



Vereinigung der Straßenbau- und  
Verkehrsingenieure Thüringen e.V.

# *Info 2017*



## In eigener Sache:

Bitte besuchen Sie auch unsere neu gestaltete Seite im Internet: [www.vsvi-thueringen.de](http://www.vsvi-thueringen.de)

## Titelfoto:

Instandsetzung der Brücke über den Stausee Bleilochtaalsperre in Saalburg, Straßenbauamt Ostthüringen

## Impressum:

VSVI Information Thüringen; Ausgabe 2017  
Copyright bei VSVI Thüringen e.V.  
c/o pmp INFRA GmbH  
Eugen-Richter-Straße 44  
99085 Erfurt

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

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

Redaktionsschluss: 31.01.2018

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

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

Gestaltung und Realisierung:  
Resch Druck GmbH  
Klostergasse 2  
98617 Meiningen  
[www.druckerei-resch.de](http://www.druckerei-resch.de)

## Inhaltsverzeichnis

Geleitwort; <i>Dr. Frank Greßler</i> .....	3
Grußwort; <i>Birgit Keller</i> .....	5
Leistungsfähige Verkehrsnetze – Grundlage einer mobilen Gesellschaft; <i>Dipl.-Ing. Elmar Dräger</i> .....	6
Bericht zur 27. Ordentlichen Mitgliederversammlung der VSVI Thüringen; <i>Dr. Frank Greßler</i> .....	8
Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle – Berlin ....	27
Instandsetzung der Stauseebrücke in Saalburg im Zuge der L 1095 <i>Dipl.-Ing. Ralf Schrot,</i> <i>Dipl.-Ing. Andreas Hidde,</i> <i>Dipl.-Ing. Peter Orlamünder</i> .....	31
Erster Stammtisch der Jungen VSVI Thüringen .....	33
Um- und Ausbau der B 281 Lausnitz – Neunhofen – Neustadt a. d. O. <i>Dipl.-Ing. (FH) Rolf Kullmann, Dipl.-Ing. Michael Dreißigacker,</i> <i>Dipl.-Ing. (FH) Erik Schellenberg, Dipl.-Ing. Jörg Müller,</i> <i>Dipl.-Ing. Falk Mönnig</i> .....	34
Vorstellung der „Handlungsempfehlungen zur ressourchenschonenden Böschungssicherung an Straßen mittels Geogittern“ <i>Dr.-Ing. Hans Peter Nottrodt,</i> <i>Hubert Fache</i> .....	42
Ausbau der L1014 zwischen Breitenworbis und Neustadt <i>Herr Klaus Sillmann, Herr Herold,</i> <i>Herr Ludolph &amp; Herr Schneemann</i> .....	44
L 1152neu Jagdshof – Schauberg Lückenschluss Landesgrenze Thüringen/Bayern <i>Dipl.-Ing. (FH) Christina Krieg, Dipl.-Ing. Manfred Barth,</i> <i>Dipl.-Ing. (FH) Stephanie Schönberger,</i> <i>Straßenbauamt Südwestthüringen</i> .....	48
Strategie des Freistaats Thüringen zum Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge bis 2020 <i>Prof. Dr.-Ing. Uwe Plank-Wiedenbeck,</i> <i>Dipl.-Wirt. Ing. (FH) Nadja Seiler, Dipl.-Ing. Raimo Harder</i> <i>Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung</i> .....	52
Aktuelles aus Lehre und Forschung an der Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung <i>Prof. Dr.-Ing. Uwe Plank-Wiedenbeck, Dipl.-Wirt.-Ing.(FH) Anne Bellmann,</i> <i>Dipl.-Ing. Philipp Viehweger, Dipl.-Ing. Raimo Harder,</i> <i>M. Sc. Johannes Vogel</i> .....	54
Dessau <sup>3</sup> ; <i>Dipl.-Ing. Rainer Popp</i> .....	57
Senioren schließen die Luther-Dekade ab <i>Dipl.-Ing. Fritz Westphal</i> .....	59
Jahres-Exkursion VSVI-Bezirksgruppe Mittelthüringen nach Paris <i>Günter Werschnick</i> .....	62
Bericht der BG Nordthüringen; <i>Dipl.-Ing. (FH) Andreas Hesse</i> .....	64
Jahresbericht 2017 der VSVI Bezirksgruppe Ostthüringen <i>Dipl.-Bauing. Andreas Schmidt</i> .....	67
Jahresbericht 2017 der Bezirksgruppe Südthüringen <i>Britta Rabe</i> .....	70
Tagesexkursion der VSVI Gruppe Südthüringen mit der VSVI Gruppe Oberfranken am 17.10.2017 <i>Christine Pierson</i> .....	71
Bericht der VG VSVI; <i>Uwe Müller</i> .....	74
VSVI- Fachexkursion 2017 nach Straßburg und Colmar <i>Dipl.-Ing. Hartmut Schuhmann</i> .....	75
Laudatien .....	78
Themenschwerpunkte der geplanten Weiterbildungsseminare 2018 ..	79

## Geleitwort des Präsidenten

Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Kolleginnen und Kollegen,

ich freue mich, Ihnen unser INFO-Heft 2017 präsentieren zu können. Das Jahr 2017 war neben den Seminaren und Exkursionen stark von der Öffentlichkeitsarbeit geprägt. Wir haben unsere Zusammenarbeit mit der Ingenieurkammer Thüringen und dem Bauindustrieverband weiter vertieft. Gemeinsam sind wir mit dem Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft nun im Gespräch, um einen Mobilitätspakt für Thüringen zu schmieden.

In den letzten Jahren haben sich die Rahmenbedingungen im Verkehrswegebau deutlich verändert. Geld scheint kaum noch eine Rolle zu spielen. Es wird so viel gebaut wie lange nicht. Zusätzliche und größere Aufgaben mit weniger Personal zu erledigen steht auf der Tagesordnung. Zugleich stehen wir vor den großen Herausforderungen der Digitalisierung. Der Fachkräftemangel tritt an vielen Stellen offen zu Tage. Betroffen sind alle Zweige des Bauwesens, angefangen von den Verwaltungen, über die Bauunternehmen und Planungsbüros bis hin zu den Erzeugern und Zulieferern. Der benötigte Nachwuchs wird kaum so schnell ausgebildet werden können, wie in den nächsten Jahren Fachkräfte aus dem Beruf ausscheiden werden. Umso mehr müssen wir unsere Kräfte bündeln und effektiver werden. Die Nachwuchsgewinnung bekommt einen neuen Stellenwert. Auch in unserer Vereinigung ist das zu spüren, blickt man auf die Altersstruktur. Mittlerweile sind 70 % unserer Mitglieder über 50 Jahre alt. Wir müssen daher unsere Bemühungen um den Ingenieur Nachwuchs deutlich verstärken. Die Werbung für den Beruf des Bauingenieurs oder Verkehrsingenieurs muss bereits in den Schulen beginnen. Dort müssen wir künftig aktiv werden. Weiterhin müssen wir dafür sorgen, dass junge Ingenieure/innen ihre fachliche Heimat in der VSVI finden. Die Nachwuchsgewinnung muss eine hohe Priorität erhalten.



Unsere Seminare sind nach wie vor gut besucht. Es ist uns auch im Jahr 2017 gelungen, namhafte Referenten zu interessanten Themen zu gewinnen. Zu den sieben durchgeführten Seminaren konnten wir über 550 Teilnehmer registrieren. Ich möchte mich daher an dieser Stelle besonders bei den Seminarleitern und Referenten bedanken.

Der VSVI-Preis 2017 wurde im Oktober an Manuela Hibler für Ihre Masterarbeit und an Herrn Nico Neumann für seine Bachelorarbeit verliehen. Beide studierten an der Bauhausuniversität Weimar. Auch für das Jahr 2018 loben wir wieder den mit 500,- EUR dotierten Preis aus.

Am 13. September 2017 fand die Mitgliederversammlung in Suhl statt. Der Oberbürgermeister der Stadt Suhl, Herr Dr. Jens Triebel, hielt das Grußwort. Wir besuchten im Anschluss das Fahrzeugmuseum Suhl, wo wir einen fundierten Vortrag von Herrn Dipl.-Ing. Joachim Scheibe über die Fahrzeugentwicklung in Suhl hörten. Nach einem ausführlichen Bericht des Präsidenten der VSVI Thüringen mit dem Schwerpunkt Nachwuchsgewinnung fand die Wahl des Präsidiums statt. Alle bisherigen Präsidiumsmitglieder stellten sich zur Wahl und wurden einstimmig wieder gewählt.

Die Delegiertenversammlung der BSVI fand am 22. September 2017 in Dessau statt. In festlichem Rahmen wurde der unter der Schirmherrschaft des damaligen Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt stehende Deutsche Ingenieurpreis Straße und Verkehr in drei Kategorien verliehen. Der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Herr Rainer Bomba, nahm an der Veranstaltung teil. Die VSVI Thüringen war mit einer achtköpfigen Delegation vertreten.

Ich freue mich besonders, dass unsere enge Zusammenarbeit mit der Thüringer Straßenbauverwaltung Früchte trägt und wir in diesem Jahr seit langer Zeit erstmals wieder Fachbeiträge aus allen Amtsbereichen in unserem INFO-Heft veröffentlichen können. Hierzu mein herzlicher Dank an alle Amtsleiter und die bearbeitenden Fachkollegen.

Auch in 2018 bleibt für uns weiterhin viel zu tun. Es gilt den angestrebten Mobilitätspakt für Thüringen gemeinsam mit dem Bauindustrieverband Hessen-Thüringen, der Ingenieurkammer Thüringen, dem Verband baugewerblicher Unternehmen, der Thüringer Straßenbauverwaltung und dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft arbeitsfähig auszubauen und mit Leben zu erfüllen. Daraus werden wieder neue Aufgaben erwachsen.

Besonders möchte ich auf den in diesem Jahr vom 12. bis 14. September 2018 in Erfurt stattfindenden Deutschen Straßen- und Verkehrskongress der FGSV aufmerksam machen. Wir wollen uns mit anderen Partnern aktiv einbringen. Seien Sie gespannt auf unseren Auftritt!

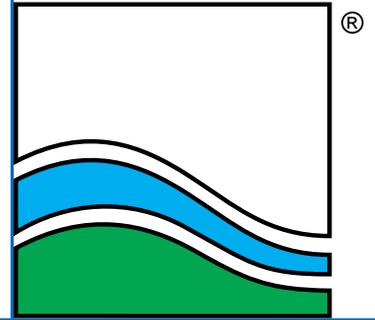
Für die gute und konstruktive Zusammenarbeit im Jahr 2017 danke ich meinen Kollegen im Präsidium der VSVI Thüringen sowie den Vorständen der Bezirksgruppen und der Fördergemeinschaft. Sie haben Hervorragendes zur Stärkung unseres Berufsstandes und unsres Ansehens in der Öffentlichkeit geleistet. Auf die weitere Zusammenarbeit mit allen aktiven VSVI-Mitgliedern freue ich ganz besonders.

Vor Ihnen liegt nun unser INFO-Heft 2017, welches wieder sehr informativ und gut gelungen ist. Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre und für die Arbeit in Ihren Dienststellen und Ihrem Engagement in der VSVI Thüringen 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](mailto:jena@sehlhoff.eu)

[www.sehlhoff.eu](http://www.sehlhoff.eu)

## Grußwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Freistaat ist verkehrstechnisch besser aufgestellt als je zuvor. Unser Straßennetz ist mittlerweile sehr gut ausgebaut. Diese positive Entwicklung verdanken wir auch maßgeblich Ihnen, den Thüringer Straßenbau- und Verkehrsingenieuren. Denn jede politische Idee zum Ausbau der Infrastruktur bleibt letztlich unverwirklicht ohne die Fachkompetenz gut ausgebildeter Ingenieure. „Die Ingenieure sind die eigentlichen, aber kaum erkennbaren Stützen der Gesellschaft geworden“, sagte zu Recht der einst in Thüringen und Sachsen tätige Ingenieur und Hochschullehrer Werner Albring über die soziale Bedeutung des Ingenieurstandes.

Das Motto der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Thüringen lautet: „Denn die Natur ist das Vorbild unseres Schaffens.“ Die moderne und nachhaltige Verkehrspolitik der Landesregierung steht vor allem für den Erhalt der vorhandenen Straßeninfrastruktur, die Stärkung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit. Es ist unser Ziel, die unvermeidbare Belastung unserer Naturlandschaften beim Straßenbau so gering wie möglich zu halten.

Mit der VSVI wissen wir kompetente Partner an unserer Seite, um eine nachhaltige und umweltbewusste Infrastrukturpolitik umsetzen zu können.

Im Straßenbau verfolgt die Landesregierung die Philosophie „Erhalt vor Neubau“. Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind für Thüringen 43 Neubauvorhaben im fest disponierten und vordringlichen Bedarf enthalten. Dabei handelt es sich fast ausschließlich um Ortsumfahrungen, um Anwohnerinnen und Anwohner von Lärm und Abgasen zu entlasten sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Im Bereich Verkehr stehen in den nächsten Jahren in Thüringen viele wichtige Aufgaben an. Die Erfahrung und Kompetenz der rund 700 VSVI Mitglieder sind wichtige Stützen für die Zukunft der Thüringer Infrastruktur.

Ich bin zuversichtlich, dass wir die Herausforderungen erfolgreich bewältigen werden. Ein Garant dafür ist der gute Kontakt und die konstruktive Zusammenarbeit zwischen dem VSVI und der Verwaltung. Für Ihre Arbeit danke ich Ihnen und ich wünsche der Vereinigung der Straßen- und Verkehrsingenieure Thüringen und ihren Mitgliedern ein erfolgreiches Jahr 2018.

Birgit Keller,  
Thüringer Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft



## Leistungsfähige Verkehrsnetze – Grundlage einer mobilen Gesellschaft.

Noch ist davon auszugehen, dass die deutsche Verkehrsinfrastruktur zu den leistungsfähigsten der Welt gehört, aber die Gewährleistung der Zukunftsfestigkeit des Straßenverkehrsnetzes, das gilt gleichermaßen für das Schienennetz und die Wasserwege, setzt voraus, dass die bestehenden Herausforderungen erfolgreich gemeistert werden, denn ein intaktes und den Erfordernissen entsprechendes Verkehrsnetz ist die Grundlage von Mobilität, das Rückgrat der deutschen Wirtschaft und ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe.

In den letzten Jahrzehnten hatte der Neubau von Straßen Vorrang vor Betrieb und Erhalt. Der Grund dafür bestand darin, dass insbesondere in den neuen Bundesländern ein erheblicher Nachholbedarf im Bereich der Verkehrsinfrastruktur vorgelegen hat. Zudem ist die direkte Wechselbeziehung zwischen leistungsfähiger Infrastruktur und Investitionen sowie dem Entstehen von Arbeitsplätzen plausibel.

Hinsichtlich quantitativer Kriterien kann Deutschland auf eines der umfangreichsten Verkehrsnetze verweisen. Bezüglich der Qualität kann diese Einordnung nicht bzw. leider nicht mehr erfolgen, denn jahrelang wurde augenscheinlich auf Verschleiß gefahren. Ein konsequentes Gegensteuern ist zwingend notwendig. Überdies ist ein Paradigmenwechsel vom Neubau hin zum Erhalt geboten, denn vorhandene Bausubstanz wird in einem überbordenden Ausmaß zerstört, wenn die angemessene Instandhaltung unterbleibt. Jeder Euro, der nicht für notwendige Reparaturen und Sanierungen investiert wird, vernichtet gesellschaftliches Vermögen. Das gilt für alle Verkehrsinfrastrukturbauten, d.h. für Brücken, für Straßen sowie für Schienen- und Wasserwege, denn nicht nur die Anzahl der maroden Brücken und Straßen in der Bundesrepublik nimmt zu, auch Schienen und beispielsweise Schleusen der Wasserwege weisen einen Sanierungsstau auf.

Beabsichtigte Ausgaben bedingen auch Einnahmen in entsprechendem Umfang, das bedeutet es muss Klarheit dahingehend geschaffen werden, wie die Finanzierung von Instandhaltungsmaßnahmen erfolgen soll. Sofern Anteile der Steuereinnahmen aus dem Verkehrsbereich weiterhin eine Nutzung erfahren sollen, die nicht im Zusammenhang mit Straßenbau, Fahrbahnerhaltung etc. stehen, dann müssen ergänzende Finanzierungsmodelle diskutiert werden, wobei eine Orientierung auf das Verursacherprinzip naheliegend erscheint, d. h. die Nutzer der Infrastruktur müssen eventuell damit rechnen, stärker an der Finanzierung der Straßen beteiligt zu werden.

Eine Vernachlässigung von Sanierung und Modernisierung der Infrastruktur führt zu einer eingeschränkten Mobilität und zu wirtschaftlichen Nachteilen. Bundesfernstraßen, Landstraßen, aber auch kommunalen Straßen muss ein verbindliches Augenmerk gewidmet werden, denn ein funktionierendes Straßenverkehrsnetz ist eine wesentliche Grundlage unserer Gesellschaft und bedarf einer entsprechenden Pflege. Eine zweckmäßige Verknüpfung mit dem Schienennetz und dem öffentlichen Nahverkehr wird dabei als Selbstverständlichkeit unterstellt.

Sofern Haushaltsspielräume gegeben sind, sollten diese genutzt werden, um angemessene Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen vorzunehmen.

Selbst auf die Gefahr hin sich zu wiederholen, für die Industriena-tion Deutschland ist eine leistungsfähige Mobilitätsinfrastruktur wesentlich, denn diese Grundlage der Wettbewerbsfähigkeit muss stabil gesichert werden, um wirtschaftliche Erfolge und ein nachhaltiges Wachstum zu erreichen. Es erscheint unstrittig, dass die



beiden Themenfelder Verkehr und wirtschaftliches Wachstum nicht zu entkoppeln sind. Außerdem ist die Gewährleistung der Mobilität als ein Bestandteil der Daseinsfürsorge anzusehen, dessen Sicherstellung zu garantieren ist.

