Vergaberecht VOB/A – Vergabe von Bauleistungen

Aktuelle Themen des Verkehrswesens

Betonstraßensanierung

Building Information Modeling (BIM)

Regelwerk Asphalt + Entsorgung

Hinweise: Die Teilnahmegebühr pro Seminar beträgt 20,- EUR für VSVI-Mitglieder (persönliche Mitgliedschaft) und 90,- EUR für Gäste. Der Beitrag für VSVI-Mitglieder und Gäste ist auch dann zu entrichten, wenn das Unternehmen, bei dem ein Seminarteilnehmer beschäftigt ist, Mitglied der Fördergemeinschaft FG VSVI ist. Die Anmeldungen sind über die Internetpräsentation der VSVI Thüringen zu realisieren: www.vsvi-thueringen.de. Detaillierte Informationen und Änderungen zu den Weiterbildungsveranstaltungen werden ebenfalls dort veröffentlicht. Einladungen zu den Seminaren werden in der Regel etwa 4 Wochen vor Beginn der Veranstaltung versendet.

Erfolg ist planbar.

pmp INFRA – Ihr Partner bei der Verwirklichung
Ihrer Ideen und Projekte.

pmp
INFRA[®]
projektmanagement- und
planungsgesellschaft
für infrastruktur mbh

headquarter
eugen-richter-straße 44, 99085 erfurt
tel.: 03 61 / 7 89 70-0 ■ fax: 03 61 / 7 89 70-29

management center halle
freiimfelder straße 39, 06112 halle (saale)
tel.: 03 45 / 6 85 95 27-0 fax: 03 45 / 6 85 95 27-4

beratung

planung

bauleitung

projektmanagement

www.pmp-infra.de

INFRASTRUKTUR FÜR DIE ZUKUNFT



Fußgängerbrücke Heiligenstadt

BERATUNG

PLANUNG

ÜBERWACHUNG



Saalebrücke Golmsdorf

HAUPTSITZ ERFURT

Ingenieurbüro KLEB GmbH
Gustav-Freytag Straße 29
99096 Erfurt

Telefon: +49(0)361 301130
Telefax: +49(0)361 3011333
Email: ingenieure@ib-kleb.de

NIEDERLASSUNG JENA

Ingenieurbüro KLEB
Am Naßtal 4
07751 Jena-Maua

Telefon: +49(0)3641 5324320
Telefax: +49(0)3641 5324322
Email: nl-jena@ib-kleb.de

