



Vereinigung der Straßenbau- und
Verkehrsingenieure Thüringen e.V.

Info 2015



In eigener Sache:

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

Titelfoto:

A 71, Anschlussstelle Sömmerda im Sommer 2015
©DEGES GmbH, Luftbildvertrieb Müller

Impressum

VSVI Information Thüringen; Ausgabe 2015
Copyright bei VSVI Thüringen e.V.
c/o pmp INFRA GmbH
Magdeburger Allee 34
99086 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: 1300 Stück

Redaktionsschluss: 31.01.2016

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 35 347
Fax 03 61 / 57 41 35 499

Gestaltung und Realisierung:
Druckhaus Gera GmbH
Jacob-A.-Morand-Straße 16
07552 Gera
Telefon: 0365 73752-0

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort; <i>Dr. Frank Greßler</i>	1
Grußwort; <i>Birgit Keller</i>	3
Intensive Zusammenarbeit zwischen VSVI und IKT wird konsequent fortgesetzt; <i>Dr.-Ing. Elmar Dräger</i>	4
25 Jahre VSVI Thüringen; <i>Dr.-Ing. Joachim Wenzel</i>	5
Bericht zur 25. Ordentlichen Mitgliederversammlung der VSVI Thüringen am 20. November 2015 in Erfurt; <i>Dr.-Ing. Joachim Wenzel</i>	10
Das neue Präsidium des VSVI Thüringen	20
Die Straßenbauverwaltung in Thüringen ab 2015 <i>Dipl.-Ing. Hans-Joachim von der Osten</i>	23
Planung und Ausführung einer Böschungsverdübelung an der A4 bei Magdala; <i>Dipl.-Ing. Christian Ernst, Dipl.-Geol. Gerald Wiesner</i>	25
Die Fertigstellung der A 71 in Thüringen!; <i>Dipl.-Ing. Hartmut Walther</i>	28
Von Gärten verwandelt; <i>Dipl.-Ing. Kai Schönberger</i>	32
Fachexkursion 2015 des VSVI Thüringen nach New York – Philadelphia – Washington D.C.; <i>Dr.-Ing. Dieter Feistel</i>	36
VSVI-Senioren auf der Landesgartenschau in Schmalkalden; <i>Fritz Westphal</i>	47
Aktuelles aus Lehre und Forschung an der Bauhaus- Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung; <i>Dipl.-Ing. Stefanie Blei, Dipl.-Ing. Andreas Griebbach, Dipl.-Ing. Raimo Harder, Prof. Dr.-Ing. Uwe Plank-Wiedenbeck</i>	50
20. Internationaler Workshop „City and Traffic“ an der Bauhaus-Universität Weimar; <i>Dipl.-Wirt. Ing. (FH) Anne Bellmann, Dipl.-Ing. Stefanie Blei, B.A. Susanne Streicher</i>	52
Jahresbericht 2015 der Bezirksgruppe Mittelthüringen; <i>Dr. Frank Greßler, Dipl.-Ing. (FH) Uwe Rödel</i>	54
Jahresbericht 2015 der Bezirksgruppe Nordthüringen; <i>Dipl.-Ing. (FH) Andreas Hesse</i>	60
Jahresbericht 2015 der Bezirksgruppe Ostthüringen; <i>Dipl.-Bauing. Andreas Schmidt</i>	62
Jahresbericht 2015 der Bezirksgruppe Südthüringen; <i>Dipl.-Ing. Martin Rega</i>	64
Bericht der FGVSVI; <i>Dipl.-Ing. Uwe Müller</i>	69
Nachruf auf die VOF; <i>Andreas Bährle</i>	70
Geburtstage	74
Weiterbildungsseminare der VSVI Thüringen e.V. im Jahr 2016	76

Geleitwort

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

seit der Wiedervereinigung Deutschlands und der Gründung der VSVI Thüringen im Jahr 1990 sind 25 bewegte Jahre vergangen. In diesen 25 Jahren wurde der Neu- und Ausbau des Thüringer Autobahnnetzes von 250 km auf 525 km Länge vollzogen. Mit der Verkehrsfreigabe der A 71 am 3. September 2015 im Bereich Kölleda ging der letzte Neubauabschnitt der Thüringer Autobahnen in Betrieb. Auch im Bundes- und Landesstraßennetz wurde eine Vielzahl von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen realisiert. Zahlreiche Stützbauwerke, Brücken und Tunnel ergänzen unser Straßennetz, um Hindernisse zu überwinden.

An der Umsetzung dieser herausragenden Projekte haben unsere Mitglieder einen beachtlichen Anteil. Durch ihre hohe Fachkompetenz zum einen und ihre großen Anstrengungen in den Straßenaufbauverwaltungen, in den Ingenieurbüros und in der Bauwirtschaft zum anderen, trugen sie zum Gelingen dieser Vorhaben bei.

Bei den nun vor uns liegenden Erhaltungs-, Um- und Ausbaumaßnahmen an der vorhandenen Straßinfrastruktur und den Ingenieurbauwerken sowie bei noch nicht realisierten Neubaumaßnahmen im Freistaat Thüringen werden unsere Mitglieder auch maßgeblich mitwirken. Darüber hinaus engagieren sich viele unserer Thüringer Ingenieurinnen und Ingenieure seit Jahren weit über die Landesgrenzen Thüringens hinaus und sind sowohl in den anderen Bundesländern als auch im Ausland anerkannt.

Das 25-jährige Bestehen der VSVI Thüringen feierten wir am 24. April 2015 im Erlebnisbergwerk Merkers. In 800 m Tiefe zogen wir positives Resümee über die Entwicklung der VSVI Thüringen und die geleistete Arbeit in den 25 Jahren. Ein Teil unserer Mitglieder, die sich von Anfang an für den Ausbau und die Erhaltung des Thüringer Straßennetzes eingesetzt und aktiv bei der Planung und dem Bau mitgewirkt haben, sind heute bereits im Ruhestand und engagieren sich weiter in unserer Vereinigung. Für ihr großes Engagement spreche ich unseren Senioren meinen Dank aus.

Am 20. November 2015 fand im Erfurter ComCenter Brühl die Mitgliederversammlung der VSVI Thüringen statt, zu der das neue Präsidium mit mir als Präsident gewählt wurde. Ich bedanke mich an dieser Stelle noch einmal für das entgegengebrachte Vertrauen. Ich danke allen Mitgliedern des Präsidiums, den Vorständen der Bezirksgruppen Mittel-, Nord-, Ost- und Südthüringen und unserer Fördergemeinschaft FG VSVI für die geleistete Arbeit. Mein besonderer Dank gilt Herrn Dr.-Ing. Joachim Wenzel, der als langjähriger Vorsitzender und Präsident seit 2003 die Geschicke der VSVI Thüringen gelenkt hat. Unter seiner Leitung gelang es uns, durch ein kontinuierliches Weiterbildungsangebot unsere Mitglieder auf vielen Teilgebieten des Ingenieurwesens weiter zu qualifizieren und die Mitgliederzahl über Jahre stabil zu halten.

Das neue Präsidium hat nun seine Arbeit aufgenommen. Wir haben die Arbeitsaufgaben teilweise neu strukturiert, wodurch wir uns eine effektivere Arbeit zum Nutzen unserer Mitglieder versprechen. Wir haben uns das Ziel gesetzt, enger mit den an Thüringen angrenzenden Landesverbänden der VSVI und mit den anderen berufsständischen Vertretungen zusammenzuarbeiten. Unser Internetauftritt soll ansprechender gestaltet werden. Natürlich werden wir unser Weiterbildungsangebot auf dem bekannten hohen Niveau halten und mit aktuellen Themen des Straßen- und Ingenieurbaus sowie des Straßenverkehrs weitere Seminare gestalten. Darüber hinaus werden wir auch in Zukunft interessante Fachexkursionen anbieten.

Unseren ca. 700 Mitgliedern in den Verwaltungen, in den Ingenieurbüros und in der Bauwirtschaft wollen wir eine Plattform geben, um die fachliche Weiterbildung und die berufsständischen Bestrebungen zu fördern. Dazu werden wir verstärkt die Belange dieser Bereiche in die Arbeit des Präsidiums einbeziehen. Besonders hohe Priorität genießt die Nachwuchsgewinnung. Dazu werden wir intensiver mit der Bauhausuniversität und der Fachhochschule Erfurt zusammenarbeiten. Für besonders gute Abschlussarbeiten werden wir in 2016 wieder einen VSVI-Preis ausloben.

Vor uns liegt nun eine Vielzahl von Aufgaben, die wir im Sinne unserer Satzung und zum Nutzen unserer Mitglieder gern erfüllen werden.

Für die Arbeit in Ihren Dienststellen und in der VSVI Thüringen wünsche ich Ihnen beste Gesundheit und viel Erfolg.

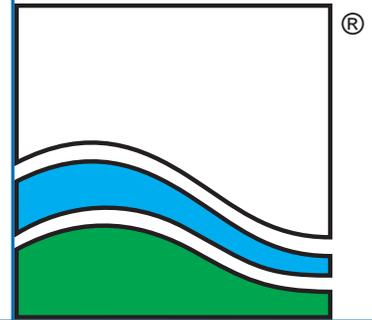
Ihr



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

Thüringen ist nicht nur das Land der Dichter und Denker. Es ist auch das Land der Ingenieurinnen und Ingenieure. Und dies wird in kaum einem Bereich so deutlich wie in unserer Verkehrsinfrastruktur. In den letzten 25 Jahren haben Sie auf diesem Gebiet beachtliche Leistungen vollbracht. Unser Verkehrsnetz ist gut ausgebaut. Schienen- und Straßennetz sind kaum wiederzuerkennen.

Das ist nicht zuletzt das Verdienst der VSVI und ihrer Straßenbau- und Verkehrsingenieurinnen und Ingenieure. Mit über 700 Mitgliedern sind sie eine wichtige Instanz in der Thüringer Verbandswelt. Die VSVI ist Ideengeber, wenn es um verkehrspolitische Themen, technische Fragen und berufsständische Interessen der Straßenbau- und Verkehrsingenieurinnen und Ingenieure geht. Auch die technische und wissenschaftliche Fachweiterbildung im Straßenbau und im Verkehrswesen bereichert die VSVI maßgeblich. Außerdem setzt sie sich für die Sicherung des Ingenieurwachstums und die Entwicklung der Ingenieurausbildung in Thüringen ein.



Wie wichtig die Arbeit des Berufsstandes ist, verdeutlicht das letzte große Autobahnneubauprojekt Thüringens: die Autobahn 71. 2015 konnten wir den Lückenschluss vollziehen. Doch der Weg dahin hat den Ingenieurinnen und Ingenieuren einige Meisterleistungen abverlangt, vor allem bei der Querung des Thüringer Waldes: Die Talbrücke „Wilde Gera“ als eine der größten Bogenbrücken Deutschlands, weitere 54 Brücken, der Rennsteigtunnel als längster Straßentunnel Deutschlands sowie fünf weitere Tunnel und 30 Überführungsbauwerke allein im Thüringer Abschnitt. Mit diesen außergewöhnlichen Bauwerken haben sie dazu beigetragen, die Menschen der Region besser an das überregionale Verkehrsnetz anzubinden.

Auch nach Abschluss dieses Großprojektes und der Fertigstellung des Autobahnnetzes insgesamt gibt es in den nächsten Jahren viel zu tun. Neben dem Bau wichtiger Ortsumgehungen werden vor allem der Erhalt und die gezielten Stärkung bestehender Verkehrswege in den Mittelpunkt rücken.

Für die anstehenden Aufgaben wünsche ich uns ein gemeinsames gutes Gelingen und der Vereinigung der Straßen- und Verkehrsingenieure Thüringen und ihren Mitgliedern ein erfolgreiches Jahr 2016.

Ihre

A handwritten signature in blue ink that reads "Birgit Keller".

Birgit Keller
Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft

Intensive Zusammenarbeit zwischen VSVI und IKT wird konsequent fortgesetzt

Am 11. Februar 2016 fand der Antrittsbesuch des neuen Präsidenten des VSVI Thüringen, Dr. Frank Greßler, in der Geschäftsstelle der Ingenieurkammer Thüringen, beim IKT-Präsidenten Dipl.-Ing. Elmar Dräger statt. In einem konstruktiven Gespräch erörterten beide Präsidenten die Ausrichtung der zukünftigen Zusammenarbeit. Die Erhaltung und gezielte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Freistaat Thüringen, ist ein Garant für die wirtschaftliche Prosperität. Nur durch einen angemessenen finanziellen Einsatz für die Verkehrsinfrastruktur, kann der Wirtschafts- und Dienstleistungsstandort Thüringen weiter gestärkt werden. Eine substantielle Vernachlässigung von Investitionen in die Erhaltung und Qualitätssicherung der Verkehrsinfrastruktur zieht entsprechende Folgen nach sich. Zu lange Sanierungszyklen bzw. ein unzureichendes finanzielles Engagement bei der Erhaltung der Infrastruktur bedeuten hohe Wiederherstellungskosten, die wiederum einen erheblichen (volks-) wirtschaftlichen Schaden nach sich ziehen können.

Obwohl die Höhe der seit 1991 getätigten Investitionen zur Deckung des Nachholbedarfs, der Sanierung und Modernisierung der Verkehrswege in Ostdeutschland nicht mit dem heutigen Investitionsvolumen gleich zu setzen sind, da davon auszugehen ist, dass nunmehr die großen Aufbauleistungen auch in Thüringen vollbracht sind, erfordert die Substanzerhaltung deutlich höhere Investitionen, als gegenwärtig bereitgestellt werden. Der Anspruch Thüringens, sich als "Logistik-Drehkreuz für Europa" bzw. als „schnelle Mitte“ zu etablieren, muss mit entsprechenden Aktivitäten, z. B. im Bereich des Straßenbaus einhergehen. Eine Reduzierung entsprechender Budgets ist nicht zielführend. Es ist das Anliegen der Ingenieurkammer Thüringen, die VSVI Thüringen wird dabei als starker Partner eingeordnet, die Landesregierung weiter dafür zu sensibilisieren, die Forderungen des Berufsstandes der Ingenieure zu formulieren und somit auch dazu beizutragen, die Weichen für die Sicherstellung einer zukunfts- und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur zu stellen.

Das ursprüngliche Verständnis von Ingenieur Tätigkeit wird reformiert werden, denn die Aufgabenfelder bewegen sich unaufhaltsam von der linearen Problembearbeitung hin zu einer Lösung komplexer Anforderungen. Der Berufsstand muss sich auf Wirtschaftsräume und -bedingungen mit geänderten Anforderungen einstellen. Auch in diesen Bereichen kann die vertrauensvolle und verantwortungsbewusste Zusammenarbeit zwischen der Ingenieurkammer Thüringen und dem VSVI Thüringen nur von Vorteil sein.

Dipl.-Ing. Elmar Dräger,
Präsident der Ingenieurkammer Thüringen

- Anzeige -



Erfolg ist planbar.
pmp INFRA - Ihr Partner bei der Verwirklichung Ihrer Ideen und Projekte.

pmp
INFRA

projektmanagement- und
planungsgesellschaft
für infrastruktur mbh

headquarter ■ magdeburger allee 34, 99086 erfurt ■ tel.: 03 61 / 7 89 70-0 ■ fax: 03 61 / 7 89 70-29
management center halle ■ freimfelder straße 39, 06112 halle (saale) ■ tel.: 03 45 / 68 59 52-70 ■ fax: 03 45 / 68 59 52-74

beratung planung bauleitung projektmanagement

www.pmp-infra.de

25 Jahre VSVI Thüringen

Am 23. März 1990 wurde die VSVI Thüringen in Erfurt gegründet. Aus diesem Grund begingen wir am 24. April 2015 eine Festveranstaltung im Erlebnisbergwerk Merkers, an der rd. 160 VSVI-Mitglieder und Gäste teilnahmen. 21 von den teilnehmenden Mitgliedern können nunmehr schon auf eine 25-jährige Mitgliedschaft zurückblicken.

Als besonderen Ehrengast konnten wir unsere BSVI-Präsidentin Frau Christiane Ehrhardt begrüßen, die zwar derzeit in Baden Württemberg lebt aber immer noch als Mitglied in der VSVI Thüringen unsere Aktivitäten mit großem Interesse verfolgt.

Für die Durchführung unserer Festveranstaltung hatten wir uns einen geschichtsträchtigen Ort gewählt.

Das Kalibergwerk in Merkers, das im Jahr 1925 als weltgrößte Kalifabrik mit der Förderung und der Weiterverarbeitung des Kalis gegründet wurde und bis zum Jahr 1993 die Förderung betrieb bis es nach der Fusion mit der Kali und Salz GmbH diese Förderung einstellte, besitzt eine interessante Geschichte und führte uns bis zu einer Tiefe von rd. 800 m unter die Erdoberfläche.

In den Zeiten der DDR wurde die Kaliproduktion weiter ausgebaut und stellte einen wesentlichen Bestandteil der Wirtschaftskraft im Südthüringer Bereich dar.

Nach der Fusion mit der Kali und Salz GmbH, vermittelt und geführt durch die Treuhand, wurde die Produktion in diesem und

den anderen Schächten auf dem Gebiet der ehemaligen DDR eingestellt.

Danach entwickelte sich das Kalibergwerk Merkers, neben der notwendigen bergbaulichen Sicherung der Gruben, zu einem Erlebnisbergwerk.

Im Rahmen einer ca. 3-stündigen Sonderführung durch das Bergwerk, in der wir u. a. die Kristallgrotte und das Museum besichtigen konnten, erfuhren wir auch von den dramatischen Ereignissen zum Ende des 2. Weltkrieges. Für kurze Zeit wurden hier erhebliche Mengen der Geld- und Goldreserven des ehemaligen Deutschen Reiches sowie auch der von ihm geraubten Kunstgegenstände eingelagert. Diese und die Goldreserven wurden von der amerikanischen Besatzungsmacht aus dem Kalischacht entfernt.

Nachdem alle Teilnehmer die Exkursion unter Tage gut überstanden hatten, begann unsere Festveranstaltung, die wir im „Großbunker“ oder auch Festsaal durchführten. Mit einer Ausdehnung von 250 m Länge, 22 m Breite und 17 m Höhe diente er früher zur Zwischenlagerung des unter Tage abgebauten Kalis bis zur Förderung und stellt heute ein interessantes Ambiente für Veranstaltungen dar.



Abb. 1: Sicherheitsbelehrung vor der Einfahrt in das Bergwerk



Abb. 2: Ausgabe der persönlichen Zählmarken



Abb. 3: Erläuterungen zum Bergwerk, der Geschichte des Kali-Abbaus in den Gruben Merkers und Unterbreizbach



Abb. 4: Erläuterungen zu den vorhandenen Ausstellungsstücken im Museum unter Tage



Abb. 5: Kristallarten aus den Gruben vor Ort



Abb. 6: Nachstellung der kurzzeitig eingelagerten Goldreserven Deutschlands



Abb. 7: Festsaal, 500 m unter Tage – Teilnehmer an der Festveranstaltung



Abb. 8: Vortrag des Präsidenten der VSVI Thüringen, Herrn Dr.-Ing. J. Wenzel

Dem Präsidium der VSVI Thüringen gehören derzeit an:

Dr.-Ing. Joachim Wenzel	Präsident	Ingenieurbüro Dr. Wenzel Erfurt
Dipl.-Ing. Kathrin Döller	Schatzmeisterin	Stadtverwaltung Meiningen
Dipl.-Ing. Raimo Harder	Weiterbildung	JAKIDO GmbH Weimar
Prof. Dr.-Ing. Steffen Riedl	Weiterbildung	Fachhochschule Erfurt
Dipl.-Ing. Jochen Heller	Exkursionen	maestro-mobilis Gera
Dipl.-Ing. Bolko Schumann	BSVI-Koordinierung	Stadtverwaltung Eisenach
Dipl.-Ing. Steffen Könnicke	Öffentlichkeitsarbeit	STRABAG Erfurt
Dipl.-Ing. Hans-Joachim von der Osten	Öffentlichkeitsarbeit	TUBV Erfurt
Dipl.-Ing. Uwe Meister	Öffentlichkeitsarbeit	maestro-mobilis Gera
Dipl.-Ing. Eckhard Rust	Chronik VSVI	Privatier

Die Mitglieder des Präsidiums sind in Bezug auf ihre berufliche Tätigkeit wie folgt strukturiert:

- 5/10 private Tätigkeiten
- 1/10 Landesstraßenbauverwaltung
- 2/10 Kommunale Bauverwaltung
- 2/10 Ausbildungseinrichtungen

Abb. 9: Präsidium der VSVI Thüringen

Die vier Bezirksgruppen werden derzeit von folgenden Vorständen geführt:

Bezirksgruppe **Mittelthüringen** – mit aktuell 314 Mitgliedern (45 %):

Dr. Frank Greßler	Vorsitzender	emp RFFVA GmbH Erfurt
Dipl.-Ing. Andreas Präger	Stellvertreter	Reise-Bau GmbH Erfurt
Dipl.-Ing. Axel Wilhelm	Finanzen	Werk GmbH Erfurt
Dipl.-Ing. Uwe Rödel	Exkursionen	Privatier
Dipl.-Ing. Alexander Reintjes	Internet	Stadtverwaltung Erfurt
Dipl.-Ing. Hartmuth Walther	Exkursionen	TUBV Erfurt

Die Mitglieder des Vorstandes sind in Bezug auf ihre berufliche Tätigkeit wie folgt strukturiert:

- 3/6 private Tätigkeiten
- 1/6 Landesstraßenbauverwaltung
- 1/6 Kommunale Bauverwaltung
- 1/6 Baubetrieb

Abb. 10: Vorstand der Bezirksgruppe Mittelthüringen

Die vier Bezirksgruppen werden derzeit von folgenden Vorständen geführt:

Bezirksgruppe **Ostthüringen** – mit aktuell 199 Mitgliedern (28 %):

Dipl.-Ing. Andreas Schmidt	Vorsitzender	Stadtverwaltung Gera
Dipl.-Ing. Andreas Geißler	Stellvertreter	Plan- & Ingenieurbüro Gera
Dipl.-Ing. Stephan Saalfeld	Finanzen	SBA Ostthüringen Gera
Dipl.-Ing. Andreas Harnisch	Exkursionen	Stadtverwaltung Weimar
Dipl.-Ing. Hartmut Schumann	Chronik	Privatier
Dipl.-Ing. Uwe Meister	Öffentlichkeitsarbeit	maestro-mobilis Gera
Dipl.-Ing. Ulf Nentwig	Öffentlichkeitsarbeit	Ing. Büro 1 Bauwesen
Dr.-Ing. Kay Adami	Öffentlichkeitsarbeit	Ing. Büro Klein Erfurt

Die Mitglieder des Vorstandes sind in Bezug auf ihre berufliche Tätigkeit wie folgt strukturiert:

- 5/8 private Tätigkeiten
- 1/8 Landesstraßenbauverwaltung
- 2/8 Kommunale Bauverwaltung

Abb. 11: Vorstand der Bezirksgruppe Ostthüringen

Die vier Bezirksgruppen werden derzeit von folgenden Vorständen geführt:

Bezirksgruppe **Südthüringen** – mit aktuell 105 Mitgliedern (15 %):

Dipl.-Ing. Martin Rega	Vorsitzender	Bühner Süd
Dipl.-Ing. Carsten Fehringer	Finanzen	SBA Südthüringen
Dipl.-Ing. Tim Kotschate	Öffentlichkeitsarbeit	STRABAG Bismarkhausen
Dipl.-Ing. Thomas Probst	Öffentlichkeitsarbeit	Ingenieurbüro Probst Meiningen
Dipl.-Ing. Britta Raabe	Öffentlichkeitsarbeit	SAR Süd
Dipl.-Ing. Wilfried Schellenberger	Exkursionen	Bühner Südthüringen

Die Mitglieder des Vorstandes sind in Bezug auf ihre berufliche Tätigkeit wie folgt strukturiert:

- 3/6 private Tätigkeiten
- 1/6 Landesstraßenbauverwaltung
- 2/6 Baubetrieb

Abb. 12: Vorstand der Bezirksgruppe Südthüringen

Die vier Bezirksgruppen werden derzeit von folgenden Vorständen geführt:
Bezirksgruppe Nordthüringen – mit aktuell 86 Mitgliedern (12 %):

Dipl.-Ing. Andreas Hesse	Vorsitzender	GST Nordhausen
Dipl.-Ing. Cornelia Dietrich	Schatzmeisterin	SBA Nordthüringen
Dipl.-Ing. Dietmar Steinecke	Exkursionen	STRABAG Nordhausen
Dipl.-Ing. Heike Bach	Exkursionen	Ingenieurbüro Bach-Sonnenhäuser
Bauberrät Franz Rohmund	Exkursionen	SBA Nordthüringen
Dr.-Ing. Alexander Gotschol	Exkursionen	Grottscholk Mühlhausen
Dipl.-Ing. Robert Böhm	Exkursionen	Universbau GmbH Mühlhausen

Die Mitglieder des Vorstandes sind in Bezug auf ihre berufliche Tätigkeit wie folgt strukturiert:

3/7	private Tätigkeiten
2/7	Landesstraßenbauverwaltung
2/7	Baubetrieb

Abb. 13: Vorstand der Bezirksgruppe Nordthüringen

In meinem Vortrag wies ich, basierend auf dem Satzungsziel, auf die folgenden wesentlichen Punkte der Angebote und der ehrenamtlichen Arbeit der VSVI Thüringen hin:

„Die Vereinigung hat den Zweck, die in Thüringen für den Straßenbau und das Verkehrswesen tätigen Ingenieure zusammenzuschließen, mit dem Ziel, die technische und wissenschaftliche Fachweiterbildung sowie die berufsständischen Bestrebungen zu fördern, bei der Lösung von technischen, fachlichen und politischen Fragen des Straßen- und Verkehrswesens mitzuwirken und die Geselligkeit Ihrer Mitglieder zu pflegen.“ [Auszug aus der Satzung der VSVI Thüringen]

Dieses Ziel soll durch Seminare, Vorträge, Arbeit in Fachausschüssen, Öffentlichkeitsarbeit, Besichtigungen, gesellige Zusammenkünfte und Zusammenarbeit mit anderen technischen Vereinigungen erreicht werden.

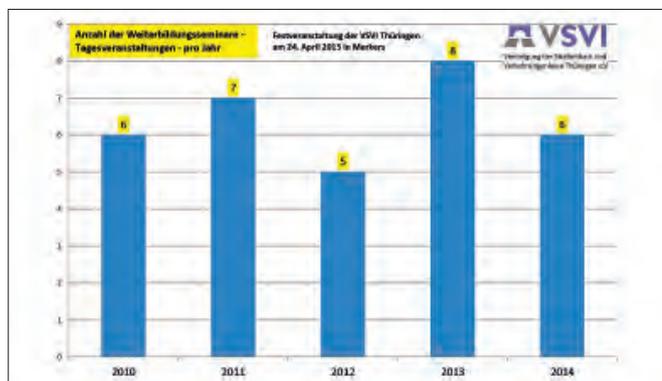


Abb. 14: Anzahl der Weiterbildungsseminare pro Jahr

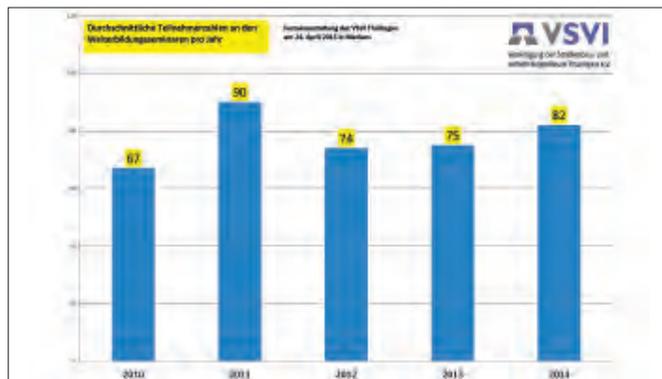


Abb. 15: Durchschnittliche Teilnehmerzahlen pro Seminar

Wer gestaltet diese Angebote?

Es sind vorrangig die Mitglieder des Präsidiums und der Vorstände der VSVI Bezirksgruppen in Zusammenarbeit mit dem Vorstand der Fördergemeinschaft.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Arbeiten im Präsidium und in den Vorständen der Bezirksgruppen in Thüringen von 37 Personen geleistet werden, die – in Bezug auf die beruflichen Tätigkeitsfelder – mit folgender Struktur geprägt sind: 19/37 (rd. 51 %) private Tätigkeiten (Ingenieurbüros, Privatier, Pensionäre)

- 6/37 (rd. 16 %) Landesstraßenbauverwaltungen
- 5/37 (rd. 14 %) Baubetriebe
- 5/37 (rd. 14 %) Kommunale Verwaltungen
- 2/37 (rd. 5 %) Ausbildungseinrichtungen (BU Weimar, FH Erfurt)

Wie werden diese Angebote gestaltet?

- In erster Linie geschieht das durch die angebotenen Weiterbildungsseminare.

Diese Seminare werden unter Federführung von Herrn Raimo Harder durch Seminarleiter aus den Reihen der Vorstände und des Präsidiums vorbereitet und realisiert.

- Eine weitere Form der Weiterbildungsveranstaltungen stellen die Fachexkursionen dar.

Vom Landesvorstand/Präsidium der VSVI Thüringen unter Federführung von Herrn Jochen Heller wurden in den letzten Jahren folgende Exkursionsangebote vorbereitet:

2011	Dubai	27.01. bis 03.02.2011	33 Teilnehmer
2013	Istanbul	01.05. bis 05.05.2013	46 Teilnehmer
2015	New York	25.04. bis 03.05.2015	33 Teilnehmer



Abb. 16: Dubai – Blick vom Burj Khalifa aus einer Höhe von rund 450 m über Grund auf die Hauptmagistrale



Abb. 17: Dubai – Blick vom Burj Khalifa aus einer Höhe von rund 450 m über Grund auf den Hauptverkehrsknoten



Abb. 18: Dubai – Blick in eine Bahnstation der voll klimatisierten Stadtschnellbahn



Abb. 19: Istanbul – Besuch im AKOM – Katastrophenschutzzentrum der Region um Istanbul

Von den vier Bezirksgruppenvorständen werden pro Kalenderjahr in der Regel folgende Angebote vorbereitet und realisiert:

- 1 Mehrtagesexkursion
- 1 oder 2 Tagesexkursionen
- 1 oder 2 Gesprächsabende

Für unsere älteren Mitglieder in der VSVI werden durch Herrn Dieter Rathgeber pro Kalenderjahr in der Regel folgende Angebote vorbereitet und realisiert:

- 1 oder 2 Tagesexkursionen
- 1 oder 2 Gesprächsabende

- Vom Landesvorstand/Präsidium wird seit dem Jahr 1995 jedes Jahr eine Info-Zeitschrift für die Mitglieder und Interessierte vorbereitet und realisiert.

Unter Leitung von Hans-Joachim von der Osten, unter Mitarbeit einzelner Mitglieder des Präsidiums sowie in Zusammenarbeit mit der Fördergemeinschaft der VSVI TH ist es möglich, jährlich eine qualitativ hochwertige Publikation zu erstellen. Hier werden Beispiele von Infrastrukturmaßnahmen dargestellt, an denen i.d.R. auch VSVI Mitglieder aktiv mitgewirkt haben.

- Die Internetseite der VSVI Thüringen stellt eine solide Basis für den Informationsaustausch dar.

Das Präsidium nutzt diese Möglichkeit vorrangig für die Veröffentlichung von Seminar-Angeboten sowie den dazugehörigen Informationsmaterialien. Die Nutzung durch die Bezirksgruppen stellt sich differenziert dar.

Damit wir auch in 25 Jahren wieder eine Festveranstaltung – dann zum 50-jährigen Bestehen – feiern können und vielleicht

eine ebenso interessante Chronik vorgelegt werden kann, wie wir das heute tun können, sind weiterhin vielfältige Anstrengungen notwendig.



Abb. 20: Chronik der VSVI Thüringen

Gewährleistung der zukünftigen Leistungsfähigkeit der VSVI Thüringen-Aufgaben

- ▶ Einbeziehung von jüngeren kreativen Kolleginnen und Kollegen in die Arbeit des Präsidiums und der Vorstände der Bezirksgruppen
- ▶ Intensivere Zusammenarbeit mit der BSVI und den VSVI-Landesvorständen der benachbarten Bundesländer – Erfahrungsaustausch
- ▶ Stärkere Einbindung der Thüringer Straßenbauverwaltung in die Vorbereitung und Realisierung der Leistungsangebote der VSVI Thüringen

In Ihrem Grußwort verwies Frau Ehrhardt auf die vielfältigen Leistungen, an denen auch die VSVI - Ingenieure in Thüringen mitgewirkt haben, und auf die reichen Erfahrungen der letzten 25 Jahre sowohl in der fachlichen Zusammenarbeit als auch in der Vereinstätigkeit.



Abb. 21: Präsidentin der BSVI Frau Christiane Ehrhardt

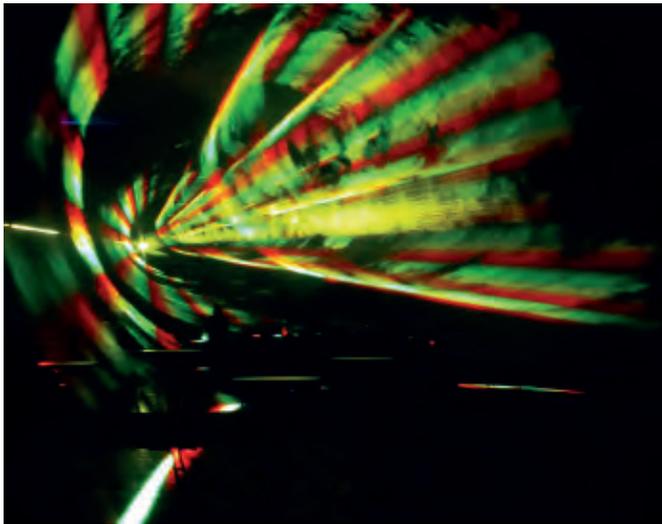


Abb. 21: Lasershow zum Abschluss unseres Besuches unter Tage

Die Festveranstaltung wurde mit einem sehr guten Büffet fortgesetzt, das die Grundlage für die Gespräche an diesem Abend ca. 500 m unter Tage legte. Bei Wein und alkoholfreien Getränken wurde diese Möglichkeit des Diskutierens, des Austausches von Erinnerungen und für die Entwicklung neuer Ideen für die zukünftige Vereinsarbeit genutzt. Den visuellen Hintergrund für diese Gespräche stellte eine rd. einstündige Präsentation von Impressionen aus 25 Jahren VSVI-Tätigkeit dar. Den Abschluss der Veranstaltung bildete eine beeindruckende Laser-Show, veranstaltet durch das Erlebnisbergwerk Merkers.

Nach ca. sechs Stunden unter Tage konnten wir gegen 20:15 Uhr wieder „das Abend-Licht der Welt“ erblicken und führen mit einem weiteren spannenden Erlebnis im Gedächtnis nach Hause und im Bewusstsein, dass auch zukünftig Angebote der VSVI Thüringen erarbeitet werden.

*Dr.-Ing. Joachim Wenzel
Präsident der VSVI Thüringen*

- Anzeige -

KOMPLETTANBIETER IM VERKEHRSWEGEBAU



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.bbf@bickhardt-bau.de | www.bickhardt-bau-fhueringen.de

Bericht zur 25. Ordentlichen Mitgliederversammlung der VSVI Thüringen am 20. November 2015 in Erfurt

Die Mitgliederversammlung fand im Comcenter in Erfurt statt und wurde um 15:00 Uhr durch den Präsidenten der VSVI Thüringen, Herrn Dr.-Ing. J. Wenzel eröffnet.

Zu Beginn der Veranstaltung wurde durch den ehrenamtlichen Baudenkmalpfleger der Stadt Erfurt, Herrn Dipl.-Ing. Karsten Grobe ein Vortrag über die Zitadelle Petersberg gehalten.

In diesem Beitrag stellte Herr Grobe die wechselvolle und geschichtsrelevante Entwicklung der Zitadelle Petersberg dar. Sie gilt als eine der größten und besterhaltenen ihrer Art in ganz Europa und wurde 1665 auf Befehl des kurmainzischen Kurfürsten und Erzbischofs Johann Philipp von Schönborn als Zwingburg gegen die Stadt im neuitalienischen Stil errichtet. 1815 kam sie mit Erfurt zum preußischen Königreich und wurde bis zur deutschen Reichsgründung 1871 als Befestigungsanlage genutzt. Sie blieb auch während der beiden Weltkriege und in der Nachkriegszeit ein zentraler militärischer Ort der Region. Mit der Wende 1989/1990 errichtete die Stadt Erfurt eine Bauhütte auf dem Petersberg. Unter Leitung des städtischen Hochbauamtes erfolgten mit zahlreichen ABM-Kräften seither die Sanierung und Rekonstruktion der verschiedenen Anlagen und Gebäude, die seit Jahrzehnten stark vernachlässigt worden waren.

Von diesen Sanierungsarbeiten und den damit verbundenen „Entdeckungen“ auf diesem Gelände komplex berichtete Herr Grobe sehr eindrucksvoll, detailliert und voller Enthusiasmus für die Bewahrung der Geschichtsdokumente in baulicher Form in unserer Landeshauptstadt.

Herr Dr. Wenzel dankte im Anschluss Herrn Grobe für den interessanten Vortrag und fragte an ob eine teilweise Veröffentlichung dieses Beitrages in der VSVI-Info – Zeitschrift möglich wäre, was bejaht wurde.

Im zweiten Fachbeitrag vor der eigentlichen Mitgliederversammlung stellte das Mitglied des Präsidiums der VSVI Thüringen, Herr Dipl.-Ing. von der Osten, die wesentlichen Neuerungen in der Thüringer Straßenbauverwaltung vor.

Zu Beginn seines Vortrages standen die strukturellen und inhaltlichen Änderungen der Aufgabenverteilungen innerhalb der Verwaltung.