Die Verkehrsinfrastruktur unterliegt bereits einer starken, teilweise grenzwertigen Beanspruchung und aktuelle Prognosen sagen voraus, dass sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr auf der Straße weiter zunehmen werden. Eine zentrale Aufgabe besteht deshalb darin, einen akzeptablen Straßenzustand zu erhalten – dafür sind beständige Modernisierungen notwendig, diese wiederum sind an erhebliche Investitionen gebunden.

Gegenwärtig sind drastische Instandhaltungsdefizite zu registrieren, die mit einem Substanzverlust in Milliardenhöhe bilanziert werden können. Resultierende negative Auswirkungen betreffen sowohl alle Straßennutzer als auch die Steuerzahler. Der Wertverlust der öffentlichen Infrastruktur, der gegenwärtig jedes Jahr zu verzeichnen ist, dürfte deutlich größer sein als die jährlichen Neuinvestitionen.

Aber auch in Fällen, in denen genug Geld vorhanden ist, fehlt es häufig an Kapazitäten und Kompetenzen, da leider festzustellen ist, dass viele Kommunen und Länder über Jahrzehnte hinweg Bauämter ausgedünnt und Planungskapazitäten reduziert haben. Die Notwendigkeit des Auflegens von Infrastruktur-Sonderprogrammen in Milliardenhöhe kann als ein Hinweis auf massive Versäumnisse in vergangenen Jahrzehnten aufgefasst werden. Nunmehr müssen die ehemaligen Unterlassungen überdimensional teuer kompensiert werden. Außerdem führt Sanierungsstau zu dem Effekt, dass durch eine mehr oder weniger abrupt eintretende hohe Nachfrage die Preise steigen, was letztendlich dazu führen dürfte, dass das Preisniveau schneller ansteigt als die Investitionen. Das Resultat ist, dass so effektiv weniger Geld ausgegeben werden kann.

Bei der Auseinandersetzung mit der Thematik sollte auch Berücksichtigung finden, dass Investitionen in die Infrastruktur nicht nur zwingend notwendig sind, sondern dass ein positiver Einfluss auf die Wirtschaftskraft wahrscheinlich ist und damit nachgeordnet entsprechende Steuereinnahmeeffekte eintreten und somit diese Investitionen zusätzlich Rendite generieren können.

Aufgrund der Bedeutung der Baubereiche -Bau und Verkehr- ist ein eigenständiges Bundesministerium für Bauen und Verkehr zu favorisieren, denn die Aufteilung von Ressorts der Wertschöpfungskette Bau auf mehrere Bundesministerien bedingt eine Erhöhung des Abstimmungsaufwandes, was wiederum zu unnötigen Verzögerungen bei den Themenbefassungen führen kann.

Unabhängig davon, dass eine Aufstockung der für den Verkehrsinfrastrukturbau vorgesehenen öffentlichen Mittel zu begrüßen ist, sollte auch ein Übergang zu längerfristigen Finanzierungszyklen erfolgen. Finanzielle Planungssicherheit in der Bauverwaltung und



in der Wirtschaft sind anzustreben, das heißt u. a. eine gesicherte Finanzierung von mehrjährigen Maßnahmen und Projekten über ihre gesamte Laufzeit hinweg.

Die Absicht, die Zusammenarbeit zwischen VSVI Thüringen und der Ingenieurkammer Thüringen in ausgewählten Bereichen zu intensivieren, wurde im vergangenen Jahr weiter mit Leben erfüllt. Neben dem Dialog in berufsständischen Fragestellungen wurde sich im Bereich der Fort- und Weiterbildung verständigt. Dieses Thema gewinnt an Relevanz, denn nur wenn die Ingenieurinnen und Ingenieure ein belastbares und anwendungsbereites Know-how aufrechterhalten, kann den komplexen Anforderungen und dem stetig steigenden Anspruch an eine interdisziplinäre Zusammenarbeit Rechnung getragen werden kann. Die Annahme, dass die Spezialisierung in den einzelnen Ingenieurfachrichtungen weiter zunehmen wird, ist dabei sicher keine Fehleinschätzung. Auch das Stichwort „Digitalisierung“ ist in diesen Kontext einzureihen. Ein positiver Aspekt ist auch darin zu sehen, dass die Außendarstellung unseres Berufsstandes vielleicht weiter optimiert werden kann, wenn die entsprechenden Akteure in geeigneten Bereichen kooperieren.

Auch der „Thüringer Staatspreis für Ingenieurleistungen mit Sonderpreis Holzbau 2017“, der wiederum vom Thüringer Ministerium

für Infrastruktur und Landwirtschaft in Zusammenarbeit mit der Ingenieurkammer Thüringen ausgelobt wurde, kann dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit und den Stellenwert der Tätigkeit von Ingenieurinnen und Ingenieuren öffentlichkeitswirksam zu präsentieren.

Um den Bogen zum Hauptthema dieses Beitrages zu spannen, darf angemerkt werden, dass eine merkliche Anzahl von Einreichungen zum Staatspreis dem Thema Infrastrukturplanung zuzurechnen ist.

Wir geben der Hoffnung Ausdruck, dass die Zusammenarbeit zwischen unseren beiden Organisationen im Rahmen der Möglichkeiten konstruktiv und zielorientiert weiterentwickelt werden kann, um die Vertreterinnen und Vertreter unseres Berufstandes angemessen zu flankieren.

Dipl.-Ing. Elmar Dräger  
Präsident der Ingenieurkammer Thüringen

- Anzeige -



## PROJEKTENTWICKLUNG | PLANUNG | BAUÜBERWACHUNG |

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



Erschließung Hausberg in anspruchsvoller Topografie



Ersatzneubau / Sanierung von Treppenanlagen und Stützwänden

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

[www.hi-bauprojekt.de](http://www.hi-bauprojekt.de)

# Bericht zur 27. Ordentlichen Mitgliederversammlung der VSVI Thüringen am 13. September 2017 in Suhl

## Eröffnung und Begrüßung

Unsere 27. Mitgliederversammlung fand am 13. September 2017 im Congress Centrum Suhl (CCS) statt. Der Präsident der VSVI Thüringen, Herr Dr. Greßler, eröffnete um 15:00 Uhr die Veranstaltung und begrüßte die 38 teilnehmenden Mitglieder. Besonders begrüßte Herr Dr. Greßler den Oberbürgermeister der Stadt Suhl, Herrn Dr. Jens Triebel.



Bild 1: Der Präsident, Herr Dr. Frank Greßler eröffnet die Mitgliederversammlung

Zu Beginn der Mitgliederversammlung hielt Herr Dr. Triebel, der mittlerweile seit 2006 an der Verwaltungsspitze der Stadt Suhl steht, ein Grußwort. Dabei ging er besonders auf die Belange der kreisfreien Stadt Suhl im Hinblick auf die Gebietsreform ein. Der Oberbürgermeister zeigte sich zufrieden, dass die Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in der Südthüringer Stadt ihre Mitgliederversammlung durchführt. Herr Dr. Greßler dankte dem Oberbürgermeister für seine Ausführungen und wünschte ihm sowie der Stadt Suhl alles Gute bei der Bewältigung der anstehenden Aufgaben.



Bild 2: Oberbürgermeister Dr. Jens Triebel bei seinem Grußwort

Im Anschluss an das Grußwort traf Herr Dipl.-Ing. Joachim Scheibe ein, der uns zum benachbarten Fahrzeugmuseum Suhl einlud. Dort hörten wir einen interessanten Vortrag über die Geschichte des Fahrzeugbaus in Suhl. Besonders ging Herr Scheibe auf die Entwicklungen des Simson-Werkes und anderer zum Industrieverband Fahrzeugbau der DDR (IFA) gehörenden Betriebe während der DDR-Zeit ein und die ab 1990 durchgeführten Veränderungen am Standort Suhl.

Herr Dr. Greßler bedankte sich am Schluss des Vortrags bei Herrn Scheibe und wünschte ihm persönlich und dem Fahrzeugmuseum für die Zukunft alles Gute.



Bild 3: Herr Dr. Frank Greßler bedankt sich bei Herrn Joachim Scheibe für seinen Vortrag

Nach einer kurzen Pause begann der Hauptteil der Mitgliederversammlung.

## Durchführung der Mitgliederversammlung

Mit Schreiben vom 23.08.2017 lud das Präsidium der VSVI Thüringen zur 27. Ordentlichen Mitgliederversammlung nach Suhl ein. Die Einladung wurde ordnungsgemäß per E-Mail versendet. Mitglieder, die auf ausdrücklichen Wunsch den Versand an die Postadresse angegeben haben, erhielten die Einladung auf dem Postweg. Weiterhin wurde der Termin der Mitgliederversammlung auf der Internetseite der VSVI Thüringen bekanntgegeben.

Von den aktuell 694 Mitgliedern nahmen 38 Mitglieder teil, was einem prozentualen Anteil von gut 5 % entspricht. Aus den Bezirksgruppen waren anwesend:

- BG Mittelthüringen 15 Mitglieder
- BG Nordthüringen 1 Mitglied
- BG Südthüringen 17 Mitglieder
- BG Ostthüringen 5 Mitglieder

Der Präsident stellte die Beschlussfähigkeit fest. Mit der Einladung wurde die vorgesehene und durch die Satzung bestimmte Tagesordnung zugesandt. Eine durch das Präsidium der VSVI Thüringen eingereichte Entscheidungsvorlage zur Beitragsbefreiung von Studenten, über die im Laufe der Mitgliederversammlung abgestimmt werden sollte, war der Einladung beigefügt.

Der Präsident reichte zu Beginn der Mitgliederversammlung eine weitere Entscheidungsvorlage ein. Sie hatte die Abstimmung über die Ehrenmitgliedschaft von Herrn Dipl.-Ing. (FH) Wilfried Schellenberger zum Inhalt. Er ist Gründungsmitglied der VSVI Thüringen und

langjähriges Vorstandsmitglied der Bezirksgruppe Südthüringen. In Vorbereitung der Mitgliederversammlung wurden keine weiteren Anträge gestellt. Eine Änderung oder Ergänzung der Tagesordnung wurde nicht beantragt. Die Reihenfolge der Tagesordnungspunkte wurde mit Zustimmung der Mitgliederversammlung wie folgt geändert:

- TOP 1 Genehmigung der Niederschrift der Mitgliederversammlung vom 26.10.2016
- TOP 2 Rechenschaftsbericht zur Tätigkeit der VSVI Thüringen im Berichtszeitraum vom 26.10.2016 bis 13.09.2017
- TOP 3 Kassenbericht 2016, Kassenlage 2017, Haushaltsvorschlag 2017/ 2018
- TOP 4 Bericht der Rechnungsprüfer
- TOP 5 Diskussion/ Verschiedenes
- TOP 6 Entlastung des Präsidiums
- TOP 7 Wahl des Präsidiums (lt. Einladung TOP 9)
- TOP 8 Wahl des Ältestenrates (lt. Einladung TOP 10)
- TOP 9 Wahl der Rechnungsprüfer (lt. Einladung TOP 11)
- TOP 10 Anträge des Präsidiums und der Mitglieder (lt. Einladung TOP 7)
- TOP 11 Genehmigung des Haushaltsvorschlags 2017/2018 sowie der Beitragsordnung (lt. Einladung TOP 8)
- TOP 12 Schlusswort

### **TOP 1 Genehmigung der Niederschrift der Mitgliederversammlung vom 26.10.2016**

Die Niederschrift ist im INFO-Heft 2016 auf den Seiten 6 bis 16 abgedruckt. Dem Präsidium lagen vor der Mitgliederversammlung keine Ergänzungs- oder Änderungsanträge zur Niederschrift vor. Auf weitere Nachfrage durch den Präsidenten, Herrn Dr. Frank Greßler, wurden keine Ergänzungs- oder Änderungsanträge formuliert. Damit ist die Niederschrift ohne weitere Änderungen oder Ergänzungen genehmigt.

### **TOP 2 Rechenschaftsbericht zur Tätigkeit der VSVI Thüringen im Berichtszeitraum vom 26.10.2016 bis 13.09.2017**

In Zusammenarbeit mit den Bezirksgruppenvorständen hat sich das Präsidium im Berichtszeitraum einer Reihe von anspruchsvollen Aufgaben gestellt, die dem Satzungsziel der VSVI Thüringen entsprechen.

Besonders zu nennen sind:

- die Organisation von Weiterbildungsseminaren
- die Öffentlichkeitsarbeit durch außenwirksame Darstellung und Vertretung bei Veranstaltungen
- die Interessensvertretung bei Diskussionen mit Verwaltungen und Verbänden
- die Zusammenarbeit bezüglich der Weiterbildung und der Interessensvertretung mit der Ingenieurkammer Thüringen
- die Zusammenarbeit mit der Bauhaus-Universität Weimar und der Fachhochschule Erfurt im Hinblick auf die Auslobung des VSVI-Preises
- die Unterstützung der Arbeit der Bezirksgruppen bei der Organisation von Exkursionen
- die aktive Mitarbeit in den Gremien der BSVI und
- die ständige Aktualisierung des Internetauftritts

Unsere Hauptaufgabe ist und bleibt weiterhin die Organisation der fachlichen Weiterbildung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure im Rahmen von Seminaren, die durch das Präsidium der VSVI Thüringen vorbereitet werden, und von Exkursionen, die hauptsächlich durch die Bezirksgruppen organisiert werden. Dabei verfolgen wir das Ziel, zu guten Konditionen exzellente Veranstaltungen anzubieten. Mit unseren Seminaren und den Exkursionen der Bezirksgruppen konnten wir – wie in jedem Jahr - wieder einen wichtigen Beitrag zur Weiterbildung und Qualifizierung unserer Mitglieder leisten.

Alle Aktivitäten der VSVI werden durch engagierte Mitglieder organisiert und durchgeführt. Sie beruhen auf ehrenamtlicher Basis und verdienen damit eine besondere Würdigung. Der Präsident sprach dafür allen Präsidiumsmitgliedern, den Vorstandsmitgliedern der Bezirksgruppen, dem Vorstand der FG VSVI und allen aktiven Mitgliedern seinen herzlichen Dank aus.

Die diesjährige Mitgliederversammlung bildete den Rahmen, sich besonders mit dem Thema Nachwuchs zu beschäftigen. Das Thema ist seit geraumer Zeit in aller Munde, da in allen Bereichen Fachkräftemangel herrscht. Erste Auswirkungen werden bereits sichtbar. Heutzutage wollen Jugendliche nicht mehr auf dem Bau arbeiten. Wir haben als Bauleute immer noch das „Gummistiefelmage“. Körperliche Arbeit, Überstunden und die Arbeitsstelle weit weg von zu Hause, führen dazu, dass immer weniger Jugendliche im Bauwesen tätig werden wollen. Der massive Stellenabbau der letzten Jahre trägt darüber hinaus zum Verlust der Fachkompetenz, sowohl in den Verwaltungen, als auch in den Unternehmen bei.

Der Präsident der BSVI, Herr Rainer Popp, beantwortete im Interview mit der ADAC Motorwelt die grundlegendsten Fragen nach dem Personalabbau in den Verwaltungen. Dieser lag je nach Bundesland in den letzten 20 Jahren zwischen 20 und 30 % – und das trotz zunehmender Aufgaben und immer komplexerer Aufgabenstellungen. Auf die Frage nach dem Bedarf an Straßenbauingenieuren/innen erläuterte Herr Popp, dass in allen Bereichen der Bauindustrie, in den Büros und Behörden ein ungebrochener hoher Bedarf an Fachkräften besteht und dass die Auswirkungen des Fachkräftemangels bereits sichtbar werden. Dieses Phänomen wird noch durch den Investitionshochlauf des Bundes verstärkt. Rainer Popp machte in diesem Zusammenhang auch die Auswirkungen des Bologna-Prozesses klar, der uns eine unüberschaubare Zersplitterung der Studiengänge im Straßenbau und Verkehrswesen beschert, wie zum Beispiel „Urbane Mobilität“ oder „Internationales Baumanagement“. Glaubt man den Kollegen von den Universitäten und Hochschulen, müssen wir damit rechnen, dass die heute und in den nächsten Jahren aus dem Berufsleben ausscheidenden Ingenieure und Ingenieurinnen nicht 1:1 ersetzt werden können. Herr Popp schätzt die Lage sehr ernst ein und verweist noch auf die Einkommenssituation, wonach Bauingenieure/innen deutlich weniger verdienen als Maschinenbau- oder Elektroingenieure/innen.

Zitat Herr Popp: „Die Ansprüche, die die Gesellschaft an eine moderne Straßeninfrastruktur stellt, sind hoch – Tendenz steigend. Leistungsfähig, verfügbar, sicher, umweltschonend sowie radfahrer- und fußgängerfreundlich soll sie sein. Das ist nur mit gut ausgebildetem, hochqualifiziertem und motiviertem Personal zu leisten. Um diese Aufgabe zu bewältigen, muss die Gesellschaft in den kommenden Jahren ein besonderes Augenmerk auf den Nachwuchs legen. Das fängt mit dem Bild des Bauingenieurs in der Öff-

fentlichkeit an und hört bei der Bezahlung auf. Nur so können wir sicherstellen, dass unsere Infrastruktur auch morgen die hohe Qualität von heute bieten kann.“  
Das Interview kann auf der Internetseite der BSVI gelesen werden.

## TOP 2.1 Mitgliederentwicklung

Nach dieser Einstimmung berichtete der Präsident über die Mitgliederentwicklung der VSVI Thüringen. Die Mitgliederzahlen sind im Berichtszeitraum rückläufig. Aktuell sind in der VSVI Thüringen 694 Mitglieder organisiert – 10 weniger als im letzten Jahr. Wir haben 18 Beitritte und 28 Austritte zu verzeichnen, die zum Jahreswechsel 2016 / 2017 wirksam wurden.

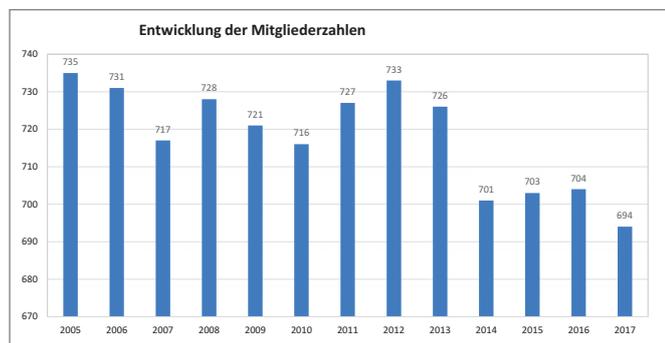


Bild 4: Entwicklung der Mitgliederzahlen von 2005 bis 2017

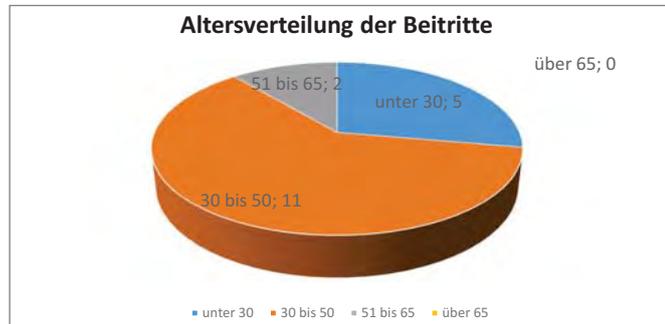


Bild 5: Altersverteilung der Beitritte

Die 18 Beitritte verteilen sich nach Altersgruppen wie folgt

- fünf neue Mitglieder in der Altersgruppe unter 30
- elf neue Mitglieder in der Altersgruppe zw. 30 und 50 und
- zwei neue Mitglieder in der Altersgruppe zwischen 51 und 65.

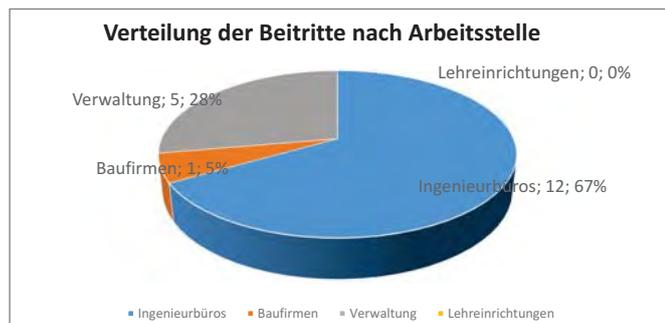


Bild 6: Arbeitsstellenverteilung der Beitritte

Bezogen auf das Tätigkeitsfeld sind

- zwölf in Ingenieurbüros
- einer in einer Baufirma und
- fünf in der Verwaltung beschäftigt.

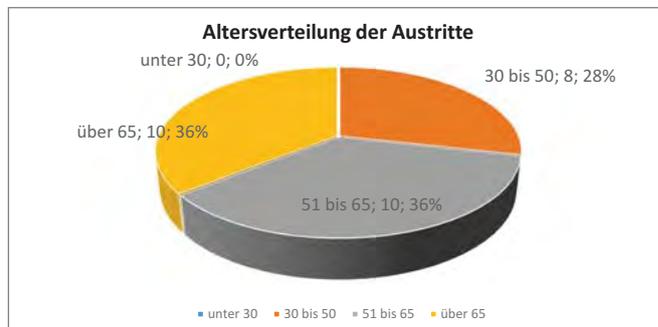


Bild 7: Altersverteilung der Austritte

Die 28 Austritte, die zum 01.01.2017 wirksam wurden verteilen sich wie folgt auf die Altersgruppen:

- acht Austritte in der Altersgruppe zwischen 30 und 50
- zehn Austritte in der Altersgruppe zwischen 51 und 65 und
- zehn Austritte in der Altersgruppe über 65.

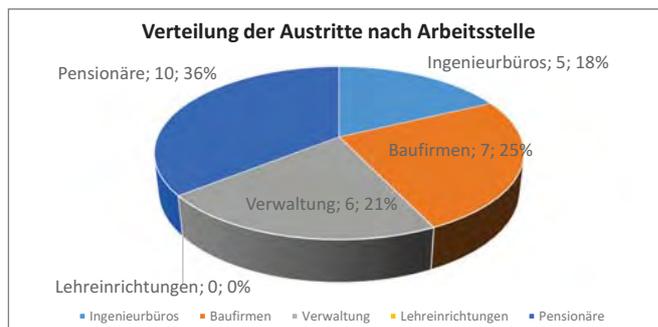


Bild 8: Arbeitsstellenverteilung der Austritte

Bezogen auf das Tätigkeitsfeld sind

- zehn Pensionäre
- fünf in Ingenieurbüros
- sieben in Baufirmen und
- sechs in der Verwaltung beschäftigt.

Seit Januar 2017 liegen weitere acht Austrittsgesuche vor, die erst zum 31.12.2017 wirksam werden. Diese Zahl wird sicher bis zum Jahresende noch steigen.

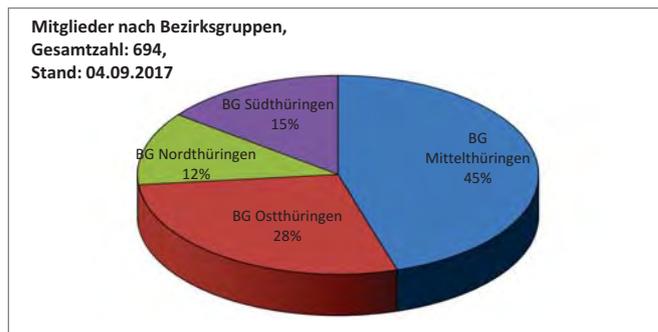


Bild 9: Mitgliederverteilung auf die Bezirksgruppen

Die Mitglieder sind regional den Bezirksgruppen Mittelthüringen, Nordthüringen, Ostthüringen und Südthüringen zugeordnet. In Bild 9 sind die Anteile der Mitglieder an den einzelnen Bezirksgruppen dargestellt. In absoluten Zahlen sind das 314 Mitglieder in der Bezirksgruppe Mittelthüringen, 195 Mitglieder in der Bezirksgruppe Ostthüringen, 102 Mitglieder in der Bezirksgruppe Südthüringen und 83 Mitglieder in der Bezirksgruppe Nordthüringen.

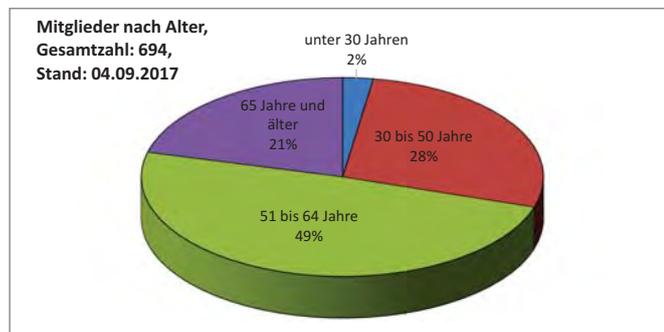


Bild 10: Mitgliederverteilung auf Altersgruppen

Bild 10 zeigt die aktuelle Altersverteilung. Zurzeit sind gerade einmal 30 % unserer Mitglieder noch unter 50 Jahre bzw. 70 % der Mitglieder sind bereits über 51 Jahre alt.

In Bild 11 ist die Entwicklung der Altersverteilung innerhalb aller Mitglieder ab 2005 zu sehen. Man kann hier deutlich erkennen, dass die Mitgliedszahlen der Altersgruppe von 30 bis 50 Jahren – hier in grün dargestellt – jährlich zurück geht, weil diese Gruppe in die der 51 bis 65-jährigen übergeht – hier violett dargestellt. Auch die Mitgliederzahlen der über 65-jährigen steigen stetig an – hier blau dargestellt. Zwar steigt der prozentuale Anteil unserer Mitglieder unter 30 seit 2011 auch kontinuierlich – das sind die roten Balken - er reicht aber nicht aus, um die zahlenmäßig rückläufige Altersgruppe der 30 bis 50-jährigen zu kompensieren.

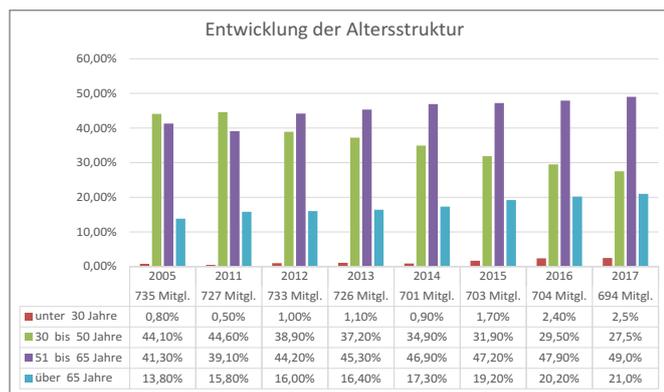


Bild 11: Entwicklung der Altersstruktur von 2005 bis 2017

Der Präsident entwickelte in Vorbereitung der Mitgliederversammlung drei Szenarien für den Zeitraum bis 2030, die nachfolgend vorgestellt werden. Das Szenario „Bestand“ geht vom heutigen Mitgliederbestand aus. Es wird in diesem Szenario in den nächsten Jahren keine weiteren Zugänge und keine Abgänge geben. Dieses theoretische Szenario hat konstant 694 Mitglieder und dient als Grundkörper, bei dem in den anderen beiden Szenarien Zu- und Abgänge in unterschiedlicher Form berücksichtigt werden. Beim Szenario „Bestand“ ist unser ältestes Mitglied im Jahr 2030 99 Jahre alt, unser jüngstes Mitglied ist 38.

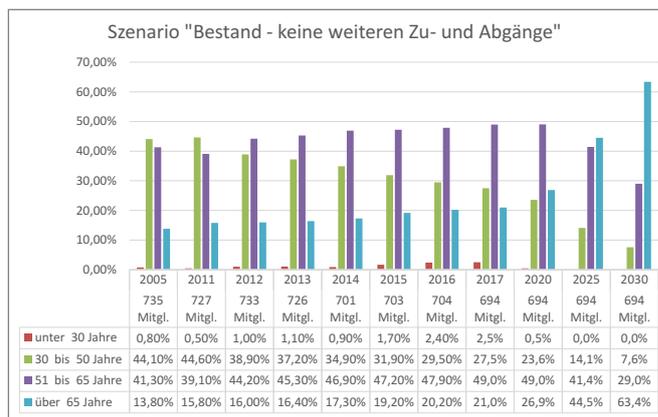


Bild 12: Altersstruktur bis 2030 – Szenario Bestand

Dieses Szenario ist – wie gesagt - nur theoretisch und dient als Ausgangspunkt für die Szenarien „kontinuierliche Mitgliederentwicklung“ (wie bisher) und „zukunftsorientierte Mitgliederentwicklung“. Bei dem Szenario „kontinuierliche Mitgliederentwicklung“ werden alle Mitglieder über 85 Jahre gekappt. In allen Altersgruppen gibt es einen jährlich zehn Abgänge, außer in der Altersgruppe unter 30. In der Altersgruppe unter 30 sind jährlich fünf Zugänge, in der Altersgruppe 30 – 50 sind jährlich zehn Zugänge. Das entspricht unseren Mitgliederbewegungen der letzten Jahre. Somit wird sich die Mitgliederzahl sukzessive verringern – bis auf etwa 400 Mitglieder im Jahr 2030. Zwischen 2025 und 2030 wird die Altersgruppe der über 65-jährigen den größten Anteil einnehmen. Im Jahr 2030 sind dann nur noch ca. 26 % unter 50 Jahre alt und demzufolge 74 % darüber. Wir werden diese Entwicklung nicht aufhalten können, müssen aber versuchen, sie abzubremesen.

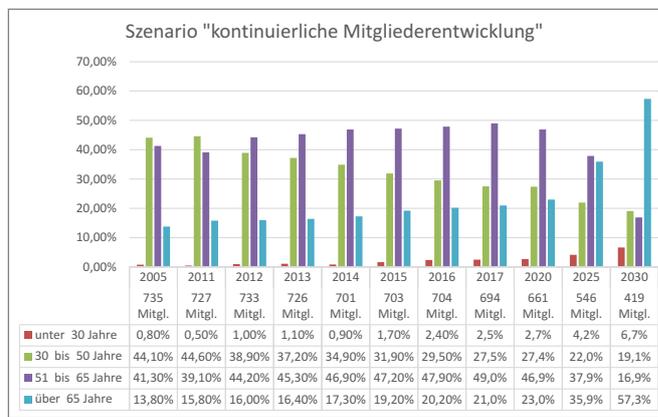


Bild 13: Altersstruktur bis 2030 – Szenario kontinuierliche Mitgliederentwicklung

Deshalb muss die Nachwuchsarbeit deutlich verbessert werden. Das Szenario „zukunftsorientierte Mitgliederentwicklung“ zeigt die möglichen Entwicklungen. Bei diesem Szenario wurden auch alle Mitglieder bei 85 Jahren gekappt. In allen Altersgruppen - außer bei den unter 30-jährigen - sind wieder zehn Austritte eingeplant – also 30 Austritte plus Kappung bei 85 Jahren. In der Altersgruppe unter 30 sind zehn Zugänge jährlich und in der Altersgruppe von 31 bis 50 sind 20 Zugänge eingerechnet. Damit können wir der Altersentwicklung und dem rapiden Mitgliederrückgang entgegen wirken. Bei diesem Szenario haben wir im Jahr 2030 ca. 560 Mitglieder mit einem Anteil von ca. 44 % bis 50 Jahre und ca. 56 %

ab 51 Jahre. Der Abwärtstrend der Altersgruppe der 30- bis 50-jährigen kann somit gebrochen werden.

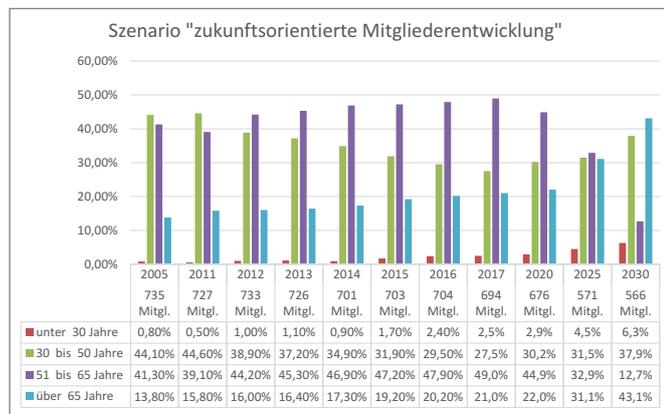


Bild 14: Altersstruktur bis 2030 – Szenario zukunftsorientierte Mitgliederentwicklung

Es muss also unser Ziel sein, die Eintritte bei den unter 50-jährigen auf 30 pro Jahr zu erhöhen. Dabei müssen wir jungen Ingenieuren/innen besondere Angebote unterbreiten, wie das beispielsweise in Hessen (Junge VSVI) oder in Schleswig-Holstein (VSVI-Jungingenieure) praktiziert wird. Die aktive Mitgliederwerbung an den Lehrinrichtungen und den Dienststellen ist dabei unverzichtbar. Dr. Greßler richtete seinen Appell an alle Mitglieder, sich bei der täglichen Arbeit mit Fachkollegen/innen verstärkt der Mitgliederwerbung zu widmen. Nur mit großer Anstrengung vieler Mitglieder können wir unseren Berufsstand stärken und den Nachwuchs sichern.

Seit Sommer 2017 ist das Präsidiumsmitglied Herr Christian Gräner mit der Nachwuchsgewinnung betraut. Wir haben als erste Veranstaltung für unsere 77 Mitglieder bis 40 Jahre einen Nachwuchsstammtisch am 21.09.2017 geplant. Neben einem Rundgang über die neuen Rathausbrücken in Erfurt steht das „Netzwerken“ und ein fachlicher Austausch im Vordergrund der Veranstaltung. Bei einem Abendessen in der Gaststätte „Übersee“ in Erfurt sollen Themen für weitere gemeinsame Veranstaltungen besprochen werden.

## TOP 2.2 Beratungen des erweiterten Präsidiums

Dem erweiterten Präsidium gehören neben den Präsidiumsmitgliedern die Vorstände der Bezirksgruppen sowie der Vorsitzende und der Schatzmeister der FG VSVI an. Im Präsidium der VSVI Thüringen, den Bezirksgruppenvorständen und dem Vorstand der FG VSVI engagieren sich zurzeit insgesamt 39 Mitglieder, davon sind 15 Mitarbeiter in Ingenieurbüros (38 %), 12 Mitarbeiter aus den Verwaltungen (31 %), sieben Mitarbeiter in Bauunternehmen (18 %), ein Mitarbeiter einer Lehrinrichtung (3 %) und vier Pensionäre (10 %).

Im Berichtszeitraum gab es Personalwechsel beim Vorstand der Bezirksgruppe Südthüringen, der sich zu 50 % neu aufgestellt hat. Herr Tim Kotschate ist seit diesem Jahr der Vorsitzende der VSVI Südthüringen. Den ehemaligen Vorstandsmitgliedern von Südthüringen Herrn Martin Rega, Herrn Thomas Probst und Frau Britta Rabe sprach der Präsident seinen Dank für die geleistete Arbeit aus. Neu im Vorstand der BG Südthüringen sind Frau Dipl.-Ing. Christine Pierson, Frau Dipl.-Ing. Katrin Tretau und Herr Dipl.-Ing. Eckhard Rust.