Abb. 2: Zufahrtsbrücke mit Peterstor und Kommandantenhaus

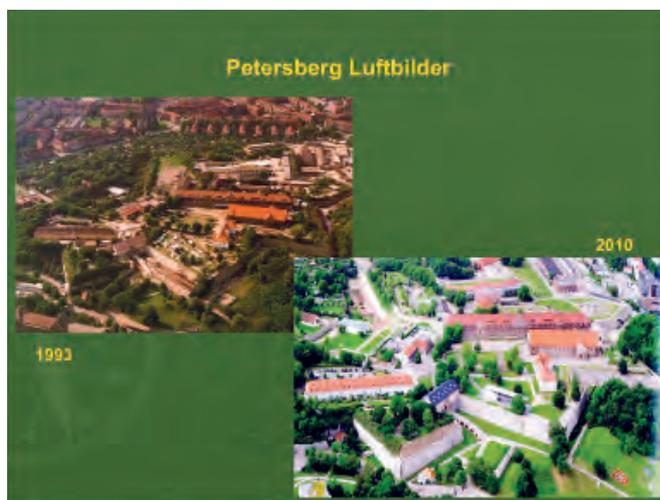


Abb. 3: Luftbilder von 1993 und 2010

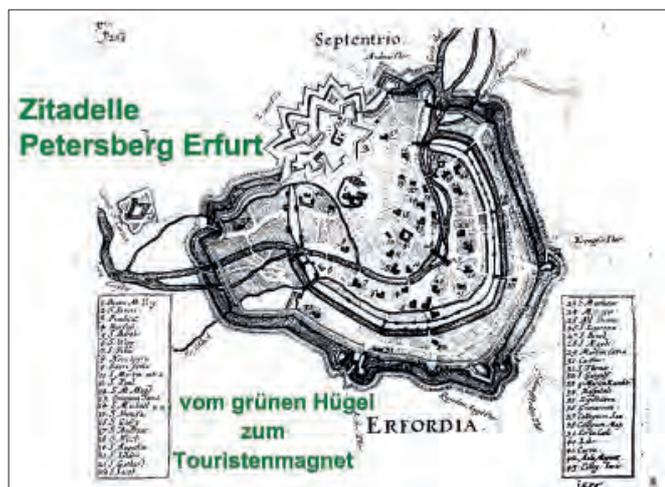


Abb. 1: Die Zitadelle von der Festung zum Touristenmagnet



Abb. 4: Neuorganisation der Straßenbauämter ab 2014



Abb. 5: Neuorganisation der Straßenbauabteilungen des TLBV ab 2015

Das Ziel dieser Umstrukturierung besteht in der Anpassung der Verwaltung an die sich ändernden Aufgabenstrukturen und dem beschlossenen und nach wie vor realisierten Abbau von Personalstellen.

Herr von der Osten stellte die Aufgabenbereiche des TLBV als Mittelbehörde für den Hoch- und Tiefbau inhaltlich an Beispielen (z.B. Hochwasserschutzmaßnahmen) dar. Besonders interessant waren die Übersichten zu den vom Freistaat Thüringen in dem Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldeten Maßnahmen. Hierzu beispielhaft folgende Übersicht:

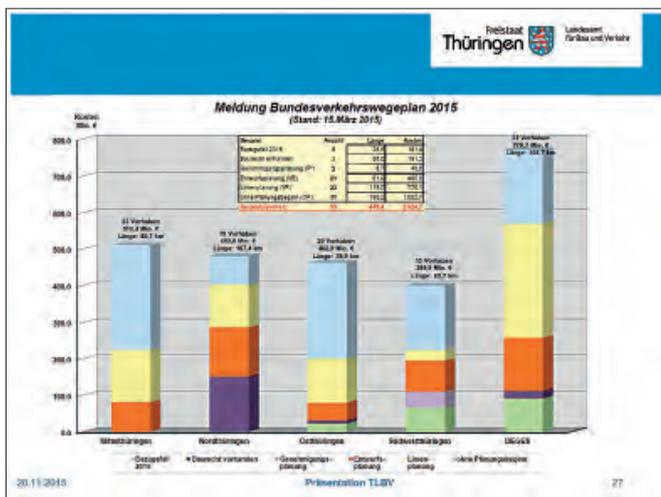


Abb. 6: Anmeldungen von Thüringen, bezogen auf Straßenbauämter und TLBV

Aber neben den unbedingt notwendigen Baumaßnahmen im Infrastrukturnetz des Freistaates wurde zum Abschluss des Vortrages auf das erreichte Niveau des Straßennetzes verwiesen. Hierfür als Beleg für die außerordentliche und tiefgreifende Weiterentwicklung des Straßennetzes soll die folgende Grafik dienen:

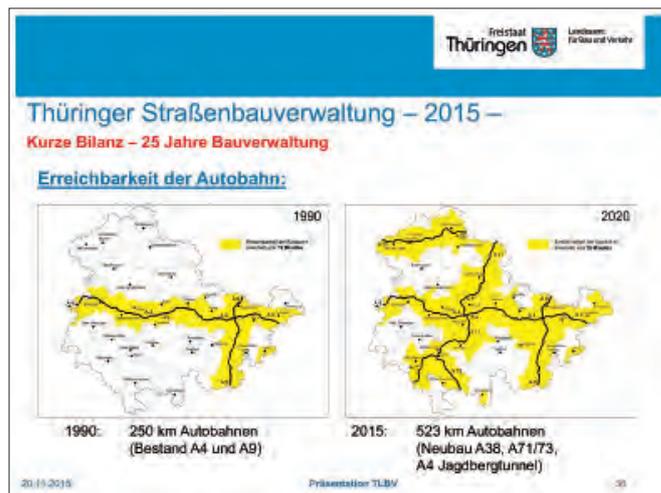


Abb. 7: Darstellung der Gebiete Thüringens, die innerhalb von 15 Minuten mit dem PKW die Autobahnen erreichen können, 1990 und 2020

Herr Dr. Wenzel dankte Herrn von der Osten für diesen sehr interessanten Vortrag und bat die Teilnehmer nach einer ca. 15 minütigen Pause zur Mitgliederversammlung.

Eröffnung und Begrüßung

Mit Schreiben vom 20. Oktober 2015 lud das Präsidium zur 25. Mitgliederversammlung nach Erfurt ein. Die Einladung wurde auf dem Postweg an alle Mitglieder versandt und ergänzend dazu auf der Internetpräsentation der VSVI Thüringen veröffentlicht. Von den aktuell 703 Mitgliedern nahmen 75 Mitglieder an der Mitgliederversammlung teil, was einen prozentualen Anteil von ca. 10,7 % darstellt. Aus den einzelnen Bezirksgruppen waren anwesend:

- Bezirksgruppe Mittelthüringen: 50
- Bezirksgruppe Südthüringen: 14
- Bezirksgruppe Ostthüringen: 8
- Bezirksgruppe Nordthüringen: 3

Mit der Einladung wurde die vorgesehene Tagesordnung allen Mitgliedern zugesandt. Es wurden zwei Entscheidungsvorlagen, eingereicht durch das Präsidium, versandt.

In Vorbereitung der Mitgliederversammlung wurden keine weiteren Anträge gestellt. Eine Änderung oder Ergänzung der Tagesordnung wurde nicht beantragt, sodass nach der veröffentlichten Tagesordnung verfahren wurde.

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift der Mitgliederversammlung vom 17.11.2014 in Jena

Die Niederschrift ist im Info-Heft 2014 auf den Seiten 5 bis 10 abgedruckt. Dem Präsidium liegen derzeit keine Ergänzungsanträge vor. Innerhalb der Mitgliederversammlung wurde die Frage nach Änderungswünschen zur Niederschrift gestellt. Es wurden keine Änderungsanträge formuliert. Damit ist die Niederschrift ohne weitere Ergänzungen genehmigt.

TOP 2 Rechenschaftsbericht zur Tätigkeit der VSVI Thüringen seit dem 17.11.2014

Das Präsidium hat sich auch in dem vergangenen Jahr den anspruchsvollen Aufgaben, die dem Satzungsziel der VSVI Thüringen entsprechen, gestellt und sie auch erfüllt. Am 17.11.2014 wurden als Hauptaufgaben des Präsidiums – in Zusammenarbeit mit den Bezirksgruppen – folgende Punkte beschlossen:

- ▶ Organisation von Weiterbildungsseminaren und Exkursionen,
- ▶ Öffentlichkeitsarbeit durch Darstellung der Leistungen der Thüringer Ingenieure,
- ▶ Interessenvertretung nach außen durch Diskussionen mit Verwaltungen und Verbänden,
- ▶ Zusammenarbeit mit den Hochschulen Bauhausuniversität in Weimar und Fachhochschule in Erfurt/Ausbildung und Verleihung des Preises der VSVI Thüringen,
- ▶ Unterstützung der Arbeit der Bezirksgruppen bei der Organisation der Exkursionen,
- ▶ Aktive Mitarbeit in den Gremien der BSVI Koordinierungsausschuss / Arbeitskreise / Präsidialversammlungen,
- ▶ Vorbereitung des 25-jährigen Gründungsjubiläums im März 2015.

Hauptaufgabe sind und werden auch zukünftig die Angebote zu den Weiterbildungsveranstaltungen (Seminare und Exkursionen) sein. Hier sehen wir eine Möglichkeit, die Kenntnisse und Erfahrungen der Teilnehmer an diesen Veranstaltungen zum gegenseitigen Nutzen weiter zu entwickeln.

Die ehrenamtlichen Tätigkeiten der aktiven Mitglieder der Bezirksgruppenvorstände und des Präsidiums stellen an jeden Einzelnen immer wieder persönliche Herausforderungen, um die selbst definierten Ziele unserer Vereinigung zu erreichen. Dafür sei allen aktiven Kolleginnen und Kollegen zuvor ein großer Dank ausgesprochen.

Bevor wir zu den einzelnen Aktivitäten der VSVI im Berichtszeitraum kommen, sind die Angaben zum aktuellen Mitgliedsstand zu nennen.

TOP 2.1 Mitgliederentwicklung

Die Mitgliederzahl in der VSVI Thüringen hat sich im Berichtszeitraum nur unwesentlich geändert. Aktuell sind in der VSVI Thüringen 703 Mitglieder organisiert.



Abb. 8: Entwicklung der Mitgliederzahl in den Jahren 2005 bis 2015

Die Mitgliederzahl ist in den letzten Jahren relativ konstant geblieben.

Ergänzend zu dieser Grafik ist mitzuteilen, dass zum Jahresende 2015 bisher 17 Austritte aus unserer Vereinigung vorliegen, weshalb wir voraussichtlich ab Januar 2016 eine Mitgliedsstärke von rd. 685 zu verzeichnen haben. Dies ist jedoch zum Jahreswechsel eine – auch in den letzten Jahren – normale Entwicklung.

Die Anteile der Mitglieder an den einzelnen Bezirksgruppen sind in folgender Grafik dargestellt.

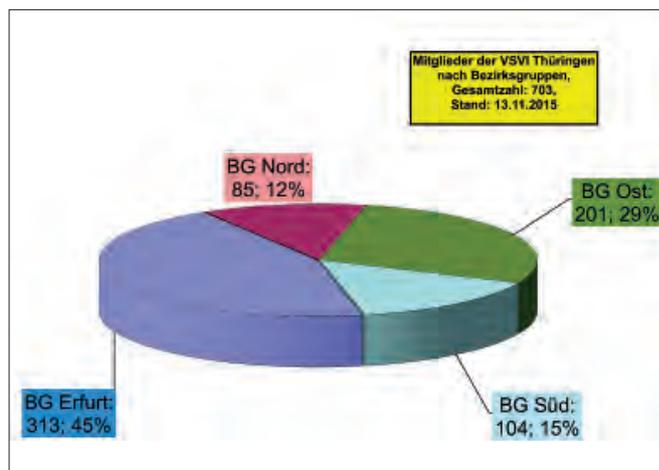


Abb. 9: Anteile der einzelnen Bezirksgruppen an der Gesamt-Mitgliederzahl

Die aktuelle Altersstruktur der VSVI Thüringen stellt sich wie folgt dar:

VSVI-Mitglieder	2005	2011	2012	2013	2014	2015
unter 30 Jahre	0,8%	0,5%	1,0%	1,1%	0,9%	1,7%
30 bis 50 Jahre	44,1%	44,6%	38,9%	37,2%	34,9%	31,9%
51 bis 64 Jahre	41,3%	39,1%	44,2%	45,3%	46,9%	47,2%
über 65 Jahre	13,8%	15,8%	16,0%	16,4%	17,3%	19,2%

Nach wie vor ist die Zunahme der Mitglieder der VSVI Thüringen in den oberen Altersgruppen zu verzeichnen. In der Gewinnung von jungen Kolleginnen und Kollegen zur Mitarbeit in der VSVI Thüringen sieht das Präsidium nach wie vor eine wesentliche Aufgabe, die durch alle aktiven Mitglieder wahrgenommen werden sollte, um die Leistungsfähigkeit und damit auch die Angebote der VSVI Thüringen auch in der Zukunft gewährleisten zu können. Es sei besonders darauf hingewiesen, dass die Zunahme bei den Mitgliedern unter 30 Jahre zwar prozentual gut aussieht dies aber einer absoluten Erhöhung von nur drei Personen entspricht.

TOP 2.2 Beratungen des erweiterten Präsidiums der VSVI Thüringen

Die Aktivitäten des Präsidiums wurden in regelmäßigen Vorstandsberatungen diskutiert.

Im Folgenden ist die personelle Besetzung des Präsidiums mit der Ausweisung der Zuständigkeitsbereiche aufgeführt:

Mitglieder des Präsidiums der VSVI Thüringen e.V. - Mitgliederversammlung am 17.11.2014 in Jena		
Name	VSVI-Funktion	Arbeitsstelle Anschrift
Wenzel, Joachim Dr.-Ing.	Präsident / Geschäftsstelle	Ing.-Büro Dr. Wenzel GmbH Lindertschach Weg 30 99099 Erfurt
Döller, Katrin Dipl.-Ing.	Schatzmeisterin	Stadtverwaltung Meiningen Schloßplatz 1 99817 Meiningen
Harder, Raimo Dipl.-Ing.	Weiterbildung	JAVICO GbR Am Sportplatz 1B 99425 Weimar
Heller, Jochen Dipl.-Ing.	Weiterbildung/ Exkursionen	Forststraße 31 99102 Egstedt
Riedl, Steffen Prof. Dr.-Ing.	Ingenieurnachwuchs und Wissenschaft/Weiterbildung	Fin Erbat Lehrstuhl: Stadtplanung Altecker Str. 25 99085 Erfurt
Schumann, Bolko Dipl.-Ing.	BSVI-Koordinierungs- ausschuss	Stadt Eisenach Amt für Tiefbau und Grünflächen Hermannstr. 11 99817 Eisenach
Königcke, Steffen Dipl.-Ing.	Öffentlichkeits- arbeit	STRABAG Direktor Thüringen Hagenplatz 1 99085 Erfurt
von der Osten, Hans-Joachim Dipl.-Ing.	Öffentlichkeits- arbeit	ILBV Halleische Str. 15 99085 Erfurt
Meister, Uwe Dipl.-Ing.	Öffentlichkeits- arbeit	maister + mbros Planungsgesellschaft mbH Straße des Friedens 1 07548 Gasse
Rust, Eckhard Dipl.-Ing.	Besondere Aufgaben / Chronik VSVI	Am Holunderbusch 6a 99527 Suhr

Abb. 10: Präsidium der VSVI Thüringen

Im Berichtszeitraum wurden neun Beratungen durchgeführt, an denen die Vorsitzenden der Bezirksgruppen und die Leitung der Fördergemeinschaft der VSVI Thüringen teilnahmen. Damit konnten wir, wie in der Vergangenheit, eine breite Abstimmung der Aktivitäten erreichen. Die Veranstaltungsorte und Termine der Beratungen wurden gezeigt.

Ergänzend zu den Beratungen des erweiterten Präsidiums der VSVI Thüringen wurde im Bericht besonders auf die Aufgabenverteilung und die Personalstruktur der Vorstände der Bezirksgruppen und des Präsidiums hingewiesen. Es ist besonders deutlich geworden, dass in Thüringen mehr als 50 Prozent der Kolleginnen und Kollegen, die bereit sind eine Leitungsaufgabe in der VSVI Thüringen wahrzunehmen, aus der Privatwirtschaft kommen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Arbeiten im Präsidium und in den Vorständen der Bezirksgruppen in Thüringen von 37 Personen geleistet werden, die – in Bezug auf die beruflichen Tätigkeitsfelder – von folgender Struktur geprägt ist:

- 19/37 (rd. 51 %) private Tätigkeiten (Ingenieurbüros, Privatier, Pensionäre)
- 6/37 (rd. 16 %) Landesstraßenbauverwaltung
- 5/37 (rd. 14 %) Baubetriebe
- 5/37 (rd. 14 %) Kommunale Verwaltungen
- 2/37 (rd. 5 %) Ausbildungseinrichtungen (BU Weimar, FH Erfurt)

TOP 2.3 Weiterbildung

Zu den Angeboten der Weiterbildungsseminare als wesentliche Aufgabe der VSVI Thüringen wurde durch Herrn Dipl.-Ing. Harder als verantwortliches Mitglied des Präsidiums eine detaillierte Auswertung vorgelegt.

Folgende Seminare wurden durchgeführt:

Weiterbildungsseminare 2014				
Seminar	Datum	Seminarbetreuer	Seminarleiter	Teilnehmer
11/2014	22.1.	Asphaltstraßenbau	Dr. Wenzel/Wenzel Ingenieurgesellschaft für deutsche Sprache Prüfung Prof. Wenzel Tel.: 09941 / 201499	186
07/2014	28.1.	HOAI	Herr Henne GST - Gesellschaft für Straßen-, Tief- und Sonderausbau gGmbH, Weimarer Tel.: 09941 / 454541	81
09/2014	19.3.	Der Ingenieur in der Öffentlichkeit: Gesundes Führen	Herr Heller Stiftung Tel.: 0991 / 3484976	20
02/2014	19.6.	Bau- und Vergabericht, VSBK - Vergabe von Bauleistungen	Herr Königcke STRABAG AG, GbR, Tel.: 0991 / 8529111	121
09/2014	16.10.	Brückenbau	Herr Klab Ingenieurbüro KLAB GmbH, Erfurt Tel.: 0991 / 201132	21
07/2014	2.10.	Planungsrückmeldungssysteme (RMS 2009)	Herr Meißner (TU/ILBV) Plan- und Baubüro (GmbH) (Umschreibung)	114
				487

Abb. 11: Seminarveranstaltungen im Jahr 2015

Die Durchführung der Seminare im Radisson Blu Hotel in Erfurt hat sich nach wie vor bewährt.

Durchschnittlich nahmen 81 Teilnehmer an einem Seminar teil. Insgesamt nutzten 487 Personen diese Angebote. Die Teilnehmerstruktur stellt sich wie folgt dar:

- 487 Teilnehmern
- davon: 320 Mitglieder (66%)
- 162 Gäste (33%)
- 5 Studenten (1%)

An der Teilnehmerstruktur ist keine signifikante Änderung gegenüber den Vorjahren festzustellen. Aus den vorliegenden Angaben ergibt sich in Bezug auf die Tätigkeitsbereiche folgende Teilnehmerstruktur:

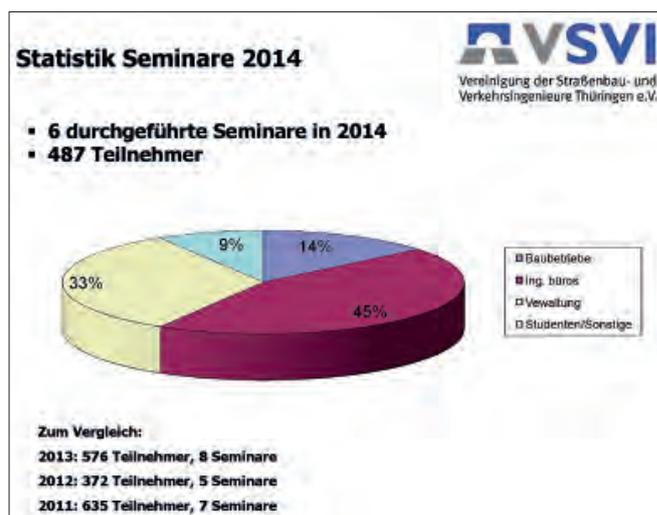


Abb. 12: Teilnehmerstruktur an den Semina ren, nach Tätigkeitsbereich

Aus der Semina rdurchführung im Berichtszeitraum hat sich keine finanzielle Belastung für die FG VSVI Thüringen ergeben, was auch durch den teilweisen Verzicht der Referenten auf Honorarzah lungen begründet ist. Im Vergleich der Einnahmen aus den

Seminarbeiträgen und den Ausgaben wurde ein Überschuss in Höhe von 3.048 Euro erzielt.

Als Resümee hat das Präsidium in Vorbereitung der Mitgliederversammlung entschieden, an den derzeit geltenden Teilnahmegebühren der VSVI-Seminare keine Änderungen vorzunehmen.

Im Vergleich der letzten fünf Jahre ergibt sich bezüglich der Anzahl und der Teilnehmer an den Seminaren folgende Übersicht:

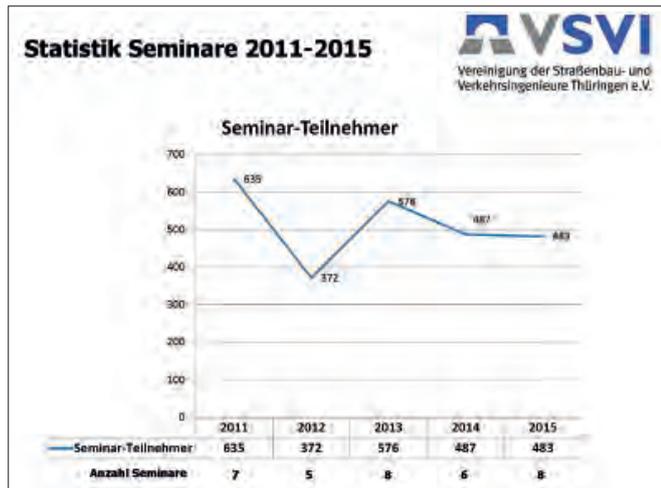


Abb. 13: Seminare im Zeitraum von 2011 bis 2015

An alle teilnehmenden Mitglieder wird appelliert, die Seminare sowohl inhaltlich als auch organisatorisch durch die Angebote von Vorträgen respektive durch aktive Teilnahme mit zu unterstützen, um dieses Hauptziel der VSVI Thüringen auch zukünftig gut erfüllen zu können.

Ausblick Seminare 2016 Diskussion

Jährliche „Klassiker“ – aktuelle Themen:

- Asphaltstraßenbau:
- VOB/A und/oder VOB/B
- Der Ingenieur in der Öffentlichkeit
- Brückenbau

Aus aktuellem Anlass:

- Verkehrsplanungsseminar (RILSA 2015, HBS 2015, Thematik Fahrbahnmarkierungen)
- Betonstraßenbau/Sanierung
- Schadstoffsanierung/Schadstoffentsorgung
- Hochwasserschutz
- DIN-Seminar: Prüf- und Hinweispflichten für AG und AN
- Verkehrssichere Straßengestaltung

20.1.2016
Frühjahr
Herbst
Herbst

Abb. 14: Geplante Seminarveranstaltungen im Jahr 2016

In dem Berichtszeitraum wurde eine Exkursion nach New York - Philadelphia - Washington DC vorbereitet. Die Vorbereitung wurde durch Herrn Dipl.-Ing. Heller in Zusammenarbeit mit dem Reisedienst Bartsch und der Geschäftsstelle der VSVI TH sehr gut realisiert. Die Exkursion hat im Zeitraum vom 25. April bis 3. Mai 2015 stattgefunden. Es haben 32 Kolleginnen und Kollegen an dieser Exkursion teilgenommen. Der Teilnehmerbeitrag belief sich auf rd. 2.600 bis 2.800 € je Person, abhängig von den gewählten Zusatzprogrammepunkten.

Die Fördergemeinschaft der VSVI Thüringen unterstützte die teilnehmenden Mitglieder VSVI Thüringen mit 45,00 € je Person.

Herr Dr.-Ing. Feistel war so freundlich und hat für die VSVI-Infozeitschrift 2015 einen Beitrag über diese Exkursion verfasst. Deshalb wurde an dieser Stelle nur durch einige Impressionen an die Exkursion erinnert.

Nach einhelliger Meinung der Teilnehmer ist diese Exkursion als bleibendes Erlebnis und als gute fachliche Information einzuschätzen.



Abb. 15: Herr Dipl.-Ing. R. Harder während seines Vortrages

TOP 2.4 Öffentlichkeitsarbeit

Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit sind folgende wesentliche Aktivitäten des Präsidiums zu nennen:

- 24.04.2015 Festveranstaltung im Kali-Schacht Merkers mit rd. 160 Teilnehmern
- April 2015 VSVI Info-Zeitschrift 2014 unter Regie von Herrn von der Osten,
- bis April 2015 Erstellung einer Chronik der VSVI Thüringen, in der die wesentlichen Ereignisse in den 25 Jahren des Bestehens dargestellt wurden. Versand an alle Mitglieder der VSVI Thüringen.
- Oktober 2015 Anschreiben an die Verwaltungen von 18 Städten und 17 Kreisverwaltungen in Thüringen. In diesem Schreiben wurden die Angebote der VSVI dargestellt.

TOP 2.5 Fördergemeinschaft der VSVI Thüringen

Unter der Leitung von Herrn Dipl.-Ing. U. Müller und Herrn C. Petzold leistet die Fördergemeinschaft der VSVI Thüringen weiterhin einen aktiven Beitrag zur inhaltlichen und finanziellen Unterstützung der Weiterbildungsangebote der VSVI Thüringen. Diese Unterstützung ist wesentlich, um die Leistungsangebote der VSVI Thüringen (Seminare, Exkursionen, VSVI Preis usw.) auch zukünftig gestalten zu können. Dafür wird allen Mitgliedern der FG VSVI Thüringen herzlicher Dank ausgesprochen.

TOP 2.6 BSVI-Tätigkeit

Im Rahmen der BSVI-Tätigkeit ist im Berichtszeitraum die Teilnahme an den regulären Präsidialversammlungen (durch Herrn Dr.-Ing. J. Wenzel) und den Versammlungen des Koordinierungsausschusses (durch Herrn Dipl.-Ing. B. Schumann) zu nennen. Besonders zu erwähnen ist die Teilnahme von acht Kolleginnen und Kollegen an der Delegiertenversammlung der BSVI im September 2015 in Stralsund. Hier ist darauf zu verweisen, dass die bisherige Präsidentin der BSVI, Frau Dipl.-Ing. Christiane Ehrhardt diese Funktion an Herrn Popp von der VSVI Bayern übergeben hat. Damit verbunden ist auch ein Umzug der Geschäftsstelle der BSVI von Hannover nach München.

Von der Delegiertenversammlung der BSVI ist die Aufforderung an die Landesverbände erneuert worden, die aktuelle Ausrichtung der BSVI-Tätigkeit aktiv mit zu gestalten. Eine weitere Möglichkeit hierzu stellt die Vorbereitung und aktive Teilnahme an einem entsprechenden Workshop vom 22. bis 23.04.2016 in München dar. Vorschläge hierzu sind über das Präsidium der VSVI Thüringen an die BSVI zu richten.

TOP 2.7 Angebote für Senioren

Herr Dr. Wenzel dankte insbesondere Herrn Dieter Rathgeber für die Vorbereitung und Durchführung von Aktivitäten für Senioren der VSVI Thüringen. Die Exkursionen, die Stammtischgespräche aber auch die Zusammenkunft vor dem Jahreswechsel sind gern angenommene Gelegenheiten zur gegenseitigen Kommunikation, wenn die beruflich bedingten Möglichkeiten nicht mehr vorhanden sind.

TOP 3 Kassenbericht 2014 – Haushaltsvorschlag 2015

Die Übersicht über die finanzielle Situation der VSVI Thüringen wurde durch die Schatzmeisterin, Frau Dipl.-Ing. K. Döller, vorbereitet. Auf Grund einer Erkrankung war ihr eine Teilnahme an der Mitgliederversammlung nicht möglich, weshalb die folgenden Tabellen-Übersichten von Herrn Dr. Wenzel dargelegt und erläutert wurden.

Kassenbericht 2014						
Kostenstelle	Kassenbestand am 01.01.2014			Kassenbericht 2014 - Mr 2014		
	Einnahmen	Ausgaben	Ergebnis	Einnahmen	Ausgaben	Vorschlag
1. Geschäftsbetrieb	121,04 €	14.195,95 €	-14.074,91 €	6,05 €	17.808,00 €	-15.802,00 €
2. Weiterbildung	31.279,72 €	32.279,30 €	-999,58 €	2.908,00 €	2.908,00 €	-999,00 €
3. Wirtschaftsbetrieb	5.223,20 €	8.885,31 €	-3.662,11 €	7.008,00 €	8.908,00 €	-1.900,00 €
4. Ideeller Geschäftsbetrieb	38.419,87 €	18.174,74 €	20.245,13 €	22.008,00 €	16.908,00 €	16.000,00 €
5. Festgeld (Zinsen)	14,96 €	0,00 €	14,96 €	308,00 €	0,00 €	308,00 €
Summe ohne Aufschlag 2014	85.078,84 €	58.123,55 €	26.955,29 €	68.616,00 €	81.408,00 €	-12.792,00 €
Summe mit Aufschlag 2014	82.537,47 €	58.123,55 €	24.413,92 €	70.008,00 €	81.408,00 €	9.000,00 €
Kassenbestand am 31.12.2014			24.484,34 €	Kassenbestand am 01.12.2015		9.900,00 €

Abb. 16: Kassenbericht 2014

Die finanzielle Situation der VSVI Thüringen ist insgesamt als angemessen gut einzuschätzen und wurde auch durch die fehlerfreie Arbeit unserer Schatzmeisterin Frau Döller gewährleistet.

Es wurde im Präsidium auf der Basis dieser guten finanziellen Situation keine Änderung des jährlichen Mitgliedsbeitrages für notwendig erachtet. In Bezug auf die Beiträge junger Mitglieder wurde ja eine Entscheidungsvorlage eingereicht, zu der später diskutiert werden sollte.

Aus Sicht des Präsidiums sind die aktuellen und geplanten Ausgaben 2016 / 2017 abgesichert. Die als Festgeld angelegte Summe von 20.000 Euro ist noch als Reserve für besondere Aktivitäten vorhanden. Die erwartete Inanspruchnahme eines Teiles (10.000 Euro) für die Festveranstaltung zum 25-jährigen Bestehen der VSVI Thüringen war nicht notwendig.

Kassenlage 2015 - Stand 11/2015				
Kostenstelle	Einnahmen	Ausgaben	2015	
			Vorschlag 2015	Stand 2015
Kassenbestand 01.01.2015			22.800,00 €	24.488,38 €
1. Geschäftsbetrieb	0,00 €	17.808,00 €	-17.808,00 €	-14.833,31 €
2. Weiterbildung	100.000,00 €	108.000,00 €	-8.000,00 €	-12.899,15 €
3. Wirtschaftsbetrieb	7.000,00 €	15.000,00 €	-8.000,00 €	-1.564,64 €
4. Ideeller Geschäftsbetrieb	31.000,00 €	15.000,00 €	16.000,00 €	19.261,30 €
5. Festgeld (Zinsen)	10.100,00 €	0,00 €	10.100,00 €	0,00 €
Summe	148.100,00 €	155.808,00 €	-7.708,00 €	4.865,58 €
Kassenbestand Nov. 2015			5.500,00 €	15.576,38 €

Abb. 17: Kassenlage 2015

Haushaltsvorschlag 2015 und 2016						
Kostenstelle	Kassenbestand 01.01.2015			Kassenbestand 01.01.2017		
	Einnahmen	Ausgaben	Ergebnis	Einnahmen	Ausgaben	Ergebnis
1. Geschäftsbetrieb	0,00 €	17.808,00 €	-17.808,00 €	0,00 €	17.808,00 €	-17.808,00 €
2. Weiterbildung	0,00 €	108,00 €	-108,00 €	0,00 €	108,00 €	-108,00 €
3. Wirtschaftsbetrieb	0,00 €	15.000,00 €	-15.000,00 €	0,00 €	15.000,00 €	-15.000,00 €
4. Ideeller Geschäftsbetrieb	31.000,00 €	15.000,00 €	16.000,00 €	31.000,00 €	15.000,00 €	16.000,00 €
5. Festgeld (Zinsen)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Summe	31.000,00 €	32.916,00 €	-1.916,00 €	31.000,00 €	32.916,00 €	-1.916,00 €
Kassenbestand am 31.12.2015			9.900,00 €	Kassenbestand am 31.12.2017		2.884,00 €

Abb. 18: Haushaltsvorschlag 2015 und 2016

TOP 4 Bericht der Rechnungsprüfer für das Jahr 2014

Die Prüfung der Kasse der VSVI Thüringen für das Jahr 2014 fand im November 2015 in Meiningen statt. Den Bericht der Rechnungsprüfer trug Frau Dipl.-Ing. Thiemar vor.

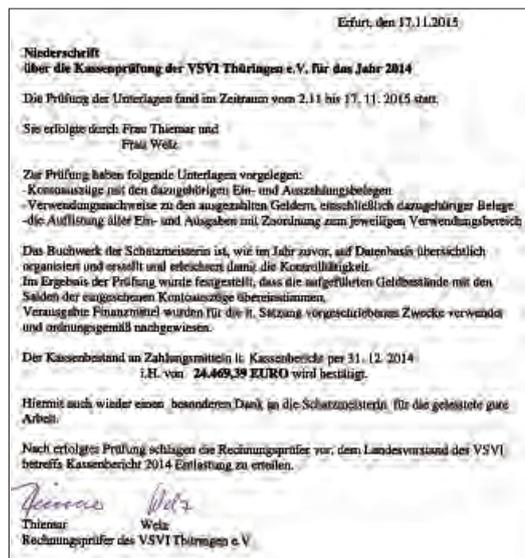


Abb. 19: Bericht der Rechnungsprüfer



Abb. 20: Frau Thiemar während des Vortrages des Berichtes der Rechnungsprüfer

TOP 5 Diskussion zu den Berichten

Innerhalb der Diskussion wurden folgende Punkte angesprochen:

Die geleistete Arbeit des Präsidiums wurde durch die Teilnehmer der Mitgliederversammlung als positiv gewürdigt.

In Bezug auf die **Entscheidungsvorlage 1 – Versand der Einladungen zur regulären Mitgliederversammlung nicht mehr auf dem Postweg sondern nur noch per E-Mail und durch Veröffentlichung auf der Internetseite der VSVI Thüringen** – gab es im Vorfeld eine schriftliche Meinungsäußerung. In der Mitgliederversammlung wurde dieser Vorschlag des Präsidiums kontrovers diskutiert. Es wurde u. a. vorgeschlagen, die Möglichkeit der Zusendung auf dem Postweg weiterhin für diejenigen Mitglieder zu ermöglichen, die keine E-Mail-Adresse bei der VSVI Thüringen benannt haben.

In Bezug auf die **Entscheidungsvorlage 2 – Änderung des Jahresbeitrages für Mitglieder, die das 30. Lebensjahr noch nicht überschritten haben** – wurde ebenfalls eine kontroverse Diskussion geführt. U.a. wurde darauf hingewiesen, dass eine Verringerung des Jahresbeitrages von 50 auf 25 € (wie vorgeschlagen) wohl kein wesentliches Argument ist, ob sich ein jüngerer Mensch zur Mitgliedschaft in der VSVI Thüringen entschließt. Andere Bedingungen sind hier wesentlich wichtiger (z.B. Arbeitsplatzangebot).



Abb. 21: Teilnehmer der Mitgliederversammlung

Nach der Diskussion zu den Berichten und den Entscheidungsvorlagen wurde die Versammlungsleitung an Herrn Dipl.-Ing. J. Krüger (BG Mittelthüringen) als Wahlleiter übergeben.

TOP 6 Entlastungen des Präsidiums

Das Präsidium der VSVI Thüringen wurde einstimmig für den Berichtszeitraum von 18. November 2014 bis zum 20. November 2015 entlastet. Bei der Abstimmung gab es keine Gegenstimme.

Die Mitglieder des Präsidiums haben sich der Stimmenabgabe enthalten.

TOP 7 Genehmigungen des Kassenberichtes, des Haushaltsvorschlages sowie weiterer Beschlüsse

Kassenbericht 2014

Der Kassenbericht 2014 wurde einstimmig durch die Mitgliederversammlung angenommen.

Haushaltsvorschlag 2016 und 2017

Die Haushaltsvorschläge wurden einstimmig ohne Gegenstimme und ohne Stimmenthaltungen angenommen.

Entscheidungsvorlage 1

Diese Entscheidungsvorlage wurde mit folgenden Ergänzungen mehrheitlich beschlossen, wobei auf eine konkrete Auszählung der Ja- und Nein-Stimmen verzichtet wurde:

Die Geschäftsstelle der VSVI Thüringen wird in der nächsten Einladung zum Weiterbildungsseminar eine Abforderung einer aktuellen E-Mail-Adresse von jedem einzelnen Mitglied erbitten und/oder die Anforderung der zukünftigen Versendung der Einladungen zu den regulären Mitgliederversammlungen auf dem Postweg abfragen. Die Datenbank der VSVI-Mitgliederdaten wird folgend daraufhin aktualisiert.

Wer als VSVI-Mitglied auch zukünftig die Einladung zur regulären Mitgliederversammlung auf dem Postweg erhalten möchte, wird diese auch auf dem Postweg erhalten. Dadurch werden keine gesonderten Kosten durch die VSVI Thüringen gegenüber dem einzelnen Mitglied geltend gemacht.

Satzungsänderung

Diese Entscheidungsvorlage wurde mit folgenden Ergänzungen mehrheitlich beschlossen, wobei auf eine konkrete Auszählung der Ja- und Nein-Stimmen verzichtet wurde:

Damit wird den Mitgliedern der VSVI Thüringen, die im Beitragsjahr ihr Lebensjahr 30 noch nicht überschritten haben, 50 % des regulären Jahresbeitrages erlassen. (Derzeit bedeutet dies einen Jahresbeitrag von $50/2 = 25$ €). Diese Regelung soll ab dem 01.01.2016 gelten.

Der § 4, Mitgliedsbeiträge, der Satzung der VSVI Thüringen wird dementsprechend geändert.

Vor der Vorstellung der Kandidaten für das neue Präsidium der VSVI Thüringen bat Herr Bolko Schumann vom Präsidium um das Wort, um den nicht mehr zur Wahl angetretenen bisherigen Mitgliedern im Präsidium mit folgenden Worten gesondert zu danken:



Abb. 22: Herr Bolko Schumann während seines Vortrages

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitglieder der VSVI Thüringen,

mit der Einladung erhielten Sie die Wahlliste zur heutigen Mitgliederversammlung. Ihnen vertraute Namen fehlen darin. Langjährige Vorstands- und Präsidiumsmitglieder kandidieren nicht erneut für die Tätigkeit im Präsidium der VSVI Thüringen. Daher ist es mir ein großes Bedürfnis, diesen Vertretern unserer Ingenieursvereinigung meinen Dank bzw. unseren gemeinsamen Dank für die über viele Jahre geleistete Arbeit auszusprechen. Dieses ehrenamtliche Engagement ist in der heutigen Zeit bei der allgemeinen und immer größer werdenden Belastung im Beruf und den veränderten Rahmenbedingungen auch im persönlichen Leben nicht hoch genug zu würdigen. Gerade die Arbeit in organisierten Vereinen wird immer schwieriger, viele Menschen wollen sich nicht mehr binden und lieber auf individuellen Wegen ihre Zukunft gestalten. Wir wissen aber, zur starken Interessenvertretung braucht es einer Organisation, einer Struktur, eines Vereines gerade wie der VSVI. Daher sage ich danke, dass Ihr über viele Jahre Eure Zeit für uns geopfert habt:

Eckhard Rust

war Mitglied im Landesvorstand seit 1992, ab 1998 war er Schatzmeister unserer Vereinigung. Er übernahm damals das Amt von Fritz Westphal, der seine Funktion mit Übergang in den Ruhestand abgab. So ähnlich war es jetzt bei ihm auch wieder. Eckhard Rust haben wir es zu verdanken, dass die Kasse immer gut gefüllt war und unsere VSVI auf finanziell sicheren Füßen steht.