Auch bei der FG VSVI gab es einen Personalwechsel. Der Schatzmeister Herr Carsten Petzold hat seine Tätigkeit wegen eines Arbeitsplatzwechsels

niedergelegt. Wir danken ihm für die langjährige Arbeit bei der FG VSVI. Seinen Platz nimmt nun Herr Markus Böttcher ein.

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

- 14.11.2016 in Jena,
- 09.12.2016 in Erfurt,
- 16.01.2017 in Erfurt,
- 13.02.2017 in Erfurt,
- 13.03.2017 in Weimar,
- 24.04.2017 in Erfurt,
- 22.05.2017 in Erfurt,
- 19.06.2017 in Gera und
- 21.08.2017 in Erfurt.

Bis zum Jahresende finden noch drei Präsidiumssitzungen statt, die aber bereits zum nächsten Berichtszeitraum gehören.

In den Sitzungen des erweiterten Präsidiums werden die Themen BSVI, Weiterbildung, INFO-Heft, Öffentlichkeitsarbeit, Nachwuchsarbeit, Geschäftsstelle, Kassenlage, Belange der Verwaltung, Belange der Bauwirtschaft, Belange der Ingenieurbüros, Exkursionen, FG VSVI und Aktivitäten der Bezirksgruppen mit wechselnder Intensität besprochen. Dauerthemen sind die Vorbereitung, Durchführung und Auswertung der Weiterbildungsseminare, die Redaktion zum INFO-Heft, die Öffentlichkeitsarbeit und natürlich die Arbeit der Bezirksgruppen.

Die Nachwuchsarbeit wird zukünftig verstärkt in den Präsidiumssitzungen behandelt.

## TOP 2.3 Weiterbildung und Exkursionen

### Weiterbildung

Herr Dipl.-Ing. Raimo Harder, verantwortliches Präsidiumsmitglied für die Weiterbildung, gab einen umfassenden Überblick über durchgeführte und noch anstehende Weiterbildungsveranstaltungen. Alle Seminare wurden wieder im Hotel Radisson Blu in Erfurt durchgeführt. Dieser Veranstaltungsort hat sich aufgrund der zentralen Lage und der guten Erreichbarkeit – auch von außerhalb – als Tagungsort seit Jahren bewährt.

Im Berichtszeitraum (26.10.2016 bis 13.09.2017) nahmen insgesamt 333 Mitglieder, 135 Gäste und 8 Studierende an den in diesem Zeitraum durchgeführten fünf Seminaren teil, was einem Durchschnitt von 95 Teilnehmern pro Seminar entspricht. Die Themen der Seminare, die Seminarleiter und die jeweilige Teilnehmerzahl sind in Bild 16 dargestellt.

Bis zum Jahresende 2017 wurden noch drei weitere Seminare zu den Themen Radverkehr, Brückenbau und Fahrbahnmarkierungen durchgeführt. Wie in den vergangenen Jahren üblich, werden die Statistiken bevorzugt für ganze Kalenderjahre erstellt und ausgewertet. Im Jahr 2017 haben insgesamt 553 Personen die sieben durchgeführten Seminare besucht – im Schnitt also 79 Teilnehmende je Seminar (Bild 17).

Das von Herrn Kirschstein geleitete Seminar Geotechnik und Homogenbereiche hatte in 2017 mit 132 Teilnehmenden den größten Anklang gefunden. Hervorzuheben ist auch das Seminar zum Radverkehr, das erstmalig in Kooperation mit dem Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) am 14. September 2017 durchgeführt wurde und vom Abteilungsleiter Verkehr des TMIL Herrn Irmer initiiert worden ist. Das TMIL hat großes Interesse, landesweit mehr Angebote für den Radverkehr zu realisieren – auch wenn die örtlichen Bedingungen nicht immer optimal sind. Insgesamt 68 Vertreter der Kommunen, Ämter und den planenden Ingenieurbüros nahmen die Einladung zu dieser besonderen Weiterbildungsveranstaltung an. Da das TMIL die Kosten für den Veranstaltungsraum sowie für die Referenten übernommen hat und die VSVI das Catering bezahlte, konnte dieses Seminar kostenfrei angeboten werden. Für 2018 plant das Präsidium der VSVI Thüringen eine Fortführung dieses Seminars.

Es ist ein erklärtes Ziel der VSVI, ein ausgewogenes Seminarprogramm anzubieten, um möglichst viele Vereinsmitglieder in ihren vielfältigen und mitunter auch sehr spezialisierten Fachgebieten anzusprechen und deren Interesse zu wecken. Auch im Jahr 2017 gab es wieder Seminare mit über 100 aber auch Seminare mit weniger als 20 Teilnehmern. Insgesamt haben 369 VSVI Mitglieder (67%), 181 Gäste (33%) und 3 Studierende (1%) an den Seminaren teilgenommen.

Im sechsjährigen Vergleich der Teilnehmerzahlen fällt auf, dass 2017 erstmalig über die Hälfte der Seminarbesucher Angestellte der Verwaltungen waren (Bild 18). Das ist sicher zum einen auf die Auswahl der Themen zu zurückzuführen, zum anderen sicher auch auf die konkurrenzlos moderaten Seminargebühren für qualitativ hochwertige Ganztagesveranstaltungen in Höhe von 20 EUR für VSVI Mitglieder und 70 EUR für Gäste.

Seminar	Datum	Thema	Seminarleiter	Teilnehmer	davon Mitgl.	Gäste	Studenten
06/16	06.12.16	Verkehrsplanung: HBS 2015	Herr Dipl.-Ing. Raimo Harder Bauhaus-Universität Weimar Professur Verkehrssystemplanung	65	45	15	5
01/17	24.1.17	Asphaltstraßenbau	Dr.-Ing. Jürgen Hutschenreuther Ingenieurgesellschaft für bautechnische Prüfung mbH, Weimar, Tel.: 03643 871490	102	81	20	1
02/17	22.3.17	Geotechnik und Homogenbereiche	Dipl.-Ing. Mario Kirschstein vgs InGeo GmbH, Erfurt, Tel.: 0361 789340	132	94	37	1
03/17	15.08.17	Bau- und Vergaberecht VOB/A – Vergabe von Bauleistungen	Dipl.-Ing. Steffen Könnicke STRABAG, Erfurt, Tel.: 0361 7839332	104	66	37	1
04/17	23.08.17	HOAI 2013 – Vergütung von Ingenieurleistungen	Dipl.-Ing. Uwe Meister meister + möbius Planungsgesellschaft mbH, Gera, Tel. 0365 737060	73	47	26	-
				<b>476</b>	<b>333</b>	<b>135</b>	<b>8</b>

Bild 16:  
Seminarveranstaltungen im Berichtszeitraum 26.10.2016 bis 13.09.2017

Seminar	Datum	Thema	Seminarleiter	Teilnehmer	davon Mitgl.	Gäste	Studenten
01	24.1.17	Asphaltstraßenbau	Dr.-Ing. Jürgen Hutschenreuther Ingenieurgesellschaft für bautechnische Prüfung mbH, Weimar, Tel.: 03643 871490	102	81	20	1
02	22.3.17	Geotechnik und Homogenbereiche	Dipl.-Ing. Mario Kirschstein vgs InGeo GmbH, Erfurt, Tel.: 0361 789340	132	94	37	1
03	15.08.17	Bau- und Vergaberecht VOB/A – Vergabe von Bauleistungen	Dipl.-Ing. Steffen Könnicke STRABAG, Erfurt, Tel.: 0361 7839332	104	66	37	1
04	23.08.17	HOAI 2013 – Vergütung von Ingenieurleistungen	Dipl.-Ing. Uwe Meister meister + möbius Planungsgesellschaft mbH, Gera, Tel. 0365 737060	73	47	26	-
05	14.09.17	Workshop Radverkehr	Dipl.-Ing. Raimo Harder Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung, 03643 584827	68	33	35	-
06	18.10.17	Brückenbau	Dipl.-Ing. Thomas Kleb Ingenieurbüro Kleb GmbH, Erfurt, 0361 301130	18	12	6	-
07	12.12.2017	Vekehrsplanung - Fahrbahnmarkierungen	Dipl.-Ing. Raimo Harder Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung, 03643 584827	56	36	20	-
				<b>553</b>	<b>369</b>	<b>181</b>	<b>3</b>

Bild 17:  
Seminarveranstaltungen 2017

	Anzahl Seminare	Seminar-Teilnehmer	Teilnehmer/Seminar	davon Baubetriebe	davon Ingenieurbüros	davon Verwaltung	davon Studierende/Sonstige
2012	5	373	75	20%	37%	36%	7%
2013	8	576	72	13%	42%	33%	12%
2014	6	487	81	14%	45%	33%	9%
2015	8	475	59	15%	43%	32%	10%
2016	6	449	75	24%	36%	36%	5%
2017	7	553	79	10%	35%	54%	1%

Bild 18: Teilnahmestatistik der Seminare von 2012 bis 2017

## Das erweiterte Präsidium der VSVI Thüringen



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



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



**Dipl.-Ing. Bolko Schumann**  
Stadtverwaltung Eisenach  
Repräsentant Verwaltung



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



**Dipl.-Ing. Uwe Müller**  
Sehloff GmbH Jena  
FG VSVI Vorstand



**Markus Böttcher**  
STRABAG Gera  
FG VSVI Schatzmeister



**Dr. Frank Greßler**  
pmp INFRA GmbH Erfurt  
Präsident



**M. Eng. Christian Gräner**  
Stadtverwaltung Erfurt  
Vizepräsident/Nachwucharbeit



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



**Dipl.-Ing. Steffen Könnicke**  
STRABAG Erfurt  
Repräsentant Bauwirtschaft



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



**Dipl.-Ing. Andreas Präger**  
Rohde Tief, Straßen- und  
Gleisbau GmbH Erfurt  
Vorstand BG Mittelthüringen



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



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



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

*Bild 15: Erweitertes Präsidium, aktuelle Besetzung*

## Exkursionen

Die Exkursionen der VSVI-Landesvereinigung werden in der Regel im Zweijahresrhythmus durchgeführt. Die letzte Exkursion führte uns vom 29. März bis zum 1. April 2017 ins Elsass. Wir besuchten die Städte Colmar und Straßbourg. Der fachliche Teil bestand aus einer Besichtigung der Baustelle Riederwaldtunnel (Autobahndreieck A 66/ A661) bei Frankfurt am Main. Herr Gebhard, der Projektleiter von Hessen-Mobil, berichtete im Infocenter in der Borsigallee von diesem Großvorhaben. Daran anschließend besuchten wir die Baustelle des zukünftig in drei Ebenen verlaufenden Verkehrsknotens und erfuhren technische Details über die bereits zu sehenden Ingenieurbauwerke und den noch zu bauenden Riederwaldtunnel.



Bild 19: Impressionen von der Baustelle des Autobahndreiecks A 66 / A 661 bei Frankfurt am Main



Bild 20: Gruppenfoto nach der Baustellenbesichtigung

Nach dem fachlichen Teil setzten wir unsere Reise nach Colmar fort, wo wir uns für die nächsten Tage einrichteten. Am zweiten Tag fuhren wir nach Straßbourg. Im Europaparlament nahmen wir an einer interessanten Führung teil. Im Plenum fand zu der Zeit eine Sitzung von Jugendlichen aus verschiedenen Schulen statt, die sich im Parlamentsbetrieb übten. Weiterhin gehörten eine Stadtbesichtigung mit dem beeindruckenden Münster und eine Bootsfahrt auf der Ill zum Tagesprogramm. Der dritte Tag gehörte der Stadt Colmar. Wir machten eine Stadtbesichtigung in der unter Denkmalschutz stehenden Altstadt mit dem Gerberviertel „Petit Venise“. Nachmittags war Freizeit und jeder konnte für sich die Stadt erkunden. Am vierten Tag traten wir die Rückreise an und besuchten auf dem Rückweg noch ein Weingut im Rhein-Main-Gebiet.

An der Exkursion nahmen 33 Mitglieder und Gäste teil. Einen umfassenden Reisebericht finden Sie in diesem INFO-Heft.



Bild 21: Impressionen aus Straßbourg

Aufgrund rückläufiger Teilnehmerzahlen mussten in den Bezirksgruppen Nord-, Ost- und Südthüringen bereits geplante Exkursionen oder Mehrtagesexkursionen abgesagt werden. Aus diesem Grund wollen wir in Zukunft bei der Organisation von Exkursionen bezirksgruppenübergreifend arbeiten, bzw. die Exkursionen auch für Mitglieder anderer Bezirksgruppen öffnen. Ein Beispiel für eine bezirksgruppenübergreifende Exkursion war die Baustellenbesichtigung der Baustelle der B 90n Ilmtalbrücke am 30.08.2017, an der 15 Mitglieder und Gäste teilnahmen. Vertreter des Straßenbauamtes Mittelthüringen und der Bauüberwachung berichteten über die technische Lösung, die Vorbereitung und Durchführung des Vorhabens und führten über die Baustelle.

Das Präsidium der Landesvereinigung plante bisher alle zwei Jahre eine Exkursion. Diese Exkursionen machen unsere Vereinigung für unsere Mitglieder interessant und können auch zur Nachwuchsgewinning beitragen. In den zurückliegenden Jahren haben wir sehr anspruchsvolle Reisen organisiert:

- 2007 China, Peking,
- 2009 Frankreich, Millau,
- 2011 VAE, Dubai, Abu Dhabi, Masdar City,
- 2013 Türkei, Istanbul,
- 2015 USA, New York, Philadelphia, Washington D.C.,
- 2017 Elsass, Straßbourg, Colmar.

Die nächste große Exkursion planen wir für 2019.

## TOP 2.4 Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit dient der Festigung unserer Stellung in der Gesellschaft. Wir setzen uns für die Belange unserer Mitglieder ein und arbeiten mit den Verwaltungen und anderen Verbänden eng zusammen.

### Gespräche mit der Thüringer Straßenbauverwaltung

Die Gespräche mit der Thüringer Straßenbauverwaltung haben im Mai 2017 stattgefunden und sind inzwischen fester Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit. Diese Gespräche sollen künftig einmal jährlich und bei zusätzlichem Bedarf öfter stattfinden. Der Präsident der VSVI Thüringen besuchte am

- 16.05.2017 TLBV, Herrn Brämer
- 15.05.2017 SBA Ostthüringen, Herrn Wenzlaff
- 09.05.2017 SBA Mittelthüringen, Herrn Fache
- 16.05.2017 SBA Nordthüringen, Herrn Rohmund
- 15.05.2017 SBA Südwestthüringen, Herrn Kirchner.

Im Vordergrund standen die Zusammenarbeit der Thüringer Straßenbauverwaltung mit der VSVI Thüringen bei der Gestaltung der Weiterbildungsseminare und unser Internetauftritt. Wir sprachen weiterhin über die Personalsituation in der Verwaltung und den Unternehmen vor dem Hintergrund der Abarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes, über die Vorbereitung des Deutschen Straßen- und Verkehrskongresses im September 2018 in Erfurt sowie über die Bereitstellung von Fachbeiträgen für die jährlichen INFO-Hefte.

Alle Amtsleiter bestätigten, dass die durch die VSVI durchgeführten Seminare bei der Straßenbauverwaltung als hochwertige Weiterbildungsangebote anerkannt sind. Bezüglich der Fachvorträge bot die Verwaltung auch wieder Unterstützung an. Das Wirken der Thüringer Straßenbau- und Verkehrsingenieure in der Verwaltung soll zukünftig auch auf der Internetseite der VSVI Thüringen in Form von kurzen Projektinformationen dargestellt werden.

### Internetseite der VSVI Thüringen

Die Internetseite der VSVI Thüringen ist seit Dezember 2016 in neuem Design online. Die Seite wird ständig gepflegt. Man kann sich über aktuelle Themen des Straßen- und Verkehrswesens, über die Aktivitäten der Bezirksgruppen, über die Arbeit des Präsidiums sowie über Weiterbildungsseminare und Exkursionen informieren. Im unteren Teil der Hauptseite werden unter der Überschrift „Immer gut informiert“ aktuelle Themen behandelt. Hier sind auch die Informationen der BSVI zu finden.

Die Anmeldung zu den Seminaren geht einfach über die Anmeldungsseite und auch Seminarunterlagen können über diese Seite zur Verfügung gestellt werden.

Die BSVI hat ihre Internetseite ebenfalls erneuert. Unsere Seiten sind untereinander verlinkt, so dass ein schneller Wechsel möglich ist. Auf der BSVI-Seite wird auch auf die Veranstaltungen der Ländervereinigungen hingewiesen.

### VSVI-Preis-Verleihung

Die VSVI Thüringen hat im Jahr 2017 wieder den VSVI-Preis ausgelobt. Beteiligt wurden verschiedene Lehrstühle der Fachhochschule Erfurt und der Bauhaus-Universität Weimar. Der VSVI-Preis wird für herausragende Abschlussarbeiten verliehen. In diesem Jahr war wieder nur eine Beteiligung der Bauhaus-Universität Weimar zu verzeichnen. Für den VSVI-Preis wurden nominiert:

- **Nico Neumann**, Bachelorarbeit: „Untersuchung der Leistungsfähigkeit von Verflechtungsbereichen an Autobahnknotenpunkten am Beispiel des Hermsdorfer Kreuzes.“
- **Manuela Hibler**, Masterarbeit: „Emissionsberechnungen des Kraftfahrzeugverkehrs auf Basis mikroskopischer Verkehrssimulationen unter besonderer Berücksichtigung einer konträren ÖPNV-Priorisierung am Beispiel der Jenaer Straße in Weimar.“

Beide Preisträger haben am Lehrstuhl „Verkehrssystemplanung“ bei Professor Plank-Wiedenbeck studiert. Die Preisverleihung fand am 10. Oktober 2017 an der Bauhaus-Universität in Weimar statt. Der VSVI-Preis ist mit 500,- EUR dotiert.