Über 15 Jahre war er der wichtige Mann für alle Ein- und Auszahlungen, bevor er den Staffelfstab in 2013 an Katrin Döller weiterreichte. Beanstandungen der Rechnungsprüfer sind mir über all die Jahre nicht bekannt, das zeugt von qualitativ hochwertiger Arbeit. Vielen Dank dafür, lieber Eckhard Rust!

Jochen Heller

wird ebenfalls nicht mehr im neuen Präsidium vertreten sein. Von 1992 im Landesvorstand aktiv, verantwortete er speziell in diesen Jahren bis heute unter dem Geschäftsfeld „Organisation“ den besonderen Bereich „Fachexkursionen“ und ich denke, sehr viele von Ihnen erinnern sich gerne an diese jährlichen Highlights. Dass diese Reisen immer so erfolgreich und reibungslos verliefen, liegt in der präzisen und mit großem Weitblick vorgenommenen Vorbereitung all dieser Veranstaltungen. Jeder von ihnen weiß aus eigener Erfahrung, die meiste Arbeit liegt vor dem Beginn der Reise, vom Außenstehenden kaum zu ermessen. Für Dein Engagement in diesem wichtigen Bereich der fachlichen Weiterbildung danken wir Dir, Jochen Heller, daher ganz besonders!

Professor Dr.-Ing. Steffen Riedl

war von 2013 an Mitglied im Präsidium und für die Kontakte zu den Hochschulen und auch die Weiterbildung mit verantwortlich. Er hat versucht, aktiv den Ingenieur Nachwuchs für unsere Vereinigung zu begeistern und neue Mitglieder zu gewinnen – in der heutigen Zeit, da auch viele junge Menschen unseren Freistaat verlassen und leider nach dem Studium hier keine Anstellung finden, eine sehr schwierige Aufgabe. Auch ihm gebührt unser Dank für seine Mitarbeit im Präsidium der VSVI Thüringen.

Dr.-Ing Joachim Wenzel

war auch mal für die Weiterbildung zuständig, nämlich im Landesvorstand von 1994 bis zum Jahr 2000. Ich glaube aber, kaum jemand hier im Raum erinnert sich noch bewusst an diese Funktion, hat doch seine langjährige Tätigkeit als stellvertretender Vorsitzender, Vorsitzender und Präsident um ein Vieles mehr die VSVI geprägt. Parallel zur Tätigkeit im Bereich der Weiterbildung war Dr. Wenzel von 1997 bis 2003 stellvertretender Vorsitzender, um dann zur Mitgliederversammlung am 28. März 2003 in Meiningen in das Amt des nunmehr dritten VSVI-Vorsitzenden gewählt und damit Nachfolger von Ministerialrat Dr.-Ing. Joachim Straßburger zu werden.

Über 12 1/2 Jahre war er nicht nur der Vertreter unserer Landesvereinigung in der BSVI auf Bundesebene, sondern vor allem die treibende Kraft im Vorstand, hielt die Fäden in der Hand und erledigte mit unermüdlichem Einsatz oft im Verborgenen einen großen Teil der anfallenden Arbeiten in Eigenleistung. Viele Stunden seiner Freizeit hat er für die ehrenamtliche Tätigkeit geopfert, um die VSVI auf Kurs zu halten und voranzubringen. Dies alles neben der „normalen“ Arbeit in seinem Ingenieurbüro. Hier muss man wissen, dass es viele andere Bundesländer gibt, in denen die Landesvereinigungen von den Straßenbauverwaltungen stärker gestützt werden und daher auch administrative Aufgaben in diesen Bereichen eher wahrgenommen werden können. Unsere Struktur in Thüringen ist eine andere und dies nötigt noch mehr Respekt und Anerkennung für die geleistete Arbeit ab.

Lieber Joachim, wir danken Dir ganz besonders für Deine Tätigkeit und Dein Engagement in all den Jahren. Wir wissen auch, es war nicht immer leicht mit uns – oft musstest Du uns mahnen, Zuarbeiten abzugeben, Stellungnahmen zu schreiben und bitten, mit Dir bei Terminen die VSVI zu vertreten und zu präsentieren. Du hast da nie locker gelassen, auch das offene Wort nicht gescheut und damit letztendlich die VSVI Thüringen zusammengehalten und vorangebracht. Wir würden uns freuen, weiterhin auf Deine Unterstützung und auch Deinen Rat bauen zu können und wünschen Dir für die Zukunft alles, alles Gute! Dankeschön!

Die Teilnehmer der Mitgliederversammlung schlossen sich diesen Dankesworten durch Applaus an.

Der bisherige Präsident bedankte sich im Namen der drei anwesenden, nunmehr ehemaligen Mitglieder des Präsidiums herzlich für die sehr emotionale Verabschiedung und versprach, auch zukünftig für Anfragen bzw. konkrete Mitarbeit in der VSVI Thüringen zur Verfügung zu stehen.

Herr Dr. Frank Greßler, Vorsitzender der Bezirksgruppe Mittelthüringen übergab Herrn Dipl.-Ing. Eckhard Rust, Herrn Dipl.-Ing. Jochen Heller und Herrn Dr.-Ing. Joachim Wenzel jeweils einen Blumenstrauß und einen Veranstaltungs-Gutschein im Namen der VSVI Thüringen.

Danach wurden von Herr Dr. Frank Greßler die Kandidaten für das neu zu wählende Präsidium vorgestellt.

Die neuen Kandidaten für das Präsidium, Herr Dipl.-Ing. Kleb und Herr Dipl.-Ing. Gräner, stellten sich der Mitgliederversammlung in ihrem persönlichen und beruflichen Werdegang kurz vor. Herr Dipl.-Ing. J. Krüger – als Wahlleiter – stellte danach die Frage nach weiteren Vorschlägen. Es gab keine weiteren Vorschläge. Anschließend wurde das neue Präsidium zur Wahl gestellt.

Die Mitgliederversammlung wählte die Kandidaten des neuen Präsidiums ohne Gegenstimmen.



Abb. 24: Herr Dr. Greßler während der Vorstellung der neuen Struktur und der Aufgabenverteilung im VSVI-Präsidium

Damit war der Wahlvorgang beendet und Herr Dipl.-Ing. J. Krüger gratulierte dem neuen Präsidenten der VSVI Thüringen sowie den Mitgliedern des Präsidiums und übergab das Wort an Herrn Dr. F. Greßler.

TOP 8 Schlusswort

Herr Dr. Greßler dankte abschließend im Namen des Präsidiums der VSVI Thüringen für das ausgesprochene Vertrauen und sprach die Erwartung aus, dass auch in den folgenden 12 Monaten eine aktive und interessante Tätigkeit innerhalb der VSVI Thüringen realisiert wird.

Während des sich anschließenden Imbisses im Foyer des Veranstaltungsraumes wurden die intensiven persönlichen Gespräche fortgesetzt.

Die Veranstaltung endete gegen 20:00 Uhr.

*Text: Dr.-Ing. Joachim Wenzel
(unter Verwendung der jeweiligen Einzelbeiträge)
Bilder: Dipl.-Ing. Joachim Heller*



Abb. 25: VSVI-Mitglieder nach der Mitgliederversammlung im Gespräch



Emch+Berger GmbH
Ingenieure und Planer
Weimar

Emch+
Berger

Autobahnen und Fernstraßen
Regional- und Gemeindestraßen, Radwege
Innerstädtische Straßen
Straßenbahnstrecken und -anlagen
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Eisenbahnanlagen
Brücken, Stützwände, Lärmschutzwände
Freianlagen, Nebenanlagen
Umwelt- und Landschaftsplanung
Technischer Umweltschutz
Qualitätsmanagementsysteme
Hochbau
Vermessung

Planung
Management
Überwachung

Projektbüro Ostthüringen
Hofwiesenpark 3
07548 Gera
Telefon: +49 365 552 07 72
Fax: +49 365 552 07 73
nl-gera@emchundberger.de

Projektbüro Brandenburg
Leuenberger Straße 4
16259 Heckelberg-Brunow/OT Brunow
Telefon: +49 33451 55 15 28
Fax: +49 33451 55 60 74
pb-brandenburg@emchundberger.de

Unser Angebot als Dienstleister für die Gesamtprojektierung und Realisierung von Verkehrsanlagen inklusive aller Fachgebiete beinhaltet neben der Ausführung von rein technischen Planungen eine umfassende Beratertätigkeit. Damit können technische Abläufe grundsätzlich in Verbindung mit finanziellen und rechtlichen Aspekten dargestellt und bewertet werden. Aus den vom Auftraggeber vorgegebenen Rahmenbedingungen entwickeln wir mit unseren spezifischen technischen und logistischen Möglichkeiten die jeweils optimale Kosten-Nutzen-Lösung.

Emch+Berger GmbH
Ingenieure und Planer
Weimar

Coudraystraße 6
99423 Weimar

Telefon: +49 3643 43 91-0
Fax: +49 3643 43 91-99

ebweimar@emchundberger.de
www.ebweimar.de

Mit Blick fürs Ganze!



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



Dipl.-Ing. (FH) Katrin Döller
Hessen Mobil Fulda
Schatzmeisterin



Dipl.-Ing. Bolko Schumann
Stadtverwaltung Eisenach
BSVI Koordinierungsausschuss



Dipl.-Ing. Raimo Harder
Bauhaus-Universität Weimar
Weiterbildung

Erweitertes Präsidium



Dipl.-Ing. Uwe Müller
Sehlhoff GmbH Jena
FG VSVI Vorstand



Carsten Petzold
STRABAG Gera
FG VSVI Schatzmeister

Präsidium des VSVI Thüringen

ab 01/2016



Dr. Frank Greßler
pmp INFRA GmbH Erfurt
Präsident/Geschäftsstelle



M. Eng. Christian Gräner
Stadtverwaltung Erfurt
Vize-Präsident/Repräsentant Verwaltung



Dipl.-Ing. J. von der Osten
Thür. LA f. Bau und Verkehr Erfurt
Öffentlichkeitsarbeit, Info-Heft



Dipl.-Ing. Steffen Könnicke
STRABAG Erfurt
Repräsentant Bauwirtschaft



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



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



Dipl.-Ing. Martin Rega
Suhl
Vorstand BG Südthüringen



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



Dipl.-Ing. Andreas Hesse
Ing.-büro GST Nordhausen
Vorstand BG Nordthüringen

STRABAG

TEAMS WORK.

STRABAG AG

Direktion Sachsen / Thüringen

Hagensplatz 1

99085 Erfurt

Tel.: +49 (0) 361 7839 - 371

Fax: +49 (0) 361 7839 - 392

www.strabag.com

**ZUSAMMEN
SIND WIR
STRABAG.**

Deutschlandweit unter einem Namen.

Die Straßenbauverwaltung in Thüringen ab 2015

Die Landesregierungen in Thüringen haben sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 in der Landesverwaltung über 10 000 Stellen abzubauen. Diesem Ziel hat sich auch die Straßenbauverwaltung zu stellen. Dabei ist zu beachten, dass auch künftig die anstehenden Arbeiten bewältigt werden können.

Mit Stand 01.01.2016 sind in Thüringen zu betreuen:

- ▶ 521 km Bundesautobahnen
- ▶ 1.493 km Bundesstraßen
- ▶ 4.179 km Landesstraßen, in der Summe:
- ▶ 6.193 km.

Diese enthalten:

- ▶ 1.059 Brücken auf Bundesautobahnen (mit den ÖPP-Abschnitten auf der A 4 und A 9)
- ▶ 717 Brücken auf Bundesstraßen
- ▶ 1.189 Brücken auf Landesstraßen, in der Summe:
- ▶ 2.965 Brücken, sowie
- ▶ 46 km Tunnel
- ▶ 85 km Stützwände und
- ▶ 63 km Lärmschutzwände.

Darüber hinaus gibt die Straßenbauverwaltung die Fördermittel für den kommunalen Straßenbau (KSB) und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aus und prüft ihre sachgerechte Verwendung. Ferner unterstützt sie fachlich das Thüringer Landesverwaltungsamt bei der Ausgabe und Verwendungskontrolle der Fördermittel nach GRW. Zeitlich begrenzt von 2013 bis voraussichtlich 2018 werden die Fördermittel zur Beseitigung der Hochwasserschäden 2013 ausgegeben und ihre Verwendung kontrolliert.

Um den personalpolitischen Anforderungen bzw. Realitäten Rechnung zu tragen und gleichzeitig die anstehenden Aufgaben weiterhin in der notwendigen Qualität wahrnehmen zu können, wurde die Aufgaben innerhalb der Straßenbauverwaltung neu zugeordnet. Die Straßenbauämter sollen sich künftig insbesondere auf die sogenannten Kernaufgaben, die Unterhaltung und die Erhaltung des bestehenden Straßennetzes, konzentrieren. Der Neubau wird landesweit an einer Stelle zusammengefasst. Aus diesem Grunde wurden Mitte 2014 die Straßenbauämter

Mittelthüringen, Nordthüringen, Ostthüringen und Südwestthüringen umstrukturiert. Die beiden technischen Abteilungen wurden zusammengefasst und die Zahl der Sachgebiete reduziert (s. Abb. 1).

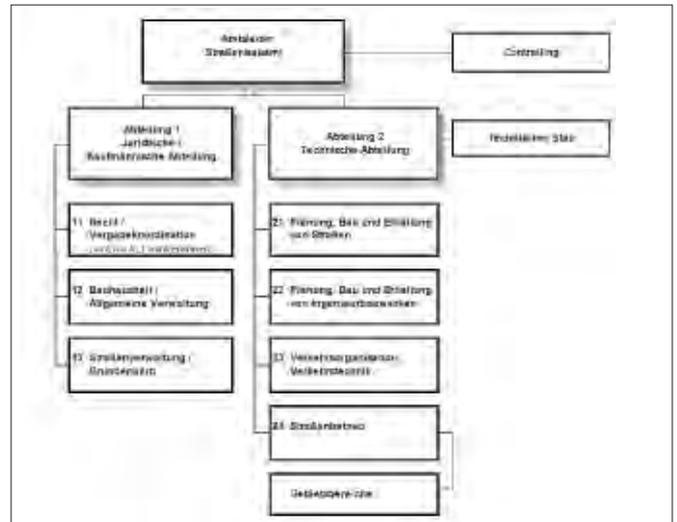


Abb 1: Organigramm eines Thüringer Straßenbauamtes

Im Landesamt für Bau und Verkehr wurden Anfang 2015 die Abteilung Straßenerhaltung und die Abteilung Straßenbau neu geordnet. U. a. wurde die Abteilung Straßenbau in Straßenneubau umbenannt und erhielt zusätzlich das Dezernat Neubau / Um- und Ausbau / DEGES-Projekte, von dem aus künftig thüringenweit der Neubau und größerer Um- und Ausbau geplant bzw. gebaut werden sollen. (s. Abb. 2)

Mit dieser Umstrukturierung soll gewährleistet werden, dass der Straßenneubau künftig zentral gesteuert wird und nicht zu Lasten der Erhaltung des bestehenden Straßennetzes durchgeführt werden kann.

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

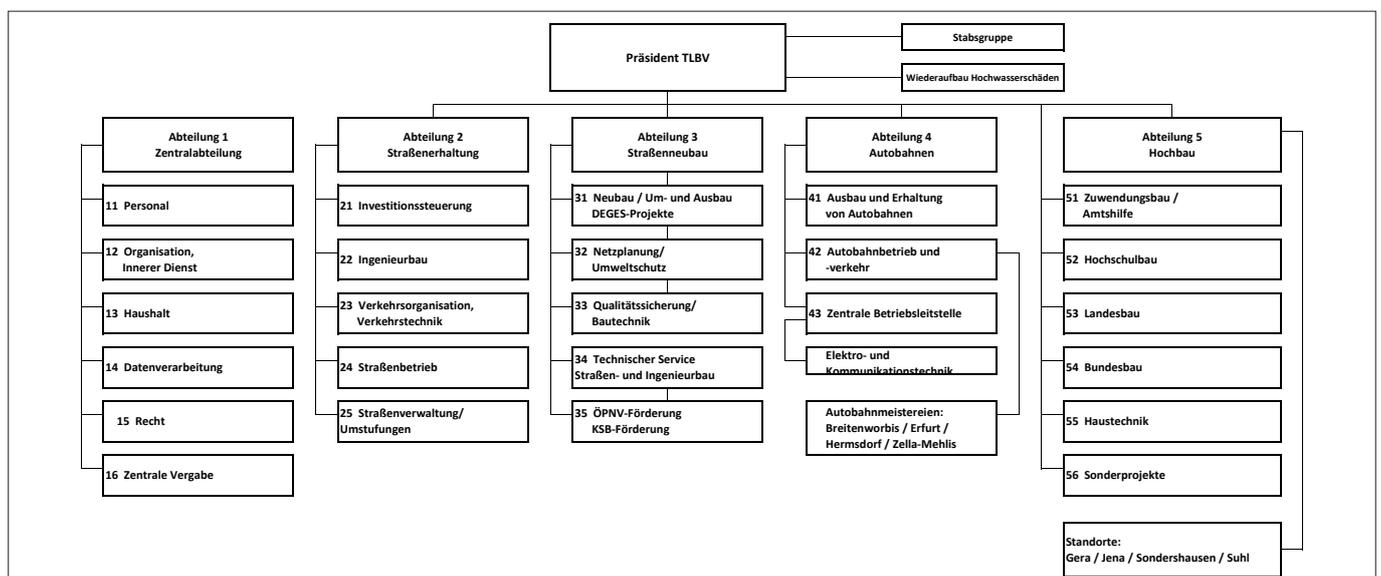


Abb. 2: Organigramm des Thüringer Landesamtes für Bau und Verkehr



WERRATALBRÜCKE



Werraschötter

Obere Letten

Zechsteinbrekzie

Plattendolomit

- Erdbau und Böschungen
- Baugruben und Gründungen
- Tunnel- und Felsbau
- Deponien
- Wasserbau und Geohydraulik
- Berechnungen
- Sachverständige
- Sonderaufgaben



BÜRO WEIMAR

weimar@wittundpartner.de
Telefon: +49 (0)3643 • 77 399 27

BÜRO HANNOVER

hannover@wittundpartner.de
Telefon: +49 (0)511 • 47 531 29

BÜRO DORTMUND

dortmund@wittundpartner.de
Telefon: +49 (0)231 • 95 20 77 95

witt & partner
▼ geoprojekt

Beratung | Planung | Prüfung
www.wittundpartner.com



Foto © Kolb Ripke Architekten

Planung und Ausführung einer Böschungsverdübelung an der A4 bei Magdala



Bild 1: Auszug aus dem Übersichtsplan Neubauabschnitt A4, VKE 5531 mit Darstellung des Projektstandortes

1 Einleitung

Im Sommer 2010 wurde im Zuge der Autobahnverlegung der A4 nördlich des Jagdbergtunnels bei Magdala ein durch Verformungen, Risse und eine wulstartige Aufschiebung im Vorland gekennzeichneter Böschungsgrundbruch bei Bau-km 4+100 des neu errichteten Autobahndammes festgestellt (Bild 1). Durch die DEGES wurde in Abstimmung mit der Bauoberleitung und der geotechnischen Baubegleitung festgelegt, kurzfristig Erkundungsmaßnahmen durchzuführen. Ziel war neben der Feststellung der Schadensursache die Grundlagenermittlung für die geotechnische Fachplanung einer wirtschaftlichen Sanierungsvariante.

2 Baugrundmodell und Schadensursache

Im Rahmen der geotechnischen Erkundung wurden insgesamt 18 Kernbohrungen und 6 schwere Rammsondierungen innerhalb und außerhalb des eigentlichen Bruchbereiches abgeteufelt. Zwei Bohrungen wurde als Vertikalinklinometer und eine weitere als Grundwassermessstelle ausgebaut. Zusätzlich wurde ein geodätisches Messpunktnetz für das Verformungsmonitoring eingerichtet.

Im Ergebnis der Erkundung konnte unter Berücksichtigung der vorhandenen geologische Karten das lokale Baugrundmodell wie folgt verifiziert werden. Der betrachtete Streckenabschnitt liegt im Ausstrich der Ceratitenschichten (moC), der obersten Schichtfolge des Oberen Muschelkalkes. Die Ceratitenschichten werden von einer Wechsellagerung aus plattig-bankigen,

dichten grauen Kalksteinen mit 2 markanten Bankzonen und dünn- bis dickplattigen grauen Tonmergelsteinen aufgebaut, wobei das Verhältnis beider Komponenten innerhalb der Schichtfolge größeren Schwankungen unterliegt. Die Mächtigkeit der meist stark klüftigen Kalksteinbänke ist überwiegend < 25 cm.

Das Untersuchungsgebiet liegt an einer NW-SO streichenden Störungszone, in der die Schichten des Unteren Keuper in das Niveau des Oberen Muschelkalk abgesenkt sind. Infolge der damit verbundenen tektonischen Vorbelastung sind die Schichtfolgen im Dammuntergrund schräg gestellt und fallen überwiegend mit ca. $20...35^\circ$ nach NO ein. Am Böschungsfuß liegen deutlich andere Lagerungsverhältnisse vor; die Schichten fallen hier mit einer Neigung von $10...15^\circ$ annähernd entgegengesetzt nach SW ein (Bild 2).

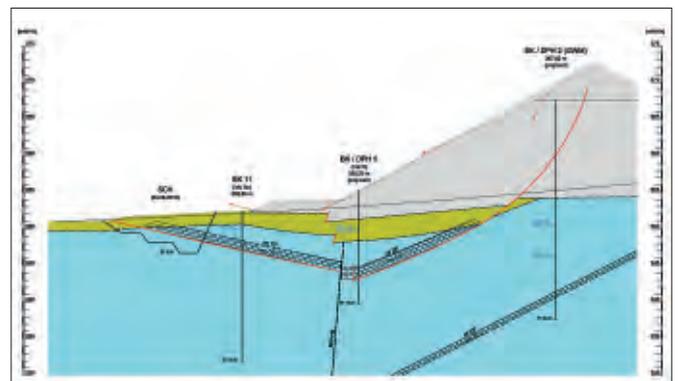


Bild 2: Baugrundmodell im Rutschbereich bei Bau-km 4+100

Überlagert werden die Festgesteine von einem 3 bis 4 m mächtigen, schluffig-kiesigen Hangschutt. Grundwasser wurde mit den Erkundungsbohrungen im Bereich der Rutschung in Tiefen zwischen 1,2 m und 6,5 m unter Gelände angeschnitten. Zumeist liegt der Wasseranschnitt > 3,0 m unter GOK im Niveau der oberflächlich aufgelockerten Festgesteine. In dieser Wechselagerung ist die Wasserführung fast vollständig an stark klüftige Profilabschnitte, im Wesentlichen bankige, harte Kalksteine, gebunden. Die eingeschalteten Tonmergelsteinlagen hingegen stellen Grundwasserstauer dar, auf denen die in den Kalksteinen zirkulierenden Wasser entsprechend der Schichtneigung bzw. des hydraulischen Gradienten abfließen.

Anhand der Erkundungsergebnisse war eine eindeutige Ableitung der Schadensursache möglich. So sind die oben beschriebenen divergierenden Lagerungsverhältnisse nur durch eine ungefähr NW – SO entsprechend der tektonischen Hauptrichtung und damit etwa trassenparallel streichende Störung im Bereich des Böschungsfußes erklärbar (Bild 2 und 3). An dieser Störung sind die Schichten zerbrochen und mit ungünstigem Einfallen gegeneinander verstellt. Eine entscheidende Rolle spielt die sog. Glaukonitbank, eine als guter Klüftgrundwasserleiter wirkende kompakte Kalksteinbank, die im Liegenden durch gering durchlässige Tonmergelsteine begrenzt wird. Durch das im Kalkstein zirkulierende Grundwasser sind diese Tonmergelsteine zumindest oberflächlich aufgeweicht und in ihrer Scherfestigkeit deutlich herabgesetzt. Die Schichtgrenze an der UK Glaukonitbank wirkt deshalb als maßgebende Gleitfläche, wie insbesondere auch durch das Abscheren des Inklinometers BK 5 in der entsprechenden Tiefe von ca. 12 m unter Gelände ausgewiesen wird. Begünstigt bzw. ermöglicht wurde die Rutschung dadurch, dass an der oben beschriebenen, etwa unterhalb des Böschungsfußes verlaufenden Störung die Glaukonitbank abgesichert und verworfen ist. Durch dieses Bruchbild wird auch die im Vorland am Austritt der Glaukonitbank beobachtete wulstartige Aufschiebung erklärt.

3 Bruchmechanismus und Standsicherheitsuntersuchungen

Im Ergebnis der durchgeführten Erkundungen und Untersuchungen zur Schadensursache wurde ein plausibles geologisch-geomechanisches Bruchkörpermodell erstellt. Anhand des Modells konnte belegt werden, dass eine unmittelbar unter der Dammfleanke verlaufende Störung mit ungünstig gegeneinander verstellten Schichten ursächlich für das Bruchversagen war. Die eigentliche Gleitfläche liegt an der Unterseite der Glau-

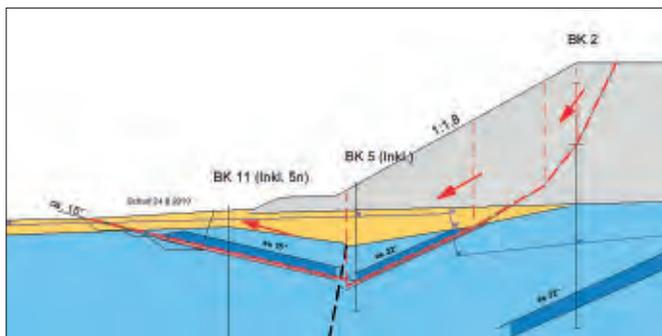


Bild 3: Bruchkörpermodell für Standsicherheitsnachweise im Rutschungsbereich bei km 4+100

konitbank im Kontaktbereich zu den liegenden, oberflächlich aufgeweichten Tonsteinen. Die Gleitfläche lässt sich als polygonal zusammengesetzter Bruchkörper beschreiben, die sich aus einer gekrümmten Gleitfläche innerhalb des Dammes und zwei nahezu geradlinigen Gleitflächen mit Neigungen von ca. 22° und 12° zusammensetzt (Bild 3).

Mit Hilfe des aufgestellten Bruchkörpermodells und einer inversen Parameterbestimmung wurde die Bruchscherfestigkeit innerhalb der durch die Erkundungs- und Messergebnisse nachgewiesenen Gleitfläche im Grenzgleichgewicht ermittelt. Damit war es möglich, die zur Bemessung der Dübelpfähle notwendige Defizitkraft zur Erreichung eines regelwerkskonformen Standsicherheitsniveaus zu bestimmen.

4 Sicherungskonzept „Hangverdübelung“

Die Verdübelung von Rutschhängen ist eine vielfach bewährte Methode zur Böschungsstabilisierung. Das Wirkungsprinzip beruht auf der Aufnahme der zur Erreichung des Hanggleichgewichtes erforderlichen Defizitkraft in der potentiellen Gleitfläche durch stabartige oder scheibenförmige Sicherungselemente. Diese werden in der Regel raster- oder reihenförmig angeordnet (Bild 4). Das Trag- und Verformungsverhalten von Dübeln ist dabei vorwiegend von der Schlankheit bzw. Steifigkeit der Dübel sowie der Tiefenlage der Gleitfläche abhängig.

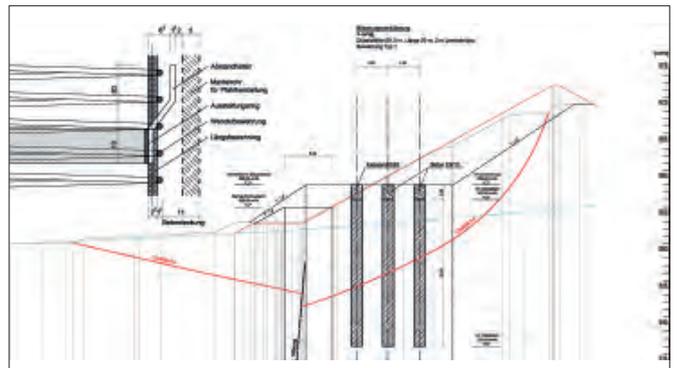


Bild 4: Darstellung der 3-reihigen Dübelanordnung im Querprofil km 4+100 mit Bewehrungsdetail

5 Bemessung und Anordnung der Dübelpfähle

Das von uns vorgesehene Sicherungskonzept einer Hangverdübelung mittels Großbohrpfählen basiert auf der Theorie eines beidseitig ober- und unterhalb der Gleitfläche eingespannten Dübelpfahles in Anlehnung an die Dübeltheorie nach Prof. Y. El-Mossallamy, Kairo (Bild 5). Die (Teil-) Einspannung wird über einen linearen Bettungsmodulansatz vorgegeben, wobei je nach dessen Größe und Verteilung in Abhängigkeit von der Dübelverformung unterschiedliche Relativverformungen zwischen Dübelschaft und dem umgebenden Baugrund auftreten. Die resultierenden Bettungsspannungen entsprechen dem Belastungsbild, das der Schnittkraftermittlung zur Bemessung des Dübelpfahles zugrunde liegt. Je nach angesetzter horizontaler Bettung kann dieses Modell sowohl einen beidseitig voll eingespannten Dübel bis hin zum Dalbenmodell ohne Haltekräfte oberhalb der Gleitfuge abbilden.

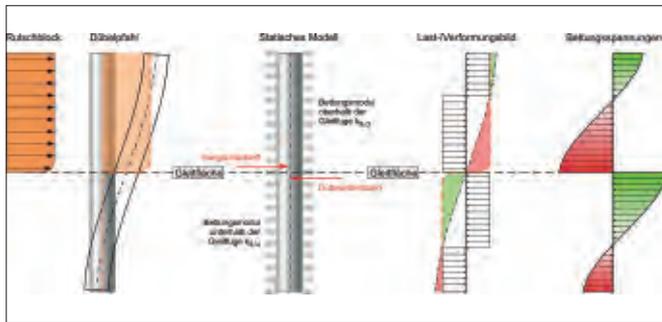


Bild 5: Last- und Bemessungsansatz für Hangverdübelungen nach der Dübeltheorie

Die erforderliche Dübelanzahl wurde an mehreren Berechnungsquerschnitten mit einem jeweils angepassten Gleitflächenverlauf ermittelt. Der Rasterabstand und die Anzahl der Pfahlreihen wurden dabei sowohl nach erdstatischen als auch nach wirtschaftlichen und baubetrieblichen Aspekten gewählt. Zwischen den Berechnungsquerschnitten wird bei unterschiedlicher Reihenanzahl eine konstruktive Staffelung vorgenommen (Bild 6).

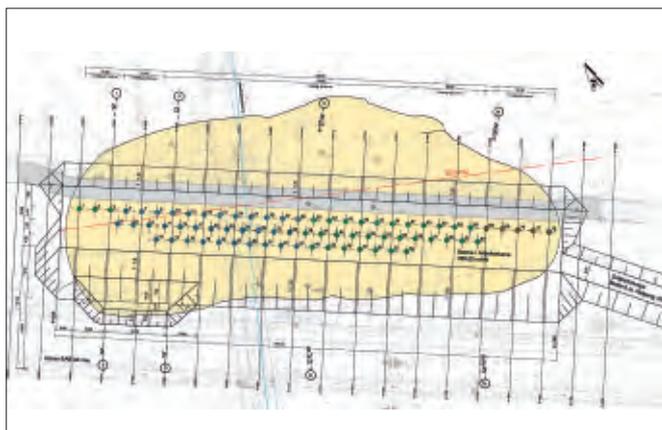


Bild 6: Darstellung der reihenweise gestaffelten Dübelanordnung

6 Bauausführung

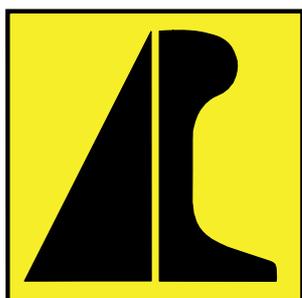
Im Mai 2011 wurden insgesamt 72 Stck. Dübelbohrpfähle mit einem Durchmesser von 150 cm und einer Länge von 20 m hergestellt (Bild 7). Der um ein halbes Rastermaß versetzte Pfahlabstand beträgt 5 m. Die eingesetzte Betongüte beträgt C35/45 bei einer durch das sulfathaltige Dammbaumaterial bedingten, chemisch stark angreifenden Umgebung (XA3). Durch die Sicherungsmaßnahme konnte der gebrochene Dammschnitt erfolgreich saniert werden und das Standsicherheitsniveau normgerecht wiederhergestellt werden. Am 30. Oktober 2014 wurde die Richtungsfahrbahn Eisenach mit dem verdübelten Dammschnitt in Betrieb genommen.

Dipl.-Ing. Christian Ernst, Dipl.-Geol. Gerald Wiesner
witt & partner geoprojekt GmbH, Weimar



Bild 7: Herstellung der Dübelbohrpfähle im Mai 2011

- Anzeige -



REISSE-BAU

Reisse-Bau

GmbH

Gleisbau · Tiefbau · Straßenbau

Mühlweg 35 · 99091 Erfurt

Telefon: +49(0)361/7 78 34-0 · Fax: -44

erfurt@reisse-bau.de

Die Fertigstellung der A 71 in Thüringen!

Am 3. September 2015 wurde der der letzte noch zu bauende Abschnitt der A 71, von der provisorischen Anbindung an die B 85 bei Schillingstedt bis zur Anschlussstelle Sömmerda-Ost, feierlich dem Verkehr übergeben.

Mit der Verkehrsfreigabe dieses letzten, bisher noch offenen Bauabschnitts ist die A 71 durchgehend von Schweinfurt bis zum Dreieck Südharz befahrbar. Der Autobahnneubau im Freistaat Thüringen hat nun – bis auf einige Restarbeiten - seinen krönenden Abschluss gefunden. Weitere Autobahnstrecken sind in Thüringen nicht vorgesehen. Ob es eine Fortsetzung der A 71 nach Norden vom Dreieck Südharz in Richtung A 14, Magdeburg geben wird, bleibt abzuwarten. Hierzu wird in dem in Arbeit befindlichen neuen Bundesverkehrswegeplan die Entscheidung zu treffen sein.

Die A 71 Erfurt bis Schweinfurt wurde als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 16 gebaut und finanziert. Sie bindet bei Schweinfurt an die A 70 (mit Fortführung zur A 7 und zur A 81 an). Der Netzanschluss an die A 73 erfolgt am Autobahndreieck Suhl mit der Weiterführung nach Bamberg und Nürnberg. Die A 71 Erfurt – Sömmerda – Sangerhausen ist die Nordverlängerung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 16. Sie verbindet die beiden West-Ost-Autobahnen A 38 Göttingen – Halle im Norden und die A 4 Eisenach – Görlitz im Süden.

prov. Anbindung B 85 – AS Sömmerda-Ost

Daten & Fakten

Länge:	11,3 km
Knotenpunkte:	AS Kölldeda (die provisorische Anschlussstelle an der B 85 wurde zurückgebaut)
Bauwerke:	– 11 Brückenbauwerke – ca. 150 m Irritationsschutzwände auf Bauwerken – ca. 2 km Lärmschutzwälle – acht Kleintierdurchlässe – eine (einseitige) Tank- und Rastanlage „Leubinger Fürstenhügel“
Entwässerung:	– fünf Regenrückhaltebecken – ca. 30 km Entwässerungsleitungen
Erd- und Deckenbau:	– ca. 1,7 Mio. m ³ Bodenbewegung (Abtrag und Auftrag) – ca. 250.000 m ² Betonfahrbahn
Baubeginn:	Juni 2010
Bauende:	August 2015

Besonderheiten

Dynamische Intensivverdichtung (DYNIV)

Die A 71 quert ein Gebiet, in dem aufgrund von Gipsablaugung in den Schichten des Keuper Karsterscheinungen auftreten.



Bild: Feierliche Verkehrsfreigabe am 3.9.2015, in der vorderen Reihe v.r.n.l.: Frau Ministerin Birgit Keller, Frau Parlamentarische Staatssekretärin Dorothee Bär, Landtagspräsident Christian Carius

Durch die verbliebenen Hohlräume und Zerrüttungszonen besteht an der Tagesoberfläche akute Erdfallgefahr. Dies bedeutet, dass ohne Vorankündigung Geländeeinstürze mit mehreren Metern Durchmesser eintreten können. Wegen der geringen Tiefe des Auslaugungshorizonts (< 20 m) und der verdichtungs-willigen Beschaffenheit des Deckgebirges eignete sich hier zur Bergsicherung das Verfahren der Dynamischen Intensivverdichtung (Baugrundverbesserung). Um den Boden zu verdichten, wurden Stahlgewichte von 20 bis 35 Tonnen aus verschiedenen Höhen (bis zu 30 m) abgeworfen. Dadurch wurde über den tief liegenden Hohlräumen ein tragfähiges Schichtenpaket geschaffen. Ein aufwendiges Qualitätssicherungsprogramm begleitete diese Arbeiten. Die Arbeiten fanden von Juni 2010 bis Januar 2011 statt.

Archäologie: Dem Fürsten von Leubingen auf der Spur

Veranlasst durch den Bau der A 71 führte das Thüringer Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie (TLDA) in den Jahren 2009 bis 2011 umfangreiche Erkundungen und Ausgrabungen durch. Mit den geborgenen Funden wurde eine intensive Besiedlung der Region über einen Zeitraum von fast 5000 Jahren – von der jungsteinzeitlichen Baalberger Kultur (Mitte des 4. Jahrtausends v. Chr.) bis zum späten Mittelalter (12. / 13. Jh.) – belegt. Herausragende Bedeutung kommt den Besiedlungsspuren der frühbronzezeitlichen Aunjetitzer Kultur (21.-18. Jh. v. Chr.) sowie den Gräbern aus der Zeit des Thüringer Königreiches (spätes 5. Jh.) zu. Im Zuge der Grabungen sind zahlreiche Denkmale entdeckt worden, so dass von einer vorher weitgehend unbekanntem „Denkmalandschaft“ in der Region um den Fürstenhügel gesprochen werden kann. Den bemerkenswertesten urgeschichtlichen Befund erbrachte die Grabung im Bereich der Ortsumfahrung Dermsdorf (ca. 3,5 km nordöstlich des Fürstenhügels). Sie zeigte einen sehr großflächigen Gebäudegrundriss (10,5 m x 44 m) in Verbindung mit einem Depot von 100 Bronzegegenständen. Dieses Ensemble zählt zu den wichtigsten Entdeckungen der frühen Bronzezeit in Mitteldeutschland. Im Vorfeld des Baues der A 71 wurde festgelegt, dass die hier errichtete Tank- und Rastanlage den Namen „Leubinger Fürstenhügel“ tragen wird.