### Gemeinsames Auftreten der VSVI mit der Ingenieurkammer Thüringen, dem Bauindustrieverband Hessen-Thüringen und dem Verband Baugewerblicher Unternehmer Thüringen gegenüber der Politik

Im Juni 2017 trafen sich die Vertreter der genannten Verbände, um der Politik Angebote für eine bessere Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Mittel und Ressourcen zu unterbreiten. Im Ergebnis eines Arbeitsgespräches entstand am 30. Juni 2017 ein gemeinsames Schreiben des Bauindustrieverbandes Hessen-Thüringen, des Verbandes Baugewerblicher Unternehmer Thüringen, der VSVI Thüringen und der Ingenieurkammer Thüringen an die Landesregierung. Bei nachfolgenden Schwerpunktthemen haben wir konstruktive Unterstützung angeboten:

1. Schaffung von Planungsvorlauf
2. Angemessene Beteiligung des Bundes an den Planungskosten
3. Verwaltungsaufwand in Genehmigungsverfahren reduzieren
4. Termincontrolling (Planung und Bau)
5. Möglichkeit der funktionalen Ausschreibung
6. Kontinuierliche Auftragsvergabe
7. Bürokratieabbau

Das zuständige Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft hat das Schreiben beantwortet und zu einem Gespräch mit Frau Ministerin Keller am 11.12.2017 eingeladen. Es wurde vereinbart, dass zur Bearbeitung der Themen ein Arbeitskreis mit Vertretern aus allen Bereichen gebildet wird, über den eine ständige Kommunikation mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft aufgebaut werden soll.

### Zusammenarbeit mit der Ingenieurkammer Thüringen

Am 9. Mai 2017 trafen sich der Präsident und der Geschäftsführer der Ingenieurkammer Thüringen, Herr Elmar Dräger und Herr Dr. Rico Löbig mit dem Präsidenten und dem Vize-Präsidenten der VSVI Thüringen, Herrn Dr. Frank Greßler und Herrn Thomas Kleb, um die gemeinsamen Interessen, wie die Stärkung des Berufsstandes, die Weiterbildung der Ingenieurinnen und Ingenieure sowie die Bündelung der Kräfte in berufsständischen Fragen zu beraten. Ein Ergebnis der Beratung war die Anerkennung der VSVI-Weiterbildungsseminare durch die Ingenieurkammer Thüringen.

Zu den von der Geschäftsstelle der VSVI Thüringen bei der Ingenieurkammer eingereichten Seminarprogrammen erstellt die Kammer ein Anerkennungsschreiben, welches auf der Rückseite unserer Teilnahmebescheinigungen abgedruckt wird. Damit erhalten insbesondere die Kammermitglieder einen Nachweis über die Teilnahme an einer anerkannten Weiterbildungsveranstaltung. Diese Verfahrensweise wird seit dem Seminar 03/2017 (Bau- und Vergaberecht VOB/A) praktiziert.

Für die Zukunft haben wir weitere Arbeitstreffen der Vorstände und Präsidenten – auch unter Einbeziehung des Verbandes Beratender Ingenieure VBI geplant. Für 2018 planen wir eine Beteiligung an einem Ingenieurkammertag. Gemeinsame Themen, wie beispielsweise die Erhaltung der HOAI, die Weiterbildung der Mitglieder, die Nachwuchsgewinnung und die Sicherstellung notwendiger Investitionen, sollen gemeinsam vertieft werden.

## Zusammenarbeit mit der Internationalen Bauausstellung IBA

Die Internationale Bauausstellung (IBA) beschäftigt sich mit vielen Themen, die auch für unsere Straßenbau- und Verkehrsingenieure interessant sind. Zum Thema Baukultur haben wir in der IBA Thüringen einen kompetenten Ansprechpartner gefunden. Wir haben im Jahr 2017 eine Vereinbarung mit der IBA geschlossen (Unterzeichner Frau Dr. Doehler-Bezhadi und Herr Dr. Frank Greßler). Diese Vereinbarung beinhaltet die Kooperation und gegenseitige Unterstützung bei der Durchführung der Internationalen Bauausstellung, insbesondere in den Präsentationsjahren 2019 und 2023. Zum Beispiel ist eine Mitwirkung der VSVI Thüringen bei der Präsentation der Raststätte Leubinger Fürstenhügel im Jahr 2019 denkbar.

Weitere IBA-Projekte findet man auf der Internetseite [www.iba-thüringen.de](http://www.iba-thüringen.de).

## INFO-Heft 2016

Unser INFO-Heft 2016 erschien im April 2017 unter der Leitung unseres Chefredakteurs Hans-Joachim von der Osten. Er ist für die Auswahl der Themen und Fachbeiträge verantwortlich und führt alle Abstimmungen mit den Autoren und der Druckerei. Unterstützt wird Herr von der Osten in der Redaktionsarbeit durch die Herren Steffen Könnicke, Uwe Meister und Dr. Frank Greßler. Den genannten Personen wird der besondere Dank ausgesprochen.

## TOP 2.5 Aktivitäten der Bezirksgruppen

Die Bezirksgruppen Mittel-, Ost-, Süd- und Nordthüringen haben auch in diesem Berichtszeitraum wieder eine Reihe von Veranstaltungen durchgeführt und führen auch noch weitere durch. Besonders zu erwähnen sind die Mehrtagesexkursionen der

- Bezirksgruppe Mittelthüringen nach Hamburg vom 29. September bis 3. Oktober 2016 und nach Paris vom 29. September bis 3. Oktober 2017, sowie der
- Bezirksgruppe Nordthüringen nach Malta vom 11. bis 14. Mai 2017

Die Mehrtagesexkursionen der

- Bezirksgruppe Ostthüringen in den Raum Magdeburg vom 12. bis 14. Mai 2017 und der
- Bezirksgruppe Südthüringen zum Brennerbasistunnel im April 2017

mussten wegen zu geringer Teilnehmerzahlen abgesagt werden. Die Bezirksgruppe Südthüringen hat ihre Kontakte zur VSVI Oberfranken gefestigt. Nachdem die Südthüringer am 11. Mai 2016 an einer Exkursion in Oberfranken teilnahmen, fand am 17. Oktober 2017 eine gemeinsame Exkursion im Südthüringer Raum statt.

Neben den Mehrtagesexkursionen wird das Programm der Bezirksgruppen durch die Tagesexkursionen, die Stammtische und die Mitgliederversammlungen abgerundet. Diese Aktivitäten erfordern immer eine intensive Vorbereitung von der Idee über die notwendigen Programmabstimmungen mit den Ansprechpartnern vor Ort, die Organisation des Verkehrsmittels und letztlich die praktische Durchführung und Nachbereitung der Veranstaltungen.

Den Organisatoren und Vorständen der Bezirksgruppen mit ihren Vorsitzenden Herrn Andreas Hesse aus Nordthüringen, Herrn Andreas Schmidt aus Ostthüringen, Herrn Andreas Präger aus Mittelthüringen und Herrn Tim Kotschate aus Südthüringen wurde der besondere Dank für ihre engagierte Arbeit neben ihrer beruflichen Tätigkeit ausgesprochen.

## TOP 2.6 Fördergemeinschaft der VSVI Thüringen

Unter der Leitung von Herrn Dipl.-Ing. Uwe Müller und Herrn Markus Böttcher, der Herrn Carsten Petzold als Schatzmeister ablöste, leistete die Fördergemeinschaft der VSVI Thüringen wieder einen aktiven Beitrag zur finanziellen Unterstützung der Weiterbildungsangebote der VSVI Thüringen. Diese Unterstützung ist notwendig, um die Seminare, die Exkursionen und den VSVI-Preis auch zukünftig gestalten zu können. Dafür wird allen 47 Fördermitgliedern der FG VSVI Thüringen gedankt.

Die Fördergemeinschaft beging am 3. November 2016 ihr 25-jähriges Bestehen. Nach der Mitgliederversammlung im hessischen Großalmerode fand eine Besichtigung des Tunnels Hirschhagen statt.

Die Mitgliederversammlung der FG VSVI beschloss die Erhöhung der Seminarbeiträge ab 2017, da die Raummieten und die Honorare der Referenten stetig steigen, und damit die Finanzierung der Seminare nicht mehr durchgehend sichergestellt werden kann. Die Teilnahmegebühr für VSVI-Mitglieder wurde von 15,- auf 20,- EUR und für Gäste von 70,- auf 90,- EUR angehoben. Das ist im Vergleich zu anderen Seminaranbietern eine moderate Preisanhebung. Mit der deutlichen Preisstaffelung für VSVI-Mitglieder und Gäste wird auch das Ziel verfolgt, Anreize für eine Mitgliedschaft in der VSVI Thüringen zu schaffen und damit die Mitgliederzahlen zu erhöhen.

## TOP 2.7 BSVI-Tätigkeit

### Präsidialversammlungen

Im Berichtszeitraum fanden zwei Präsidialversammlungen statt; am 12. November 2016 in Hamburg und am 25. März 2017 in Wiesbaden. Zu beiden Präsidialversammlungen war die VSVI Thüringen durch den Präsidenten vertreten. Die Hauptschwerpunkte waren

- die Infrastrukturgesellschaft (Positionspapier und Pressemitteilung der BSVI, Auswirkung auf die VSVI – veröffentlicht auf der Internetseite der VSVI Thüringen),
- der Deutsche Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2017 unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers Dobrindt – veröffentlicht auf der Internetseite der VSVI Thüringen. Die Preisverleihung fand zur Delegiertenversammlung in Dessau statt.
- die Neuausrichtung der BSVI (Internetredaktion, Arbeitskreis Verkehrspolitik, Nachwuchsgewinnung, Arbeitskreis Baukultur, Novellierung der Satzung) und
- die Delegiertenversammlung vom 21. bis 23. September 2017 in Dessau.

### Delegiertenversammlung in Dessau

Im Rahmen der Delegiertenversammlung in Dessau trafen sich am 21. September 2017 die Schatzmeister und seit langer Zeit wieder die Weiterbildungsbeauftragten. An den Treffen nahmen unsere zuständigen Präsidiumsmitglieder Frau Katrin Döller und Herr Raimo Harder teil.

### Schatzmeistertreffen:

Das Schatzmeistertreffen fand unter der Leitung des Schatzmeisters der BSVI und Vizepräsidenten der VSVI Niedersachsen, Herrn Hans Schnibbe statt. Es nahmen neun (von 14) VSVI-Landesvereinigungen teil. Herr Schnibbe informierte über die zurückliegenden Wirtschaftsjahre 2015 und 2016 sowie über das laufende Jahr

2017. Er gab einen Ausblick über die mittelfristige Finanzplanung für die Jahre 2018 und 2019. Die BSVI speist sich aus den Mitgliedsbeiträgen der VSVI-Landesvereinigungen. Jede VSVI-Landesvereinigung überweist jährlich einen Betrag von 9,20 € für jedes normale Mitglied und 4,60 EUR für alle ermäßigten Mitglieder, auch für Studenten. Für Thüringen waren das 5.598,20 EUR im Jahr 2017. Aufgrund der guten Finanzlage ist in den vier nächsten Jahren keine Erhöhung des BSVI-Beitrages vorgesehen. Der anhaltende Mitgliederschwund führt zu weniger Beitragseinnahmen. Im Jahr 2017 verzeichnete die BSVI 16.622 Mitglieder. Im Jahr 2000 betrug die Mitgliederzahl dagegen noch 19.458. Natürliche Abgänge, Überalterung und die Kündigung beim Ausstieg aus dem Berufsleben prägen dieses Bild nachhaltig.

Die Mitgliedsbeiträge sind in den Bundesländern unterschiedlich hoch, durchschnittlich betragen sie jedoch 50 EUR. Der höchste Mitgliedsbeitrag ist mit 60 € in Baden-Württemberg, der niedrigste mit 30 EUR in Sachsen zu zahlen.

Alle Landesverbände führen Fort- und Weiterbildungen über Seminare durch. Sie sind hinsichtlich der Gebühren, der Honorare und des Seminaaraufbaus verschieden. Die Seminargebühren schwanken in den einzelnen Bundesländern zwischen 0 und 130 EUR für VSVI-Mitglieder und reichen bis zu 260 EUR für Nicht-Mitglieder.

Weitere Themen des Schatzmeistertreffens waren: Versicherungen, Künstlersozialabgabe, Hackerangriffe auf VSVI-Konten und Maßnahmen zur Werbung neuer VSVI Mitglieder.

#### Treffen der Weiterbildungsverantwortlichen:

Unter der Moderation von Prof. Christian Lippold nahm unser Präsidiumsmitglied Raimo Harder an diesem Treffen teil. Es wurden zahlreiche Themen zur Organisation, Durchführung und Finanzierung der Fortbildungs-Seminare besprochen. Dabei gab es einige Gemeinsamkeiten aber auch viele Unterschiede im Detail festzustellen. In Baden-Württemberg z. B. liegen die Seminargebühren derzeit bei 130,- EUR für Mitglieder und 260,- EUR für Gäste. Auf der anderen Seite bieten Nordrhein-Westfalen und Berlin-Brandenburg die Seminare für Mitglieder kostenfrei an. Konsens war, dass alle Ländervereinigungen die Mitgliedschaft bei einer anderen Landesvereinigung anerkennen. Es gelten somit auch für unsere Mitglieder die Teilnahmegebühren des jeweiligen Bundeslandes. Die Teilnehmer vereinbarten, das Treffen bei der nächsten Delegiertenversammlung zu wiederholen.

#### Präsidialversammlung:

Am 22. September 2017 fand eine Präsidialversammlung – das Treffen der Präsidenten und Vorsitzenden der VSVI-Ländervereinigungen - statt. Herr Schnibbe berichtete über die finanzielle Situation der BSVI. Zum weiteren Ablauf gehörten die Berichte aus den Ländervereinigungen, die Preisverleihung des Ingenieurpreises Straße und Verkehr und die Vorbereitung der Delegiertenversammlung.

Auf der Delegiertenversammlung wurde das Präsidium der BSVI wie folgt neu gewählt:

- Herr Dipl.-Ing. Rainer Popp, Präsident
- Herr Dipl.-Ing. Konrad Rothfuchs, Vize-Präsident
- Herr Prof. Dr.-Ing. Christian Lippold, Vize-Präsident

Der Schatzmeister, Herr Dipl.-Ing. Hans Schnibbe, musste nicht erneut gewählt werden. Die Wahlperiode des Schatzmeisters beträgt vier Jahre.

Am Abend des 22. September war die Preisverleihung des Deutschen Ingenieurpreises Straße und Verkehr. Der Staatssekretär im



*Bild 22: Das neu gewählte Präsidium der BSVI und die Präsidenten/Vorsitzenden der Länder-VSVI*

Bundesverkehrsministerium, Herr Rainer Bomba, und der Oberbürgermeister der Stadt Dessau, Herr Peter Kuras, hielten die Festreden. Der Preis wird in den Kategorien „Innovation“, „Verkehr im Dialog“ und „Baukultur“ verliehen. Mit dem Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr wurden ausgezeichnet in der Kategorie

- Innovation: das Projekt „Baustellen mit dem richtigen Touch koordinieren – Baustellenkoordination mit ROADS in Hamburg“, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer der Freien und Hansestadt Hamburg
- Verkehr im Dialog: die Reihe „Bremerhavener World Cafés“, Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung, stellvertretend für das Bremerhavener Bürgermanagement
- Baukultur: das Projekt „Teilerneuerung der Echelsbacher Brücke (B 23)“, Staatliches Bauamt Weilheim



*Bild 23: Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr*

Die VSVI Thüringen reiste mit acht Delegierten nach Dessau. Der Thüringer Delegation gehörten der Präsident Herr Dr. Frank Greßler, die Schatzmeisterin Frau Katrin Döller, die Präsidiumsmitglieder Herr Hans-Joachim von der Osten und Herr Bolko Schumann, die Mitglieder des Vorstandes der BG Mittelthüringen Herr Hartmut Walther und Herr Alexander Reintjes sowie die Mitglieder Frau Sabine Walther und der ehemalige Präsident und Ehrenmitglied Dr. Joachim Wenzel an.

## 50 Jahre VSVI Hessen

Die VSVI Hessen beging am 2. Juni 2017 in Fulda ihr 50-jähriges Bestehen im Rahmen einer Festveranstaltung mit Begrüßungsreden und Vorträgen sowie anschließendem Tanz. An der gelungenen Veranstaltung nahmen Herr Dr. Frank Greßler, Frau Katrin Döller, Frau Antje Schuman und Herr Bolko Schumann teil. Der Präsident der BSVI Herr Rainer Popp gratulierte der VSVI-Präsidentin Hessens, Frau Kathrin Brückner, zum Jubiläum. Aus den anderen Bundesländern waren die Vorsitzenden bzw. Präsidenten der VSVI Bayern – Herr Karl Wiebel, der VSVI Berlin-Brandenburg – Herr Reinhard Reuter, der VSVI Mecklenburg-Vorpommern – Herr Thomas Taschenbrecker, der VSVI Sachsen – Herr Prof. Christian Lippold vertreten. Wir führten interessante Gespräche, insbesondere über Mitgliederentwicklung und das Dauerthema „Bundesfernstraßengesellschaft“.

## TOP 2.8 Angebote für Senioren

Die Senioren der VSVI Thüringen waren im Berichtszeitraum auch wieder sehr aktiv. Neben den Stammtischen erfreuen sich nun seit vielen Jahren die Tagesexkursionen großer Beliebtheit. Für die aktive Gestaltung des Seniorenangebots gebührt Herrn Dieter Rathgeber besonderer Dank.