Tank- und Rastanlage „Leubinger Fürstenhügel“

Die Tank- und Rastanlage soll als „Fenster in die Region“ gestaltet werden. Dabei wird der Einbindung der Anlage in die Landschaft besondere Bedeutung beigemessen. Das Vorhaben wird in enger Zusammenarbeit mit der Internationalen Bauausstellung (IBA) Thüringen entwickelt. Ein interdisziplinärer Planungswettbewerb wurde durchgeführt. Die Prämierung der Siegerentwürfe erfolgte am 16. Juni 2015. Eine separate ausführliche Dokumentation zur Tank- und Rastanlage „Leubinger Fürstenhügel“ kann bei der DEGES (Öffentlichkeitsarbeit) angefragt oder im Internet heruntergeladen werden.

Gesamtabschnitt AS Erfurt-Bindersleben (B 7) – AD Südharz (A 38)

Daten und Fakten

Gesamtlänge: 70 km
 Gesamtkosten: ca. 642 Mio. €
 Querschnitt: 4-streifig (RQ 26/27 / RQ 29,5)

Anschlussstellen: 11
 Parkplätze mit WC: 2
 Tunnel: 1 (Schmücketunnel, 1.725 m)
 Tank- u. Rastanlagen: 1
 Verkehrsprognose: 27.500 Kfz/24h

Vor dem Bau der A 71 wurde der Fernverkehr in Süd-Nord-Richtung zwischen Sömmerda und Sangerhausen über die Bundesstraßen B 85 und B 86 geführt.

Bedingt durch die zahlreichen Ortsdurchfahrten sowie den Ausbaustandard der beiden Bundesstraßen, wurden die Anforderungen an eine überregionale Straßenverbindung hinsichtlich der Reisegeschwindigkeit und der Verkehrssicherheit nicht mehr erfüllt. In den Ortsdurchfahrten und städtischen Straßennetzen kam es zu starken Belastungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen. Der Neubau der A 71 Erfurt – Sömmerda – Sangerhausen als Verlängerung des VDE Nr. 16 schafft eine leistungsfähige regionale und überregionale Nord-Südverbindung für die Mitte Thüringens. Sie führt zu einer Stärkung der industriellen und gewerblichen Wirtschaft durch die besseren Marktzugangs- und -absatzchancen. Darüber hinaus werden hervorragende infrastrukturelle Voraussetzungen für die Ansiedlung neuer Gewerbe- und Industriestandorte geschaffen. Durch die Anbindung des südlichen Harzvorlandes und des Thüringer Waldes ist ebenfalls eine Stärkung der Fremdenverkehrswirtschaft zu erwarten.

Der Neubau der A 71 entlastet die Ortsdurchfahrten, verbessert das städtebauliche Umfeld und verringert die Belastungen der Anwohner durch Lärm, Staub und Erschütterungen. Unfallgeschehen, Energieverbrauch und Reisezeit werden ebenso positiv verändert.

EFRE - Förderung

Der Bereich der A 71 zwischen Erfurt-Bindersleben und AD Südharz wurde als Verkehrsinfrastrukturprojekt des Bundes aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (Operationelles Programm Verkehr EFRE-Bund) 2000-2006 und 2007-2013 mit rund 252 Mio. € gefördert. Dieses Programm unterstützt die strukturelle Anpassung in den neuen Bundesländern durch den Aus- und Neubau wichtiger Verkehrsinfrastrukturprojekte.

Einzelabschnitte

Abschnitt AS Erfurt-Bindersleben (B 7) – AS Sömmerda-Ost

Länge: 33,7 km
 Kosten: ca. 217 Mio. €
 Querschnitt: RQ 26 / 27
 Bauwerke: 42 Brücken
 Anschlussstellen: 6 + 1 Autobahnkreuz
 (AS Erfurt-Bindersleben, AK Erfurt-Gispersleben, AS Erfurt-Mittelhausen, AS Erfurt-Stotternheim, AS Erfurt-Nord, AS Sömmerda-Süd und AS Sömmerda-Ost)
 Baubeginn: August 2001
 Bauende: Dezember 2006

Mit dem Bau dieses Abschnitts der A 71 hat insbesondere die Landeshauptstadt Erfurt in Verbindung mit der A 4 einen leistungsfähigen Autobahnring erhalten, der im Osten ergänzt durch die 4-streifige B 7, eine optimale Anbindung an das Autobahnnetz, Entlastung vom Durchgangsverkehr und Verteilung des Binnenverkehrs gewährleistet. Darüber hinaus konnten die industriellen Entwicklungen in Sömmerda und Köllda gezielt unterstützt werden.

Die Bauabschnitte im nördliche Teil der A 71 AS Sömmerda-Ost – AD Südharz (A 38)

Gesamtlänge:	36 km
Kosten:	ca. 425 Mio. €
Querschnitt:	RQ 29,5
Bauwerke:	50 Brücken, 1 Tunnel
Anschlussstellen:	4 (incl. AD Südharz)
Parkplatz mit WC:	1
Tank- u. Rastanlagen:	1
Baubeginn:	Juli 2005
Bauende:	September 2015

AS Sömmerda-Ost – prov. Anbindung (B 85)

Länge:	11,3 km
Anschlussstellen:	1 (AS Köllda)
Bauwerke:	11 Brücken
Tank- u. Rastanlagen:	1 („Leubinger Fürstehügel“, ein-seitig, 150 PKW / 90 LKW / Busse)

Baublauf

Die Bauwerke wurden als vorgezogene Maßnahmen hergestellt. Dadurch konnten alle aufwendigen Erdstofftransporte beim Bau der Hauptstrecke über die spätere Autobahntrasse abgewickelt werden. Baubeginn für die ersten Brücken war September 2010. Die Fertigstellung der Bauwerke erfolgte Mitte 2013. Der Baubeginn im Erd- und Deckenbau fand im November 2012 statt. Die Verkehrsfreigabe des Lückenschlusses ist am 3. September 2015.

Prov. Anbindung (B 85) – AS Heldringen

Länge:	6,8 km
Bauwerke:	6 Brücken 1 Tunnel (Schmücke)
Anschlussstellen:	1 (AS Heldringen)

Der Baubeginn fand Ende Juli 2005 statt. Seit dem 12. Dezember 2008 ist der Abschnitt mit dem 1.725 m langen Schmücketunnel für den Verkehr freigegeben.

AS Heldringen – AS Artern

Länge:	8,7 km
Bauwerke:	11 Brücken, darunter drei Großbrücken <ul style="list-style-type: none"> ♦ Brücke über den Helderbach (185 m) ♦ Brücke über den Flutgraben (116 m) ♦ Brücke über die Unstrut (100 m)

Parkplatz mit WC: 1 („Hohe Schrecke“ 48 PKW / 41 LKW / Busse)

Der Baubeginn fand im September 2009 statt. Seit dem 29. April 2013 ist der Abschnitt unter Verkehr.

AS Artern – Landesgrenze TH/ST

Länge:	4,3 km
Bauwerke:	8 Brücken
Anschlussstellen:	1 (AS Artern)

Der Baubeginn fand im Juli 2009 statt. Seit dem 29. April 2013 ist der Abschnitt unter Verkehr. Die Querung der Bergbaugebiete „Grube Havelberg“ und „Grube Kuhlöcher“ bedingte eine Baugrundstabilisierung durch Verfüllung der Hohlräume mittels umfangreicher Injektionen von Zementsuspension sowie ergänzenden Bodenaustausch im oberflächennahen Bereich.

Landesgrenze ST/TH – AD Südharz (A 38) in Sachsen-Anhalt

Länge:	4,9 km
Bauwerke:	8 Brücken darunter eine Großbrücke über die Helme (253 m)
Anschlussstellen:	1 (Autobahndreieck Südharz)

Der Baubeginn fand im Juli 2009 statt. Seit dem 29. April 2013 ist der Abschnitt unter Verkehr.

Die Querung der Helme-Aue erfordert den Austausch von nicht-tragfähigen Böden im Grundwasserbereich.

Belange der Umwelt und des Naturschutzes

Mobilität ist in unserer Zeit Bedürfnis und Notwendigkeit zugleich. Ein ebenso wichtiger Wert ist es, unsere natürliche Umgebung mit ihrer Vielfalt an Pflanzen- und Tierarten als ein kostbares Gut zu schützen und zu pflegen. Deshalb nehmen die Aspekte eines schonenden Umgangs mit Natur und Umwelt im modernen Straßenbau einen hohen Stellenwert ein. Der Mensch ist vor den negativen Auswirkungen durch den Bau der Straße zu schützen.

Umfassende Kompensation für unvermeidbare Eingriffe

Der Bau der A 71 ist – wie der Bau jeder Autobahn – mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Für Beeinträchtigungen die durch den Bau, die Anlage und den Betrieb einer Autobahn entstehen und nicht vermieden bzw. vermindert werden können, muss eine naturschutzfachliche Kompensation geschaffen werden. Bei Art und Lage solcher Maßnahmen wird darauf geachtet, dass sie im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den Eingriffen stehen. Zu den wichtigsten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen an der A 71 gehören u. a.:

- Gewässerrenaturierungen/Anlage von Kleingewässern
- Entwicklung artenreicher Grünländer und Nutzungsextensivierung,

- Schaffung von Sukzessionsflächen,
- Entwicklung von Auwaldflächen,
- Pflanzungen von Baumreihen, Einzelgehölzen, Hecken, Feuchtgebüsch und Streuobstwiesen,
- Bewirtschaftungsvereinbarungen zum Schutz des Feldhamsters.

All diese Maßnahmen leiten sich aus den übergeordneten naturschutzfachlichen Zielen ab, die für die betroffenen Naturräume entwickelt wurden. Hauptsächlich geht es darum, die durch die Autobahn hervorgerufenen Eingriffe zu kompensieren, in-

dem vorhandene Belastungen des Naturhaushaltes reduziert und der Biotopverbund gestärkt wird. Zudem tragen die Maßnahmen zu einer Aufwertung des Landschaftsbildes bei. Mit der landschaftsgerechten Gestaltung des Trassenkörpers wird das technische Bauwerk Autobahn in die Umgebung eingebunden und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes vermindert.

Dipl.-Ing Hartmut Walther

Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr

Quellen: Auszüge aus DEGES-Projektinformationen



Trasse im Einschnitt mit Frostschutzschicht
Foto © Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr



Betonfertiger
Foto © Ingenieurbüro Prof. Dr.-Ing. H. Bechert + Partner

- Anzeige -

SIE SIND EXPERTE FÜR PLANUNG. WIR FÜR MURPHY'S LAW.

**VON EXPERTEN
VERSICHERT**

VHV
VERSICHERUNGEN

VHV BERUFSHAFTPFLICHT

Wenn Sie mit Ihren Entwürfen Maßstäbe setzen, brauchen Sie eine Absicherung, die dasselbe tut: die Berufshaftpflicht der VHV. Denn als Spezialversicherer der Bauwirtschaft bietet die VHV überdurchschnittlich hohe Deckung, den besten Leistungsumfang für Architekten und Bauingenieure sowie ausgebildete Experten, die sich schnell und unbürokratisch um alle gegen Sie erhobenen Haftungsansprüche kümmern. So können Sie sicher sein, dass Ihr Traumprojekt nicht zum Albtraum für Ihre Existenz wird. Mehr Informationen erhalten Sie von Ihrer **VHV Gebietsdirektion Erfurt, Eugen-Richter-Straße 44, Tel.: 0361.664 64-10, Fax: 0551.90 71-12 50, www.vhv-bauexperten.de**

Von Gärten verwandelt

Im Westen viel Neues – so könnte ein Fazit der 3. Thüringer Landesgartenschau 2015 in Schmalkalden lauten. Alle Aufmerksamkeit der Planer galt der westlichen Vorstadt, wo verödete Industrieflächen von viel befahrenen Straßen gekreuzt wurden. Und wo ein Schulzentrum von einem wenig ansehnlichen Umfeld umgeben war.

Auf diesem nicht einfachen Gelände erhielt Schmalkalden für die Landesgartenschau drei nah beieinander liegende Parks. Außerdem konnte in Kooperation mit der Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten der Terrassengarten von Schloss Wilhelmsburg in seiner ursprünglichen Form restauriert werden. Inhaltlich verbunden wurden Parks und Terrassengarten durch das Motto „GartenZeitReise“, das auf die Ausdehnung über große Gebiete der Stadt und den starken Bezug zur Stadtgeschichte verweist. Um die unterschiedlichen Stimmungen und Programme der Areale und der Korridore zwischen ihnen zu betonen, wurde jedem Gebiet ein Thema zugeordnet, wie Veränderung Sinnlichkeit oder Natürlichkeit.

Höchst unterschiedlich sind die neuen Anlagen, die wieder Ordnung vor allem in die westliche Vorstadt bringen. Dennoch eint sie ein Gestaltungsprinzip zu dem unter anderem das Erleben von großzügigen offenen Zentralräumen mit intensiv gestalteten Rändern gehört. Weiterhin gibt es ein übergreifendes Materialkonzept, in dem unbehandelter Stahl – der sinnbildlich für die handwerkliche Tradition der Stadt steht – und Miscanthus – als Energielieferant eine Pflanze der Zukunft – dominieren.



Der Westendpark – Zeit für Veränderung

Die „GartenZeitReise“ begann im Westenendpark, auf dem Gelände eines ehemals florierenden Kranbaubetriebes. Sein Ende steht beispielhaft für die massiven Umbrüche, die Schmalkalden erlebt. Die von Gräsern umsäumten Zeitfenster im Westendpark, die auch nach der Landesgartenschau erhalten blieben, greifen diese Thematik auf und setzen sich mit den Materialien und Technologien der Vergangenheit und der Zukunft auseinander: ein Garten des Eisens, der Industrie, des Waldes, der Reformation und ein Garten für die Zeit des Neuen.

Das stärkste Parkmotiv der Veränderung im Westendpark bringt aber die des Flusses Schmalkalde mit sich: Er wurde aus seiner beidseitigen Fassung aus Stahlspundwänden befreit und hat nun in weiten Teilen natürliche Ufer mit weichen Krautsäumen. Die drei neuen stahlgefassten Terrassen des Westendparks sind mit Stauden und Bäumen der Aue bepflanzt und bieten Raum für Sport und Freizeitnutzung.

Im Süden führt ein Brückenneubau über die Schmalkalde und verknüpft den Park mit dem Gelände der Süßwarenfabrik VibaSweets. Über diese Brücke führt künftig der Mommelsteinradweg, ein überregionaler Fernradweg. Wo während des Sommers der Gärtnermarkt war, werden Stellplätze für Wohnmobilsten in die Parkschale geschoben. Für diese Nutzergruppe, aber auch Patienten und Besucher des benachbarten Krankenhauses dient der Westendpark als eine Oase am Wasser und in fußläufiger Nähe zur historischen Altstadt.

Viba-Park – Zeit für Sinnlichkeit

Eine ehemalige Gewerbebrache war auch die Ausgangssituation für den Viba-Park, der gut sichtbar am Stadteingang liegt. Mit dem Neubau des Viba-Event-Centers des Süßwarenherstellers Viba Sweets GmbH galt es, eine repräsentative, nutzungsorientierte Freiraumgestaltung des Grünzuges „An der Fuchsenkothe“ sowie des künftig öffentlichen Viba-Parks zu entwerfen und umzusetzen. Zudem mussten die benachbarten Produktions- und Lagerhallen der Viba Sweets GmbH an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden.

Das städtische Entree ist der großzügig gestaltete, farbenfroh akzentuierte Haupteingangsbereich zum Viba-Event-Center mit Bus-Stop und mit einem Zierapfelbaumhain überstellten Besu-



cherparkplatz. Das landschaftliche Entree erschließt den Talraum des Fließgewässers Fuchsenkothe im Süden. Großzügige Wiesen- und Wasserflächen sowie kulissenartige Baumreihen geben hier räumliche Weite und integrieren wie selbstverständlich die verschiedenen Nutzungen – Erholen, Spielen, Gastronomie, Wegebezüge. An einen Biergarten schließt sich ein ausgedehnter Spielplatz an, an dessen Rand der geschwungene öffentliche Geh- und Radweg entlang führt. Der weitläufige Park wird durch einen Teich ergänzt, der sich als weite, ruhige Wasserfläche in länglich-organischer Form ausbreitet.

Stadtpark mit den Siechenteichen – Zeit für Gemeinsamkeit und Zeit für Natürlichkeit

Der neue Park am Quellteich mit seinen Anrainern ist in besonderer Weise dazu geeignet, als Generationenpark Menschen verschiedenen Alters zusammen zu bringen. Die Angebote an den Parkrändern korrespondieren dabei mit den offenen Rasenkissen als gemeinsame Mitte.

Der Quellteich wurde stark aufgeweitet und an die Siechenteiche im Westen angebunden. Der hainartige Baumbestand wurde behutsam ergänzt und zur Straße verdichtet; parkseitig entstanden auf flachen Terrassen aus Naturstein attraktive Verweilorte direkt am Teich. Zu dem südlich gelegenen Schulzentrum hin werden unterschiedliche Bewegungsprogramme aufgerufen; kleine Fitnessstationen in Form von Trampolinen,

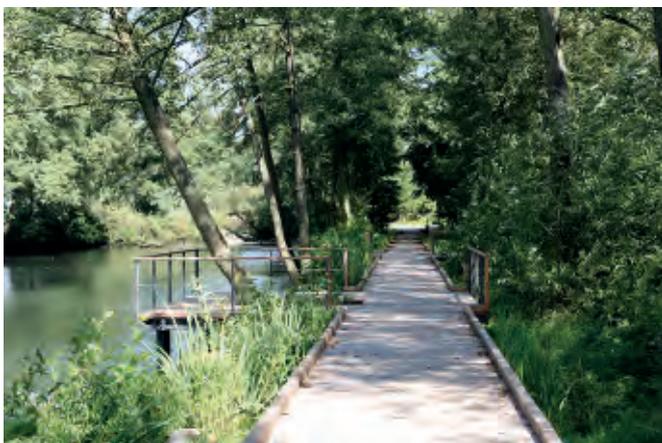
Hangelspiel und Boulderwand werden durch Volleyballfeld und Tischtennisplatten ergänzt. Die Parkschale schirmt den Stadtpark zu den Stellplatzanlagen am Schulzentrum ab, wirkt aber gleichzeitig als nutzbare Oberfläche.

Im Westen des Stadtparks wird durch ein unterirdisches Bauwerk der Quellteich mit den Siechenteichen verbunden. Natur sind die Siechenteiche und das Mühlengebäude im engeren Sinne zwar nicht, dennoch strahlen sie eine gewachsene Natürlichkeit mit großem Charme aus; dieser wurde erhalten und behutsam herausgearbeitet. Auf dem schonend aufgeständerter Steg, der auf dem vorhandenen Damm zwischen den Siechenteichen lagert, können Spaziergänger an Stationen verweilen und diese Naturoase genießen.

Terrassengarten von Schloss Wilhelmsburg – Zeit für Schönheit

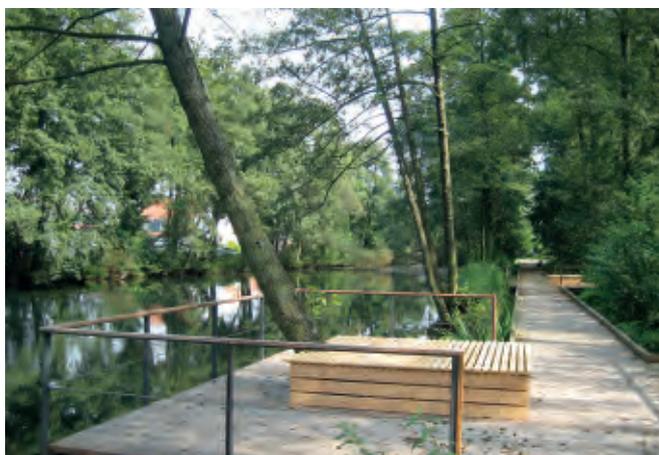
Ein Gesamtkunstwerk aus Schloss und Garten entstand am Ende der „GartenZeitReise“ – der Terrassengarten von Schloss Wilhelmsburg. Über mehrere Jahrhunderte erfolgte der Niedergang der Gartenanlage, ihre ursprüngliche Bedeutung als frühbarocker Lustgarten und darüber hinaus als einer der frühesten Terrassengärten nördlich der Alpen erschlossen sich dem Besucher nur noch ansatzweise.

Die Gartenterrassen einschließlich ihrer bereits im 19. Jahrhundert abgegangenen Stützmauern und den sie erschließen-



den Treppenlauf wurden wiederhergestellt. Während die noch vorhandene bauliche Originalsubstanz saniert und denkmalgerecht ergänzt wurde, kamen als Ersatz für die abgegangenen Stützmauern Gabionenkörbe zur Verwendung. Für die Konzeption der obersten Terrasse konnte der Originalentwurf eines aufwendigen Buchsbaumparterres aus dem Jahre 1672 herangezogen werden. Die gärtnerische Gestaltung der drei folgenden Terrassen erfolgte hingegen in reduzierten Formen, wobei die historischen Quellen des 17. Jahrhunderts als Grundlage für die Auswahl und Präsentation der Bepflanzung dienten.

*Kai Schönberger
Dipl.-Ing. Landschafts- und Freiraumgestaltung
verantwortlich für Öffentlichkeitsarbeit
im Team der LaGa Schmalkalden*



Verkehr und Infrastruktur

Planungsspektrum

- + Autobahnen, Bundes- und Landstraßen sowie innerstädtische HAUPTerschließungsstraßen einschließlich Oberflächenentwässerung
- + Ortsdurchfahrten, Straßenräume, Wege, Plätze, Parkflächen und Rastanlagen
- + Anlagen des Radverkehrs und des ÖPNV
- + Barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen und Blindenleitsystemen
- + Markierungs-, Beschilderungs- und Umleitungspläne
- + Verkehrsführung während der Bauzeit
- + Verkehrserhebungen und Knotenpunktzahlungen
- + Machbarkeitsstudien
- + Leistungsfähigkeitsnachweise



Wasser-
wirtschaft

Wasserbau

Umwelt- und
Raumplanung

Geotechnik

Boden und
Altlasten

Bergbau und
Rohstoffe

Verkehr und
Infrastruktur

GUB DIE INGENIEURE

Niederlassung Erfurt
Maximilian-Welsch-Straße 4, 99084 Erfurt
Telefon 0049 361 55466-110
E-Mail info@gub-erfurt.de
Internet www.gub-ing.de

Fachexkursion 2015 des VSVI Thüringen nach New York – Philadelphia – Washington D.C.

vom 25. April bis 2. Mai 2015

Vorwort

Erste Überlegungen zu dieser Exkursion gehen auf 2013 zurück. Nach Klärung des Programms und der Kosten mit einem geeigneten Reiseveranstalter erfolgte Angebot und Voranfrage im Juli 2014. Die Teilnahmemeldung im November 2014 ergab eine Gruppe von 33 Teilnehmern, davon 19 VSVI-Mitgliedern bei guter Verteilung über ganz Thüringen.

Also das geht gar nicht: Thüringer Ingenieure auf dem Weg zu den Brücken Manhattans ohne Bezug zu Röbling?! Hier ein historisches Grußwort von ihm:

Zitat aus dem Tagebuch seiner Reise von 1831, [3] auf Seite 99: „... In allen Einrichtungen und Sitten, welche das gemeine Leben betreffen, zeigt sich der Amerikaner als ein raffinierter Kopf; und steht er in dieser Beziehung höher als der Teutsche. Die vielen hemmenden Einschränkungen und Hindernisse, welche sich jedem Unternehmen in Teutschland von Seiten der bangen Regierungen und des zahllosen Beamtenheeres entgegenstellen, sind hier nicht zu finden.“

Gemessen an diesem netten Text fühlen wir uns als TV-informierte Bürger natürlich realitätsnäher und auch durch eigenes Erleben eher etwas ernüchtert:

ESTA – Reise genehmigung:

Die online-Registrierung bis spätestens 72 Stunden vor Abflug in dem System ESTA (*Electronic System for Travel Authorization*) ist seit Januar 2009 obligatorisch und auch noch kostenpflichtig – 40 US-\$ pro Person!

Zusätzliche aufwendige Registrierung bei Einreise am John F. Kennedy Airport in New York: Fingerabdrücke – 2 links, 2 rechts – und biometrisches Gesichtsfoto.

Ankunft in New York

In der Abenddämmerung haben wir eine schöne Fahrt durch die große Stadt zu unserem zentral gelegenen Hotel „Time Square“. Unsere freundliche örtliche Reiseleiterin, Frau Gerda Schwarz, vermittelt uns dazu die notwendigen Begrüßungsinformationen.

Tax und Tip:

Und wer vielleicht heute noch zum Abendessen ausgeht der sollte wissen, was die Zusatzbeträge Tax und Tip z.B. auf Gaststättenrechnungen bedeuten:

Tax ist die Steuer (Mehrwertsteuer) und Tip das Trinkgeld. Anders als bei uns ist das „tipping“ heute in den USA ein Pflichtbetrag, der manchmal auf Belegen als freundliche Empfehlung (!) in der Höhe von 18% / 20% / 22% mit ausgedruckt wird.



Bild 1: neben der 5th Avenue



Bild 2: Riverside Church



Bild 3: Riverside Church, Innenschiff



Bild 4: General Grant National Memorial



Bild 5: historischer Viadukt über das Manhattan-Valey



Bild 6: Central Park



Bild 7: 5th Ave., Trump Tower Atrium



Bild 8: 5th Ave.



Bild 9: Grand Central Terminal



Bild 12: WTC-Memorial

Frühling in New York:

Bei der großen Stadtrundfahrt am Sonntag zeigt sich die Großstadt von ihren schönsten Seiten. Wir werden überrascht von blühenden Allees in den Seitenstraßen.

Über den Columbus-Square und vorbei am Lincoln-Center erreichen wir den Riverside-Park. Die neugotische Riverside-Church (1926 bis 1930 als Stahlkonstruktion(!) erbaut) beherbergt eine überkonfessionelle Gemeinde und ist zugleich auch ein gesellschaftliches Zentrum. Mit einer Höhe des Turmes von 119 m und dem gewaltigen Mittelschiff ist sie beeindruckend.

Ganz in der Nähe im Riverside-Park befindet sich das *General Grant National Memorial*. Das gewaltige Mausoleum wurde 1897 fertiggestellt. Es erinnert an die Geschichte des amerikanischen Bürgerkriegs. Nach einer Sanierung wurde es zum Jubiläum 1997 wieder eingeweiht.

Vorbei an Gebäuden der Harvard Universität und an historischen Viadukten über das Manhattan Valley erreichen wir durch den Stadtteil Harlem den Central Park.

In der Fifth Avenue besichtigen wir den 1983 eröffneten, 202 m hohen Trump Tower. In dessen Atrium befinden sich attraktive Gaststätten und Geschäfte.

Das *Grand Central Terminal* ist ein historischer Kopfbahnhof. Das repräsentative Empfangsgebäude in der jetzigen Form wurde 1913 eingeweiht. Nach Abrissplänen von 1968 wurde es 1978 als technisches Denkmal bestätigt und entsprechend renoviert.

Wall Street

Ein Spaziergang durch den Financial District macht uns mit berühmten Gebäuden bekannt: Dem obersten Gericht, der FED (Federal Reserve Bank – wo die Goldreserven lagern), der Börse und dem Federal Hall National Memorial mit dem Denkmal von George Washington. Das heutige Gebäude der Federal Hall von 1842 steht an der Stelle des ersten Kapitolgebäudes für den amerikanischen Kongress von 1789.

Zu diesen geschichts- und finanzträchtigen Bereichen sind die Zufahrtsstraßen gut gesichert.

Charging Bull

Die von Arturo di Modica nach dem Börsencrash von 1987 geschaffene Bronzeplastik erschien erstmalig als provokatives Element der sog. Guerilla-Kunst – (kein Auftraggeber bekannt) – vor der New Yorker Börse unter einem großen Weihnachtsbaum am 15. Dezember 1989. Das 3,2 Tonnen schwere, nicht angemeldete Schmuckelement wurde von der Polizei abtransportiert.

Wegen des aber inzwischen großen öffentlichen Interesses erhielt der Bulle unter der Regie der Verwaltung der Parkanlagen schon am 21. Dezember 1989 einen neuen Standort in der Nähe am Bowling Green (Broadway), wo er sich zu einem touristischen Anziehungspunkt entwickelt hat.

World Trade Center (WTC)

Das Welthandelszentrum ist ein Gebäudekomplex von ursprünglich 7 Gebäuden: Grunderwerb und Planungen ab Mitte 1960, Eröffnung 1973. Die Zahl der Arbeitsplätze im Gesamtkomplex wird mit etwa 50.000 (!) angegeben. Dazu ist von bis

zu 80.000 Besuchern täglich auszugehen – v.a. in den Restaurants und Aussichtsetagen der Zwillingstürme. Die beiden Hochhaustürme WTC1 und WTC2 prägten die Skyline von Manhattan bis zum 11. September 2001. Durch den Terroranschlag mit zwei Passagierflugzeugen Boeing 767 wurden sie zum Einsturz gebracht. Von den Trümmern wurde das Marriot-Hotel WTC 3 verschüttet. Das Gebäude WTC 7 stürzte nach Brandeinwirkungen 8 Stunden später ein und schließlich wurden die angrenzenden Gebäude WTC 4, WTC 5 und WTC 6 so schwer beschädigt, dass sie später abgerissen werden mussten.

World Trade Center Memorial

Die Zahl der Opfer wird mit 2800 in den Zwillingstürmen, 343 Feuerwehrleuten und den Insassen der beiden Flugzeuge angegeben. Die nationale Gedenkstätte wurde ab 2006 begonnen und 2014 vollständig eingeweiht. Sie wird geprägt von den Gründungswannen der beiden Turmhochhäuser. Sie sind mit schwarzem Granit und Wasserflächen gestaltet, Namen von Opfern sind im Granit eingraviert. Mit Respekt und auch etwas fassungslos nehmen wir die Anlage zur Kenntnis.

World Trade Center Transportation Hub

Der Wiederaufbau des World Trade Centers beschäftigt seit 2006 die Stararchitekten der Welt. 2004 begonnen und 2014 fertiggestellt beeindruckt das *One World Trade Center* mit 540 m Höhe.

In bis zu sechs Untergeschossen kreuzen sich in diesem Areal mehrere U-Bahnlinien. Zusammen mit der wichtigen Bahn unter dem Hudson nach New Jersey bilden sie einen monumentalen Verkehrsknoten. Die repräsentative Empfangshalle ist von einer eigenwilligen Dachkonstruktion überspannt. Dieser „Taubenflügel“ von Santiago Calatrava bildet einen provokanten Kontrast zur umgebenden Prismenwelt der Hochhaustürme. Nach Beschädigungen beim Terroranschlag vom September 2001 wird er derzeit wieder hergerichtet.

Zum Abschluss des erlebnisreichen Tages führt uns ein Spaziergang über Times Square und Broadway zum *Empire State Building*. Mit 381 m Höhe war es bei der Eröffnung 1931 das höchste Gebäude der Welt – bis 1972.

Die Hoffnung auf interessante Mischlichtfotos hat sich bald erledigt: Der Zeitaufwand für Einlass- und Sicherheitskontrollen sowie für den Wechsel der Fahrstühle zur Aussichtsplattform in der 86. Etage (320 m hoch) ist beachtlich.

Zoning Resolution für New York City

Dipl.-Ing. / M.Arch. Wolfgang Werner von *guiding-architects* übernimmt ab Montag dem 27. April für zwei Tage die technische Betreuung der Reisegruppe. Wir fahren mit der U-Bahn nach Lower Manhattan zum *Departement of City Planing* und hören einen Einführungsvortrag zum Baurecht in Manhattan, der *Zoning Resolution für New York City*.

Die Regelungen zur Flächennutzung bezüglich der Anteile für Höfe, Gärten, Parkplätze usw. sind interessant. Nur auf einem Anteil von 40% eines Baugrundstücks darf in die Höhe gebaut werden – allerdings ohne obere Begrenzung! Schwerpunkt für die Stadtplaner ist nach der Sturmflutkatastrophe vom Oktober 2012 der Ausbau des Hochwasserschutzes. Probleme bereiten auch die ungenauen Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung, weil die wachsende Zahl Obdachloser und illegaler Pendler schwer zu erfassen ist.

Danach wandern wir zwischen den beeindruckenden Hochhausriesen zum *Fulton Center Transportation Hub*. Unter einer großen Glaskuppel können wir uns über diesen U-Bahn-Knoten informieren und besuchen danach das *Ingenieurbüro Arup*, welches auch am Fulton Center maßgeblich beteiligt war. Der Eintritt in dieses Bürohaus 77 Water Street ist wieder mit aufwendigen Sicherheitskontrollen verbunden. In einer Übersichtspräsentation wird uns das *Hudson Yards Projekt* vorgestellt. Im Stadtteil Chelsea entsteht im Bereich früherer Hafenanlagen ein neues großes Subzentrum mit interessanten Hochhausformen von bis zu 400 m Höhe. Darunter sind umfangreiche Gleisanlagen für die U-Bahn im Entstehen, wobei auch vorhandene Tunnel zu überbauen sind.

High Line

Uns bringt die U-Bahn schnell nach Chelsea. Im *Meatpacking District* ist in früheren Fleischverarbeitungsfabriken der *Chelsea Market* entstanden: Eine gelungen gestaltete Einkaufs- und Gaststättenpassage. Von dort wandern wir auf einer hochliegenden früheren Bahnstrecke, dem *High Line Park* zu der Hudson-Yards-Baustelle.

Die Hochbahn wurde 1932 zur Erschließung der Hafen- und Industrieanlagen in Betrieb genommen und 1980 stillgelegt. Die parkartige Gestaltung und Begrünung als Fußgängerpromenade von 2006 bis 2014 hat auch zu einer Aufwertung der anliegenden Grundstücke geführt.

Am Ende der *High Line* erwartet uns einer der örtlichen Bauleiter von der Firmengruppe *Hudson Yards Development*. Von diesem Aussichtspunkt kann er uns die laufenden Gründungsar-



Bild 13: WTC Transportation Hub und One World Trade Center



Bild 14: Empire State Building



Bild 15: Manhattan von oben!



Bild 16: Fulton Transportation Hub



Bild 17: Wohnhochhaus 8 Spruce Street



Bild 18: Hudson Yards Development



Bild 19: Hudson Yards, Tower HY C



Bild 20: Hochbahntrasse



Bild 21: High Line Parkway

beiten im U-Bahnbereich und dahinter bereits schon fertige Hochhäuser erläutern (Bilder 18 und 19). Die geplanten Bezugstermine für die ersten Tower liegen zwischen 2014 und 2018. Der Tower A bietet z.B. mit 80 Stockwerken und etwa 400 m Höhe ab 2018 eine Bürofläche von 260.000 m².

Pennsylvania Station

Mit dem 1910 fertiggestellten Tunnel unter dem Hudson wurde auch das repräsentative Empfangsgebäude der *Penn Station* eingeweiht. Mit einer 46 m hohen Haupthalle hatte es damals eine der größten öffentlichen Hallen der Welt. Das gegenüber noch erhaltene Post Office lässt die frühere Pracht der Säulenfassaden noch erahnen. Das Empfangsgebäude wurde jedoch 1963 abgerissen. Auf diesem Platz stehen jetzt die *Madison Square Garden* Multifunktionsarena und das Hochhaus *Pennsylvania Plaza*. Der Abriss löste Bürgerproteste aus, die letztendlich aber doch zu

Änderungen im Denkmalschutzrecht führten. Dadurch konnte schließlich der um 1968 ebenfalls geplante Abriss des nordöstlich gelegenen *Grand Central Terminal*s verhindert werden. Der Tunnelbahnhof mit 21 Gleisen ist für die Pendlerzüge aus New Jersey in den Spitzenzeiten und bei Veranstaltungen hoffnungslos überlastet. Unser Guide wagt sich aber mit uns ins Tunnellabyrinth. Wir können die Enge der historischen Anlage am Zustand der Bahnsteige und Treppen erahnen. Am *Grand Central Terminal* beenden wir den abwechslungsreichen und sehr informativen ersten technischen Exkursionstag. Morgen sollen die Brücken im Mittelpunkt stehen.

Die Brücken über den East River

Die *Brooklyn Bridge* war bei ihrer Fertigstellung 1883 mit 485 m Hauptstützweite die größte Hängebrücke der Welt und auch die erste Brücke über den East River.



Bild 26: Die Thüringer Reisegruppe vor der Brooklyn Bridge



Bild 29: Manhattanbrücke und Brooklynbrücke vor der Skyline von Manhattan

Diese Bauaufgabe war wegen des Schiffsverkehrs mit Segelschiffen, der Gezeitenströmungen und einem Tidehub von 1,5 m kompliziert. Entsprechend zögerlich verhielten sich lange die Stadtverwaltungen von New York und Brooklyn. Erst die Planungen von Johann August Roebling, geboren am 12. Juni 1806 in Mühlhausen, näherten sich der Realität. Roebling hatte mit der Hängebrücke über den Niagara mit 255 m Stützweite um 1855 ein glänzendes Beispiel realisiert. Bei dieser Doppelstockbrücke – unten Straße und oben Eisenbahn – waren maßgebende technische Probleme gelöst worden: Herstellung der Tragkabel als Paralleldrabtümel im Luftspinnverfahren, zusätzliche Schrägabspannungen zur Schwingungsdämpfung und der torsionssteife Fachwerk-Kastenträger der Fahrbahn.

Nach jahrelangen Bemühungen wurden schließlich 1867 eine private Gesellschaft, die *New York Bridge Company* gegründet und 1869 Roeblings Pläne genehmigt. Roebling wurde zum *Chief Engineer* für den Brückenbau ernannt. Bei Beginn der

Bauvorbereitungen erlitt Roebling aber eine Fußquetschung an einem Fähranleger und starb nach wenigen Wochen an einer Wundinfektion. Sein Sohn Washington Roebling übernahm die Bauleitung.

Die Gründung der mächtigen Granit-Pylone erforderte eine damals noch wenig erprobte Methode mittels Druckluft – Caissons. Die Risiken der Dekompressions-Krankheit waren zwar grundsätzlich bekannt, wurden aber in der täglichen Praxis wahrscheinlich unterschätzt. 1872 erkrankte Washington Roebling nach Arbeiten in einem der Senkkästen. Er erlitt einen Schlaganfall in dessen Folge er künftig auf den Rollstuhl angewiesen war. Von nun an übernahm seine Frau, Emily Warren Roebling neben der Pflege ihres Gatten die praktische Bauleitung und behauptete sich durch Zusatzstudien im Finanz- und Bauingenieurwesen in dieser Funktion bis zur Verkehrsübergabe am 22. Mai 1883.

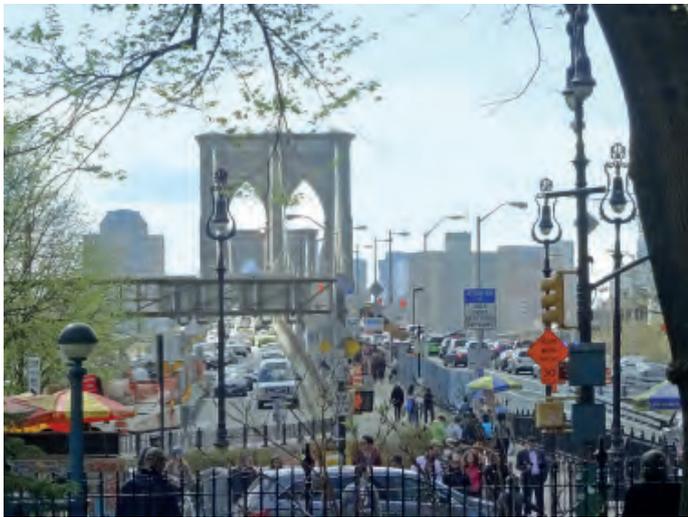


Bild 27: Brooklyn Bridge, Zufahrtsrampen



Bild 28: Gehweg oben, im historischen Tragwerk



Bild 30: Manhattanbrücke



Bild 31: Williamsburgbrücke



Bild 32: Roosevelt Island Tramway und Queensboro Bridge

Außer der bemerkenswerten Bau- und Familiengeschichte bietet die Brücke noch folgende Besonderheiten. Die Rampen- neigungen waren für Schienenfahrzeuge konzipiert mit entsprechend geringer Steigung. Die letzte Straßenbahn wurde erst 1950 stillgelegt. Über den jetzt je 3-spurigen Fahrbahnen liegt der Fuß- und Radweg darüber mittig auf dem Obergurt des Fahrbahn-Fachwerkträgers. Man läuft daher direkt durch die fast 150-jährige Konstruktion. An den 4 Tragseilen von je etwa 40 cm Durchmesser ist die Drahtumwicklung zu erkennen. Sie wurde heiß aufgebracht und ist also vorgespannt. Darüber sind die Sicherungsseile für Wartungsarbeiten zu erkennen, natürlich mit Übersteigschutz. Und auch die Schrägabspannungen kann man hier oben deutlich wahrnehmen. Nach der Brooklyn Bridge folgten innerhalb weniger Jahrzehnte weitere Hängebrücken über den East River, die Williamsburg Bridge 1903 und die Manhattan Bridge 1909 (siehe Übersichtstabelle).

Unser *Guide Wolfgang Werner* möchte sie uns gern alle zeigen, was natürlich aus vielen Gründen gar nicht geht. Aber mit der Benutzung der Fähre nach Williamsburg genießen wir das Brückenpanorama vom Wasser aus.

In Williamsburg überrascht uns ein eher gemütliches Stadtbild ohne Hochhaustürme. Ein Bus steht für die weitere Exkursion bereit und bringt uns über die Roosevelt Island Hubbrücke (1955) auf *Roosevelt Island* zur *Queensboro Bridge*. Das ist eine denkmalgeschützte Fachwerkschönheit von 1909 mit zwei Fahrbahndecks und insgesamt 9 Fahrspuren. Ihre Baugeschichte ist eng verbunden mit der daneben liegenden Seilbahn.

Da auf Roosevelt Island in früheren Zeiten Gefängnisse und Hospitäler angesiedelt waren ist auf der Brücke ein entsprechender Aufzug angebaut. Dessen Kapazität reichte bald nicht mehr aus und eine geplante U-Bahnstation wurde nicht rechtzeitig realisiert. Deshalb entstand 1976 neben der Brücke eine



Bild 33: Hell Gate Bridge



Bild 34: Triboroughbridge (R.F.Kennedy-Br.)

Die Brücken über den East River

Name	Baujahr	max. Sw.	Länge	Verkehrsträger
1 Brooklyn Bridge	1883	485 m	1825 m	Autostr., Fußweg
2 Manhattan Bridge	1909	448 m	2089 m	Straße, BDNQBahn
3 Williamsburg Bridge	1903	488 m	2227 m	JMZ Bahn
4 Queensboro Bridge	1909		1135 m	Straße NY-25
5 Roosevelt Island Bridge	1955		877 m	ü.d. East Channel
6 Robert F. Kennedy Bridge	1936	421 m	850 m	Straße I-278
7 Hell Gate Bridge	1916		5182 m	Bahnverbund NO
8 Rikers Island Bridge	1966		1280 m	
9 Brown-Whitestone Bridge	1939	701 m	1149 m	Straße I-678
10 Throgs Neck Bridge	1961	549 m	887 m	Straße I295



Bild 35: Macombs Dam Bridge



Bild 38: Broadway- Hubbrücke, Fahrbahnen



Bild 37: Broadway- Hubbrücke



Bild 39: George- Washington- Brücke

Die Brücken über den Harlem River

Name	Baujahr	max. Sw.	Länge	System, Verkehr
1 Wards Island Bridge	1951	95 m	285 m	Hubbr.,Fußweg
2 Robert F. Kennedy Bridge	1936		230 m	Hubbr., Straße
3 Willis Avenue Bridge	1901/2010	93 m	979 m	Drehbr., Bahn
4 Third Avenue Bridge	1898/2004		853 m	Drehbr., Straße
5 Park Avenue Bridge	1954	100 m	100 m	Hubbr., Metro-Northl
6 Madison Avenue Bridge	1910	91 m	577 m	Drehbgr., Mad.Av.
7 145th Street Bridge	1905	91 m	489 m	Drehbr., 145th Street
8 Macombs Dam Bridge	1895	124 m	774 m	Drehbr.
9 High Bridge	1848/2015	149 m	600 m	Bogen, Aquädukt
10 Alexander Hamilton Bridge	1963	169 m	724 m	Bogen, I-95 US-1
11 Washington Bridge	1888	160 m	724 m	Bogen,
12 University Heights Bridge	1908	69 m	82 m	Drehbr., 207th Street
13 Broadway Bridge	1962	170 m	396 m	Hubbr., Straße,Metro
14 Henry Hudson Bridge	1936	256 m	673 m	Bogen, H.H.Parkway
15 Spuyten Duyvil Bridge	1899		186 m	Drehbr.,Rail only

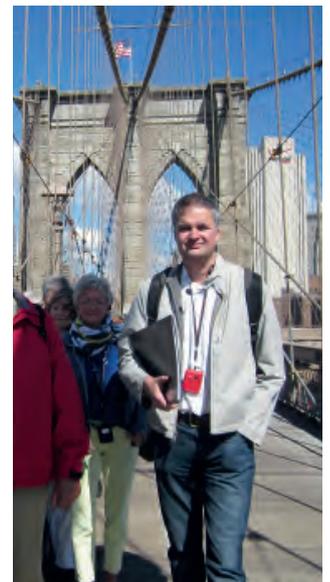


Bild 41: Wolfgang Werner, unser Technik-Guide

Seilbahn. Als 1989 die U-Bahnstation endlich kam war inzwischen die Seilbahn so populär, dass man auf diese Verbindung nicht mehr verzichten wollte. Die *Roosevelt Island Tramway* wurde daher 2010 durch ein moderneres System mit je zwei Tragseilen in 4,2 m Abstand ersetzt, dessen Betriebssicherheit auch bei Wind verbessert ist.

Auch für die *Hell Gate*- und die *Triborough Bridge* findet unser Guide zusammen mit dem freundlichen Busfahrer für uns die besten Fotostandpunkte.

Die Brücken über den Harlem River

In der Nähe vom *Yankee Stadium* besichtigen wir die *Macombs Dam Bridge*, eine Drehbrücke über den Harlem River. Sie wurde 1895 erbaut und 1999 denkmalgerecht saniert.

Die Harlemriverbrücken (siehe Tabelle) bieten mit 4 Hubbrücken, 7 Drehbrücken und im nördlichen Abschnitt einer Galerie von 4 Bogenbrücken ein konzentriertes Kapitel Technikgeschichte von 1848 bis 1963. Wir können sie morgen bei der geplanten Bootstour um Manhattan – der *Circle Line* – alle noch Revue passieren lassen! Heute sehen wir uns noch die Broadway-Hubbrücke, Baujahr 1962 an. Sie ist doppelstöckig, oben drei Metrogleise unten der Broadway 8-spurig und Fußwege. Die Spannweite des Hubträgers beträgt 93 m.

Beim Lärm der Schienenstöße und Fahrbahnübergänge kommen wir mit unserem Guide auf den Sachverhalt zu sprechen, dass vernachlässigte Wartungsarbeiten später zu teuren Reparaturen führen. Das scheint auch in den USA nicht besser zu sein!

Die George-Washington-Brücke über den Hudson

Diese einzige Brückenverbindung über den Hudson River nach New Jersey war mit ihren 1067 m Spannweite bei ihrer Eröffnung 1931 die größte Hängebrücke der Welt, wurde aber bald von der Golden-Gate-Brücke in Los Angeles mit 1280 m um 1937 abgelöst. 1962 wurde eine zweite untere Fahrbahnebene nachgerüstet.

Am Grand Central Terminal verabschieden wir uns von Wolfgang Werner. Er hat uns in den zwei Tagen das denkbar Mögliche an Informationen über Infrastruktur und Brücken vermittelt. Unseren Dank übergeben wir mit dem fälligen „*tipping*“ für ihn und den Busfahrer, das Olaf Kleinsteuber rechtzeitig „einorganisiert“ hat.

Circle Line – mit dem Boot um Manhattan

Vorbei an der Freiheitsstatue und um die Südspitze von Manhattan genießen wir im East River noch einmal die Brooklynbrücke und ihre großen Nachbarn. Im Harlem River zieht das ganze Sortiment der Hub- und Drehbrücken vorbei. Im nördlichen Bereich kommen wir jetzt auch zu den großen Bogenbrücken.

Die *High Bridge* wurde schon 1848 als Aquädukt erbaut. Die ursprüngliche gemauerte Bogenreihe wurde 1927 umgebaut, die mittleren fünf Pfeiler abgetragen und durch einen Stahlbogen ersetzt um die Schiffspassagen zu erleichtern. 1970 musste die Brücke wegen schlechtem Zustand geschlossen werden.

Erst 2015 ist dieses technische Denkmal renoviert und als Fußweg – *Parkway* – wiedereröffnet worden.

Im Hudson River passieren wir die George Washington Hängebrücke (Bild 39) und kehren vorbei am *Riverside Park* zum Hafen zurück. Wir verabschieden uns nun von New York und gehen auf die Weiterreise nach Philadelphia und Washington D.C..



Bild 42: Bogenbrücken über den Harlem River



Bild 43: High Bridge, Aquädukt

Philadelphia

Mit dem Bus erreichen wir gegen Mittag Philadelphia, die Hauptstadt der USA während der Zeit der Planung und des Aufbaus der neuen Hauptstadt Washington D.C. (1790 bis Juni 1800). Bei der Fahrt durch die historischen Stadtteile gibt uns wieder Gerda Schwarz die nötigen Erläuterungen. Bei einem Spaziergang durch den *Independence National Historic Park* besuchen wir auch die berühmte Freiheitsglocke in ihrem neu gestalteten Pavillon.

Washington D.C.

Der *District of Columbia* gehört zu keinem Bundesstaat und ist dem US-Kongress direkt unterstellt. Die prächtige Metropole entstand aus Planungen des 18./19. Jahrhunderts und ist auf die Hauptachse zwischen Capitol und Lincoln Memorial – *The National Mall* – orientiert. Wasserflächen und der große Obelisk *Washington Monument* gegenüber dem *Weißes Haus* steigern die Raumwirkung. Beiderseits dieser Hauptachse liegen repräsentative Museen und Galerien. Hochhäuser dürfen nur wenig höher sein als es die Breite der angrenzenden Straße als Maß vorgibt. Gepflegte Parkanlagen ergänzen das gediegene Stadtbild.

Neben den großartigen Fassaden lohnt sich oft ein Blick auf Details. Im Untergeschoss der Nationalgalerie ist z.B. der Durchgang zum neuen Nachbargebäude sehr einladend gestaltet.

tet und die Cafeteria glänzt mit einem überdimensionalen „Kellerlichtschacht“ mit Wasserfall.

Die Heldenfriedhöfe im *Arlington National Cemetery* beeindruckten in ihrer Dimension.

Auch die Kriegsgedenkstätten beim Lincoln Memorial, das *Korean War Veterans Memorial* und das *Vietnam Veterans Memorial* sind in ihrer Gestaltung interessant, wirken auf uns aber wenig erbaulich. Wir versuchen, das große Sendungsbewußtsein der US-Amerikaner respektvoll zu verstehen. Unsere Stadtführerin für Washington D.C., Frau Martha Bearden, hilft

uns dabei mit scheinbar unerschöpflichem Wissen über die Helden- und Prominentenfamilien.

Und sie sorgt sich um unsere Marschverpflegung beim Flug mit *Iceland Air* und bringt uns gegen Abend sicher zum Flugplatz.

Der Nachtflug über Manhattan entgegen der bald über Island aufgehenden Sonne ist mit den reichen Erinnerungen an das Erlebte der vergangenen Tage gut zu überstehen.

Dr.-Ing. Dieter Feistel

- [1] Ehrenkolloquium anlässlich des 200. Geburtstages von Johann August Röbling am 09.06.2006 in Erfurt.
Bericht von Dr.-Ing. J. Wenzel im Heft INFO 2006 des VSVI Thüringen, S.63-64.
- [2] Johann August Roebling – ein Thüringer baut Brücken in Amerika.
Forum Thüringer Ingenieure / Geniale Persönlichkeiten der Ingenieurbaukunst.
Deutsches Ingenieurblatt Thüringen – regional. Nummer 4/2006, Seite 1.

- [3] Johann August Röbling: Tagebuch meiner Reise von Mühlhausen in Thüringen über Bremen nach den Vereinigten Staaten im Jahre 1831.
mdv, Mitteldeutscher Verlag GmbH, Halle 2006
- [4] Güntheroth, Nele; Kahlow, Andreas (Hrsg.): Zwischen Kunst und Wissenschaft. J.A.Röbling (1806 – 1869), Materialien.
Mühlhäuser Beiträge: Sonderheft 20. Mühlhausen/Th. 2011



Bild 44: Skyline von Manhattan 2015 mit dem One World Trade Center



Bild 45: Independence Hall



Bild 46: Grundrecht der Religionsfreiheit (Bill of Rights, Erster Zusatzartikel)

VSVI-Senioren auf der Landesgartenschau in Schmalkalden

Die Exkursion der Senioren führte am Donnerstag, dem 11. Juni 2015 von Erfurt zur Landesgartenschau nach Schmalkalden. Unser rühriges Mitglied Dieter Rathgeber hatte diesen Höhepunkt, wieder mit dem Busunternehmen Gessert aus Finsterbergen, organisiert. 32 Personen nahmen an der Reise teil. Die Fachwerk- und Hochschulstadt Schmalkalden ist ein Mittelzentrum mit knapp 20 000 Einwohnern und liegt am Südwesthang des Thüringer Waldes am Zusammenfluss der Schmalkalde und der Stille.

Seit dem frühen Mittelalter ist die eisenverarbeitende Kleinindustrie hier ansässig. Das Gebiet der späteren Herrschaft Schmalkalden war dann im Hochmittelalter ein Zentrum der Eisen- und Stahlwarenerzeugung im Thüringer Wald. Die Geschichte Schmalkaldens ist aber auch eng verwoben mit dem christlichen Glauben und insbesondere mit dessen Reformation vor einem halben Jahrtausend. Hier gründeten protestantische Landesfürsten 1531 den Schmalkaldischen Bund zur Verteidigung gegen die Religionspolitik Kaiser Karls V. Hier verfaßte und predigte Martin Luther 1537 auf einer Tagung des Bundes seine berühmte Bekenntnisschrift, die Schmalkaldischen Artikel. Daraus ein Beispiel, die Priesterehe betreffend: *Daß sie die Ehe verboten und den göttlichen Stand der Priester mit ewiger Keuschheit beschwert haben, dazu haben sie weder Fug noch Recht gehabt, sondern haben gehandelt wie die antichristlichen, tyrannischen, üblen Taugenichtse und damit Ursache gegeben zu allerlei schrecklichen, gräulichen, unzähligen Sünden der Unkeuschheit, worin sie denn noch stecken.* Diese Worte haben bis heute ihre Geltung nicht verloren!

Die Gartenschau war als Zeitreise in sechs Areale durch mehr als 1000 Jahre Stadtgeschichte gestaltet. Wir erlebten eine Führung über fünf dieser Areale. Man wird dabei erinnert an die philosophischen Sätze Salomos im Alten Testament: Alles hat seine Zeit, und alles Vorhaben unter dem Himmel hat seine Stunde. Der Prediger hatte erkannt, daß alles vergänglich ist und daß alles, was Menschen tun, ebenso der Zeit unterworfen ist. Es ist alles ein unaufhörlicher Wechsel, aus dem kein Mensch entfliehen kann. In diesem Sinne war die Landesgartenschau in Schmalkalden durchaus eine Zeitreise.

Die Gartenführung begann im *Westendpark*. Hier war die „Zeit für Veränderung“ gestaltet. Eine Industriebrache verwandelte

sich zum Park, wobei die Renaturierung der Schmalkalde im Mittelpunkt dieses Areals stand. Eine Figurengruppe (Bild) ist ein Beitrag zur Lutherdekade und steht für die fortwährende Auseinandersetzung mit dem Glauben. Luther und Melanchthon weilten 1537 zur oben genannten Bündnistagung für einige Wochen in der Stadt. Elisabeth verabschiedete sich in Schmalkalden von ihrem Gemahl Landgraf Ludwig, der 1227 in den Kreuzzug aufbrach und nicht zurückkehrte. Nach der Landesgartenschau wurde die Figurengruppe auf dem Neumarkt umgesetzt. Der folgende *Viba-Park* widerspiegelte die „Zeit für Besinnlichkeit“. Hier steht der gläserne Bau der Viba-Nougat-Welt (Bild). Wo noch vor kurzem eine triste Industriebrache lag entdeckt man einen neuen Wasserlauf. Ein Teich mit roten und weißen Wasserpflanzen und Kunstobjekte ließen die Besucher genußvoll verweilen.



Der gläserne Viba-Bau hinter dem Seerosenteich

Die *Siechenteiche* verkörpern die *Zeit für Natürlichkeit*. Ein neuer Holzsteg führt zwischen den beiden Siechenteichen durch das Flächennaturdenkmal. Mitten auf dem Quellteich des Weihers, wo das Wasser mit etwa 60 Litern pro Sekunde und einer Temperatur von 10 bis 12°C austritt, brütete ein Wasservogel (Bild)! Der *Stadtpark* bildet die *Zeit für Gemeinsamkeit* ab. Bis hierhin erstreckt sich das Flächennaturdenkmal der Siechenteiche. Wiesenflächen und markante Baumgruppen bieten neue Räume für Gemeinsamkeit. Sie verbinden die Seniorenresidenz und den Schulkomplex zu einer Oase für alle.



Figurengruppe Melanchthon, Luther, Hl. Elisabeth, Bildhauer Klaus Metz, langeneiten.



Am Quellteich der Sieche

Das im Rahmen unserer Führung nicht mehr einbezogene *Schloß Wilhelmburg* (erbaut 1585-1590) dokumentiert die *Zeit für Schönheit*. Das Vier-Flügel-Renaissanceschloß mit seinen Gartenterrassen ist der höchste Punkt der Altstadt. Die Terrassen wurden mit typischen Gestaltungsformen und Pflanzen des 17. Jahrhunderts neu erschlossen.

Nach einer Mittagspause folgte eine besondere Führung durch das Areal *Altstadt*. Während der Landesgartenschau stand sie unter dem Motto *Zeit für Erinnerung*. Durch Städtebaufördermittel konnten Stadtboden und Gebäudebestand saniert werden. Neunzig Prozent der Gebäude stammen noch aus dem 13. bis 18. Jahrhundert. Die Altstadt bildete den steinernen Kontrast zu den grünen Gartenschauarealen und war zugleich verbindendes Element.

Der Altmarkt bietet ein einziges historisches Panorama. An seiner Nordseite dominiert die evangelische Stadtkirche St. Georg, die 1437–1509 erbaut wurde. Das Bauwerk ist eine spätgotische dreischiffige Hallenkirche mit zwei Türmen, wobei der Südturm noch Teile der ersten romanischen Kirche birgt (Bild). 1537 predigte Martin Luther vor dem Schmalkaldischen Bund in dieser Kirche. Es heißt, das Bauwerk im Zentrum der mittelalterlichen denkmalgeschützten Altstadt gehöre zu den schönsten spätgotischen Hallenkirchen Thüringens.

Im Haus Lutherplatz 7, das um 1525 erbaut wurde, hat Dr. Martin Luther vom 7. bis 26. Februar 1537 gewohnt (Bild). Er war Gast des hessischen Rentmeisters Balthasar Wilhelm. Ein Rentamt war im späten Mittelalter die Behörde der landesherrlichen oder kirchlichen Finanzverwaltung. Der während der Tagung des „Schmalkaldischen Bundes“ lebensgefährlich an einem Steinleiden erkrankte Luther trat dann in Begleitung von vier Theologen und dem Erfurter Arzt Dr. Sturz die Rückreise nach Wittenberg an. Der ehemalige Töpfermarkt wurde 1837 in Lutherplatz umbenannt.

Warum aber „hessischer“ Rentmeister? Als Exklave und Mittelpunkt der Herrschaft Schmalkalden gehörte die Stadt Schmalkalden seit 1360 für etwa 550 Jahre zu Hessen. Mit der Auflösung der Provinz Hessen-Nassau durch die NS-Regierung wurde die Stadt 1944 in den preußischen Regierungsbezirk Erfurt eingegliedert, der 1945 Teil des Landes Thüringen wurde. Die Berührung mit Luther in Schmalkalden war hochaktuell, denn wir befanden uns 2015 im achten Jahr der Lutherdekade. Es stand unter dem Motto „Reformation - Bild und Bibel“, weil durch die Reformation auch eine neue Wort- und Bildsprache entstand. 2017 wird dann das Jubiläum „500 Jahre Reformation“ weltweit als Höhepunkt der Lutherdekade gefeiert. Insofern war Schmalkalden in diesem Rahmen eine sinnvolle Fortsetzung unserer Exkursion 2014 nach Bad Frankenhausen mit dem Besuch des Panorama-Museums und dem Monumentalgemälde „Frühbürgerliche Revolution in Deutschland“ von Werner Tübke.

Zu guter Letzt: In angenehmer Erinnerung an die „eisenverarbeitende Kleinindustrie“ in Schmalkalden ist mir noch die Schlagbohrmaschine „smalcalda“, die mir jahrelang beim Bohren, Schleifen, Drechseln etc. sehr gute Dienste geleistet hat.



Der Altmarkt mit der Stadtkirche St. Georg



Das Lutherhaus

Fritz Westphal



IDEAS INSIDE ^{EPC}



Ersatzneubau Brücke über die Nesse an der Bleimühle bei Ebenheim



IHR PARTNER IM HOCH- UND TIEFBAU

- PROJEKTENTWICKLUNG
- PLANUNG
- BAUÜBERWACHUNG

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

HI Bauprojekt GmbH

Kahlaische Straße 4
07745 Jena



Telefon: +49 (0) 36 41 / 52 20 0
Fax: +49 (0) 36 41 / 52 20 22
E-Mail: mail@hi-bauprojekt.de

www.hi-bauprojekt.de

wioX
ingenieure

Einfacher. Schneller.
Zuverlässiger. Exakter.
Sicherer.

wioX ingenieure GmbH ist Ihr Partner für

- ▣ Projektsteuerung
- ▣ Bauoberleitung
- ▣ Bauüberwachung
- ▣ Qualitätsmanagement
- ▣ Planung & Ausschreibung

www.wiox.de

Standorte: Erfurt • Jena • Weimar
Kontakt: 0361 – 51876890 • info@wiox.de



Leonhardt, André und Partner
Beratende Ingenieure VBI AG
Stuttgart • Berlin • Dresden • Erfurt • Frankfurt am Main
Hamburg • Köln • München • Nürnberg • Zürich

BRÜCKEN, HOCH- UND INGENIEURBAU
Entwurf, Ausschreibung, Ausführungsplanung, Prüfung,
Bauleitung, Bauüberwachung



Bauwerk 5344-05A
im Zuge der BAB A 71 über die L 1051
Sonderentwurf, Objekt- und Tragwerksplanung

Büro Erfurt Tel. (0361) 26466-0
Maximilian-Welsch-Straße 4, 99084 Erfurt
www.lap-consult.com

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

Im Juni 2015 trat die Professur dem Bauhaus-Institut für zukunftsweisende Infrastruktursysteme (b.is) bei. Mit den Professuren Biotechnologie in der Ressourcenwirtschaft (Prof. Eckardt Kraft), Siedlungswasserwirtschaft (Prof. Jörg Londong) sowie der Junior-Professur Urban Energy Systems (Prof. Mark Jentsch) und der Honorarprofessur Dr.-Ing. U. Arnold bündelt das Institut Kompetenzen im Bereich der Infrastrukturforschung.

Das **Lehrangebot** wurde erweitert und um ein neues Vorlesungsmodul Verkehrsmanagement mit den Vorlesungen „Verkehrs- und Mobilitätsmanagement“ und „Umwelt-orientierte Verkehrssteuerung“ ergänzt. Erstmals bot die Professur im Wintersemester 2015/2016 zwei studentische Projekte im Bachelor-Studiengang Management für Bau, Immobilien und Infrastruktur an, in welchen sich die Studierenden mit der Straßenraumgestaltung der Coudraystraße und Eduard-Rosenthal-Straße in Weimar auseinandersetzten.

Mit dem Ziel, erlerntes Wissen mit Fragestellungen der Praxis zu verknüpfen, organisierte die Professur spannende Gastbeiträge und Exkursionen. Inwieweit Carsharing als ein Leistungsträger im Verkehr verstanden werden kann, beantwortete der Regionalleiter von teilAuto Thüringen, Niklas Wachholtz. Dipl.-Ing. Emanuel Selz vom Planungsbüro verkehrplus GmbH veranschaulichte den Studierenden in welcher Weise die makroskopische Betrachtungsebene gesamtstädtischer Fragestellungen mit mikroskopischen Untersuchungen im Bereich der Objektplanung verzahnt sein kann. Einen Einblick in die Verkehrsleitstelle der Landeshauptstadt Erfurt gab Dipl.-Ing. Frank Helbing vom Straßen- und Tiefbauamt Erfurt. Das Großprojekt Ausbau der B88 BAB A4 – Maua – Rothenstein – L2309 Altdorf wurde durch Stephan Saalfeld vom Straßenbauamt Ostthüringen vorgestellt und anschließend durch eine Begehung des Kreisverkehrs B 88/ Anschlussstelle A 4 Jena- Göschwitz-Süd veranschaulicht.



Bild 1: Exkursion zum Großprojekt Ausbau der B88 BAB A4 – Maua – Rothenstein – L2309 Altdorf

Aktive Unterstützung in der Ausbildung zukünftiger Ingenieure erhielt die Professur in 2015 zudem durch ihre langjährigen externen Lehrbeauftragten Dipl.-Ing. Tobias Pretzsch (Staatliche Fachschule für Bau, Wirtschaft und Verkehr Gotha), Dipl.-Ing. Asmus Schriewer (schriewer + schriewer – Büro für urbane Entwicklung), Dipl.-Ing. Hartmut Walther (Thüringer Landesamt für

Bau und Verkehr), Dr.-Ing. Joachim Wenzel (Ingenieurbüro Dr. Wenzel) und Prof. Dr. Christoph Walther (PTV AG).

Die internationalen Lehrtätigkeiten konnten im Jahr 2015 weiter intensiviert werden. Im März 2015 nahmen unter Leitung von Dipl.-Wirt. Ing. (FH) Anne Bellmann und Dipl.-Ing. Raimo Harder von der Professur Verkehrssystemplanung sowie Regierungsbaumeister Dipl.-Ing. Achim Schröder von der Professur Stadtplanung sieben Studierende aus den Fakultäten Bauingenieurwesen und Architektur an dem deutsch-russischen Workshop „Urban Infrastructure“ in Moskau teil. In zwei Gruppen erarbeiteten die deutschen und russischen Studierenden gemeinsam die verkehrliche Anbindung einer Bebauungsfläche in Moskau und die siedlungswirtschaftliche Erschließung für ein Einkaufszentrum und ein Hotel. Parallel dazu erhielten die Teilnehmer durch fachliche Exkursionen einen Einblick in das Transportwesen der Stadt Moskau. Es wurden die Leitzentrale der Metro und die Verkehrsmanagementzentrale Moskaus besucht. Der dritte deutsch-russische Workshop „Urban Infrastructure“ wird derzeit vorbereitet und findet im März 2016 an der Bauhaus-Universität Weimar statt. Untersucht wird das Gebiet um den nord-östlichen Abschnitt der Eduard-Rosenthal-Straße in Weimar.



Bild 2: Teilnehmer des deutsch-russischen Workshops 2015 in Moskau

Im Sommer 2015 war die Professur Verkehrssystemplanung erstmals Gastgeber des Workshops „City and Traffic“, der in Weimar sein nunmehr 20. Jubiläum feierte. Studierende und Dozenten aus neun Nationen kamen zusammen, um in internationalen und interdisziplinären Teams verkehrsplanerische Fragestellungen in und um Weimar zu bearbeiten.

Im Bereich **Weiterbildung** wurden im November in Warschau polnische Auditoren für Verkehrssicherheit an Straßen von den Mitarbeitern Dipl.-Ing. Andreas Gießbach und Dipl.-Ing. Raimo Harder vertiefend geschult. Die dreitägige Veranstaltung wurde in Zusammenarbeit mit der Universität Zielena Gora für die staatliche Generaldirektion für Landesstraßen und Autobahnen Polens (GDDKiA) veranstaltet.

Forschung und Kooperationen

Die Professur Verkehrssystemplanung initiierte und beteiligte sich in 2015 an einer Vielzahl von regionalen und nationalen

Forschungsvorhaben mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten.

Im Bereich Verkehrssicherheit ist die von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) innerhalb des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) beauftragte dreijährige Studie „Maßnahmen zur Reduzierung von Straßenbahnunfällen“ zu nennen, die Anfang 2016 abgeschlossen wird.

Im Forschungsprojekt „Umweltsensitive Verkehrssteuerung Erfurt (UVE)“ wurden 2014 die Wirkungen von verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Schadstoffreduzierung und CO₂-Minimierung zunächst an zwei Streckenabschnitten der Stadt Erfurt exemplarisch untersucht (siehe Fachbeitrag in der VSVI-Jahreszeitschrift 2014). Auf dieser Ergebnisgrundlage wurde das Folgeprojekt „Umweltorientiertes Verkehrsmanagement Thüringen (UVMT)“ initiiert, das auf die Reduzierung von Schadstoffbelastungen in den Thüringer Städten zielt, die in den letzten Jahren von zu hohen Schadstoffbelastungen betroffen waren. In den ausgewählten Städten werden in Kürze verkehrstechnische Maßnahmen in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten umgesetzt, um künftig keine Grenzwertüberschreitungen in Thüringen zu verzeichnen. Ein begleitendes kontinuierliches Monitoring der Verkehrs-, Umwelt- und Wetterdaten soll der Feinjustierung der Maßnahmen und der Feststellung der Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen dienen.

Erfolgsschlüssel für einen zukunftsfähigen und klimafreundlichen Verkehr können alternative klimafreundliche Antriebstechnologien und die effiziente Nutzung bestehender Infrastrukturnetze sein. Im Zuge des Projektes „Smart Mobility in Thüringen (sMobilITy)“ wurde während einer Laufzeit von drei Jahren eine Informations- und Kommunikations-Plattform entwickelt, die bestehende technische Systeme optimal vernetzt und hierdurch Nutzern von Elektrofahrzeugen mit relevanten Informationen zur Energieversorgung, Verkehrsinfrastruktur und ihrem Elektrofahrzeug versorgt (s. Bericht in der VSVI-Jahreszeitschrift 2014). Die Professur Verkehrssystemplanung beteiligte sich an dem Aufbau einer intelligenten Verkehrsmanagementplattform im Demonstratorgebiet Erfurt und war für die Evaluation des Teilvorhabens verantwortlich. Das vom BMWi geförderte Projekt wurde Ende 2015 mit der öffentlichen Vorstellung der Forschungsergebnisse in Erfurt erfolgreich abgeschlossen.

Seit Ende 2015 ist die Professur Verkehrssystemplanung an der Erstellung einer „Ladeinfrastrukturstrategie für Elektrofahrzeuge des Freistaats Thüringen für die Jahre 2016–2020“ beteiligt. Schwerpunkte, die durch das Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz beauftragten Studie, sind u. a. die Erarbeitung eines Vorschlags für einen stufenweisen Ausbau einer angemessenen Ladeinfrastruktur bis zum Jahr 2020, inklusive der Ausstattung der öffentlichen und halböffentlichen Ladesäulen.

Die Potentiale und Entwicklungstrends der Thüringer Logistikbranche im Umfeld einer nachhaltigen und intelligenten Mobilität untersuchte die Professur im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur im Vorhaben POMOLOT. Hiermit wurden Grundlagen für eine gezielte Entwicklung dieser Branche als Bestandteil des RIS3-Spezialisierungsfeldes „Nachhaltige und intelligente Mobilität & Logistik“ geschaffen.

Internationale Aktivitäten

Im Auftrag der Technischen Hochschule Ningbo (China) wurde unter der Federführung von Univ.-Prof. (em.) Ulrich Brannolte und Dipl.-Ing. Raimo Harder der 4-semesterige englischsprachige Masterstudiengang „Transport“ nach europäischen Regularien und Qualitätsanforderungen konzipiert und im Frühjahr 2015 schließlich von der ASIIN erfolgreich akkreditiert. Im Regelbetrieb sollen Mitglieder der Bauhaus-Universität Weimar und weitere Dozenten aus Deutschland einen Teil der Lehre für diesen Studiengang übernehmen.

Prof. Uwe Plank-Wiedenbeck und Dipl.-Ing. Raimo Harder wurden zu einer internationalen Konferenz unter der Federführung der Vereinten Nationen (UN) und der Weltgesundheitsorganisation (WHO) nach Irkutsk (Russland) eingeladen, um vor Vertretern zahlreicher europäischer Regierungsvertreter, der Weltbank, der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit sowie weiteren hochrangigen internationalen Institutionen einen Vortrag über den erfolgreichen Einsatz von intelligenten Verkehrssystemen im Rahmen eines umweltorientierten Verkehrsmanagements in Thüringen zu berichten.

Dort wurde auch der Kontakt zu dem japanischen Wissenschaftler Prof. Yoshitsugu Hayashi (Ordentliches Mitglied des Club of Rome) von der Universität Nagoya aufgebaut, der im Oktober 2015 einer Einladung der Professur nach Weimar folgte und mit einer Gruppe Studierender zu einem Wissensaustausch zu schrumpfenden Städten anreiste, an dem auch der Weimarer Oberbürgermeister Stefan Wolf teilnahm. Anhand von Untersuchungen ostdeutscher Städte sollen Entwicklungsstrategien für entsprechende Städte in Japan entwickelt werden.



Bild 3: Prof. Hayashi und Prof. Plank-Wiedenbeck zu Gast bei Oberbürgermeister Stefan Wolf, Weimar (Foto: Andy Faupel)

Weitere Details zu den Aktivitäten der Professur Verkehrssystemplanung sind auf der Internetseite unter www.uni-weimar.de/vsp zu finden.

Dipl.-Ing. Stefanie Blei; Dipl.-Ing. Andreas Griefsbach,
Dipl.-Ing. Raimo Harder; Prof. Dr.-Ing. Uwe Plank-Wiedenbeck
Bauhausuniversität Weimar

20. Internationaler Workshop „City and Traffic“ an der Bauhaus-Universität Weimar

Der internationale Workshop „für Stadt und Verkehr führt jedes Jahr ca. 50 Studierende des Bauingenieur- und Verkehrswesens, der Landschaftsarchitektur und des Städtebaus aus neun Nationen zusammen. Im Jahr 2015 stand die Veranstaltung vom 12.–18. Juli erstmals unter der Schirmherrschaft der Professur Verkehrssystemplanung der Bauhaus-Universität Weimar.

Der Workshop unter der Leitung von Dipl.-Wirt. Ing. (FH) Anne Bellmann und Dipl.-Ing. Stefanie Blei führte Studierende und Dozenten aus den Fachrichtungen Bauingenieurwesen, Verkehrs- und Transportwesen, Architektur und Landschaftsarchitektur aus Krakau (Polen), Prag (Tschechische Republik), Bratislava (Slowakei), Maribor (Slowenien), Belgrad (Serbien), Wien (Österreich), Győr (Ungarn), Vilnius (Litauen) und Weimar zusammen. Untersuchungsgegenstand waren verkehrsplanerische Projekte in Weimar und über Weimars Grenzen hinaus. Der Schwerpunkt dieses Studienangebots im Format eines internationalen Workshops liegt in dem Wissensaustausch zwischen den Studierenden verschiedener Nationalitäten in unterschiedlichen jedoch verwandten Disziplinen. In international zusammengesetzten Arbeitsgruppen werden jedes Jahr Lösungen für kommunale Aufgabenstellungen bspw. im Bereich sichere Straßen, Knotenpunkte, Parkplätze oder öffentliche Haltestellen mit einem besonderen Fokus auf die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern erarbeitet. Der Workshop trägt somit dazu bei, unterschiedliche Schwerpunkte und Interessen der Verkehrsplaner, Stadtplaner, Architekten und Landschaftsarchitekten an konkreten Untersuchungsgegenständen abzugleichen bzw. abzustimmen und im Ergebnis zu einem gemeinsamen Resultat zusammen zu führen.



Bild 1: Internationale und interdisziplinäre Gruppenarbeit während des Workshops City and Traffic

Der Workshop bietet daher eine geeignete Plattform für die zügige Entwicklung interdisziplinären Wissens, die Förderung von Netzwerken und Partnerschaften und nicht zuletzt für den Wissensaustausch europäischer Länder. Zudem können die studentischen Lösungsvorschläge nach Abschluss des Workshops Verantwortlichen Impulse und Anregungen für weitere Planungen geben.

Während des Workshops in Weimar beschäftigten sich die Studierenden unter anderem mit der Umgestaltung verschiedener

Knotenpunkte, wie beispielsweise dem Sophienstiftsplatz, der Kreuzung Coudraystraße/ Schwanseestraße/ Bad-Hersfelder-Straße in der Nähe des Bürgerbüros, der Kreuzung Steinbrückenweg/ Ilmstraße/ Plan/ Klosterweg in Oberweimar und anderen Knotenpunkten. Darüber hinaus wurden eine Museumsroute unter besonderer Berücksichtigung einer Anbindung des neuen Standortes für das Bauhaus-Museum erarbeitet und die Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität des städtischen und regionalen Radverkehrs für Touristen Weimars untersucht.



Bild 2: Teilergebnisse der Gruppenarbeit – Beispiel für die Umsetzung der Problemidentifikation am Knotenpunkt Sophienstiftsplatz in Weimar

Wesentliche Zielstellungen für die erarbeiteten Lösungen waren das Erzielen einer höheren Verkehrssicherheit, die gestalterische Aufwertung unter Einbezug der einzelnen Nutzungsansprüche, insbesondere besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer sowie die Integration der Gesamtlösung in das Weimarer Stadtbild.

Die Ergebnisse wurden am 17. Juli 2015 im Oberlichtsaal des Hauptgebäudes der Bauhaus-Universität Weimar öffentlich präsentiert. Während der zehnmündigen Gruppenpräsentationen wurde die derzeitige Situation aufgezeigt, Probleme dargelegt



Bild 3: Vorstellung der Ergebnisse im Rahmen der öffentlichen Abschlusspräsentation

und eine kostengünstige, sowie eine kostenintensive Lösungsvariante skizziert. In einer anschließenden Diskussion standen die Gruppen dem Auditorium Rede und Antwort.