In den letzten Jahren führte die Seniorengruppe eine Reihe von Exkursionen zu den Wirkungsstätten Luthers durch. Am 22.06.2017 unternahm die Seniorengruppe mit 30 Teilnehmern eine Exkursion nach Eisleben und Mansfeld, um die Luther-Dekade in einem würdigen Rahmen abzuschließen. Ein ausführlicher Bericht der Exkursion von unserem Mitglied Herrn Fritz Westphal ist in diesem INFO-Heft 2017 abgedruckt.

Herr Winfried Wilhelm informierte vor der Mitgliederversammlung über die Aktivitäten der Nordthüringer Senioren. Sie führten im Berichtszeitraum eine Wanderung zur Burg Hohnstein mit 13 Teilnehmern durch. Das Präsidium der VSVI Thüringen wünscht den Senioren auch weiterhin viele interessante Veranstaltungen. Bleiben Sie gesund und weiterhin interessiert am Vereinsleben.

## TOP 3 Kassenbericht 2016, Kassenlage 2017, Haushaltsvorschlag 2017/ 2018

Die Schatzmeisterin Frau Döller erläuterte den Kassenbericht 2016, gab einen Bericht zur Kassenlage 2017 und unterbreitete für die Jahre 2017/2018 einen Haushaltsvorschlag.

Im Jahr 2016 gab es keine wesentlichen Ausgabepositionen, so dass das Jahr mit einem Plus von ca. 2.000 EUR abgeschlossen werden konnte. Zum 31. Dezember 2016 betrug der Kassenstand 14.445,98 EUR.

Frau Döller erklärte anschließend die Kassenlage für das laufende Geschäftsjahr 2017. Der zur Mitgliederversammlung im Oktober 2016 beschlossene Puffer für Unvorhergesehenes wurde in 2017 nicht in Anspruch genommen. Der Kassenbestand beläuft sich im September 2017 auf 24.279,98 EUR.

Der Haushaltsvorschlag für 2017 und 2018 sieht vor, das Jahr 2017 mit einem Bestand von 10.500 EUR und das Jahr 2018 mit einem Bestand von 7.500 EUR abzuschließen.

Aus Sicht des Präsidiums sind die geplanten Ausgaben bis Ende 2018 abgesichert. Die als Festgeld angelegte Summe von 20.000 EUR gilt noch als Reserve, die für besondere Aktivitäten vorgehalten wird.

	Kassenbestand am 01.01.2016		12.453,45 €
Kostenstelle	Einnahmen	Ausgaben	Ergebnis IST
HH-Ansatz 2016	0,00 €	17.000,00 €	-17.000,00 €
<b>1. Geschäftsbetrieb</b>	<b>1.217,93 €</b>	<b>15.866,30 €</b>	<b>-14.648,37 €</b>
(Büromat., Porto Geschäftsst., Reisekosten, Präsente) Homepage (Anteil FG VSVI: 2.380 €) Mitgl.versammlung		2.545,71 € 8.000,00 € 1.309,00 € 1.590,00 €	
HH-Ansatz 2016	0,00 €	900,00 €	-900,00 €
<b>2. Weiterbildung</b>	<b>0,00 €</b>	<b>887,64 €</b>	<b>-887,64 €</b>
(Seniorengruppe, BSVI Stralsund)		420,90 € 466,74 €	
HH-Ansatz 2016	6.800,00 €	7.000,00 €	0,00 €
<b>3. Wirtschaftsbetrieb</b>	<b>6.820,00 €</b>	<b>8.613,58 €</b>	<b>-1.793,58 €</b>
INFO - Heft 2015			
HH-Ansatz 2016	31.000,00 €	13.000,00 €	18.000,00 €
<b>4. Ideeller Geschäftsbetrieb</b>	<b>35.728,55 €</b>	<b>16.410,20 €</b>	<b>19.318,35 €</b>
(Mitgliedsbeiträge, Beitrag BSVI: 9,00 € / Mitglied, Zuweisungen Bezirksgruppen 10,00 € / Mitglied)		5.805,20 € 6.960,00 €	
<b>5. Festgeld - 2* a 10.000 € (Zinsen)</b>	<b>3,77 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>3,77 €</b>
<b>Summe ohne Anfangsbestand 2016</b>	<b>43.770,25 €</b>	<b>41.777,72 €</b>	<b>1.992,53 €</b>
			100,00 €
<b>Summe mit Anfangsbestand 2016</b>	<b>56.223,70 €</b>	<b>41.777,72 €</b>	<b>14.445,98 €</b>
			14.345,98 €
	<b>Kassenbestand am 31.12.2016</b>		<b>14.445,98 €</b>
			14.345,98 €

Bild 24: Kassenbericht 2016

2 0 1 7				
Kostenstelle	Kassenbestand 01.01.2017		Vorschlag 2 0 1 7	Stand 2 0 1 7
	Einnahmen	Ausgaben	Vorschlag	Stand 09/17
			12.000,00 € 14.000,00 €	14.445,98 €
<b>1. Geschäftsbetrieb</b> (Geschäftsstelle, Porto - Postversand, Reisekosten, Präsente, Internet, Wahlversammlung Öffentlichkeitsarbeit, u.a.) 2017: Wartung neue Homepage Ansatz 500 €; FG 722 €; Mitgliederversammlung Puffer für Umvorhergesehenes: 2017 nicht erforderlich	0,00 € <b>0,00 €</b>	20.500,00 € <b>11.431,39 €</b> 406,12 € 3.000,00 € <b>-3.000,00 €</b>	<b>-20.500,00 €</b>	<b>-11.431,39 €</b>
<b>2. Weiterbildung</b> Seniorengruppe BSVI Delegiertenkonferenz Dessau	0,00 € <b>0,00 €</b> 0,00 €	500,00 € <b>506,38 €</b> 4.000,00 €	<b>-500,00 €</b>	<b>-506,38 €</b>
<b>3. Wirtschaftsbetrieb</b> INFO - Heft 2016	6.000,00 € <b>6.490,00 €</b>	6.000,00 € <b>4.814,31 €</b>	0,00 €	<b>1.675,89 €</b>
<b>4. Ideeller Geschäftsbetrieb</b> (Mitgliedsbeiträge, Beitrag BSVI, Zuweisungen Bezirksgruppen)	31.000,00 € <b>30.215,79 €</b>	13.000,00 € <b>10.626,09 €</b> 3.000,00 €	18.000,00 €	<b>18.589,70 €</b>
<b>5. Festgeld (Zinsen)</b> 2 * 10.000 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
	<b>Summe (ohne Bestand)</b>		<b>-3.000,00 €</b>	<b>-7.000,00 €</b> <b>9.834,00 €</b>
	<b>Kassenbestand Sept. 2017</b>		<b>9.000,00 €</b>	<b>5.000,00 €</b> <b>24.279,98 €</b>

Bild 25: Kassenlage 2017

Kostenstelle	2 0 1 7			2 0 1 8		
	Einnahmen	Ausgaben	Ergebnis	Einnahmen	Ausgaben	Ergebnis
	Kassenbestand 01.01.2017		12.000,00 € 14.000,00 €	Kassenbestand 01.01.2018		10.500,00 €
<b>1. Geschäftsbetrieb</b> (Geschäftsstelle, Porto - Postversand, Reisekosten, Präsente, Internet, Wahlversammlung Öffentlichkeitsarbeit, u.a.) Puffer für Umvorhergesehenes neu: Wartung Homepage	0,00 € <b>0,00 €</b>	20.500,00 € <b>17.500,00 €</b> —3.000,00 € 406,12 €	<b>-20.500,00 €</b> <b>-17.500,00 €</b> <b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>17.500,00 €</b> <b>3.000,00 €</b> <b>406,12 €</b>	<b>-17.500,00 €</b> <b>-3.000,00 €</b>
<b>2. Weiterbildung</b> (Seniorengruppe, Veranstaltungen)  BSVI Delegiertenkonferenz Dessau	0,00 € <b>0,00 €</b>	500,00 € <b>4.000,00 €</b>	<b>-500,00 €</b> <b>-4.000,00 €</b>	<b>0,00 €</b> <b>0,00 €</b>	<b>500,00 €</b> <b>0,00 €</b>	<b>-500,00 €</b> <b>0,00 €</b>
<b>3. Wirtschaftsbetrieb</b> (INFO - Heft)	6.000,00 € <b>6.500,00 €</b>	6.000,00 € <b>5.000,00 €</b>	0,00 € <b>1.500,00 €</b>	<b>6.000,00 €</b>	<b>5.000,00 €</b>	<b>1.000,00 €</b>
<b>4. Ideeller Geschäftsbetrieb</b> (Mitgliedsbeiträge, Beitrag BSVI, Zuweisungen Bezirksgruppen)	31.000,00 € <b>31.000,00 €</b>	13.000,00 € <b>14.000,00 €</b>	18.000,00 € <b>17.000,00 €</b>	<b>31.000,00 €</b>	<b>14.000,00 €</b>	<b>17.000,00 €</b>
<b>5. Festgeld (Zinsen)</b> 2 * 10.000 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>
	<b>Summe (ohne Bestand)</b>		<b>-7.000,00 €</b> <b>-3.500,00 €</b>	<b>Summe (ohne Bestand)</b>		<b>-3.000,00 €</b>
	<b>Kassenbestand am 31.12.2017</b>		<b>5.000,00 €</b> <b>10.500,00 €</b>	<b>Kassenbestand am 31.12.2018</b>		<b>7.500,00 €</b>

Bild 26: Haushaltsvorschlag 2017/2018

## TOP 4 Bericht der Rechnungsprüfer

Die Prüfung der Kasse für das Jahr 2016 wurde durch die Rechnungsprüferinnen Frau Dipl.-Ing. Susanne Grohme und Herrn Dipl.-Ing. Jörg Behnke am 9. September 2017 vorgenommen. Herr Behnke verlas den Bericht, der nachfolgend abgedruckt ist. Es gab keine Beanstandungen.

Bild 27: Bericht der Kassenprüferinnen

Schmalkalden, den 09.09.2017

**Niederschrift  
über die Kassenprüfung der VSVI Thüringen e.V. für das Jahr 2016**

Die Prüfung der Unterlagen fand am 09. September 2017 statt.

Sie erfolgte durch **Frau Grohme und  
Herrn Behnke**

Zur Prüfung hat der Kassenordner 2016 mit folgenden Unterlagen vorgelegen:

- Kontoauszüge mit den dazugehörigen Ein- und Auszahlbelegen
- Verwendungsnachweise zu den ausgezahlten Geldern, einschließlich dazugehöriger Belege
- Auflistung aller Ein- und Ausgaben mit Zuordnung zum jeweiligen Verwendungsbereich

Das **akkurat geführte Buchwerk der Schatzmeisterin mit übersichtlich organisierter Datenbasis ermöglichte eine gute Kontrolltätigkeit.**

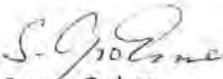
Im Ergebnis der Prüfung wurde festgestellt, dass die aufgeführten Geldbestände mit den Salden der eingesehenen Kontoauszüge übereinstimmen.-

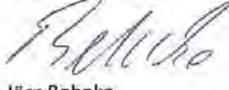
Verausgabte Finanzmittel wurden ordnungsgemäß nachgewiesen und für die laut Satzung vorgeschriebenen Zwecke verwendet.

Der Kassenstand an Zahlungsmitteln laut Kassenbericht per 31.12.2016 i.H. von **14.442,21 EURO** wird bestätigt.

Besonderen Dank hiermit von unserer Seite an die Schatzmeisterin für die geleistete gute Arbeit.

Nach erfolgter Prüfung schlagen die Rechnungsprüfer vor, dem Landesvorstand des VSVI betreffs Kassenbericht 2016 Entlastung zu erteilen.

  
Susanne Grohme  
Rechnungsprüfer des VSVI Thüringen e.V.

  
Jörg Behnke  
Rechnungsprüfer des VSVI Thüringen e.V.

## TOP 5 Diskussion/Verschiedenes

Der Rechenschaftsbericht, der Kassenbericht und der Bericht der Rechnungsprüfer wurden zur Diskussion gestellt. Die Nachwuchsgewinnung stand bei der Diskussion im Vordergrund. Was bewegt Fachkollegen, um Mitglied der VSVI zu werden? Die geringen Teilnahmegebühren für Weiterbildungsseminare sind heutzutage für die Teilnehmer kaum relevant, da sie ohnehin vom Arbeitgeber – insbesondere in der Verwaltung - getragen werden. Also müssen andere Aspekte in der Mitgliederwerbung herausgearbeitet werden. Die Fachexkursionen, der fachliche Austausch zu Stammtischen, die Zusammenarbeit der Verwaltung mit der Unternehmenseite (Netzwerke knüpfen, Erfahrungen teilen) müssen mehr in den Vordergrund gerückt werden. Besonders wichtig wird die persönliche Ansprache und Werbung um eine Mitgliedschaft eingeschätzt. Deshalb werden sowohl die Mitglieder des Präsidiums als auch der Bezirksgruppenvorstände aktiv bei den Verwaltungen, Lehrinrichtungen und Unternehmen um neue Mitglieder werben.

Diskussionsbedarf bestand auch über die Durchführung von Exkursionen. Die Mitglieder sprachen sich mehrheitlich dafür aus, größere Exkursionen im Zweijahresrhythmus durchzuführen. Da die Teilnahmegebühren meist sehr hoch sind, sollte sich die FG VSVI in größerem Umfang beteiligen. Die Exkursionsziele sollten auch außerhalb Europas liegen, da Exkursionen im EU-Raum auch durch die Bezirksgruppen organisiert und durchgeführt werden können. Als Exkursionsziele wurden Island, Namibia, Kasachstan, Usbekistan und die Mongolei genannt. Im Präsidium soll weiter über die Vorbereitung der Exkursion 2019 beraten werden. Die Exkursionen anderer VSVI-Ländervereinigungen können dabei als Vorlage dienen.

## TOP 6 Entlastung des Präsidiums

Herr Eckhard Rust wurde als Wahlleiter eingesetzt. Er leitete die Abstimmungen für die Entlastung und Neuwahl des Präsidiums sowie die Neuwahl des Ältestenrates und der Rechnungsprüfer. Das Präsidium der VSVI Thüringen wurde einstimmig für den Berichtszeitraum vom 26. Oktober 2016 bis zum 13. September 2017 entlastet. Es gab keine Gegenstimmen. Die Präsidiumsmitglieder enthielten sich bei der Abstimmung.

## TOP 7 Wahl des Präsidiums

Alle Präsidiumsmitglieder der letzten Wahlperiode stellen sich wieder zur Wahl. Die Kandidatenliste beinhaltet die nachfolgenden neun Kandidaten.

- |                                   |                                     |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Dr. Frank Greßler              | Präsident                           |
| 2. Dipl.-Ing. Thomas Kleb         | Vize-Präsident                      |
| 3. M.Eng. Christian Gräner        | Vize-Präsident,<br>Nachwuchsarbeit  |
| 4. Dipl.-Ing. (FH) Katrin Döllner | Schatzmeisterin                     |
| 5. Dipl.-Ing. Raimo Harder        | Weiterbildung                       |
| 6. Dipl.-Ing. H.-J. von der Osten | INFO-Heft,<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| 7. Dipl.-Ing. Bolko Schumann      | Repräsentant Verwaltung             |
| 8. Dipl.-Ing. Steffen Könnicke    | Repräsentant Bauwirtschaft          |
| 9. Dipl.-Ing. Uwe Meister         | Repräsentant<br>Ingenieurbüros.     |

Alle Kandidaten erklärten vorab schriftlich Ihre Bereitschaft zur Kandidatur für das Präsidium der VSVI Thüringen. Die Wahl erfolgt im Block. Die Mitgliederversammlung wählte das neue Präsidium einstimmig ohne Gegenstimmen.

Damit sind alle Kandidaten für die nächste Wahlperiode von zwei Jahren in das Präsidium der VSVI Thüringen gewählt. Der alte und neue Präsident der VSVI Thüringen - Herr Dr. Frank Greßler - sprach den anwesenden Mitgliedern seinen Dank für das Vertrauen aus.

### TOP 8 Wahl des Ältestenrates

Der Ältestenrat wurde zuletzt in der Mitgliederversammlung 2013 gewählt. Ihm gehörten an:

- Herr Dipl.-Ing. Fritz Westphal
- Herr Dipl.-Ing. (FH) Dieter Rathgeber
- Herr Dr.-Ing. Hartmut Münch

Der Ältestenrat muss nach Satzung der VSVI Thüringen alle vier Jahre neu gewählt werden. Herr Dipl.-Ing. Fritz Westphal kandidierte aus Altersgründen – er ist mit 86 Jahren unser ältestes Mitglied - nicht wieder. Dafür erklärte Herr Dipl.-Ing. Heinz Pradella, der viele Jahre Schatzmeister der Bezirksgruppe Erfurt war, seine Bereitschaft für eine Kandidatur für den Ältestenrat. Da Herr Pradella nicht an der Mitgliederversammlung teilnehmen konnte, reichte er seine Kandidatur schriftlich ein.

Die Kandidaten für den Ältestenrat von 2017 bis 2021 sind

- Herr Dipl.-Ing. (FH) Dieter Rathgeber
- Herr Dr.-Ing. Hartmut Münch
- Herr Dipl.-Ing. Heinz Pradella.

Herr Rust führte die Abstimmung durch. Der neue Ältestenrat wurde einstimmig ohne Gegenstimmen gewählt.