Der Workshop City and Traffic hat eine lange Tradition – 1996 wurde er an der FH Erfurt von Prof. Hartmut Münch ins Leben gerufen und seitdem heißt jedes Jahr eine andere Stadt die internationalen Studierenden willkommen. Im Sommer 2016 findet der Workshop City and Traffic in der Tschechischen Republik statt.

Die Professur Verkehrssystemplanung bedankt sich bei allen Unterstützern, die dazu beigetragen haben, den Gästen des 20. Internationalen Workshops City and Traffic einen unvergesslichen Aufenthalt in der Stadt Weimar zu ermöglichen. Un-

ser besonderer Dank gilt dem VSVI Thüringen und der PTV AG sowie Herrn Erhard Dunkel vom Stadtplanungsamt Weimar und Frau Kerstin Scharf von der weimar GmbH.

Weitere Details sind auf der Internetseite der Professur Verkehrssystemplanung unter www.uni-weimar.de/vsp zu finden.

*Dipl.-Wirt. Ing. (FH) Anne Bellmann;
Dipl.-Ing. Stefanie Blei; B.A. Susanne Streicher
Bauhausuniversität Weimar*

- Anzeige -

SRP
Schneider + Partner

- ▣ Verkehrswege
- ▣ Ingenieurbauwerke
- ▣ Abwasser u. Wasser

www.srp-consult.de



B 19, Talbrücke Schmalkalden

Jahresbericht 2015 der Bezirksgruppe Mittelthüringen

Tagesexkursion nach Bad Dürrenberg und Halle am 28. Mai 2015

Im Rahmen unserer jährlichen Fachexkursions- und Weiterbildungstätigkeit besuchten wir mit 21 Teilnehmern am 28. Mai 2015 Bad Dürrenberg, um uns über das Gradierwerk sowie das Schaffen von Johann Gottfried Borlach zu informieren.

Wir erlebten in Bad Dürrenberg durch den Leiter des Bauamtes, Herrn Schaar, und den Leiter des Kulturamtes, Herrn Höhne sehr interessante und fachlich anspruchsvolle Führungen durch das sanierte Salzamt und den Borlachturm, welcher auch das gleichnamige Museum beherbergt. Das besondere Wirken des ehemaligen Bergrates J. G. Borlach als Entdecker der Solequelle Bad Dürrenbergs stand dabei im Mittelpunkt. Besonders interessant war die Besichtigung des Schachtturmes und des längsten zusammenhängenden Gradierwerkes Deutschlands. Ein weiterer Höhepunkt war die Führung mit den Erläuterungen zur Sanierung des ehemaligen Salzamtes. Mit viel Liebe zum Detail wurde das alte, im 15. Jahrhundert errichtete Verwaltungsgebäude, als Standesamt und Hostel einer neuen Nutzung zugeführt. Von der guten Küche im Hostel konnten wir uns überzeugen. Zudem hatten wir die Möglichkeit, die liebevoll eingerichteten Zimmer zu besichtigen.

In der Kaltinhalierhalle wurden wir beim Einatmen der salzhaltigen Luft animiert, über einen weiteren Besuch Bad Dürrenbergs nachzudenken, um etwas Gutes für die Gesundheit zu tun.

Sehr angenehm empfanden wir auch den Kurpark, der sich in jahreszeitlich angepasster Pflanzenvielfalt präsentierte.

Nach dem Besuch in Bad Dürrenberg fuhren wir weiter zu einer Baustellenbesichtigung nach Halle. Im Rahmen des Stadtbahnprogramms Halle wird der Rannische Platz, ein siebenarmer Kreisverkehrsplatz mit Gleisdreieck ausgebaut. Die erste Bauphase war bereits abgeschlossen und etwa die Hälfte der Fahrbahn fertiggestellt. Allerdings mussten die Gleise wieder ausgebaut werden, weil sich bei den Schweißarbeiten an der Weichenkonstruktion im Februar Risse bildeten. Die Gleise waren zur Aufarbeitung noch im Weichenwerk. Die Herren Blumenau, Krüger und Riedel von der Halleschen Verkehrs-Aktiengesellschaft erläuterten die Besonderheiten des Vorhabens und den weiteren Bauablauf. Im Anschluss fuhren wir mit einer Straßenbahn in das historische Straßenbahndepot in der Seebeer Straße. Herr Krüger hielt dort einen Vortrag über das Stadtbahnprogramm Halle und wir sahen im Anschluss noch einen Film über die Hallesche Verkehrs-AG. Bei einem Imbiss konnten wir uns vor der Rückfahrt stärken und nebenbei die historischen Straßen- und Schienenfahrzeuge im Museum bewundern. Herr Blumenau gab dazu technische Erläuterungen.



Der Borlachturm in Bad Dürrenberg



Herr Schaar, Leiter des Bauamtes, bei der Führung



Gruppenfoto vor dem Gradierwerk



Herr Blumenau bei seinen Ausführungen



Die Baustelle „Rannischer Platz“ in Halle

Grillabend im Erfurter Garten- und Freizeitpark (ega) am 24. Juni 2015

Zu unserem diesjährigen Grillabend, der mittlerweile zu einer guten Tradition wurde, kamen 33 Mitglieder. Das war bei dem guten Wetter auch kein Wunder. Bei Bratwurst und Rostbrätel pflegten wir den fachlichen Austausch. Für ausreichend Essen und Trinken war gesorgt.

Zweite Tagesexkursion nach Bad Dürrenberg am 8. September 2015

Am 8. September 2015 fuhren wir zum zweiten Mal nach Bad Dürrenberg. Unser erster Zielpunkt war die Schleusenruine Wüsteneutzsch, die Bestandteil des nicht fertiggestellten Elster-Saale-Kanals ist. Wir trafen uns mit Herrn Wittfer, dem Vorsitzenden des Elster-Saale-Kanal Fördervereins. Der Verein verfolgt das Ziel, den Kanal fertig zu stellen und einer Nutzung als mitteldeutsche Wasserstraße zuzuführen. Herr Wittfer informierte uns umfassend über die geschichtlichen Hintergründe des Kanalbaus bis zur Einstellung der Arbeiten und die derzeitigen Aktivitäten des Vereins. Mit großem Interesse folgten die 27 Teilnehmer seinen Ausführungen.

Danach fuhren wir weiter nach Bad Dürrenberg. Nach einem Mittagsimbiss im Hostel, führten uns die bereits bekannten Herren Schaar und Höhne durch den Kurpark. Wir besichtigten den Fundort der der ältesten Bestattung in Sachsen-Anhalt. Das Grab einer Schamanin wird auf die Zeit der ersten Hälfte des 6. Jahrtausends v. Chr. datiert. An Ort und Stelle verweisen mehrere Schautafeln auf geschichtliche Hintergründe und den Grabinhalt, der sich im Landesmuseum für Vorgeschichte in Halle befindet.

Im Rahmen der Führung besichtigten wir die Kaltinhalierhalle und die Windkunst auf dem Gradierwerk. Auf dem kurzen Weg zum Lützener Platz machten wir noch Halt am „neuen“ Rathaus. Die städtische Immobilie, früher als Kindergarten genutzt, soll nun das neue Domizil der Stadtverwaltung werden. Auf dem Lützener Platz erläuterte Herr Schaar das Bauvorhaben. Fertiggestellt wurden bereits die Straßenverkehrsanlage und die Nebenanlagen in weiten Teilen im Rahmen des ersten Bauabschnitts. Der zweite Bauabschnitt beinhaltet im Wesentlichen den Ausbau der Straßenbahn-Wendeschleife und die Neugestaltung der Straßenbahnhaltestellen. Das Gesamtvorhaben steht im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofs und des Busbahnhofs. Wir konnten uns von einer gelungenen Lösung für den Verknüpfungspunkt zwischen Bahn, Bus und künftig auch Straßenbahn überzeugen.



Herr Wittfer gab und umfassende Informationen....



.... vor der Schleusenruine Wüsteneutzsch



Herr Höhne bei seinen Ausführungen zum Kurpark

Mehrtagesexkursion nach Mailand vom 23. bis 27. September 2015

Mit 45 Exkursionsteilnehmern starteten wir am 23. September um zwei Uhr am Erfurter Busbahnhof unserer Mehrtagesexkursion nach Mailand. Unser Fachprogramm absolvierten wir am ersten Tag. In der Nähe von Innsbruck besuchten wir das Baubüro des sich im ersten Baujahr befindlichen Brenner-Basistunnels. Die Verkehrsbaustelle befindet sich am Ende des nördlichen Projektabschnittes und reicht von Tulfes nach Steinach am Brenner. Der Baubeginn war im Juli 2014. Im März 2019 soll dieser erste Teilabschnitt mit einem Kostenumfang von ca. 380 Mio. € fertiggestellt werden. Die Gesamttrasse vom österreichischen Tulfes bis zum italienischen Endpunkt Fortezza wird eine Länge von 64 km haben. Die Kostenprognosen für das europäische Großvorhaben belaufen sich auf ca. 8,6 Milliarden €. Neben einer Förderung durch die EU von derzeit 30 % der Gesamtkosten werden durch die Länder Österreich und Italien jeweils die Hälfte der verbleibenden Summe übernommen. Eine Erhöhung des EU-Anteils auf 40 % wurde in Aussicht gestellt.

Eine Besonderheit der Verkehrsbaustelle stellt der durchgehende Erkundungstunnel dar, der 12 m mittig unter den zwei Hauptrohren gebaut wird. Er soll wichtige Erkenntnisse über die Beschaffenheit des anstehenden Erd- und Felsmaterials, die Entwässerung der Baubereiche und zur Festlegung der spezifischen Bautechnologien liefern, die bei den Vortriebsarbeiten für die Hauptstollen genutzt werden sollen. Im Endzustand wird der Erkundungstunnel unter der Ost- und Westrohre der Eisenbahntrasse als Entwässerungsanlage genutzt.

Die neue Eisenbahntrasse wird die längste unterirdische Bahnverbindung der Erde sein. Ihre Fertigstellung soll 2025 erreicht werden. Sie wird dann ein wesentlicher Bestandteil der europäischen Süd-Nord-Eisenbahntrasse von Palermo (Sizilien) nach Helsinki/ Hamina Kotka sein. Mit dieser dann durchgehenden Verbindung sollen wesentliche Verkehrsanteile, insbesondere des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene geleitet und somit eine Entlastung des Verkehrs auf den Autobahnen, insbesondere im Alpenraum, erreicht werden.

Aufgrund der vielen Exkursionsteilnehmer war eine Baustellen- bzw. Tunnelbesichtigung nicht möglich. Stattdessen erläuterte

uns der Bauleiter der STRABAG, Herr Gerhard Schaub im Informations- Zentrum der Baustelle anhand einer Präsentation und von Plänen die vorgesehenen Bauabschnitte und die im vorliegenden Abschnitt vorgesehene Bauweise. Diese technisch und technologisch sehr beeindruckende Baustelle rechtefertigt in den nächsten Jahren noch einmal einen besonderen Besuch unserer Bezirksgruppe, gegebenenfalls abschnittsweise und in kleineren Gruppen.

Unser Tagesziel Mailand erreichten wir am frühen Abend bei nebligem Wetter, nachdem wir bei Schneetreiben am Brenner gestartet waren.

Der zweite Exkursionstag (24. September 2015) war der Weltausstellung EXPO 2015 gewidmet. Bereits am Morgen wurden wir von strahlendem Sonnenschein überrascht. Das Ausstellungsgelände der EXPO ist verkehrsseitig gut durch neue Straßenverkehrsanlagen, Schnellbahnverbindungen, Bahnhöfe und Flächen für den ruhenden Verkehr erschlossen. Die Besucher wurden am Haupteingang mit übergroßen Figuren begrüßt, die symbolisch aus Nahrungsmitteln gestaltet wurden, da das Thema der Ausstellung die Ernährung der Menschheit war. Die Vielzahl der Pavillons und deren Gestaltung war sehr beeindruckend. Aufgrund des großen Andranges und der teilweise sehr langen Wartezeiten war es nicht möglich, alle Ausstellungsflächen zu besichtigen. Besondere Magnete bildeten die Ausstellungen der Länder wie Japan, Kasachstan, Italien, Deutschland, Russland sowie der Arabischen Emirate. In den Abendstunden erstrahlte das Messegelände in einem riesigen Lichtermeer. Besonders attraktiv waren die Wasser- und Lichtspiele an dem übergroß gestalteten Brunnen, der einen Lebensbaum symbolisierte. Mit einem gemeinsamen Abendessen auf der EXPO und einem Austausch der gewonnenen Eindrücke endete der Abend im Hotel.

In der Stadt Mailand und ihrem unmittelbarem Umfeld leben 4,5 Millionen Menschen. Im Norden und Nordwesten wird die Stadt durch einen herrlichen Blick auf die Alpen eingerahmt.

Am dritten Tag, dem 25. September 2015, fuhren wir zum Comer See und besichtigten die Stadt Como. Das schöne Wetter lud zum Verweilen in den Gassen der Stadt, in den angrenzenden Bergen und direkt am See ein. Nach der individuellen Freizeitgestaltung fuhren wir wieder zurück nach Mailand, um am Abend eine Vorstellung im „Teatro Nazionale“ zu besuchen. Gezeigt wurde „The Blues Legend“. Das Musical handelte von den Gegensätzen zwischen Mann und Frau, die durch die Musik überwunden werden können. Die mit bekannten Liedern gespickte Inszenierung hat den meisten Teilnehmern sehr gut gefallen.

Aus organisatorischen Gründen fand erst am vierten und letzten Tag (26. September 2015) unserer Exkursion eine Stadtführung durch die lebhafteste Metropole statt. Leider war die Stadtführerin technisch nicht ausreichend mit der notwendigen Informationstechnik ausgerüstet, sodass ihre Informationen nicht immer alle Teilnehmer erreichten. Die sehr schöne Innenstadt von Mailand beeindruckte uns sehr mit ihrer Dynamik und Lebendigkeit. Hervorzuheben sind hierbei der Dom, die Galleria Vittorio Emanuele, die Mailänder Scala sowie das beeindruckende Castello Sforzesco. Zum Abendessen besuchten wir ein typisch italienisches Restaurant mit dem wohlklingenden Namen „Taberna San Tomaso“. Dort ließen wir den Tag bei gutem Essen und einem Glas Wein ausklingen.

Am Sonntag, dem 27. September 2015 traten wir die Rückfahrt an. Die Heimfahrt wurde genutzt, um Gespräche zu führen, Ein-

drücke auszutauschen und eine Wertung des Erlebten zu ziehen.

Die Exkursion nach Italien, in die Stadt Mailand und die Umgebung erfüllte alle Erwartungen der Teilnehmer. Das Fachprogramm, die Kultur und Freizeit wurden gut miteinander verbunden. Auf der Rückfahrt machten wir noch einmal Rast an der neu eröffneten Raststätte Geraberg. Die kreative und fachlich überzeugende Inneneinrichtung mit Ausstellungsstücken zum Bau der Thüringer Waldautobahn fand bei unseren Teilnehmern großes Interesse.

Die Teilnehmer bedankten sich abschließend bei den Organisatoren des Vorstands für die gute Vorbereitung.

Halbtagesexkursion zur Baustelle der Multifunktionsarena Erfurt am 18. November 2015

Nachdem die Baustelle der Multifunktionsarena in Erfurt im Winter 2014/ 2015 mit den Abbrucharbeiten begann und mittlerweile die Arbeiten an den Tribünen in vollem Gange waren, organisierte der Vorstand der Bezirksgruppe Mittelthüringen eine Baustellenbesichtigung. Das Interesse unserer

Mitglieder war sehr groß. Es nahmen 49 Personen teil. Herrn Kai Martin vom Erfurter Sportbetrieb, Bauleiter der Auftraggeberseite, leitete die Führung und informierte über die umzusetzende bautechnische Lösung und die Gestaltung der Arena. Es sollen ein Rasenplatz, ein Kunstrasenplatz und ein mit Tartan befestigter Mehrzweckplatz entstehen. 18.500 Zuschauer werden nach Fertigstellung Platz finden. Der Baukörper beherbergt Gastronomie, Toiletten, Umkleide- und Massageräume, Büros, Logen und Sanitärbereiche. Neben sportlichen Veranstaltungen können hier auch kleinere Events mit bis zu 2.000 Besuchern veranstaltet werden. Geplant ist eine multifunktionale Nutzung der Arena durch den Fußball und die Leichtathletik, für Open-Air-Konzerte, für Haus-Messen und Großtagungen sowie für Produktpräsentationen, Ausstellungen, Unterhaltungsveranstaltungen, Freilichtkino und Businessmeetings.

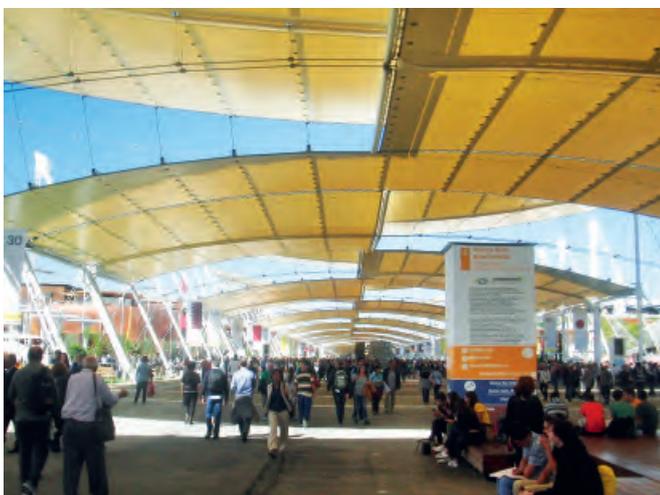
Die verkehrliche Erschließung der Arena erfolgt zum einen durch den ÖPNV mit 3 Stadtbahnlinien über die Arnstädter Straße und über die Windthorststraße und die Friedrich-Ebert-Straße sowie den motorisierten Individualverkehr. Hierfür stehen an den Einfallstraßen Parkplätze mit einer Kapazität von 3.500 Stellplätzen zur Verfügung.



Die Exkursionsteilnehmer beim Vortrag am Brenner-Basistunnel



Die Fahrt über den Brenner



EXPO 2015, Hauptachse



Italienischer Pavillon



Auf der EXPO in Mailand



Comer See



Mailand: Galleria Vittorio Emanuele



Mailand: Bei der Stadtführung



Mailand: Piazza del Duomo



Mailand: Bei der Stadtführung



Mailand: Piazza del Duomo mit Blick auf den Dom



Mailand: Die Scala

Die Nordtribüne soll bis Januar bzw. Februar 2016 fertiggestellt werden. Die Gesamtfertigstellung soll bis Jahresmitte 2016 erfolgen.

Die Finanzierung des Vorhabens, welche derzeit mit ca. 35 Mio. EUR netto veranschlagt wird, erfolgt durch den Freistaat Thüringen und die Landeshauptstadt Erfurt.

Der Betrieb der Multifunktionsarena soll durch die Arena Erfurt GmbH erfolgen, in der die Stadtwerke Erfurt und die Messe Erfurt als Gesellschafter fungieren. Die Arbeit wurde bereits aufgenommen, da die Veranstaltungen für die 2. Hälfte des Jahres 2016 geplant und organisiert werden müssen.

Im Rahmen der Baustellenbesichtigung konnten wir eine intensive Bautätigkeit feststellen. Der erzielte Bautenstand entspricht gegenwärtig dem Bauzeitenplan. Das Unternehmen Köster Bau ist als Generalübernehmer tätig. Dies beinhaltet neben der Durchführung der Bauarbeiten auch die Verantwortung für die Erstellung der Planung.

Auf der Grundlage einer funktionalen Leistungsbeschreibung erfolgten der Wettbewerb und die anschließende Vergabe der Leistungen.

Die Baudurchführung muss unter Gewährleistung des Spielbetriebes der Mannschaften in der 3. Liga erfolgen. Entsprechend der erhaltenen Informationen resultiert der in der Presse diskutierte Mehrpreis (ca. 6 Mio. €) aus Zusatzforderungen der Verwaltung gegenüber der funktionalen Leistungsbeschreibung und aus der Gewährleistung der aktuellen Brandschutzbestimmungen, auch für die im Bestand verbleibende Westtribüne des alten Steigerwaldstadions.

Für die Führung und die umfangreichen Informationen erhielt Herr Martin den Dank der Teilnehmer. Den Verantwortlichen der Baustelle wünschen wir viel Erfolg für die Weiterführung der Baustelle und deren termingerechte Fertigstellung.

Jahresabschluss

Den Jahresabschluss beging der Vorstand der Bezirksgruppe Mittelthüringen mit einer Vorstandssitzung am 30. November 2015. Dort wurde das Jahresprogramm für 2016 beschlossen. Zum Jahresende 2015 hatte die Bezirksgruppe Mittelthüringen 305 Mitglieder.

Jahresprogramm 2016 – Ausblick

Für 2016 ist das Programm schon in Vorbereitung.

Am 13. April 2016 wird unsere Mitgliederversammlung bei den Stadtwerken Erfurt durchgeführt, zu der der Vorstand der Bezirksgruppe für die nächsten zwei Jahre gewählt wird. Herr Dr. Frank Greßler wird aufgrund seiner Wahl zum Präsidenten der VSVI Thüringen am 20. November 2015 nicht wieder für den Vorsitz der Bezirksgruppe Mittelthüringen kandidieren.

Für den 25. Mai 2016 ist eine Tagesexkursion zur Paletten-Fabrik in Themar in Vorbereitung. Auf dem Weg dorthin werden wir eine Fahrt mit einem Sonderzug der Rennsteigbahn als besonderen Höhepunkt erleben. Der Grillabend im Erfurter Garten- und Freizeitpark findet am 15. Juni 2016 statt.

Wir planen weiterhin eine Mehrtagesexkursion vom 29. September bis zum 3. Oktober 2016 nach Hamburg. Auf dem Plan stehen eine Hafenbesichtigung und der Besuch eines Musicals. Im November 2016 wollen wir das Jahr 2016 mit einem Stammtisch abschließen.

Der Vorstand der Bezirksgruppe Mittelthüringen bedankt sich bei seinen Mitgliedern für die aktive Teilnahme an den Veranstaltungen im Jahr 2015 und hofft auf eine ebenso gute Beteiligung in 2016. Wir wünschen unseren Mitgliedern für 2016 persönlich alles Gute und beruflich viel Erfolg.

Dr. Frank Greßler

Vorsitzender des Vorstands der Bezirksgruppe Mittelthüringen

Dipl.-Ing. (FH) Uwe Rödel

Mitglied des Vorstands der Bezirksgruppe Mittelthüringen



Multifunktionsarena Erfurt: im Bau befindliche Tribüne



Blick auf Tribüne und Überdachung

Jahresbericht 2015 der Bezirksgruppe Nordthüringen

Zu Beginn des neuen Jahres lud der Vorstand zur Mitgliederversammlung nach Niederorschel ein. 38 Mitglieder folgten der Einladung.

Der ehemalige Europaabgeordnete Herr Berend konnte für einen Fachvortrag gewonnen werden. Er referierte über die aktuellen politischen Probleme und berichtete über seine umfangreichen Erfahrungen aus seiner über zwanzigjährigen Tätigkeit als Abgeordneter des Europaparlamentes. Dabei stand die Finanzpolitik Deutschlands in Bezug auf die Krisenstaaten in Europa sowie die europäischen Hilfsmaßnahmen im Mittelpunkt seiner Ausführungen. Im Anschluss beantwortete er noch zahlreiche Fragen unserer Mitglieder.

In der folgenden Mitgliederversammlung gab der Vorsitzende den Bericht zu den durchgeführten Fachexkursionen im vergangenen Jahr ab. Dabei ging er besonders auf die Mehrtagesexkursionen nach Bad Reichenhall und Suhl, den sportlichen Stammtisch in Sondershausen sowie die Fachexkursion zur Baustelle an der B 243 bei Bad Lauterberg ein. Aus Sicht des Vorstandes war das vergangene Jahr mit den angebotenen Veranstaltungen gut angenommen worden, auch wenn die Teilnehmeranzahl nicht immer den Vorstellungen der Organisatoren entsprach. Der Vorsitzende dankte allen Mitgliedern, welche an der Vorbereitung und Durchführung der einzelnen Veranstaltungen maßgeblich mitgewirkt hatten.

Desweiteren gab er Informationen aus dem Landesvorstand weiter und ging hierbei speziell auf die angebotenen Weiterbildungsseminare, das in Kürze erscheinende Jahresheft sowie die anstehenden Feierlichkeiten anlässlich des fünfundzwanzigjährigen Bestehens der VSVI Thüringen ein.

Die Berichterstattung über die Kassenlage unserer Bezirksgruppe konnte aufgrund der Krankheit unserer Schatzmeisterin nicht erfolgen, diese wird zur nächsten Mitgliederversammlung nachgeholt.

Der Abend klang bei einem gemütlichen Abendessen in angenehmer Atmosphäre aus.

Am 23. April 2015 traten wir in Nordhausen unsere diesjährige Mehrtagesexkursion in Richtung Belgien an. Ziel unserer Reise waren die Städte Brüssel und Brügge.

Nach der angenehmen Fahrt im Reisebus mussten wir vor den Toren Brüssels feststellen, dass die Sicherheitsmaßnahmen mit zahlreichen Straßensperren für den am gleichen Tag stattfindenden „Flüchtlingsgipfel“ der EU- Staats- und Regierungschefs sehr massiv waren. Sperren mit spanischen Reitern und schwerbewaffnete Patrouillen in Uniform fielen sofort ins Auge. Der Ortskenntnis unseres versierten Busfahrers war es zu verdanken, dass wir bei dem gewöhnungsbedürftigen Verkehrschaos pünktlich zum vereinbarten Termin das EU- Parlament erreichten.

Dort angekommen waren wir beeindruckt von den mächtigen Glasfassaden des Parlamentsgebäudes und den hohen Sicherheitsstandards. Durch den Besucherdienst wurden wir zu Herrn Dr. Dieter Koch begleitet. Herr Dr. Koch hatte sich bereit erklärt, uns zu empfangen. Er ist seit 1994 Weimarer, Mitglied des Parlaments und Vizepräsident des Europäischen Verkehrsausschusses. Auch wenn für uns als Bürger die Kommunal-, Landes oder Bundespolitik greifbarer ist, war es interessant, einiges über die Tätigkeit und die Aufgaben der 750 Abgeordneten des EU- Parlaments zu erfahren. In ihren Heimatländern sind die Abgeordneten Mitglieder in rund 160 verschiedenen nationalen Parteien, die sich auf europäischer Ebene größten-

teils zu Europaparteien zusammen gefunden haben. Die Sitzverteilung, die Organisation und Zusammenarbeit des Parlaments, die Arbeit des Präsidiums und der Ausschüsse waren im wesentlichen Schwerpunkte und Informationen durch Hr. Dr. Koch. Im Verkehrsausschuss ist die rasche Weiterentwicklung der Elektromobile und die Harmonisierung des europäischen Schienennetzes mit Elektroenergie ein Schwerpunkt. Die Aussagen zu den Arbeitsorten in Straßburg, Luxemburg und Brüssel ließen uns aufhorchen. Sie sind in der Geschäftsordnung festgelegt. Allein die Reisekosten der Beamten und Assistenten belaufen sich im Jahr auf ca. 200 Mio. €. Hinzu kommen Kosten für Gebäude und Unterkünfte, die nicht ausgelastet sind. Das ständige Pendeln zwischen Brüssel und Straßburg ist zu einem negativen Symbol der EU geworden.

Zum Abschluss des Besuches trafen wir uns zu einem Gruppenfoto unter der Europaflagge.

Nach dem Einchecken im Hotel stand der Abend zur freien Verfügung. Gewohnheitsgemäß wurde in kleinen Gruppen die interessante City von Brüssel erkundet.

Am Tag 2 stand ein Besuch der Vertretung des Freistaates Thüringen bei der EU auf dem Programm. Dort angekommen wurden wir von einem leitenden Beamten begrüßt und zu einem interessanten Vortrag eingeladen. Wir erfuhren Einiges, was uns vorher so nicht bewusst war. Die Landesvertretung informiert die Landesregierung Thüringens frühzeitig über geplante Vorhaben der EU. Sie filtert, welche Vorhaben für die Landespolitik von Bedeutung sein können und schlägt Handlungsstrategien vor. Sie beobachtet den Beratungsverlauf gesetzlicher Maßnahmen und informiert die interessierten Kreise. Sie vermittelt auch Ansprechpartner aus Wirtschaft und Politik.

Jährlich findet eine auswärtige Sitzung des Thüringer Kabinetts in Brüssel statt, an der u.a. hochrangige Vertreter der EU- Institutionen teilnehmen. Diese Vertretung wird auch als „Außenstelle“ der Thüringer Staatskanzlei bezeichnet, in der Kontakte zu vielen europäischen Gremien gepflegt werden, um Informationen zu bekommen, damit thüringische Interessen Eingang in die EU- Gesetzgebung finden können. Thüringen in Brüssel bekannt zu machen ist eine wesentliche Aufgabe der 8 Mitarbeiter. Dazu zählt auch die jährliche Einladung zum Bratwurstessen in der Thüringer Vertretung.

Im Anschluss daran sind wir zu einer mehrstündigen Stadtrundfahrt durch Brüssel, der heimlichen Hauptstadt Europas, gestartet. Dabei erfuhren wir, dass die Region Brüssel aus 19 eigenständigen Gemeinden mit ca. 1,1 Mio. Einwohnern besteht. Die Stadt selbst hat etwas 170.000 Einwohner. Die vielen Sehenswürdigkeiten wie das Heysel- Stadion, der Triumphbogen im Jubelpark, das Atomium als Wahrzeichen der Weltausstellung von 1958, der Justizpalast, das Schloss Loeckau mit Park und riesengroßen Gewächshäusern u.v.m. machten die Rundfahrt zu einem Erlebnis. Besonders beeindruckt waren wir vom Grand Place mit dem gotischen Rathaus und den Ständehäusern im alten Zentrum. Sie stehen seit 1988 in der Liste des Weltkulturerbes der UNESCO.

Das der Biergenuss in Brüssel für uns deutsche Biertrinker zu einer besonderen Herausforderung wurde, dazu hat das anschließende Bierseminar beigetragen. Wir wurden entführt in die grenzenlose Vielfalt der belgischen Braukunst. Einige Geschmacksrichtungen und Biergläser waren sehr gewöhnungsbedürftig. So u.a. das Trappisten- auch Klosterbier genannt. Es wird von Mönchen in Klöstern gebraut. Dabei handelt es sich um Ale- Starkbier. Charakteristisch dafür ist die zweite Gärung

in der Flasche. Das in Eichenfässern gereifte Kiek-Bier konnten wir als sehr kohlenstoffreiches Fruchtbier genießen. Inzwischen kannten wir aber Restaurants, in denen das Bier und der Wein wie gewohnt zu uns passten.

Am 3. Tag war ein Ausflug nach Brügge angesagt. In der Hauptstadt Westflanderns mit seinen ca. 120.000 Einwohnern angekommen, führte uns der Weg direkt zu einer Anlegestelle der Grachten. So nennt man die Wasserstraßen in Brügge. Wir wollten die Stadt aus einer besonderen Perspektive genießen. Mit einem Boot fuhren wir an prachtvollen Fassaden der alten Bürgerhäuser vorbei und unter Brücken hindurch, die so niedrig waren, dass man als Passagier den Kopf einziehen musste. Beim anschließenden individuellen Stadtrundgang haben wir das Flair der Altstadt genossen und uns in zahlreichen Chocolate-riars von verrückten und außergewöhnlichen Kreationen rund um die Schokolade und Pralinen entführen lassen. Voller Eindrücke traten wir am nächsten Tag die Heimreise in den Norden Thüringens an.

Die für den Herbst geplante Fachexkursion zur Bundesgartenschau nach Brandenburg musste aufgrund der geringen Rückmeldungen kurzfristig leider abgesagt werden.

Wir möchten uns an dieser Stelle ganz herzlich für die Mitarbeit der Mitglieder unserer Bezirksgruppe bedanken, welche an der Vorbereitung und Durchführung der einzelnen Veranstaltungen maßgeblich mitgewirkt hatten. Ebenso gilt der Dank den Mitgliedern des Vorstandes für die stets ehrenamtlichen und mit viel Engagement erbrachten Leistungen.

Wir wünschen unseren Mitgliedern gesundheitlich, persönlich und beruflich weiterhin alles Gute.

*Dipl.-Ing. (FH) Andreas Hesse
Vorsitzender der Bezirksgruppe Nordthüringen*

- Anzeige -



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

www.verkehrplus.de

verkehr^{plus}

Jahresbericht 2015 der Bezirksgruppe Ostthüringen

Neben den kleineren Aktivitäten in der Bezirksgruppe, wie die Vorstandssitzungen, den Stammtisch an jedem ersten Mittwoch im Monat um 19:00 Uhr in der „Grünen Tanne“ in Jena, wurde unser Vereinsleben durch folgende Höhepunkte bestimmt:

VSVI-Baustellentagesseminar am Mittwoch 03. Juni 2015 zur BAB 44 im Raum Hessisch Lichtenau

Nach einem pünktlichem Start um 06:30 Uhr in Gera bzw. 07:00 Uhr in Jena fuhren wir über die BAB 4 und B 7 bis Hessisch Lichtenau. Bei dieser Fahrt konnten wir bereits einige Eindrücke von im Bau befindlichen Abschnitten der A 44 sowie auch in Betrieb befindlicher Teilabschnitte gewinnen.

Gegen 09:30 Uhr trafen wir dann am Baubüro des Bauherren Hessen Mobil als zuständiges Amt für den Autobahnbau in Hessen ein. Hier wurden wir von Herrn Köberich und Herrn Buchholz empfangen.

Im Baubüro erfuhren wir dann mit Wort und Bild einiges zu dem insgesamt 63,5 km langen Bauabschnitt der BAB 44 als Verbindung zwischen der A 7 bei Kasel und der A 4 bei Eisenach. Diese besteht dann nach Fertigstellung aus 7,3 km (11 %) Ingenieurbauwerken und 14,5 km (22 %) Tunnelstrecke. Der längste Tunnel dabei ist der Tunnel Hirschhagen mit einer Länge von 4,2 km.

Der hohe Anteil an Tunneln, Brücken und anderen Ingenieurbauwerken resultiert nicht nur aus der topographischen Lage der Autobahnstrecke sondern ist im großem Maße den Auflagen des Umweltschutzes geschuldet. Besonderes Augenmerk galt dabei kleinen Schmetterlingen, Fledermäusen und deren ungehinderten Flugbahnen sowie dem Kammolch, der sich in ehemaligen Klärteichen in denen keine Fische leben entwickelt hat.

So mussten für den ungehinderten Flug der Fledermäuse Tunnel verlängert, Grünbrücken mit hohen Aufkantungungen aus Gabionenwänden, Blendwände und große Erdwälle errichtet werden.



Aber auch die Grundwasseraufbereitung in den Gebieten wo noch vor 1945 TNT – Sprengstoff hergestellt wurde ist ein spezifisches Problem. Aber auch Baustraßen mussten auf vorhandenen Mutterboden aufgebaut werden, weil dieser „wertvolle“

Mutterboden nicht abgetragen werden durfte.

So ist es nur verständlich, dass die Planfeststellungsverfahren für die einzelnen Bauabschnitte so einen langen Zeitraum in Anspruch nahmen und noch benötigen werden.

Bis jetzt sind dazu 11 Klageverfahren durchgeführt worden, von denen 1 verloren wurde und noch 1 offen ist. Die Fertigstellung des Gesamtvorhabens mit dem Anschluss an die BAB 4 bei Eisenach / Wommen wird sich dann wohl voraussichtlich noch bis in die zweite Hälfte der 2020-iger Jahre hinziehen.



Nach diesen Erläuterungen ging es dann mit Kleinbussen auf verschiedene Baustellenabschnitte bis hinein in zwei Tunnelröhren. Bei diesen Besichtigungen vor Ort wurde uns nochmal der extrem große Aufwand deutlich.

Zwei Bemerkungen noch zum Tunnelbau an dieser Stelle: Gesprengt wird schonend (erschütterungsarm) mit Zweikomponentensprengstoff der auf der Baustelle getrennt zwischengelagert werden muss und der Brandschutz im Tunnel wird durch das Beimischen von Polypropylenfasern in den Beton erhöht. Diese Fasern sollen im Brandfall mehr Wasserdampf aufnehmen und damit Betonabplatzungen verhindern bzw. einschränken.

Weiter hatten wir geplant:

Eine VSVI-Jahreshauptfachexkursion nach Wuppertal – Ruhrgebiet von Donnerstag, den 10. September bis Samstag, den 12. September 2015

Leider mussten wir diese Exkursion mangels Beteiligung absagen. Hier wird auch das Problem der Überalterung der Vereinsmitglieder deutlich. Ein wesentlicher Schwerpunkt in unserer zukünftigen Arbeit muss die Nachwuchsgewinnung sein. Dabei ist es wichtig die Bedeutung und Wertigkeit des Bauingenieurs wieder mehr in den Vordergrund zu stellen und das Images deutlich zu verbessern.

Um Planungssicherheit zu erhalten, hat sich der Vorstand der Bezirksgruppe Ostthüringen dazu entschlossen ein **Interessenbekundungsverfahren: für eine VSVI-Jahreshauptfachexkursion in den Raum Wuppertal von Freitag, den 15. April bis Sonntag, den 17. April 2016** durch zu führen.



Der **Programmablauf** ist in Anlehnung an die abgesagte Exkursion vom September 2015 wie folgt vorgesehen (Änderungen vorbehalten):

Neubau der Lennetalbrücke in Hagen

- Vorstellung des Projektes (Power Point) im Baubüro mit Diskussion und Fragen.
- Anschließend Baustellenbesuch einschließlich Taktkeller.

Baustellenbesuch Rheinbrücke Leverkusen

- Vorstellung des Bestandsbauwerkes einschließlich der laufenden Unterhaltsmaßnahmen sowie Besichtigung des Bauwerkes.
- Vorstellung des Entwurfes des Brückenneubaus.

Exkursion durch den Tagebau Garzweiler

- Nach dem Einführungsvortrag im Info-Zentrum, Fahrt mit dem Bus durch den Tagebau (bis zu 300m tief), sowie die Besichtigung der Rekultivierung und Fahrt durch einen Umsiedlerort.

Wuppertaler Schwebbahn

- Vortrag, Besichtigung und Führung an der Schwebbahn

Natürlich sind auch die Mitglieder von anderen Bezirksgruppen herzlich dazu eingeladen.

Jahreshauptversammlung am 27. November 2015 in Gera im Novotel

Zu unserer Jahreshauptversammlung legte nicht nur der Vorstand unserer Bezirksgruppe Rechenschaft ab, sondern wir konnten im Rahmen eines Fachvortrages einiges über das Bauvorhaben „Neubau Pappelstieg“ in Erfurt erfahren. Dies wurde vom Planer Dipl.-Bau-Ing Herr Kai Adami vom Ingenieurbüro Kleb in Wort und Bild sehr interessant vorgetragen.