### TOP 9 Wahl der Rechnungsprüfer

Die beiden Rechnungsprüfer Frau Susanne Grohme und Herrn Jörg Behnke wurden erst in 2016 für zwei Jahre gewählt, so dass für 2017 keine Wahl erforderlich war. Das Präsidium hat sich jedoch dazu entschlossen, in 2017 die Rechnungsprüfer vorzeitig neu zu wählen, damit sie in den Wahlrhythmus der Präsidiumswahl kommen und nicht in jedem Jahr im Wechsel das Präsidium oder die Rechnungsprüfer gewählt werden müssen.

Als Rechnungsprüfer kandidieren wieder:

- Frau Dipl.-Ing. Susanne Grohme
- Herr Dipl.-Ing. Jörg Behnke

Die Rechnungsprüfer wurden einstimmig ohne Gegenstimmen gewählt.



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



Dr. Frank Greßler  
pmp INFRA GmbH Erfurt  
Präsident



M. Eng. Christian Gräner  
Stadtverwaltung Erfurt  
Vizepräsident/Nachwucharbeit



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



Dipl.-Ing. Bolko Schumann  
Stadtverwaltung Eisenach  
Repräsentant Verwaltung



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



Dipl.-Ing. H.-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

Bild 28: neu gewähltes Präsidium der VSVI Thüringen

## TOP 10 Anträge des Präsidiums und der Mitglieder

Durch das Präsidium der VSVSI Thüringen wurde mit der Einladung zur ordentlichen Mitgliederversammlung eine Entscheidungsvorlage versendet. Sie beinhaltet die Beitragsbefreiung für Studenten. Diese Entscheidungsvorlage hat Auswirkungen auf die in der Satzung verankerte Beitragsordnung. Die Entscheidungsvorlage 1 ist nachfolgend abgedruckt.

### Entscheidungsvorlage 1:

- Beantragt durch:** Präsidium der VSVI Thüringen  
**Betrifft:** Beitragsbefreiung für Studenten  
**Vorschlag:** **Studenten, die den Nachweis durch Vorlage ihres Studentenausweises oder einer Studienbescheinigung erbringen, werden vom Beitrag befreit.**  
 Bisher: Studenten sind gem. § 3 (2) der Satzung außerordentliche Mitglieder. Sie zahlen gemäß Beitragsordnung 25 % des festgelegten Jahresbeitrages.  
**Neu: Außerordentliche Mitglieder gem. § 3 (2) zahlen keinen Beitrag.**  
**Begründung:** Mit dieser Regelung soll erreicht werden, dass Studenten des Straßenbau- und Verkehrswesens einfacher für eine Mitgliedschaft zu gewinnen sind. Dies ist im Sinne der Nachwuchsförderung.  
**Änderungen:** Die bestehende Satzung müsste in § 4 Mitgliedsbeiträge geändert werden.

Die Mitgliederversammlung stimmte mit einer Gegenstimme und einer Enthaltung mehrheitlich für die Entscheidungsvorlage. Damit werden Studenten ab 2018 vom Beitrag befreit.

Zu Beginn der Mitgliederversammlung reichte das Präsidium eine weitere Entscheidungsvorlage ein. Sie betrifft die Ehrenmitgliedschaft von Herrn Dipl.-Ing. (FH) Wilfried Schellenberger.

### Entscheidungsvorlage 2:

- Beantragt durch:** Präsidium der VSVI Thüringen  
**Betrifft:** Verleihung der Ehrenmitgliedschaft für Dipl.-Ing. (FH) Wilfried Schellenberger, Mitglieds-Nr. 3  
**Begründung:** Herr Wilfried Schellenberger war Mitbegründer der VSVI Thüringen und erhielt die Mitgliedsnummer 3. Bereits Anfang der 90er Jahre war er als erster und damals einziger für die Weiterbildung zuständig. Er initiierte u.a. das Asphaltseminar, welches noch heute fester Bestandteil unserer jährlichen Seminarreihe ist. Als Prüfstellenleiter des Straßenbaulabors des Landesamtes für Straßenbau in Schleusingen hat er sich weit über die Landesgrenzen hinaus einen hervorragenden fachlichen Ruf erarbeitet. Bis heute gehört Herr Schellenberger in ununterbrochener Zeitfolge dem Vorstand der Bezirksgruppe Südthüringen an. Alle 26 Mehrtages- und 18 Tagesveranstaltungen in Südthüringen tragen seine unverwechselbare Handschrift. Seinen hervorragenden und vielfältigen Kontakten ist es zu verdanken, dass so viele unserer Mitglieder an einmaligen und nicht wiederholbaren Fachexkursionen teilnehmen konnten. Er war nicht nur der Ideengeber

für die Exkursionen, sondern auch der Hauptorganisator.

Herr Dipl.-Ing. (FH) Wilfried Schellenberger hat sich im Rahmen seiner Vorstandsarbeit um die Förderung der Ziele der Vereinigung besondere Verdienste erworben. Das Präsidium der VSVI Thüringen schlägt daher vor, ihm die Ehrenmitgliedschaft zu verleihen.

Die Ehrenmitgliedschaft für Herrn Dipl.-Ing. (FH) Wilfried Schellenberger wurde einstimmig ohne Gegenstimmen und Enthaltungen beschlossen. Das Präsidium der VSVI Thüringen gratulierte dem frisch gebackenen Ehrenmitglied und wünschte ihm für die Zukunft alles Gute.



Bild 29: Dr. Frank Greßler und Steffen Könnicke gratulieren Herrn Wilfried Schellenberger zur Ehrenmitgliedschaft

## TOP 11 Genehmigung des Haushaltsvorschlags 2017/2018 sowie der Beitragsordnung

Die Mitgliederversammlung stimmte einstimmig ohne Gegenstimmen und Enthaltungen für den Haushaltsvorschlag 2017/2018 (Bild 26).

Gemäß § 4 der Satzung der VSVI Thüringen werden in der Mitgliederversammlung mit einfacher Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder die Mitgliedsbeiträge für das kommende Geschäftsjahr festgelegt. Der Mitgliedsbeitrag für 2018 soll weiterhin 50 EUR betragen. Die mit der Entscheidungsvorlage 1 geänderte Beitragsordnung wurde einstimmig ohne Gegenstimmen und Enthaltungen beschlossen.

ordentliche Mitglieder	100 % des festgelegten Jahresbeitrages
außerordentliche Mitglieder	<b>NEU: keine Beitragszahlung</b>
Ehrenmitglieder	keine Beitragszahlung
ordentliche, nicht mehr im Beruf stehende Mitglieder, wie Rentner, Vorruheständler, Arbeitslose	50 % des festgelegten Jahresbeitrages
ordentliche Mitglieder, die das 30. Lebensjahr im Kalenderjahr noch nicht vollendet haben	50 % des festgelegten Jahresbeitrages

Bild 29: Beitragsordnung

## TOP 12 Schlusswort

Zum Abschluss der Mitgliederversammlung hielt der wiedergewählte Präsident der VSVI Thüringen, Herr Dr. Frank Greßler, das Schlusswort. Er betonte, dass auch in den nächsten Jahren die Weiterbildung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Thüringens im Vordergrund der Arbeit steht. Neben der Weiterbildung ist aber auch die Nachwuchsgewinnung von enormer Bedeutung, denn nur mit einem stabilen und altersmäßig gut gestaffelten Mitgliederstamm kann die VSVI in der Zukunft bestehen.

Durch intensive Werbung und speziell zugeschnittene Angebote für jüngere Kollegen und Berufseinsteiger muss die VSVI für den Nachwuchs attraktiver werden. Nur so können die Herausforderungen für die nächsten Jahre, nicht nur bei der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans, sondern auch bei den anderen Verkehrsbauvorhaben gemeistert werden. Dabei wird die Öffentlichkeitsarbeit und die Zusammenarbeit mit anderen Landesvereinigungen der VSVI, der BSVI

und der Ingenieurkammer eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen. Der Präsident forderte die anwesenden Mitglieder auf, sich weiterhin zu engagieren und das Präsidium der VSVI Thüringen tatkräftig zu unterstützen. Herr Dr. Greßler dankte den Mitgliedern für ihre Mitwirkung bei der aktiven Gestaltung der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Thüringen e.V. und wünschte ihnen für die Zukunft alles Gute.

Abschließend eröffnete der Präsident das Buffet. Die Mitglieder nutzten noch die Gelegenheit für Gespräche. Die Mitgliederversammlung endete gegen 19:30 Uhr.

*Text: Dr. Frank Greßler  
(unter Verwendung der Einzelbeiträge  
von Dipl.-Ing. (FH) Katrin Döller und Dipl.-Ing. Raimo Harder)  
Bilder: Dipl.-Ing. (FH) Axel Wilhelm, Dipl.-Ing. (FH) Katrin Döller  
und Dipl.-Ing. Raimo Harder, Dr. Frank Greßler und BSVI*

- Anzeige -

# Deutscher Straßen- und Verkehrskongress

**2018** Erfurt

**12. – 14. September 2018**  
mit der Fachausstellung  
Straßen und Verkehr 2018



**Wir sehen uns in Erfurt**



**Für den Kongress:**  
Forschungsgesellschaft für Straßen-  
und Verkehrswesen e. V. (FGSV)  
An Lyskirchen 14 | 50676 Köln  
Tel.: +49 (0)221 93583-0  
Fax: +49 (0)221 93583-73  
info@fgsv.de | www.fgsv.de



**Für die Fachausstellung:**  
FGSV Verlag GmbH  
Wesseling Str. 15-17 | 50999 Köln  
Tel.: +49 (0)2236 384630  
Fax: +49 (0)2236 384640  
info@fgsv-verlag.de  
www.fgsv-verlag.de



Von Menschen gemacht  
– für Menschen gedacht



**bickhardt bau**  
thüringen gmbh

IDEEN WERDEN REALITÄT

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

# VDE8: Das größte Bahn-Infrastrukturprojekt Deutschlands setzt neue Maßstäbe: Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt –Leipzig/Halle – Berlin

Die größte Bahn-Baustelle Deutschlands erreicht Ende 2017 die hauptsächliche Ergebnisphase. Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt sind die wesentlichen Teile des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nummer 8 in Betrieb gegangen. Es ist das größte von 9 Schienenverkehrsprojekten Deutsche Einheit, die 1991 im Vorgriff auf den damals noch ausstehenden Bundesverkehrswegeplan vom Bundeskabinett beschlossen wurden, um die über Jahrzehnte unterbrochenen Verkehrsbeziehungen zwischen West und Ost wieder herzustellen und neue Verbindungen für Menschen und Märkten zu schaffen. Es besteht aus dem Ausbau der Bahnstrecke von Nürnberg bis Ebensfeld, dem Neubau von Ebensfeld bis Erfurt und weiter bis Halle(Saale) und Leipzig sowie dem Ausbau von Halle(Saale)/Leipzig bis Berlin.

Das Projekt ist Kernstück der Ende 2017 in Betrieb genommenen Schnellfahrtstrecke Berlin-München. Das Vorhaben ist Teil der Bundesverkehrswegepläne von 1992 und 2003. Im November 1993 wurde das Projekt in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege eingestuft. Das Projekt ist wesentlicher Teil des Zielnetzes der DB Netz AG für die Schieneninfrastruktur im Jahr 2030.

## Das Projekt wird verwirklicht

Nach etlichen politischen und finanziellen Unwägbarkeiten wurde Ende 2005 beschlossen, die Neubaustrecken als hauptsächliche Projektteile endgültig zu verwirklichen: 2015 die Neubaustrecke Erfurt-Leipzig/Halle(Saale) und Ende 2017 die Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt durch Oberfranken und den Thüringer Wald. Der Investitionsrahmen für VDE8 wurde mit etwa 10 Milliarden Euro beziffert. Mit den etwa 230 Kilometer langen in das Bahn-Netz eingefügten Neubaustrecken erreicht das Projekt seinen erwarteten Effekt, z. B. die Fahrzeitverkürzung zwischen München und Berlin von 2 Stunden, obwohl an den Abschnitten zum viergleisigen Ausbau südlich der Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt noch weitergearbeitet wird. Die Ausbaustrecke Halle/Leipzig-Berlin war bereits 2006 fertig gestellt worden. Alle in Betrieb befindlichen Teil-Strecken des VDE8 sind zuverlässig mit hoher Verfügbarkeit Teil des Bahnnetzes.

Als größtes Verkehrsprojekt Deutsche Einheit war VDE8 selbstverständlich immer direkt mit politischen Entwicklungen und Entscheidungen verknüpft. Darum hatte das Projekt vor 2005 eine wechselvolle Geschichte. Das Projektmanagement der Bahn hatte immer die Planungen, Verfahren oder auch Bauabläufe auf die jeweils gültige Situation abzustimmen, auch konkurrierende Vorstellungen waren zu koordinieren und zum Ergebnis zu führen. Die ersten Planungen begannen 1992. 1994 wurden die Raumordnungsverfahren abgeschlossen, die Planfeststellungsbeschlüsse für die Neubaustrecken folgten ab 1996. Zwar half ein Gesetz zur Beschleunigung der öffentlich-rechtlichen Verfahren, aber an der Qualität der Planungen und der Anhörungsverfahren gab es keine Abstriche.

Bereits seit Projektbeginn galt der Anspruch, unter eisenbahnbetrieblichen, ökologischen, technischen und wirtschaftlichen Aspekten die besten Ergebnisse zu liefern. Alle Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse vor dem Bundesverwaltungsgericht wurden erfolgreich für das Projekt entschieden. Schon in der Anfangsphase des Projektes legte das Management großen Wert auf eine hohe Transparenz für Beteiligte und Betroffene - heute Stakeholder. Das war damals nicht selbstverständlich. Die geplante Transparenz in allen Phasen des Projektes war und ist ein bewusst eingesetztes Managementinstrument. Auch die Kommunikationsinstrumente haben sich mit dem Projekt mitentwickelt. Anfangs

machten Broschüren und Modelle die Planungen verständlich. Inzwischen gehören die Kanäle des VDE 8 im Netz (Webseite, YouTube, twitter) zu den erfolgreichsten Informationsplattformen zu Infrastrukturprojekten im Netz. Zahllose Veranstaltungen dienten dem direkten Kontakt mit den Nachbarn der Baustellen, hunderte tausende Bürger besuchten die Informationszentren an den Baustellen. Erfolgreich erwies und erweist sich die Kombination aus Gesprächsmöglichkeiten und modernen Kommunikationsmitteln bis hin zur Life-Bauüberwachung. Ein Beispiel hierfür waren die animierten Grafiken zum Baufortschritt für alle 26 bisher gebauten Tunnel. Sie wurden wöchentlich mit genauen Meterzahlen für Vortrieb und dann für den Innenausbau aktualisiert.

Die ersten Spatenstiche für beide Neubaustrecken erfolgten 1996 jeweils an so genannten Bündelungsabschnitten, in denen gemeinsame Verfahren mit parallel laufenden Autobahnabschnitten absolviert worden waren. Auf der Ausbaustrecke Halle/Leipzig liefen ab 1994 die Arbeiten.

Eine komplizierte Phase des Bundesprojektes begann 1999, als ein politischer Baustopp mit der Einstellung der Finanzierung verhängt wurde. Mit Verfahren zur Verlängerung des Baurechtes, der Planfeststellungsbeschlüsse, um weitere fünf Jahre konnte die Entscheidungsfrist zur Verwirklichung des Projektes noch einmal gestreckt werden. Nach umfangreichen Diskussionen und etlichen Exkursionen von Entscheidungsträgern an die bisher gebauten Neubaustreckenteile wurde Ende 2005 grünes Licht zum Weiterbau gegeben. Im Verlauf des Projektes rückten außerdem die verbindenden Bahnknoten in die Gesamtbetrachtung. Zum Bahnknoten Erfurt mit neuer Verkehrsstation kamen die Bahnknoten Leipzig und Halle(Saale) mit neuer Zugbildungsanlage zum Projekt.

## Das Projekt mit den meisten Tunnel und Brücken

Das Projekt VDE8 ist herausragend hinsichtlich des Umfangs, des konstruktiven Ingenieurbaus, der Koordination, der gleichzeitigen Projektphasen vom Baurechtsverfahren über die Baudurchführung bis zur Inbetriebnahme, der Umweltauswirkungen, der Beteiligten und Betroffenen. In jedem Abschnitt werden und wurden in jeder Projektphase neue Maßstäbe gesetzt.



*Ilmtalbrücke Langewiesen*

## Die Abschnitte mit ihren Besonderheiten:

VDE8.1 Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld, 83 km, viergleisiger Ausbau für bis zu 230 km/h im Fernverkehr und integrierter S-Bahn-Verbindung für bis zu 160 km/h mit 19 Stationen.

Hier wird vor allem „unter rollendem Rad“ gebaut, der Verkehr läuft auf den Nachbargleisen weiter. Eine Ausnahme war die erfolgreich absolvierte neunmonatige Vollsperrung zum Bau des 20 km langen Verknüpfungsabschnitts zwischen Neubau- und Ausbaustrecke zwischen Bamberg und Ebensfeld mit Ingenieurbauwerken, Haltepunkten und sogar der notwendigen Fluss-Umverlegung des Mains. Die Abhängigkeiten zwischen Bau und Verkehr sind sehr groß, so dass hier gut geplante Abläufe und zuverlässig eingehaltene Termine nötig sind. Der erste Abschnitt ging 2012 in Betrieb. 2017 war etwa die Hälfte der Strecke realisiert.