Natürlich ist diese Veranstaltung auch immer eine gute Gelegenheit, 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 2016.

*Dipl.-Bauing. Andreas Schmidt
Vorsitzender der Bezirksgruppe Ostthüringen.v*

Jahresbericht 2015 der Bezirksgruppe Südthüringen

Jahresabschlussveranstaltung 2014 am 06.03.2015 in Wasungen

Die Jahresabschlussveranstaltung für 2014 fand am 06.03.2015 auf der schön gelegenen „Burg Maienluft“ oberhalb von Wasungen statt.

Die ursprüngliche Teilnehmerzahl reduzierte sich bis zum Vorabend auf 34 Mitglieder und 20 Partner. Wegen der Grippewelle gab es leider weitere kurzfristige Absagen, so dass letztlich nur 27 Mitglieder und 13 Partner sowie 2 Mitglieder nur zur Mitgliederversammlung in Wasungen teilnehmen konnten. Auftakt der Veranstaltung bildete wie immer nach dem Eintreffen der Teilnehmer ein gemeinsames Kaffeetrinken.

Die zunächst geplante Besichtigung der Firma TUBEX als einem der größten Tubenhersteller Deutschlands mußte leider ausfallen. Dafür wurde das nachmittägliche Rahmenprogramm aufgestockt und Vorträge zur B19, Ortsumgehung Wasungen sowie zur Problematik Bauhaus und der Einfluß van der Velde's organisiert.

Herrn Dr. Eberhardt von der DEGES Berlin wurde erst kurze Zeit vorher als Verantwortlicher für eine Reihe von Maßnahmen in Südthüringen eingesetzt und trat damit die Nachfolge von Herrn Bößling an, dessen erfolgreiche Tätigkeit in Thüringen wir noch in guter Erinnerung haben. Herr Dr. Eberhardt seinerseits konnte für einen Vortrag zum gegenwärtigen Stand der B 19, Ortsumgehung Wasungen gewonnen werden und vermittelte einen guten Überblick über die bisherigen planerischen Absichten, die geplante Ortsdurchfahrt Wasungen maßgebend vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Der Bogen spannt sich ja von den 30-iger Jahren des vergangenen Jahrhunderts mit dem angefangenen Bau einer Reichsautobahn durch das Werratal (Strecke 85) bis heute. Leider kann aber immer noch nicht gesagt werden, welche realen Chancen die jetzt avisierte Tunnellösung hat und wann mit einer Realisierung zu rechnen ist.

Auch Herrn Schüler von der Bauhaus-Uni Weimar gelang es, uns zum Thema „Das Bauhaus in Weimar und die Rolle van der Velde“ mit einem sehr kurzweiligen und fesselnden Vortrag in den Bann zu ziehen. Mit seinem sprudelnden Wissen hätte er den ganzen Abend füllen können. Kein Wunder, dass sich einige Teilnehmer im Nachhinein noch für den Erwerb seines Buches interessierten.

Unter großem Applaus wurde den Vortragenden gedankt und einige Denkanstöße mitgenommen.

In diesem Jahr stand ebenfalls die Mitgliederversammlung mit Wahlberichtsversammlung auf der Tagesordnung. Durch den Vorsitzenden Herrn Rega wurde der Rechenschaftsbericht sowie durch Herrn Schönfeld der Revisionsbericht zur Finanzlage vorgetragen. In der regen Diskussion wurde eine Reihe von Vorschlägen gemacht, die im Weiteren auch an das Präsidium herangetragen wurden. Als Wahlleiter war Herr Kirchner vorgeschlagen worden. Nach eingehender Diskussion wurde der alte Vorstand mit Dank entlastet und zugleich als neuer Vorstand wiedergewählt.

Das Protokoll der Mitglieder- und Wahlberichtsversammlung ist auf der Internetseite der VSVI, Bezirksgruppe Südthüringen nachzulesen.

Der Jahresabschluß klang mit einem gemütlichen Beisammensein im Saal der „Burg Maienluft“ aus.

VSVI-Jahresexkursion nach Norddeutschland (17. – 19.04.2015)

Der erste Tag war mit einer relativ weiten Fahrt nach Brunsbüttel am Nord-Ostsee-Kanal zum Bitumenhersteller „TOTAL“ verbunden. Dieser Standort existiert seit über 100 Jahren und hat eine sehr wechselvolle Vergangenheit. Der Bau erfolgte 1914 als kaiserliches Marinetanklager, diente dann leider ab Ende des 1. Weltkrieges als Deponie und kam auch durch die Inflation nicht wieder zum Laufen. Erst der rührige Dr. Melamid brachte mit vielen Ideen und Patenten den erhofften Aufschwung und 1928 erfolgte die erste Produktion von Bitumen aus rumänischem Rohöl. Seine jüdische Angehörigkeit verursachte dem Betrieb aber bald erhebliche Schwierigkeiten, die mit der Enteignung und Flucht nach Amerika verbunden war. Die Nähe an England stellte für die anglo-amerikanischen Bomber im Zweiten Weltkrieg eine regelrechte Einladung dar. Deshalb dauerte die Wiederaufnahme der Bitumenproduktion auch bis 1953, aber danach ging es steil bergauf, wenn auch nicht ohne zwischenzeitliche Hemmnisse (Erdölkrise 1973, Wendezeit nach 1990). Nach der Übernahme durch die französische Firma ELF (Energie, Leistung, Fortschritt) kam es durch die Fusion mit ELF-Aquitaine 2003 zum noch heute gültigen Namen „TOTAL“. Das Markenzeichen ist seit den 90er Jahren das Polymerbitumen „STYRELF“.

Trotz der relativ kleinen Anlage mit nur 116 Mitarbeitern wird in Brunsbüttel sehr innovativ gearbeitet. Man versucht für jeden Abnehmer das individuell geeignete Produkt zu entwickeln oder zur Verfügung zu stellen. Daraus resultiert letztlich auch die kaum vorstellbare Produktpalette von 130, die deutlich über die Bedürfnisse des Straßenbaues hinausgeht und weltweit Abnehmer findet. Weitere Standorte von „TOTAL“ befinden sich in Leuna, Webau und Schwedt, also in Deutschlands Osten.

Frau Dr. Harders und Herr Dr. Hagner bereiteten uns einen überaus herzlichen Empfang und gewährten uns in einem Einführungsvortrag individuelle Einblicke, die dann im Rahmen einer Besichtigung durch den Produktionsleiter, Herrn Deters, noch sehr anschaulich ergänzt wurden. Das Rohöl kommt überwiegend von der Mittelplatte im Wattenmeer aus der Nordsee und wird bei Bedarf von anderen Provenienzen ergänzt.

Im kleineren Rahmen wurde mit Dr. Hagner anschließend noch das betriebseigene Labor mit seiner hervorragenden Ausstattung besichtigt. Wenn auch das Bindemittel Bitumen zunehmend in der Kritik steht, an einer eventuell mangelnden Kontrolle in Brunsbüttel liegt es offensichtlich keinesfalls.

Nach einem kleinen Abstecher zum unmittelbar danebenliegenden Nord-Ostsee-Kanal fuhren wir vorbei an der tiefsten deutschen Landstelle mit -3,6 m unter NN bei Wilster nach Hamburg. Weltweit gibt es mit Boeing und Airbus nur zwei große Flugzeughersteller. Die Produktionsstätte in Finkenwerder war am zweiten Tag unser nächster Exkursionspunkt. In Hamburg existiert seit den 60er Jahren der Flugzeugbau, aber die Airbusproduktion erst ab 1972. Der Rohbau der Flugzeuge bzw. die Herstel-

lung von Einzelteilen erfolgt überwiegend im französischen Toulouse (Partnerschaft seit 1955), während die Endmontage und der Innenausbau in Hamburg vorgenommen werden. Der Transport zwischen beiden Werken erfolgt entweder schon als Testflug (Rohbau) oder mit dem Airbus Frachtflugzeug „Beluga“ bzw. auf dem Wasserweg. In der Zwischenzeit kam es bereits zur Auslieferung von fast 15400 dieser Großraumflugzeuge. Ein neues Zweigwerk ist in China entstanden.



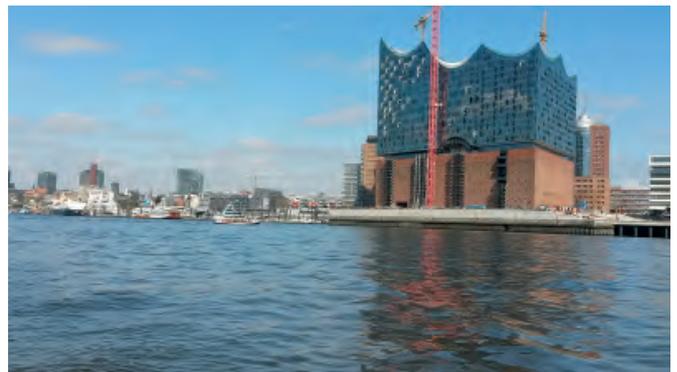
Am häufigsten wurden Flugzeuge der 320er-Familie gebaut, weil sie am wirtschaftlichsten sind. Diesbezüglich wird der Typ 321 neo nochmals wesentliche Verbesserungen bringen, aber auch der 319 neo mit neuen Triebwerken. Der 319 AJC erhält sogar einen eigenen Konferenzraum, damit wichtige Tagungen ohne Zeitverzug direkt auf dem Flughafen durchgeführt werden können. Beim neuesten Typ 350-900 wird das schwerere Aluminium durch das deutlich leichtere, aber teurere Karbon ersetzt. Die Flugzeuggängen der Airbusse schwanken zwischen 33,8 und 72,7 m. Nur die Boeing 747-8 ist mit 76,3 m noch etwas länger. Die Spannweiten stehen den Längen meist nicht viel nach bzw. liegen sogar noch etwas darüber und weisen Abmessungen zwischen 34,1 und 79,8 m auf. Auch die Höhen differieren von 11,8 bis 24,1 m stark, wobei der Airbus 380-800 immer mit den höchsten Werten vertreten ist. Die maximalen Startgewichte liegen zwischen 68 und 560 Tonnen. Der Rumpf wird mit 24000 Nieten montiert, deren Einbau automatisch erfolgt. Die Befestigung der Flügel am Rumpf erfolgt mit jeweils 1150 Schrauben. An Wochentagen verlässt täglich ein Airbus das Werk. Akkordarbeit gibt es aus Qualitätsgründen nicht; bei Bedarf reguliert man die Aufholung des Rückstandes samstags. Die Mitarbeiterzahl schwankt zwischen 13000 und 17000. Insgesamt gibt es über 6000 Zuliefererfirmen.

Jedes neue Flugzeug wird in einem eigenen Bagerüst montiert, in dem es bis zum Schluss verbleibt. Der innerbetriebliche Transport läuft schon mit vielen Modellen auf Luftkissen, so dass man von räumlichen Zwängen bzw. dem Transport auf Schienen unabhängig ist.

Das Großraumflugzeug A380-800 wird seit 2007 produziert (Jungfernflug am 28.04.2005), findet aber noch nicht ausreichend viele Abnehmer. In Vorstandskreisen ist man der Ansicht, mit diesem Typ 10 Jahre zu früh auf dem Markt gewesen zu sein. Vom Bundesluftfahrtamt liegt die Erlaubnis vor, dieses Modell auch noch um 9 m verlängern zu dürfen, wodurch maximal über 1000 Fluggäste befördert werden könnten. Ein

Triebwerk leistet einen Schub von 35000 PS. Im Flugzeug sind etwa 500 km an Kabeln und Leitungen verbaut. Bisher wurden nur 317 Flugzeuge dieser Baureihe bestellt und davon 157 ausgeliefert. Eine mögliche Ursache liegt sicher darin, dass die Airlines meistens nur 550 Plätze anbieten. Der neue Typ 350 könnte eine Ergänzung bringen. Die Wartezeiten insgesamt liegen für alle Modelle zwischen 6 und 7 Jahren. Die Betriebsdauer dieser Flugzeuge liegt i. M. bei 35 Jahren.

Der Nachmittag gehörte zuerst der neuen „Elbphilharmonie“ in Hamburg, deren Bau einer Odyssee gleicht. Beim Vertragsabschluss 2007 waren 77 Millionen € an Baukosten veranschlagt worden. In der Zwischenzeit ist man bei 789 Millionen € angelangt, wovon die Stadt Hamburg 531 Millionen € berappen muss. Im Jahre 2010 konnte Richtfest begangen werden, doch ab 2012 stand die Baustelle fast 2 Jahre still. Zwischen dem Baseler Architektenbüro Herzog & de Meuron und dem Baubetrieb Hochtief wechselten nur noch Schadensgutachten und Gegengutachten, ergänzt auch durch neutrale Gutachten, so dass der Bau vor dem Kollaps stand. Erst die Aufstockung um weitere 200 Millionen € brachte beide Partner wieder in das gleiche Boot.



Was ist zum Bau selbst zu sagen? Zweifellos entsteht ein neues Wahrzeichen für Hamburg mit großer Strahlkraft.

Der im Zweiten Weltkrieg stark zerstörte Kaiserspeicher A als repräsentatives Backsteingebäude behält auf den ersten 6 Stockwerken das ursprüngliche Aussehen. Früher wurden hier vornehmlich Tabakwaren und Kaffee gelagert. Um aber die künftigen Bauwerkslasten von 26 Stockwerken sicher in den Untergrund ableiten zu können, musste der gesamte Innenraum entkernt und die Gründung durch entsprechende Pfähle verstärkt werden, denn beim Originalbau waren vor ca. 130 Jah-

ren nur Eichenpfähle verwendet worden. Während dieser Arbeiten musste deshalb ein Stahlkorsett die Sicherung der Außenwände übernehmen.



Die Plaza nach der 6. Etage wird mit einer 82 m langen und konvexen Rolltreppe erreicht. Dort bietet sich dann in 37 m Höhe ein phantastischer Blick auf Hamburg und den Hafen. Das neue Gebäude erreicht eine Höhe von 118 m, wobei das Dach allerdings wellenartig gewölbt ist und damit die Verbindung von Hamburg zum Wasser dokumentieren soll (die Höhendifferenz innerhalb des Dachbereiches beträgt 30 m). Zusätzlich erhält das Dach auf einigen Teilbereichen noch Auflagen von weißen, aber gelochten Aluminiumpailletten, denen stilistisch eine schillernde Wasseroberfläche zugeschrieben wird.

Die zwei größeren Konzertsäle sind auf separaten Stahlkonstruktionen errichtet, die auf 366 bzw. 56 Stahlfederpaketen und Gummipuffern lagern. Die kuppelartige Decke wiegt 2000 t. Ein Riesenaufwand wurde mit der Akustik durch den japanischen Spezialisten Yashuhira Toyota betrieben, der zunächst den großen Konzertsaal im Maßstab 1:10 nachbauen ließ und daran seine Messungen vornahm. Zur Optimierung der Akustik wurden 12000 relativ dicke Gipselemente, jedes individuell in der Oberfläche, durch Fräsen gestaltet.

Den Zuhörern werden später 3 Säle mit 2100; 550 und 170 Plätzen zur Verfügung stehen.

Ein fast eigenes Projekt stellt die verglaste Außenfassade dar. Um den Lärmschutz für die Veranstaltungen zu gewährleisten, wurden sie doppelwandig mit Scheibendicken von je 4,8 cm in Isolierglas ausgeführt. Je nach Lage am Objekt variieren die Scheibengrößen zwischen 3 x 3 bis 5 x 5 m. Die äußeren 1100 Scheiben sind in vier Schichten heiß mit dazwischenliegenden Folien verpresst. Jeweils zwei dieser Schichten erhielten durch computergesteuerte Siebdrucke zwei unterschiedliche Oberflächenbehandlungen. Eine Ausführung besteht in basaltrau, um zusätzlich die Sonneneinstrahlung zu verringern und die andere ist mit verchromten Spiegeln versehen, um den Effekt einer Wasseroberfläche zu schaffen sowie ebenfalls die Erwärmung zu reduzieren. Nicht genug der gestalterischen Bemühungen: Einige hundert Scheiben wurden zusätzlich in Padua unter hohen Temperaturen konvex oder konkav verformt, um weitere Spiegelungen zu ermöglichen.

Nachträglich mussten 150 der oberen Scheiben wieder demontiert und mit Vorrichtungen versehen werden, die im Nutzungszeitraum auch die Reinigung dieses Bereiches durch

ausgebildete Alpinisten erlaubt. Man spricht von 10000 € pro Scheibe. Die Reinigung der Glasfassade ist mit einem Monat Dauer veranschlagt und soll viermal im Jahr vorgenommen werden.

Die „Elbphilharmonie“ erhält ein eigenes Parkhaus mit 510 Stellplätzen, wird 29 Aufzugsanlagen besitzen, ferner ein Hotel zwischen der 9. und 20. Etage mit 244 Zimmern und Suiten. Eigentumswohnungen können ebenfalls erworben werden, vermutlich zum Preis von 13000 bis 27000 €/m²!!

Nun wurde die Eröffnung definitiv auf den 11. Januar 2017 gelegt. Sollte es dann noch Verzögerungen geben, werden pro Tag 575000 € an Vertragsstrafe, maximal aber 28,75 Millionen € fällig. Böse Zungen behaupten, diese Kosten wären bereits in die letzte Erhöhung eingerechnet worden. Man darf gespannt sein.

Nach so vielen Details waren anschließend noch die folgenden Informationen beim Gang durch die Hafencity und Speicherstadt zu verkraften. In den letzten 20 Jahren erfolgte der Abriss von beschädigten und nicht mehr benötigten Speichern und Ersatz durch neue Gebäude mit häufig anspruchsvoller Architektur, wobei auch 200 m des alten Hafenbeckens zugeschüttet wurden. Die Nutzung erfolgt gastronomisch sowie für Wohn- und Bürozwwecke. Die noch bestehenden alten Gebäude in der alten Speicherstadt stammen aus der Bismarckzeit Ende des 19. Jahrhunderts. Damals war Hamburg noch eine freie Reichsstadt und die Ratsherren ließen sich die Aufnahme in das Deutsche Reich durch die Finanzierung dieser prächtigen Bauten in der Backsteinarchitektur reichlich honorieren. Heute werden dort keine Güter mehr gelagert. Die Sanierungen zogen andere Investoren an und es entstanden Museen, gewerbliche Betriebe und auch Wohnungen sowie eine weltweit einmalige Spielzeugeisenbahnanlage. Rund 30 % der Immobilien stehen aber noch leer; kein Wunder, wenn der soziale Wohnungsbau mit nur 2 % veranschlagt wurde. Das Gebiet von Hafencity, Speicherstadt und Elbphilharmonie wurde auch durch die U-Bahn erschlossen.

Den Abend verbrachten wir auf der Reeperbahn im Schmidttheater. Das Musical „Heiße Ecke“ spiegelte das leichte Leben auf dieser typischen Meile wider und wurde von unseren Teilnehmern mit der gesamten Breite der Skala benotet.



Erstmalig musste auf unseren Exkursionen ein Programmpunkt am dritten Tag fast ausfallen, da unserer Referent Victor Gozens als Bauleiter von der Maßnahme der Sanierung des „Alten Elbtunnels“ aus gesundheitlichen Gründen kurzfristig ausfiel. Dafür spazierten wir eine Stunde in der Innenstadt an der Binnenalster und im Bereich des schönen Rathauses. Auf eigene Faust besichtigten wir danach den 426,5 m langen „Alten Elbtunnel“, der 1911 nach vierjähriger Bauzeit und knapp 11 Millionen Goldmark an Baukosten als St. Pauli-Tunnel eröffnet worden war. Die derzeitige Sanierung ist mit 9 Jahren und fast 100 Millionen € veranschlagt. In zwei Tunnelröhren verbindet er die Landungsbrücken mit der Elbinsel Steinwerder. Die technische Realisierbarkeit hatte man vorher schon in London und New York nachgewiesen. Das Bauwerk war wegen des starken Wachstums vom Hafen auf dieser Seite erforderlich geworden (Blohm & Voss, AG Vulcan, Reiherstiegwerft). Für die fast 25 000 Arbeiter reichten die kleinen Fähren nicht mehr aus, wobei viele Arbeiter auch das Geld für die täglichen Überfahrten nicht aufbringen konnten. Weiterhin waren im Winter bei Eis gar keine Überfahrten möglich. Wegen des gestiegenen Schiffsverkehrs musste auch eine Schwebebahn bzw. bewegliche Brücke verworfen werden.

Ausgelegt war der Tunnel mit einer Breite und lichten Höhe von 4,7 m. Die Mittelfahrbahn für PKW und Pferdefuhrwerke beträgt 1,82 m und der beidseitige Gehsteig 1,44 m. Zwischen dem Flussbett und der Oberkante der Tunnel lag nur eine 3 m dicke Schlickschicht. Der Innenausbau der Tunnelröhren erfolgte mit gusseisernen Elementen, deren Dichtung mit Bleiwolle erfolgte.

Die beidseitigen Zugänge wurden über die Senkkastenbauweise in Eisen bzw. Stahlbeton bis in eine Tiefe von 24 m ausgeführt und danach mit jeweils 4 Fahrstühlen ergänzt, so dass die Rampen entfallen konnten. Die beiden Tunnelröhren wurden bereits im Schildvortriebsverfahren gebaut. Am Bau waren 4400 Arbeiter beteiligt.

In der Zwischenzeit gab es bereits einige Sanierungen und Änderungen. Schwierig war vor allem die Elbvertiefung. Um den Auftrieb der Tunnelröhren zu verhindern, musste eine 1 m dicke Stahlbetonplatte aufgebracht werden. Dadurch konnte die Wassertiefe der Elbe auf 10,6 m erhöht werden.

Im Jahre 2003 wurde diese Bauwerk unter Denkmalschutz gestellt und bekam den Titel „Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst Deutschlands“.

Zum Abschluss gab es noch eine Hafentrundfahrt mit schönem Blicken auf Hamburg und vor allem den Containerhafen, an dessen Kai gerade ein 366 m langes Schiff lag. Weiter ging es vorbei am größten Zeltbau Deutschlands für das Musical „König der Löwen“ und natürlich auch zur „Elbphilharmonie“. Auf drei großen Trockendocks lagen niederländische Kreuzfahrtschiffe und die 137 m lange Yacht der Superlative vom russischen Milliardär Abramowitsch. Neben 119 Suiten, zwei Swimmingpools und 2 Hubschrauberlandeplätzen verfügt dieses Schiff sogar über eine eigene Raketenabwehr.

Die markante Köhlbrandbrücke wird bis zum Jahre 2030 ersetzt werden müssen, wobei die Durchfahrts Höhe statt bisher 52 m danach 72 m zu betragen hat.

Tagesexkursion 17.09.2015 Oberhof

Man muß nicht immer in die Ferne schweifen, wenn Interessantes so nah liegt. Daher führte unsere diesjährige Tagesexkursion zu den Sportstätten und zur Stadtverwaltung in Oberhof.

In und um Oberhof hat sich in den letzten Jahren sehr viel getan und wird sich auch noch tun (müssen), wenn das hochgesteckte Ziel, die Biathlonweltmeisterschaft für 2020 bzw 2021 nach Oberhof zu holen, erreicht werden soll. Auch die jährlichen Weltcups fordern ständig Neuerungen.

Da das Programm der Tagesexkursion wie immer sehr voll gepackt war, führen wir schon frühzeitig nach Oberhof, um bereits 8.30 Uhr mit der Besichtigung der Skihalle zu beginnen. Wir, das waren 25 VSVI-Mitglieder der Bezirksgruppe Südthüringen mit 8 Partnern sowie 1 Gast aus Unterfranken.

Das Thüringer Wintersportzentrum (TWZ) Oberhof ist einer der Leuchttürme des deutschen Wintersports und umfasst die DKB-Ski-Arena, die DKB-Skisport-Halle, die Renndrobelbahn und die Schanzenanlagen. Das TWZ wird vom Zweckverband Thüringer Wintersportzentrum verwaltet.

Die DKB-Skisport-Halle, wurde in nur 1 Jahr errichtet und ihrer Funktion übergeben. Baubeginn war im Mai 2008, der Trainingsauftakt wurde am 01. Juli 2009 vollzogen. Sie verfügt über knapp 1800 m Lauflänge mit Steigungen und Abfahrten bis zu 12 %. Die Innentemperatur beträgt durchschnittlich – 3 bis -4 Grad. Nachträglich wurde 2011 zusätzliche eine separate Halle mit 4 wettkampfgemormten Schießbahnen für Kleinkaliber und Luftgewehr angebaut.

Mit der Skisport-Halle wird ein ganzjähriger Trainingsbetrieb für die deutschen Leistungssportler in den nordischen Disziplinen Biathlon und Langlauf gewährleistet und damit unabhängig von weiten Reisen in die Nordländer oder auf Gletscher in den Alpen zu sein. Für die angehenden Leistungssportler des Sportgymnasiums Oberhof bietet die Halle ebenfalls ideale Bedingungen. Auch für Tourismus und Breitensport steht die Halle entgeltlich offen. Darüberhinaus können ausländische Sportler die Skihalle zum Training oder zu Testzwecken mieten und nutzen. So war gerade ein rieiger Truck der norwegischen Nationalmannschaft da, um Skiwachs auszuprobieren. In geöffneter, aufgeklappter Form ist das Monstrum fast so groß wie ein 2-stöckiges Haus.

Von Herrn Peter und Herrn Loerzer, Zweckverband Thüringer Wintersportzentrum Oberhof wurden wir sehr freundlich empfangen und sachkundig sowohl durch die Skihalle als auch die DKB-Skiarena (Biathlonstadion) geführt. Dabei konnten wir u.a. die Skihalle im Betrieb, die Schießhalle und das Funktionsgebäude mit der Videowand besichtigen und wurden über die umfangreiche Technik für Kälte- und Schnee-Erzeugung informiert. Allein schon die Ausstattung mit 34 Kameras im Loipenbereich ist imposant. Damit kann flächendeckend das Loipensystem überwacht und gesteuert und mittels Aufzeichnungen den Trainern die Möglichkeit zur Auswertung und Analyse gegeben werden. Mit der Schnee-Erzeugungsanlage kann auch der Betrieb der Loipen in der Skiarena bis zu einer bestimmten Außentemperatur gesichert werden.

Auch wenn in den letzten Jahren einige bauliche Veränderungen an den Loipen und durch den Bau des Funktionsgebäudes erfolgreich den Bestand des Weltcups gesichert haben, u.a. auch

durch das jetzt geplante Zusammengehen von Oberhof, Ruhpolding und Schalke als „biathlon3“ in der gemeinsamen Vermarktung, sind nach einer Studie nochmals über 27 Millionen Euro erforderlich, um langfristig Weltcup und WM 2020 / 2021 zu sichern, zusätzlich zu den über 30 Millionen Euro, die in den letzten Jahren in die Sportstätten und die Umgestaltung des Stadtzentrums Oberhof gesteckt wurden.

Anschließend besichtigten wir die Schanzenanlage im Kanzlersgrund, eine Doppelschanzenanlage mit einer Groß- und einer Normalschanze. Die Hans-Renner-Schanze (Baujahr 1959 bis 1961) war die größte Skisprungschanze der DDR und zählt heute noch zu den größten Schanzen der Welt.

Neben der Großschanze (K 120) wurde in den Jahren 1984 bis 1987 unter großem Arbeitsaufwand eine weitere Schanze als Normalschanze (K 90) errichtet. Beide Schanzen sind mit Matten belegt und damit ganzjährig für die Leistungssportler, das Wintersportgymnasium Oberhof sowie international nutzbar. Der Gesamthöhenunterschied der Anlage beträgt 150 Meter.

Die Anlagen bieten bis zu 40.000 Zuschauern Platz, erreicht 1964, 1991 und letztmalig 1995.

Die Schanzenanlagen wurden mehrfach umgebaut, um internationalen Maßstäben zu genügen und sind seit 2013 mit einem Kostenaufwand von mehr als 7 Millionen Euro „renoviert“ worden. Die Normalschanze (K90) wurde abgerissen und komplett neu gebaut. Sie erhielt einen modernen Anlauf aus Keramikmaterial, der im Winter gekühlt werden kann und dann über eine Eisspur verfügt. Außerdem wurden die Ausläufe beider Schanzen zu einem Aufsprunghang verbunden.

Damit sind auch wieder die Voraussetzungen für internationale Wettkämpfe, wie Weltcup gegeben.

Herr Lindner von der PGS+P Planungsgesellschaft Steiner und Palme mbH Suhl war am Schanzenneubau als Bauleiter tätig und erläuterte im Aufenthaltsraum des Funktionsgebäude die Kompliziertheit und Komplexität der Maßnahme, insbesondere bei der Veränderung und Wiederaufbau des gemeinsamen Aufsprunghanges, aber auch bei der Logistik und den besonderen Bedingungen der Topografie mit 37° geneigtem Aufsprunghang. Imponierend dabei war vor allem die Gewährleistung der Standicherheit von Gerät und Mensch.

Unterstützt wurde der Vortrag durch entsprechende Bilder vom Bauablauf, begleitend fotografiert von Herrn Dr. Reder, Geschäftsführer Intergeo Suhl, welches mit der Baugrundbegutachtung, geotechnischer und erdbautechnischer Beratung und Überwachung beauftragt war und auch beim Umbau, der Modernisierung und Erweiterung des Biathlonstadions Oberhof bzw. beim Bau der DKB-Skisporthalle dafür verantwortlich

zeichnete. Besonderer Dank gilt auch Dr. Reder dafür, dass er die Tagesexkursion mit Herrn Peter und Herrn Lindner so gut vorbereitet hatte, dass sie in nachhaltiger Erinnerung bleiben wird.

Bevor es nachmittags zur Stadtverwaltung Oberhof ging, wurde das Mittagessen in der „Thüringer Hütte“ am Grenzdler eingenommen.

Organisiert von Herrn Kirchner, Leiter des Straßenbauamtes Südwestthüringen Zella-Mehlis ließ es sich der Bürgermeister der Stadt Oberhof, Herrn Schulz nicht nehmen, uns persönlich über die Stadt Oberhof, deren gegenwärtige Lage sowie deren zukünftigen Entwicklung zu informieren. Besonders geprägt wurde dies zusätzlich durch die von der Landesregierung gerade angestoßene Diskussion zur Gebietsreform und die Stellung der Stadt Oberhof im Kontext mit dem Thüringer Wintersportzentrum Oberhof und dem Zweckverband als dessen Verwaltung, wobei es dabei nicht nur Gemeinsamkeiten gibt. Die Stadt mit ihren 1664 Einwohnern (31.12.2014) lebt hauptsächlich vom Tourismus und ist als staatlich anerkannter Luftkurort nach Erfurt und Weimar der meistbesuchte Ort in Thüringen sowie der meistbesuchte Ferienort im Thüringer Wald.

Für die Entwicklung der Stadt Oberhof sowie der Sportstätten hat die Landesregierung im Rahmen des „Handlungskonzeptes Oberhof 2015“ von 2011 bis 2015 etwa 33 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Der im Projektteil „Neue Mitte“ enthaltene Straßenbau wurde überwiegend durch das SBA Südwestthüringen betreut.

Mit der Gebietsreform muß sich Oberhof verwaltungsmäßig neu orientieren; Zella-Mehlis, Suhl und Steinbach-Hallenberg stehen zur Disposition. Der Landkreis will ein gewichtiges Wort mitreden.

Andererseits sind der Tourismus weiter zu entwickeln und die sportlichen Aspekte für Oberhof zu nutzen. Eine spannende Entwicklung steht bevor !

Die Leiterin des Bauamtes, Frau Glass führte, leider dann bei heftigen Regen, den „harten Kern“ der Teilnehmer durch das umgestaltete Stadtzentrum mit dem neuen Kurpark und über den noch im Bau befindlichen Zentralen Stadtplatz, der zukünftig Ober- und Unterstadt besser verbinden soll.

Abschluß des sehr informativen Tages bildete ein Kaffeetrinken im schönen Ambiente des Restaurant und Cafe „Cortina d` Ampezzo“.

*Dipl.-Ing. Martin Rega
Vorsitzender der Bezirksgruppe Südthüringen*

Foto`s Dr. Reder (6), Rega (11)

Liebe Mitglieder und Freunde der Fördergemeinschaft,

seit ihrer Gründung im November 1991 verfolgt die Fördergemeinschaft das Ziel, die VSVI bei der Erfüllung ihrer satzungsgemäßen Aufgaben und selbst gewählten Ziele zu unterstützen. Dies erfolgt zum einen durch Geldmittel aus Mitgliedsbeiträgen und Spenden und zum anderen durch die aktive Mitarbeit des jeweiligen Vorsitzenden in den Gremien und Arbeitsgruppen der VSVI. Wichtigstes Aushängeschild der Fördergemeinschaft ist die Veranstaltung der alljährlichen Vortragsreihe der VSVI mit ihren fünf bis sechs jeweils ganztägigen Seminaren zu aktuellen Themen des Straßen- und Verkehrswesens. Sie bietet somit Jahr für Jahr für ihre Mitglieder, aber auch für Externe, ein attraktives Seminarprogramm, das eine qualitativ hochwertige Fortbildung ermöglicht und sich einer regen Teilnahme erfreut.

Mitglieder der Fördergemeinschaft können alle im Straßenbau und im Verkehrswesen und auf verwandten Gebieten tätige natürliche und juristische Personen werden.

Auf der Jahresversammlung am 12. November 2015 erteilten die Mitglieder dem Vorstand für die Tätigkeit im Geschäftsjahr 2014 die Entlastung, nachdem die Rechnungsprüfer Herr Höhne und Herr Dr. von Wölfel eine ordnungsgemäße Geschäftsführung bestätigt hatten. Der Vorsitzende bedankte sich im Namen aller Vorstandsmitglieder für das Vertrauen.

Die Einnahmen der Fördergemeinschaft sind bei annähernd unverändertem Bestand zahlender Mitglieder konstant. Auch Dank der Mitglieder, die mehr als die vereinbarte Mindestzuwendung von 250,00 € als Beitrag bereitstellten, konnten die Bezirksgruppen der VSVI in Thüringen im Jahr 2015 mit rund 6.000 Euro unterstützt werden.

Die Förderausgaben kommen neben den Zuwendungen für die Bezirksgruppen vornehmlich dem Seminarprogramm der VSVI

zugute. Im Geschäftsjahr 2014 wurden sechs Seminare von 487 Teilnehmern aus dem Kreis der Wirtschaftsunternehmen und der öffentlich Bediensteten besucht. Die Resonanz war positiv. Die Veranstaltungen finden im gesamten Bauwesen Anerkennung.

Die Mitgliederentwicklung ist nach wie vor sehr konstant. Im Jahr 2015 ist folgendes Unternehmen neues Mitglied der Fördergemeinschaft geworden:

- Ingenieurbüro Oxfort, Weimar

Die aktuelle Gesamtmitgliederzahl (47 Mitglieder per Ende 2015) liegt somit nach wie vor innerhalb des langjährigen Mittels.

Im Anschluss an die Mitgliederversammlung berichtete Herr Brämer, Präsident des TLBV Erfurt zum Thema „Neue Struktur der Landesstraßenbauverwaltung – Perspektiven für den Thüringer Straßenbau“. Hierfür nochmals vielen Dank!

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

Gern steht auch der Unterzeichner zu weiterführenden Erläuterungen hinsichtlich der Mitgliedschaft an sich, sowie zur Gestaltung des Mitgliedsbeitrages oder sonstiger Zuwendungen an die FG VSVI zur Verfügung.

Dipl.-Ing. Uwe Müller
Vorsitzender der FG VSVI
(uwe.mueller@sehlhoff.eu)

- Anzeige -



OBERMEYER
PLANEN + BERATEN GmbH

Eisenbahnplanung
Stadtbahnen
Ingenieurbau
Tragwerksplanung
Bauwerksprüfung
Projektsteuerung
SiGeKo
Hochbau
Bauüberwachung

MÜNCHEN (ZENTRALE)
OBERMEYER Planen + Beraten GmbH
Hansastr. 40
80686 München

NIEDERLASSUNG ERFURT
OBERMEYER Planen + Beraten GmbH
Thomasstraße 83
99084 Erfurt

VERKEHR GEBÄUDE ENERGIE & UMWELT



Bauer Bauunternehmen GmbH

Straßenbau
Tiefbau
Erdbau
Wasserversorgung
Kanalbau

Hauptsitz: 99189 Walschleben
In der Aue 2
Tel. 036201 642-0
Fax: 036201 642-10

Niederlassung: 37339 Leinefelde-Worbis
Bodenfeldstraße 19
Tel. 036074 2078-0
Fax: 036074 2078-45

Niederlassung: 99880 Waltershausen
Lauchaer Höhe 25
Tel. 03622 4408-0
Fax: 03622 4408-20

www.bauer-walschleben.de
E.mail: info@bauer-walschleben.de

Nachruf auf die VOF

Die Vergaberechtsreform 2016 aus Sicht der Auftragnehmer

Abstract

Die Vergaberechtsreform, die am 18.04.2016 in Kraft treten wird, wirft ihre Schatten voraus. Sie hält für Auftragnehmer einige Veränderungen bereit, von denen die vollelektronische Abwicklung des Vergabeverfahrens am auffälligsten ist. Insgesamt soll das Vergabeverfahren gerechter, zweckmäßiger und übersichtlicher werden.

Was bisher geschah – man hatte sich eben daran gewöhnt

Die größte Reform des Vergaberechts seit Inkrafttreten der VOF steht vor der Tür. Der bisherige Dreiklang, die sog. „Kaskade“ aus GWB (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen), VgV (Vergabeverordnung) und VOF (Vergabeordnung für freiberufliche Dienstleistungen), der in den letzten Reformen immer wieder bekräftigt wurde, wird nun abgeschafft.

Bisher war die gesetzliche Grundlage durch das GWB gegeben, das im vierten Teil wesentliche Grundsätze von allen Beschaffungen durch öffentliche Auftraggeber regelt. In einem zweiten Abschnitt wurde der Ablauf des Nachprüfungsverfahrens kodifiziert.

Schon im GWB (§ 99) wurde eine Verzweigung der Kaskade auf besondere Beschaffungen gemäß SektVO (Sektorenverordnung) und VSVgV (Beschaffung im Bereich Verteidigung und Sicherheit) getroffen. Solche Aufträge werden hier nicht weiter betrachtet.

In § 127 GWB wurde die Bundesregierung ermächtigt, per Rechtsverordnung, eben die VgV, die Vergabeverfahren näher auszugestalten. Ein wesentlicher Inhalt der VgV war die Bestimmung der Grenze, ab der die Pflicht einer europaweiten Ausschreibung besteht (Schwellenwertberechnung). Die VgV diente auch als Scharnier für die Verweisung in weitere Verordnungen, die auf der dritten Stufe der Kaskade stehen. Dies waren

- im Bereich freiberuflicher Dienstleistungen gemäß § 5 VgV die VOF
- im Bereich (anderer) Liefer- und Dienstleistungsaufträge gemäß § 4 VgV die VOL/A
- im Bereich Bauleistungen gemäß § 6 VgV die VOB/A

Die dargestellte Kaskade zu beschreiben zeigt schon einmal die Komplexität der Herangehensweise, die oft nicht ganz logisch schien. Und so war es nicht selten, dass öffentliche Auftraggeber nur die dritte Ebene (z.B. VOB/A) gut kannten, aber die zugrunde liegenden Normen VgV und GWB kaum beachteten. Das führte z.B. bei der Bestimmung der Aufteilung in (Fach- und Teil-)Lose oft zu falschen Entscheidungen, die vor den Vergabekammern erfolgreich angefochten werden konnten.

Wie kam unsere Legislative überhaupt darauf, das Vergaberecht zu regeln? Für diese Frage ist Europa zuständig, wie so oft, wenn es um Bürokratie geht. In der Richtlinie 2004/18/EG hatte die EU-Kommission die Vergabe öffentlicher Aufträge - für Sektoraufträge existierte eine eigene Richtlinie - umfassend geregelt mit der Maßgabe, diese bis zu einer Frist in nationales Recht umzusetzen.

Hintergrund dafür ist der erhebliche Wirtschaftsfaktor, der durch das Vergaberecht geregelt werden soll. 2011 wurde ein Auftragsvolumen von 425 Milliarden Euro, d.h. 3,4 % des Bruttoinlandsprodukts der Europäischen Union durch öffentliche Stellen vergeben. Da ist es verständlich, dass der Gesetzgeber gewisse Regelungen durchsetzen will, um zumindest die Grund-

sätze der transparenten und diskriminierungsfreien Vergabe sicherzustellen.

Und jetzt ist es so weit, denn die EU hat 2014 eine neue Vergaberichtlinie (VRL) beschlossen, die den Namen 2014/24/EU trägt. Diese hebt die alte Richtlinie auf und stellt das Vergaberecht auf eine neue Grundlage.

Auch hier gab es eine Umsetzungsfrist: Bis zum 18.04.2016 müssen die nationalen Normen in Kraft getreten sein. Und schon sind wir in der Gegenwart - hoppla, das ist ja schon gleich!

Das neue Vergaberecht – alter Wein in neuen Schläuchen?

Es war immer schon ein Stein des Anstoßes, dass die freiberuflichen Dienstleistungen ihr eigenes Süppchen köcheln dürfen und nicht über die VOL mit geregelt werden. Die Verbände von Architekten und Ingenieuren hatten Überzeugungsarbeit geleistet, dass eine generelle Vergabe im offenen Verfahren für grundsätzlich verhandlungsbedürftige (weil „nicht vorab eindeutig und erschöpfend beschreibbare“) freiberufliche Leistungen nicht sinnvoll ist. Jetzt wird die Kuh geschlachtet, und die Einzelteile der VOF werden auf die überlebenden GWB und VgV verteilt.

Die Bundesregierung hat nun also ein Vergaberechtsmodernisierungsgesetz (VergRModG) erarbeitet, das im Februar 2016 in Kraft getreten ist. Dahinter steckt in der Umsetzung ein geändertes und erweitertes GWB.

Gerade noch rechtzeitig vor Ablauf der Frist wurde ein noch längerer Name kreiert, die Vergaberechtsmodernisierungsverordnung (VergRModVO). Diese tritt wiederum über einen Ermächtigungsparagrafen (§ 113) im GWB in Erscheinung und enthält die Neufassung der durch die VOF und VOL erheblich angeschwollenen VgV.

Das Bundeswirtschaftsministerium sieht folgende strategische Neuausrichtung des Vergaberechts:

- ▶ Das neue Gesetz verpflichtet Unternehmen, die öffentliche Aufträge ausführen, dabei die geltenden umwelt-, sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen einzuhalten. Dies gilt insbesondere für die Regelungen in für allgemeinverbindlich erklärten Tarifverträgen und den gesetzlichen Mindestlohn.
- ▶ Die Möglichkeiten für öffentliche Auftraggeber, strategische Ziele – z.B. umweltbezogene, soziale oder innovative Aspekte – im Rahmen von Vergabeverfahren vorzugeben, werden gestärkt. Soziale Dienstleistungen, wie zum Beispiel zur Integration arbeitssuchender Menschen, sollen in einem erleichterten Verfahren vergeben werden können.
- ▶ Die stärkere Nutzung elektronischer Mittel soll für effizientere Vergabeverfahren sorgen.
- ▶ Kommunale Freiräume, etwa bei der Vergabe an kommunale Unternehmen oder bei der Zusammenarbeit mit anderen Kommunen, werden erstmals im Gesetz ausdrücklich geregelt.
- ▶ Die Abfolge des Gesetzestexts richtet sich nach dem Ablauf des Vergabeverfahrens: von der Leistungsbeschreibung über die Prüfung von Ausschlussgründen, die Eignungsprüfung, den Zuschlag bis hin zu den Bedingungen für die Ausführung des Auftrags erstmals im Gesetz vorgezeichnet.

Wie schon 2009, als das letzte „Gesetz zur Modernisierung des Vergaberechts“ präsentiert wurde, wird uns neben der Modernisierung auch die Vereinfachung des Vorschriftenwerks angepriesen. Vor dem Hintergrund der beschriebenen hehren Ziele des BMWi ist allerdings eher eine Verkomplizierung zu erwarten.

Die Erweiterung des GWB (vierter Teil) von 39 auf 88 Paragraphen lassen Zweifel an einer Vereinfachung aufkommen, ebenso ist die VgV von 24 Paragraphen (von denen viele bereits entfallen waren) auf jetzt 82 Paragraphen vergrößert worden. Es ist unbestritten, dass eine Konsolidierung und Anpassung der bisherigen Vergabevorschriften notwendig ist. Ob die neuen Verordnungen wirklich leichter zu handhaben sind, werden wir in der Zukunft erleben.

Dieser Artikel soll aus Sicht der Architekten und Ingenieure einige wesentliche Punkte herausgreifen, die den zukünftigen Kontakt mit öffentlichen Vergaben bestimmen werden. Eine Vollständigkeit ist nicht angestrebt; für eine umfassende Darstellung bietet der Seminarmarkt gerade zur Zeit eine große Menge an Veranstaltungen an.

Grundsätze der Vergabeverfahren

Die Vergabegrundsätze sind dem Gesetzgeber sehr wichtig. Die Gleichbehandlung, Transparenz und Diskriminierungsfreiheit sind daher an mehreren Stellen im Text von Gesetz und Verordnung verankert.

Im § 17(13) VgV heißt es z.B.: „Der öffentliche Auftraggeber stellt sicher, dass alle Bieter bei den Verhandlungen gleich behandelt werden. Insbesondere enthält er sich jeder diskriminierenden Weitergabe von Informationen, durch die bestimmte Bieter gegenüber anderen begünstigt werden könnten.“

Bewerber und Bieter werden in Zukunft die berechtigten hohen Ansprüche an Auftraggeber noch mehr artikulieren können. Die Frage bleibt jedoch, ob der Auftraggeber genügend Spuren hinterlässt, damit diese Grundsätze wirksam eingefordert werden können.

Charakter von Architekten- und Ingenieurleistungen

Bisher waren einige Gerichte davon ausgegangen, dass die Leistungsphasen ab der Baugenehmigung bzw. Planfeststellung komplett beschreibbar sind und somit nach VOL/A ausgeschrieben werden müssen. Nach Ansicht der Richter seien die Lph. 5 ff nicht verhandlungsbedürftig, da sie lediglich ein „stures Abarbeiten der Baugenehmigung“ seien.

Als ob die Ausführungsplanung, die Ausschreibung und die Bau-/ Objektüberwachung keinerlei Spielräume für gute oder bessere Leistungen beinhalten würde! Jeder ausführende Architekt oder Ingenieur wird da eine Menge Geschichten wissen, bei der eben nicht nur das Beachten der in der Genehmigung erlassenen Auflagen nach technischen Regelwerken zum Erfolg geführt hat, sondern Fingerspitzengefühl, flexible Disposition von geeignetem Personal nach eventuell geänderten Personaleinsatzplänen, geänderte Arbeitsabläufe etc.

Die Rechtsprechung wird § 73(1) VgV auszulegen haben: Ist dort festgeschrieben, dass sämtliche Architekten- und Ingenieurleistungen vorab nicht eindeutig und erschöpfend beschreibbar sind? Oder heißt das, dass der Teil 6 der VgV nur für den nicht be-

schreibbaren Teil der Architekten- und Ingenieurleistungen gilt? Seminar Teilnehmer bekommen diese Arbeit als Hausaufgabe.

In jedem Fall wird in § 74 VgV ausdrücklich festgelegt, dass „Architekten- und Ingenieurleistungen in der Regel im Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb nach § 17 oder im wettbewerblichen Dialog nach § 18 vergeben werden“. Damit dürfte die Praxis vom Tisch sein, die Bauüberwachung wie Putzdienstleistungen im offenen Verfahren zu vergeben.

Good-bye Papierberge – Hallo e-Vergabe

Willkommen im 21. Jahrhundert. Der § 97(5) GWB schreibt vor: „Für das Senden, Empfangen, Weiterleiten und Speichern von Daten in einem Vergabeverfahren verwenden Auftraggeber und Unternehmen grundsätzlich elektronische Mittel nach Maßgabe der aufgrund des § 113 erlassenen Verordnungen.“

Es war noch nie zu verstehen, warum Teilnahmeanträge, die üblicherweise keine Betriebsgeheimnisse enthalten, beim Auftraggeber nicht elektronisch eingehen dürfen. Die Aktenführung kann heutzutage problemlos digital dargestellt werden. Seit zwei Jahrzehnten gibt es PKMS (Projektkommunikationssysteme) und elektronische Archive, die extern gehostet werden und ein großes Maß an Sicherheit und Redundanz bieten. In Zeiten, wo wie in Köln Stadtarchive zusammenfallen, ist eine virtuelle Datenspeicherung mehr als eine nur mögliche Alternative.

Es ist also zu hoffen, dass die Versendung von Massen an Papier bereits in der ersten Runde eines Teilnahmewettbewerbs obsolet wird. Stattdessen dürfen die Verwaltungen wohl endlich die modernen technischen Möglichkeiten nutzen.

Kontrolle ist gut, Vertrauen ist besser?

Noch so ein alliterierender Wörter-Bandwurm: Einheitliche Europäische Eigenerklärung (EEE). Dieser weist den Weg in die Zukunft der vollelektronischen Vergabe (e-Vergabe). In Art. 59 der VRL wird die EEE eingeführt, so dass die Eignungsprüfung (Teilnahmewettbewerb = erste Stufe des Verhandlungsverfahrens) durch eine einheitliche Eigenerklärung vorstrukturiert, erleichtert und vereinfacht wird.

Es wird also leichter, auch für die Bewerber. Denn sie müssen zunächst nur versichern, dass sie gemäß den vom Auslober vorgegebenen Kriterien geeignet sind. Den letztendlichen Nachweis muss nur der siegreiche Bieter vor Vertragsschluss erbringen. Wenn das keine Verbesserung ist!

Die EEE ersetzt im Vergabeverfahren vorläufig die Eignungsnachweise durch eine Eigenerklärung, die eine Versicherung des Bewerbers/Bieters zu folgenden Aspekten ist:

- ▶ 1. Es liegen keine Ausschlussgründe vor (Art. 57 VRL)
- ▶ 2. Die Vorgaben des öffentlichen Auftraggebers zur Eignung (Art. 58 VRL) werden erfüllt mit Blick auf
 - a) die Befähigung zur Berufsausübung,
 - b) die wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit sowie
 - c) die technische und berufliche Leistungsfähigkeit.
- ▶ 3. Die objektiven und nichtdiskriminierenden Kriterien des öffentlichen Auftraggebers zur Reduzierung der Teilnehmer am Wettbewerb (Art. 65 VRL) werden erfüllt.
- ▶ 4. Die Nachweise, dass die Eignungskriterien erfüllt werden, können jederzeit vom Unternehmen vorgelegt werden.

Das Standardformular für die EEE wurde im Januar 2016 (Durchführungs-VO 2016/7/EU) eingeführt. Die e-Vergabe ist binnen kurzer Zeit dadurch umzusetzen, dass die EEE in elektronischer Form akzeptiert wird.

Massenhaft eingereichte Referenzen durchzuackern und auf Vergleichbarkeit zu prüfen soll für den geplagten öffentlichen Auftraggeber also der Vergangenheit angehören. Statt zu kontrollieren soll der Auftraggeber nunmehr vertrauen. Es bleibt zu hoffen, dass das böse Erwachen sich dann nicht erst kurz vor Vertragsschluss zeigt, weil der Bieter eine beschönigende Sicht der Dinge dargelegt hat. Merke: „Die Braut bei der Hochzeit ist immer hübsch“.

Wer soll den Auftrag bekommen?

Grundlage aller Wertung war bisher § 2 VOF: „Aufträge werden an fachkundige, leistungsfähige und zuverlässige Unternehmen vergeben“. Die Zuverlässigkeit war also ein wesentliches, jedoch nicht genau definiertes Kriterium. Angesichts der öffentlichen, durch Fälle wie Siemens angefachte Diskussion über Selbstreinigung (vgl. § 125 GWB) war hier eine Überarbeitung erforderlich.

Jetzt heißt es im § 122(1) GWB: „Öffentliche Aufträge werden an fachkundige und leistungsfähige (geeignete) Unternehmen vergeben, die nicht nach den §§ 123 oder 124 ausgeschlossen worden sind.“ In den genannten Paragraphen werden ausführlich die möglichen und zwingenden Ausschlussgründe – übrigens abschließend – benannt.

Vorinformationen sind wieder da

Auf dem Weg von der VOF 2006 zur VOF 2009 war die Vorinformation als ein Mittel, um den Markt über die bevorstehende Abfrage von Kapazitäten zu informieren, entfallen. Sie war ohnehin in früheren Zeiten nur selten verwendet worden. Mit dem neuen Vergaberecht gibt es hierfür einen eigenen § 38 VgV, der im Falle der Vorinformation kürzere Fristen und ggf. einen Verzicht auf eine klassische Auftragsbekanntmachung nach sich zieht. Hier heißt es für die Bewerber in Zukunft aufpassen. Nicht nur Auftragsbekanntmachungen lesen, sondern auch Vorinformationen. Das sog. Interessenbekundungsverfahren ist eine neue Art der Bekanntmachung von Vergabeverfahren.

Eignungskriterien

Hoffentlich vorbei sind die Zeiten, in denen nach dem Motto „Big is beautiful“ gewertet wurde. Die Eignungskriterien müssen jetzt nach § 122 GWB explizit „mit dem Auftragsgegenstand in Verbindung und zu diesem in einem angemessenen Verhältnis stehen.“

- Die großen Umsätze, die zuweilen gefordert wurden, standen oft nicht im Verhältnis zum Auftragswert und wurden stumpf ausgewertet - als ob ein Unternehmen mit 10 Mio. € Umsatz doppelt so geeignet wäre wie eines mit 5 Mio. € Umsatz! Jetzt darf der geforderte Mindestumsatz nur noch das Doppelte des geschätzten Auftragswerts betragen (§ 45(2) VgV).

- Bisher wurde meist automatisch die Anzahl Mitarbeiter als Eignungskriterium verwendet; dieses dann nach dem obigen Motto ausgewertet. Bedenklich an dieser Praxis war, dass „Mischkonzerne“, die mit Tausenden Mitarbeitern antreten, volle Punktzahlen einsammeln, auch wenn die eigentlich fachlich relevante Truppe nur wenige Mitarbeiter umfasst. Leider wurde dieses weiterhin als Eignungskriterium (§ 46(3) Nr. 8 VgV) aufgenommen. Wo ist die geforderte Verbindung zum Auftragsgegenstand? Angemessen wäre stattdessen gewesen, in die Liste die Anzahl Mitarbeiter, die zur Erbringung der ausgeschriebenen Leistung zur Verfügung stehen, aufzunehmen.
- Schon in früherer Rechtsprechung war geklärt worden, dass ein Unternehmen, das Subunternehmer einsetzt, bei gleicher Eignung nicht schlechter bewertet werden darf. So ist unverständlich, wie solcherart geforderte Angaben im neuen Vergaberecht (§ 46(3) Nr. 10 VgV) gewertet werden sollen.
- Kostenintensive Nachweise wie Bilanzen, Gewerbezentralregistereintrag, Krankenkassenbescheinigungen oder Sozialversicherungsnachweise lassen sich bei Vergaben freiberuflicher Dienstleistungen meist nicht in Verbindung mit dem Auftrag bringen und sollten wegen der äußerst begrenzten Aussagekraft in solchen Verfahren nicht gefordert werden.
- Der Katalog möglicher Nachweise der technischen Leistungsfähigkeit wurde nunmehr abschließend festgelegt (§ 46(2) VgV), so dass das Bereithalten von umfangreichen Nachweisen zu obskuren Dokumentanforderungen eingedämmt werden dürfte.
- Unklar ist, ob die so beliebten und aussagekräftigen Lebensläufe des vorgesehenen Projektteams überhaupt noch gefordert werden dürfen. Gleiches gilt für die persönlichen Referenzen der Projektleiter, die eigentlich mehr Aufmerksamkeit als die Büroreferenzen haben sollten.

Trennung von Eignungs- und Zuschlagskriterien

Das Gebot der Trennung von Eignungskriterien (also im Teilnahmewettbewerb) und Zuschlagskriterien (also Verhandlungsphase) wurde durch die obergerichtliche Rechtsprechung entwickelt und gefestigt. In der letzten Zeit ist hier insbesondere bei Architekten- und Ingenieurleistungen eine Protestbewegung zu spüren, basierend auf der Unmöglichkeit, bereits im Teilnahmewettbewerb die (fachliche) Eignung eines Projektteams zu beurteilen, welches erst in der Verhandlungsphase verbindlich festgelegt wird. In der Vergangenheit führte dies ab und an dazu, dass im Teilnahmewettbewerb erst mal die „besten Pferde im Stall“ vorgestellt wurden, so dass die Eignungspunkte dort eingefahren werden konnten. In der Verhandlungsphase wurde dann das tatsächliche Projektteam präsentiert, dessen Eignung durch die Vergabestelle nur noch schwer verneint werden durfte. Es war jedoch schwierig für den Auftraggeber, auf dem im Teilnahmewettbewerb vorgestellten Projektteam auch in der Verhandlungsphase zu bestehen. Der öffentliche Auftraggeber befand sich in einem Dilemma, und so entstand die Idee, für die Ausschreibung von Leistungen, bei denen es „auf die Qualität des eingesetzten Personals“ ankommt, weil diese „erheblichen Einfluss auf das Niveau der Auftragsausführung haben kann“, auch die Organi-

sation, Qualifikation und Erfahrung des Projektteams im Rahmen der Zuschlagskriterien zu beurteilen.

Aus Sicht der Bieter ist dies nach meinem Ermessen ein großer Vorteil, da gute Projektleiter in der Verhandlungsphase durch ihre persönliche Kompetenz noch einmal zusätzliche Punkte gewinnen können, was dann zu dankbaren Auftraggebern und erfolgreichen Aufträgen führt.

Leistungswettbewerb statt Preiswettbewerb

§ 76(1) VgV stellt nun unmissverständlich klar, dass Architekten- und Ingenieurleistungen im Leistungswettbewerb vergeben werden. Damit hat die unwürdige Diskussion ein Ende, dass freiberufliche Leistungen zu 100% über den Preis bewertet werden. Oder würden Sie sich immer den billigsten Rechtsanwalt aussuchen, um den Prozess Ihres Lebens zu führen?

Auch der oft falsch verstandene Begriff des wirtschaftlichsten Angebots (interpretiert als günstigstes Angebot) wird nunmehr im § 127 GWB als „das beste Preis-Leistungs-Verhältnis“ definiert, damit dürften reine Preisabfragen unmöglich geworden sein.

Selbstverständlich ist das Honorar der freiberuflichen Leistung eine zu bewertende Größe, denn die Steuergelder sollen ja verantwortungsbewusst ausgegeben werden. Meist ist das Honorar sowieso in den engen Grenzen der HOAI festgelegt. Unabhängig davon wird das Honorar schon durch seinen ursächlichen Zusammenhang mit der angebotenen Leistung in den qualitativen Kriterien mit bewertet, so dass es in den meisten Fällen überzogen scheint, dem Honorar bei den Zuschlagskriterien ein Gewicht von mehr als 30% zu geben.

Auskömmlichkeitsprüfung

Bisher gab es in der VOF im Gegensatz zu den anderen Vergabeordnungen keine Auskömmlichkeitsprüfung. Allenfalls die Haushaltsordnungen konnten dahingehend verstanden werden. Das führte insbesondere bei Bauüberwachungsleistungen aufgrund fehlender Festsetzung in der HOAI zu einem Preisdumping, das für den Auftragnehmer wirtschaftlich nur mit einer ver-

minderten Überwachungsqualität (Häufigkeit, Qualifizierung des Überwachers) darzustellen war. Durch die in § 60 vorgeschriebene „Prüfung auf ungewöhnlich niedrige Honorare“ wird nun eine Handhabe dagegen geschaffen. Wie genau die Auskömmlichkeitsprüfung aussehen wird, bleibt abzuwarten. Vermutlich wird man Berechnungen ähnlich der VOB-Praxis durchführen.

Dies ist die gute Nachricht für die Bieter, die mit ihren auskömmlichen Angeboten in der Vergangenheit regelmäßig gescheitert waren. Gute Leistung braucht eben gutes Honorar!

Aufhebung

Bisher gab es keine Handhabe gegen Auftraggeber, die ein VOF-Verfahren aufhoben. In § 11(7) VOF hieß es nämlich: „Das Verfahren endet mit Vertragsschluss oder mit Verzicht auf die Auftragserteilung.“ Dies stand im Gegensatz zur VOL und VOB, wo für eine Aufhebung schwerwiegende Gründe zutreffen müssen. Solche Gründe sind nun gemäß § 63(1) VgV auch auf die freiberuflichen Leistungen anzuwenden:

„Der öffentliche Auftraggeber ist berechtigt, ein Vergabeverfahren ganz oder teilweise aufzuheben, wenn

1. kein Angebot eingegangen ist, das den Bedingungen entspricht,
2. sich die Grundlage des Vergabeverfahrens wesentlich geändert hat,
3. kein wirtschaftliches Ergebnis erzielt wurde oder
4. andere schwerwiegende Gründe bestehen.“

Für den Architekten bzw. Ingenieur ergibt sich hier möglicherweise ein Ansatzpunkt für Schadensersatzansprüche, wenn ein Vergabeverfahren, bei dem man als Bieter Chance auf den Auftrag gehabt hätte, einfach so aufgehoben wird.

Glückwunsch!

Die VOF ist noch nicht einmal 20 Jahre alt geworden und hat jetzt ausgedient. Möge der Nachfolger alles anders, vieles neu und einiges besser machen. Viel Erfolg!

*Andreas Bährle
Andreas Bährle Consulting*

Martin Rega



Am 10. November 2015 feierte Herr Dipl.-Ing. Martin Rega seinen 70. Geburtstag. Nach Abitur in Suhl und abgeschlossener Lehre als Betonfacharbeiter beim BMK in Zella-Mehlis studierte er von 1965–1970 an der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden, Sektion Verkehrsbauwesen, Fachrichtung Straßenbau und Straßenverkehr und schloss 1970 das Studium als Dipl.-Ing. Straßenbau ab. Im Anschluss war er noch bis 1976 als Assistent an der Hochschule tätig, mit den Schwerpunkten Lehre (studentische Ausbildung Planung und Entwurf von Straßen) und Forschung (Straßendatenbank). Von 1976 bis 1990 arbeitete Herr Rega im Entwurfs- und Ingenieurbüro des Straßenwesens (EIB-Sw). Zuerst in Berlin im Direktionsbereich Forschung und Rationalisierung als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Ingenieurbüro für Rationalisierung (Studie für den Zentralen Erzeugnisgruppenverband des Straßenwesens zur Optimierung der Bitumenlagerung in den BDS sowie Aufbau einer Straßendatenbank), später als Fachgruppenleiter Forschungsgskoordination und letztlich als stellvertretender Fachdirektor. In diesem Arbeitsbereich war er mitverantwortlich für die Forschungs- und Rationalisierungsaufgaben im Straßen- und Brückenbau einschließlich Standardisierung und Dokumentation im Gebiet der damaligen DDR. Als Direktor des Betriebsteiles Dresden des EIB-Sw von 1986–1990 war er für die Planungen im klassifizierten Straßennetz (Straße, Brücke, Verkehrstechnik) in Sachsen verantwortlich.

1990 kehrte Herr Rega in seine Thüringer Heimat zurück und übernahm ab der Gründung des Straßenbauamtes Meiningen im Juli 1990 die Funktion des Abteilungsleiters für Planung, Entwurf und Umweltschutz. Von den vielen Maßnahmen, die von ihm vorbereitet wurden, sollen die Ortsumgehungen Henneberg, Breitungen, Barchfeld und Bad Salzungen besonders erwähnt werden. Mit der Umstrukturierung der Thüringer Straßenbauverwaltung übernahm er ab Juni 2002 im Landesamt für Straßenbau im Referat Grundlagenplanung und Umweltschutz die Aufgaben der Vorplanung, u.a. B 89 neu Fulda-Meiningen und war hauptsächlich für die Entwicklung der zukünftigen Netzstruktur (Netz 2030) und des ersten Verkehrsmodells Thüringen verantwortlich. Darüberhinaus wirkte er bei zahlreichen Verkehrsuntersuchungen, bei der Bearbeitung von Bundesverkehrswege- und Regionalplänen sowie beim ersten Radverkehrsplan Thüringens mit. Seit Dezember 2010 ist Herr Rega im wohlverdienten Ruhestand. Im Mai 1990 wurde Herr Rega Mitglied in unserer Ingenieurvereinigung und ist seit dem Jahr 2000 aktiv im Vorstand der Bezirksgruppe Südthüringen tätig; seit 2011 als amtierender Vorsitzender und ab 2012 als Vorsitzender. Darüberhinaus arbeitet Herr Rega seit 2009 im Vorstand des Fördervereins Museum Thüringer Waldautobahn ist wesentlich am Erhalt des Museums in Suhl beteiligt.

Wir wünschen Herrn Rega beste Gesundheit und viel Erfolg bei der weiteren Arbeit für unsere Ingenieurorganisation, aber auch für den Erhalt des Autobahnmuseums.

Manfred Dölle



Am 22. September 2015 vollendete unser Mitglied, Herr Dipl. Ing. (FH) Manfred Dölle sein 75. Lebensjahr.

Nach Absolvierung der Berufsausbildung zum Maurer und Straßenbauer besuchte Herr Dölle die Ingenieurschule für Straßenbau in Schleusingen, die er 1961 als Straßenbau-Ingenieur erfolgreich abschloss. Während seiner daran anschließenden mehrjährigen Tätigkeit als Bauleiter und Oberbauleiter im Straßen- und Asphaltstraßenbau auf verschiedenen Baustellen in Sachsen und Thüringen holte er sich das nötige praktische Rüstzeug, um ab 1975 als Produktionsleiter des Bereiches Straßenbau im Straßen- und Tiefbaukombinat Suhl zu wirken. Die Leitung dieses Produktionsbereiches übernahm er im Jahr 1982.

Hier trug er mit die bauliche Verantwortung für Neu- und Ausbaumaßnahmen von Fern- und Landstraßen im Bezirk Suhl. Zum Produktionsprofil seines Arbeitsbereiches gehörten außerdem die verkehrstechnische Erschließung der neuen Wohn- u. Industriegebiete in Südthüringen sowie der Bau von Parkflächen u. Radwegen.

In seiner Verantwortung lagen außerdem die Produktion und der Einbau von im Jahresdurchschnitt mehr als 300.000 t Asphaltmischgut die in drei Asphaltmischwerken hergestellt wurden.

Mit der Öffnung der innerdeutschen Grenze im Jahr 1990 übernahm Herr Dölle als Geschäftsführer die Verantwortung für damals 180 Mitarbeiter des ehemaligen Produktionsbereiches Straßenbau des STK Suhl und gründete mit weiteren Gesellschaftern die Straßen- und Asphaltbau Rennsteig GmbH.

In 15-jähriger Tätigkeit als Geschäftsführer trug er mit seinem Unternehmen im Auftrag der öffentlichen Verwaltungen und der Zweckverbände erfolgreich zur Erhaltung und zum Neubau der thüringischen Infrastruktur bei. Von 1991 bis 2005 leitete er mit weiteren Geschäftsführern die Asphaltmischwerke Zella-Mehlis und war wesentlich an der Praxiserprobung neuer Rezepturen im Asphaltstraßenbau beteiligt. Anfang Mai 1990 war Herr Dölle Gründungsmitglied der VSVi in Südthüringen und arbeitete von diesem Zeitpunkt an bis zu seinem Ausscheiden aus dem aktiven Berufsleben im Jahr 2005 im Vorstand der Bezirksgruppe Südthüringen mit. Wir danken ihm für seine aktive Mitgestaltung bei der Vorbereitung und Durchführung von Veranstaltungen zur technischen und wissenschaftlichen Weiterbildung in unseren Fachgebieten als auch beim Einbringen des vorhandenen ingenieurtechnischen Sachverständes bei politischen Entscheidungen zum Nutzen der infrastrukturellen Entwicklung in Thüringen.

Wir wünschen dem Jubilar für die kommenden Jahre beste Gesundheit und alles Gute.

Jürgen Krüger



Am 8. Oktober 2015 feierte Herr Dipl.-Ing. Jürgen Krüger seinen 65. Geburtstag. Nach seinem Abitur an der Arbeiter- und Bauern-Fakultät in Halle im Jahr 1969 studierte er an der Technischen Universität in Dresden das Bauingenieurwesen. 1973 begann er als junger Ingenieur beim staatlichen Entwurfs- und Ingenieurbüro des Straßenwesens (EIBS) in Erfurt seine berufliche Karriere als Entwurfsingenieur. Ab 1981 bis 1991 leitete er die Fachgruppe Straßenbahngleisbau.

Nach der Privatisierung des Unternehmens und Umbenennung in Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH (INVER GmbH) im Jahr 1990 war er als Entwurfsingenieur und ab 1995 als geschäftsführender Gesellschafter tätig. Er ist uns als ausgewiesener Experte für die Planung und den Bau von innerstädtischen komplexen Verkehrsanlagen, aber auch von Außerortsstraßen und Autobahnen bekannt. Zu den von ihm geplanten und während der Bauzeit überwachten Vorhaben zählen eine Reihe von Straßenbahn-Neubaustrecken in Erfurt, wie zum Beispiel die Strecke zum Wiesenhügel, die Verlängerungen nach Windischholzhausen, zum Ringelberg und nach Bindersleben. Die innerstädtischen Straßenprojekte Weimarer Straße und Arnstädter Straße in Erfurt, die Erschließungsstraßen des TEC Erfurt sowie Teilabschnitte der Bundesautobahnen A 4, A 38 und A 71 sind besonders herauszuheben.

Herr Jürgen Krüger hat sich auch in der Ingenieurkammer Thüringen als Beratender Ingenieur immer für die Belange unseres Berufsstandes eingesetzt. Als ehrenamtlicher Beisitzer in der Vergabekammer Thüringen hat er bei der Entscheidung von Vergabefragen im Bereich der VOF aktiv mitgewirkt.

Herr Krüger ist seit 1990 Mitglied der VSVI Thüringen und war von Anfang an im Vorstand der Bezirksgruppe Erfurt tätig. Seit 2002 war er deren Vorsitzender bis zu seinem Ruhestand im Jahr 2013. Wir danken Herrn Dipl.-Ing. Jürgen Krüger für die geleistete Arbeit im Vorstand der Bezirksgruppe Erfurt (seit 2014 Mittelthüringen) und wünschen ihm in seinem wohl verdienten Ruhestand alles Gute.

Zu besonderen Geburtstagen 2015 gratulieren wir, verbunden mit den besten Wünschen für Gesundheit und Wohlergehen:

zum 75. Geburtstag

Nitsche, Manfred, Gera, 21. Februar 1940
Jenk, Hartmut, Schleusingen, 4. April 1940
Weiß, Ingrid, Erfurt, 16. April 1940
Klaus, Peter, Niederpöllnitz, 13. Mai 1940
Dölle, Manfred, Suhl, 22. September 1940
Hausigk, Reinhard, Gera, 14. Oktober 1940
Gotschol, Erhard, Mühlhausen, 18. November 1940

zum 70. Geburtstag

Kottek, Rainer, Nordhausen, 3. Mai 1945
Rödel, Uwe, Büßleben, 6. Juni 1945
Franke, Uwe, Erfurt, 9. Juni 1945
Barber, Günter, Eisenberg, 29. August 1945
Rega, Martin, Suhl, 10. November 1945
Glorius, Jürgen, Leinefelde-Worbis, 23. November 1945

zum 65. Geburtstag

Lehniger, Gisela, Suhl, 3. Januar 1950
Eberhardt, Osmar, Kutzleben, 5. Januar 1950
Schröter, Dietmar, Boilstädt, 6. März 1950
Schönfeld, Rolf, Erlau, 21. April 1950
Dietrich, Frank, Suhl, 27. April 1950
Vorkauf, Ilona, Suhl, 19. Juni 1950
Pfundner, Joachim, Artern, 22. Juni 1950
Zopf, Ingo, Gera, 8. Juli 1950
Kramer, Heinz-Rainer, Jena, 4. August 1950
Scholz, Wolfgang, Gera, 16. August 1950
Beier, Peter, Weimar, 20. August 1950
Reißig, Bernd, Wasungen, 25. August 1950
Schuhmann, Hartmut, Jena, 10. September 1950
Krüger, Jürgen, Salomonsborn, 8. Oktober 1950
Hauke, Klaus, Gera, 26. Oktober 1950
Fuchs, Petra, Erfurt, 1. November 1950

Schmidt, Arnold, Leinefelde-Worbis, 4. Dezember 1950
Wolf, Ulrich, Bad Köstritz, 24. Dezember 1950

zum 60. Geburtstag

Schelzke, Volkmar, Mühlhausen, 18. Januar 1955
Sturm, Johannes, Grabfeld, 26. Januar 1955
Irmer, Lutz, Gotha, 3. Februar 1955
Nadler, Ingelore, Erfurt, 11. Februar 1955
Kölsche, Kerstin, Suhl, 26. Februar 1955
Deichsel, Reinhard, Nobitz, 7. März 1955
Kellner, Frank, Erfurt, 11. März 1955
Holzhaue, Gerhard, Ellrich, 7. Mai 1955
Härtling, Gunter, Lehdorf, 14. Mai 1955
Kuhnlein, Werner, Steinwiesen, 20. Mai 1955
Kurianowski, Annette, Gotha, 20. Mai 1955
Tretau, Ulrich, Schmalkalden, 27. Mai 1955
Barczyk, Volker, Erfurt, 30. Mai 1955
Winter, Christine, Erfurt, 17. Juni 1955
Herre, Klaus, Niedernissa, 28. Juni 1955
Becht, Ulrich, Mühlberg, 30. Juni 1955
Felsmann, Roland, Schönbrunn, 11. Juli 1955
Hiller, Holger, Crossen (OT Tauchlitz), 28. Juli 1955
Althaus, Jürgen, Dingelstädt, 9. August 1955
Schmidt, Reiner, Weimar, 2. September 1955
Reinhardt, Dietmar, Streufdorf, 19. September 1955
Walther, Hartmut, Weimar-Legefild, 19. September 1955
Überschaer, Klaus, Weimar, 7. Oktober 1955
Krieg, Christina, Suhl, 8. Oktober 1955
Niehaus, Thomas, Lengfeld, 12. Oktober 1955
Pratsch, Günther, Weimar, 4. November 1955
Tretau, Katrin, Schmalkalden, 12. November 1955
Grünwald, Andreas, Weimar, 21. November 1955
Werner, Rolf, Reurieth, 12. Dezember 1955

Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Thüringen e.V. Themenschwerpunkte der geplanten Weiterbildungsseminare im Jahr 2016

Asphaltstraßenbau
Erdbau
Bau- und Vergaberecht: VOB/A Vergabe
Schadstoffsanierung/Schadstoffentsorgung
Bau- und Vergaberecht: Bauverträge der Öffentlichen Hand
Betonstraßensanierung
Brückenbau
Verkehrsplanung (HBS 2015, RiLSA 2015, Fahrbahnmarkierungen)
Hochwasserschutz

Hinweise: Die Teilnahmegebühr pro Seminar beträgt 15,- EUR für VSVI-Mitglieder (persönliche Mitgliedschaft) und 70,- 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 vorzugsweise über die Internetpräsentation der VSVI Thüringen zu realisieren: www.vsvi-thueringen.de.
Detaillierte Informationen zu den Weiterbildungsveranstaltungen werden ebenfalls dort veröffentlicht.
Einladungen zu den Seminaren werden in der Regel etwa 4 Wochen vor Beginn der Veranstaltung versendet.



STREICHER Gruppe

ROHRLEITUNGS- & ANLAGENBAU ■ MASCHINENBAU ■ TIEF- & INGENIEURBAU ■ ROH- & BAUSTOFFE



Straßen- & Tiefbau

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



Brücken- & Ingenieurbau

- Stahl- & Spannbetonbrücken
- Stahlverbundbrücken
- Bogenbrücken
- Fertigteilbrücken
- Ingenieurbauwerke
- Betonsanierung



Rohrleitungs- & Anlagenbau

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



Wasserbau

- Hochwasserschutzanlagen
- Bau von Hafenanlagen, Schleusen, Wehren
- Deichbau
- Uferbefestigungen & -sicherungen
- Nassbagger-/Spundwandarbeiten

TECHNISCHE KOMPETENZ & LEISTUNGSSTÄRKE IM STRASSEN-, BRÜCKEN-, ROHRLEITUNGS- UND WASSERBAU

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

Als Tochterunternehmen der STREICHER Gruppe bietet die **STREICHER Tief- und Ingenieurbau Jena GmbH & Co. KG** mit Niederlassungen in Oelsnitz/Vogtland, Freiberg und Bernau/Berlin ein breites Leistungsspektrum in den Geschäftsbereichen Straßen- und Tiefbau, Brücken- und Ingenieurbau, Rohrleitungs- und Anlagenbau sowie Wasserbau. Wir realisieren Komplettlösungen von der Planung über den Bau und das Projektmanagement bis hin zu Instandhaltungsmaßnahmen.

LEUTE VON DER STRASSE

neumeister.de

IN
IHRER AUFTRAG

INVER

VERKEHRSPANUNG UND PLANUNG
VON VERKEHRSANLAGEN:
STRASSEN, STRASSENBAHNEN, TIEFBAU,
INGENIEURBAUWERKE, VERKEHRSTECHNIK,
IMMISSIONSSCHUTZ,
LANDSCHAFT UND FREIFLÄCHEN

STAMMSITZ: 99084 ERFURT
MAXIMILIAN-WELSCH-STRASSE 2A
T: +49 361 2238-0
F: +49 361 2238-101
info@inver-erfurt.de

NIEDERLASSUNG: 98529 SUHL
WÜRZBURGER STRASSE 3
T: +49 3681 7972-0
F: +49 3681 7972-15
info@suhl.inver-erfurt.de



INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSANLAGEN GMBH - BERATENDE INGENIEURE - GEGR. 1950 • WWW.INVER-ERFURT.DE