VDE8.1 Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt mit 107 km Länge, und VDE8.2 Neubaustrecke Erfurt-Leipzig/Halle(Saale) mit 123 km Länge, sind zweigleisige Strecken für 300 km/h. Gebaut wurden hierfür 25 Tunnel mit 56 Kilometern Gesamtlänge durch alle erdenklichen geologischen Formationen. Der Finnetunnel wurde als zwei-röhriger Tunnel mit zwei Vortriebsmaschinen aufgeföhren und mit Tübbingern hergestellt, wobei die geringste Überdeckung nur 3 Meter beträgt. Die anderen Tunnel entstanden im Spreng- und Baggervortrieb mit einem Innenschalenausbau. Der längste Tunnel ist mit 8,3 km der Tunnel Bleßberg, der mehrere hundert Meter unter dem Thüringer Rennsteig verläuft. Besonders waren beim Bau die Herausforderungen in der Logistik. Beispielsweise diente der zuerst aufgeföhrene Tunnel Goldberg als Baustraßenzufahrt zum Nordabschnitt des Tunnels Bleßberg. Der Tunnel Silberberg wurde mit 700 und 300 Meter langen Zwischenangriffen hergestellt. Die Querung der Oberfränkischen Höhenzüge und des Thüringer Waldes begann im Wesentlichen 2008. Der letzte Tunneldurchschlag gelang 2012. Etwa 12,6 Millionen Kubikmeter Ausbruchsmaterial wurden in die umgebende Landschaft modelliert.



Tunnel Bleßberg Schallschutzhaube

Neu sind die Haubenbauwerke an den Portalen von fünf Tunneln. Diese bis zu fast 100 Meter langen geschlitzten Betonröhren verhindern den Tunnelknall, der bei hoher Durchfahrtgeschwindigkeit auftreten würde.

35 Talbrücken sind in der Konstruktion und Bauausführung beispielgebend. Bogenbrücken mit bis zu 270 Metern Rekord-Spannweite schonen den Talgrund im Thüringer Wald. Die längste Brücke mit 8,5 Kilometern Länge quert umweltschonend eine Auenlandschaft südlich von Halle(Saale). Sie wurde größtenteils „vor-Kopf“ von oben errichtet, ohne den Talgrund zu beanspruchen. Erstmals für deutsche Eisenbahnstrecken wurden 5 integrale bzw. semiintegrale Konstruktionen errichtet. Gelobt wurde beim Deut-

schen Brückenbaupreis 2012 und 2014 für die Scherkonde- bzw. die Gänsebachtalbrücke „die ästhetisch überzeugende Konstruktion“ welche durch extreme Vereinfachung u.a. mit dem Verzicht auf die sonst üblichen Lager zwischen Pfeiler und Überbau erreicht wurde. Die statischen Nachweise waren möglich durch die Nutzung großer Rechenkapazitäten und letztlich durch umfangreiche Belastungstests.

Erstmals bei der Deutschen Bahn können Züge über drei Stabbogenbrücken mit mehr als 160 km/h fahren, mit 280 km/h über die Mainbrücken Wiesen oder mit 300 km/h als Teil der Saale-Elster-Talbrücke über den nach Halle abzweigenden Strang.



Gänsebachtalbrücke

Die Fahrbahn besteht auf den Neubaustrecken meist aus den 160.000 vorgefertigten Elementen einer Festen Fahrbahn zweier Bauarten. Schneller Gleisbau, Wartungsarmut und Langlebigkeit sind der Vorteil dieser Bauart.

Die größte Innovation in der Ausrüstung ist die Installation des modernsten am Markt verfügbaren Zugbeeinflussungssystems. Erstmals wird mit 300 Km/h ohne die klassischen Signale an der Strecke geföhren – Der Zugverkehr wird mit Funk und Balisen im Gleis gesteuert. Das Zugsicherungssystem ist europäisch: Mit ETCS („European Train Control System“) ist ein einheitlicher europäischer Standard umgesetzt.

Die Bahnknoten Erfurt, Leipzig und vor allem Halle (Saale) bieten ein eigenes Kapitel an Besonderheiten vom Bau aus 170 Jahren Eisenbahngeschichte und einem flexiblen Projektmanagement. Beispielsweise wie die über 100 Jahre alte historische genietete Osthalle in Halle Hbf für den unerwartet notwendigen Neubau von Bahnsteigen und Zugängen stabil in der Schwebe gehalten wird.

#### Trasse eingebettet in die Natur

Besonderheiten und Neuigkeiten bieten auch die 3000 Hektar Ausgleichsmaßnahmen: Gewässerrenaturierungen, Gewinnung von Saatgut durch Heudruschverfahren, ökologischer Waldumbau, sind nur einige Stichpunkte.

Durch die archäologischen Sicherungsgrabungen, die besonders umfangreich auf altem Siedlungsland in Sachsen-Anhalt stattfanden, gab es keine Bauverzögerungen, weil diese sehr langfristig und kooperativ mit den Behörden vorbereitet waren. Dauerhaft sind die Funde jetzt im Landesmuseum zu bestaunen.

Eine Besonderheit, sozusagen auch eine Innovation ist, dass dieses Projekt die 2005 mit dem Bund vereinbarten Kosten und Termine einhält.

## Die größte Verbesserung und Umstellung des Fahrplans

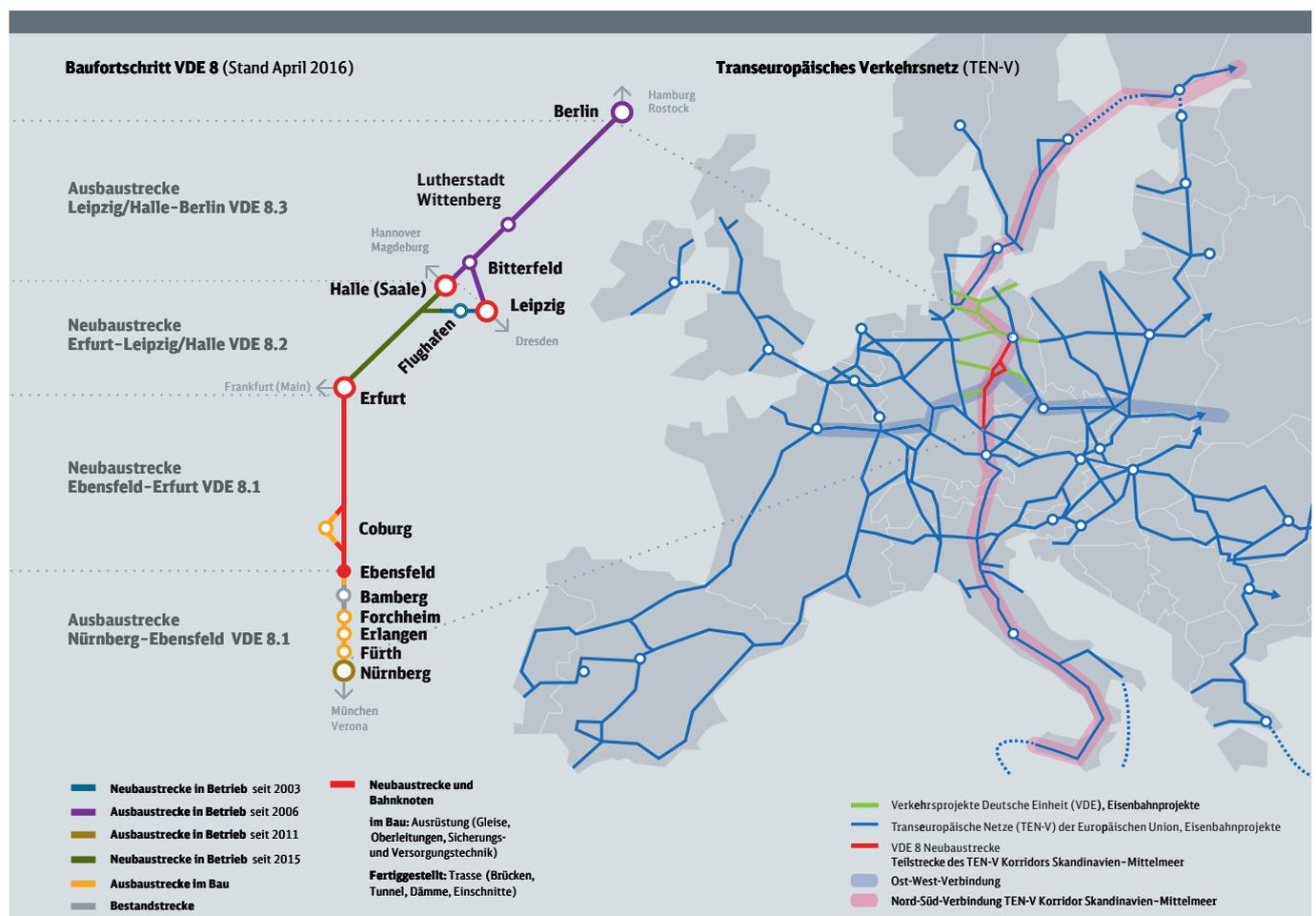
Das VDE 8 bedeutet eine umfassende Veränderung des Fernverkehrsnetzes, wie es sie in dieser Dimension selten gibt. Vergleichbare Fahrplanveränderungen der Vergangenheit waren zuletzt 2002 die Eröffnung der Schnellfahrstrecke Köln-Frankfurt/M, 2006 die Eröffnung der Nord-Süd-Verbindung Berlin und der Neu-/Ausbaustrecke Nürnberg-Ingolstadt-München.

Mit der Inbetriebnahme des VDE 8 im Dezember 2017 beginnt eine neue Dimension des Reisens zwischen München und Berlin. Die Fahrzeit zwischen München und Berlin verringert sich von derzeit ca. 6 Stunden auf rund vier Stunden (mit den „Sprinter“-Verbindungen auf unter vier Stunden). Damit wird der Verkehrsträger Schiene auf der Nord-Süd-Verbindung der beiden Ballungsräume, politischen und wirtschaftlichen Zentren wettbewerbsfähig mit Straße und Flugzeug. Vier Stunden von City zu City schaffen neue Attraktivität. Die Erfolgsgeschichte schneller Strecken wie Hamburg-Berlin, Hannover-Berlin, Köln-Frankfurt/M und Nürnberg-Ingolstadt-München lässt auch hier wachsende Nachfrage erwarten. Rund 17 Millionen Menschen profitieren direkt von dem Projekt VDE 8. Diese Zahl bezieht sich auf die Bevölkerung der Regionen, die zu den „Gewinnern“ der Neu- und Ausbaustrecke zählen. Der Berechnung zugrunde liegen die Land- und Stadtkreise der Regionen Berlin, Brandenburg, Mitteldeutschland, Erfurt, Nürnberg, München, Frankfurt. Das VDE 8 setzt maßgebliche Entwicklungsimpulse in diesen Regionen. Im Rahmen des Projektes wurden

nicht nur neue Strecken für schnelle Verbindungen geschaffen, sondern auch die Infrastruktur bereits vorhandener Strecken grundlegend modernisiert. Die Lutherstadt Wittenberg, Halle, Leipzig, Erfurt, Coburg, Bamberg, Nürnberg, Ingolstadt und München profitieren vom Ausbau der Infrastruktur und der schnellen Verbindung zwischen den Metropolen Berlin und München. Erfurt wird zu einer neuen Drehscheibe des Verkehrs im Herzen Deutschlands, was wiederum städtebauliche Impulse auslösen wird. In Halle und Leipzig wurde/wird die Eisenbahninfrastruktur grundlegend modernisiert.

Bei den Städten und Regionen, die konkret profitieren, liegen klar an erster Stelle: München und Berlin. Reisende zwischen beiden Städten sparen 2 Stunden. Künftig verbinden die ICE-Sprinter, die unterwegs nur in Halle, Erfurt und Nürnberg halten, drei Mal pro Tag und Richtung beide Städte in unter vier Stunden (3:55 h) sowie Berlin und Nürnberg in weniger als drei Stunden (2:50 h). Die im Stundentakt fahrenden ICE-Züge, die an allen Bahnhöfen halten, sind künftig rund 90 Minuten schneller als heute. Erfurt gehört ebenso zu den großen Profiteuren. Die Stadt wird zum neuen Fernverkehrsdrehkreuz Mitteldeutschlands: Die Zahl der ICE-Abfahrten pro Tag erhöht sich um 70 Prozent auf ca. 80 Abfahrten. Dabei werden die ICE jede Stunde in alle vier Himmelsrichtungen fahren. Von dem neuen Angebot profitieren Privat- und Geschäftsreisende gleichermaßen.

Auf dem Kernabschnitt zwischen Erfurt und Nürnberg erwartet der Fernverkehr der Deutschen Bahn in etwa eine Verdopplung der



Nachfrage. Diese ergibt sich zum einen aus Neukunden, für die die Bahn auf der Strecke erstmals eine konkurrenzfähige Alternative zu Auto oder Flugzeug darstellt. Zum anderen ergeben sich durch die Fahrzeitverkürzung Verlagerungen von bestehenden Strecken. Zum Beispiel ist die Fahrt von Nürnberg nach Magdeburg künftig über Erfurt schneller. Bisher führte der schnellste Weg über Göttingen und Braunschweig. Zwischen Berlin und München gehen wir außerdem davon aus, dass wir den Marktanteil von derzeit 20 Prozent auf 40 Prozent verdoppeln werden. Größter Konkurrent ist momentan das Flugzeug. Berlin-München gilt aktuell als nachfragegestärkste innerdeutsche Flugverbindung.

### Teil des Europäischen Nord-Süd-Korridors

Als Teil des Transeuropäischen Korridors Skandinavien – Mittelmeer gehört die Aus- und Neubaustrecke Nürnberg-Berlin (VDE 8) zu den ersten in diesem Rahmen fertig gestellten Projekten. Weitere sind die Feste Fehmarnbeltquerung (inkl. Schienenanbindung), der Brenner-Basistunnel (inkl. nördliche Zulaufstrecke) und der Ausbau S4 Hamburg-Bad Oldesloe. Das Projekt VDE 8 schafft nicht nur einen neuen nationaler Korridor zwischen Hamburg, Berlin und München bzw. Frankfurt und Berlin/Dresden, sondern ist

auch ein europäisches Projekt. Seit 1994 gehört es zum Programm der Transeuropäischen Netze im Korridor Skandinavien-Mittelmeer. Mit dem europäischen, einheitlichen Zugsicherungssystem ETCS ist die Strecke für die Zukunft des Schienenverkehrs in Europa gut gerüstet. Da die Strecke sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr gebaut ist, kann sie die vorhandenen Nord-Süd-Achsen entlasten. Mit dem Lückenschluss Nürnberg-Berlin wird es künftig möglich sein, ohne Lokwechsel, Zughalt oder den Wechsel des Zugsystems über die Ländergrenzen von Süd- nach Nordeuropa zu reisen. Durchgehend und sicher, das sind die wichtigsten Prämissen für den europäischen Zugverkehr von morgen. Durch so genannte Interoperabilität, dem einheitlichen technischen Standard von der Höhe der Bahnsteigkante bis zum Zugsystem sind im VDE 8 alle Elemente für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr geschaffen worden. Erhebliche Investitionsmittel der EU (aus den Programmen TEN und EFRE) fließen in das Projekt.

(Quelle: Deutsche Bahn AG, www.vde8.de)



## DB Infopunkte an der Strecke VDE 8:

- Forchheim: Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld (VDE 8.1)**  
Öffnungszeiten: Mi - So, 12 bis 19 Uhr  
Bahnhofplatz 10, 91301 Forchheim  
Telefon: 09191 - 6986223  
E-Mail: infopunkt-vde8.1abs@t-online.de
- Breitengüßbach: Einbindung der Ausbau- in die Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt (VDE 8.1)**  
Öffnungszeiten: Mi - So 12 bis 19 Uhr  
96149 Breitengüßbach / Telefon: 09544 - 9838414  
E-Mail: infopunkt-vde8.1@t-online.de
- Goldisthal: Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt (VDE 8.1)**  
Öffnungszeiten:  
November bis März: Mi - So 11 bis 18 Uhr  
April bis Oktober: Mi - So 12 bis 19 Uhr  
Goldberg 1, 98746 Goldisthal  
Telefon: 0361 - 4287153  
mit Aussichtsplattformen und Wanderwegen  
E-Mail: infopunkt-vde8.1nbs@t-online.de
- Erfurt: Knoten Erfurt**  
im Hauptbahnhof Erfurt neben dem Reisezentrum
- Infotafeln:**  
an öffentlich zugänglichen Bauwerken der Strecke
- Kalzendorf: Neubaustrecke Erfurt-Leipzig/Halle (VDE 8.2)**  
Öffnungszeiten: Mi - So 12 bis 19 Uhr  
Hausplanweg 5, 06268 Kalzendorf/Steigra  
Telefon: 034461 - 561862  
E-Mail: infozentrum-vde8.2@vde8.de
- Leipzig: Knoten Leipzig**  
Öffnungszeiten: Mi - So 12 bis 19 Uhr  
Museumsgleis 24, Willy-Brandt-Platz 5, 04109 Leipzig  
Telefon: 0341 - 266 990 95  
E-Mail: infopunkt-knoten-leipzig@t-online.de
- Haale (Saale): Knoten Halle**  
Öffnungszeiten: Mi - So 12 bis 19 Uhr  
Hauptbahnhof Halle, Ausgang Ernst-Kamieth-Straße 6, 06112 Halle  
Telefon: 0345 - 67847174  
E-Mail: infopunkt-knoten-halle@t-online.de
- Archäologische Funde:**  
Dauerausstellung im Landesmuseum für Vorgeschichte in Sachsen-Anhalt, Richard-Wagner-Straße 9, 06114 Halle/Saale  
Öffnungszeiten: Di - Fr 9 bis 17 Uhr;  
Sa, So und Feiertage: 10 bis 18 Uhr

## Aus- und Neubaustrecke Nürnberg-Berlin

— Hochgeschwindigkeitsstrecken über 250 km/h  
— VDE 8 Neubaustrecke  
— VDE 8 Ausbaustrecke geplant, im Bau und in Betrieb

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8 Nürnberg-Berlin  
 Von der Europäischen Union kofinanziert  
 Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

# Instandsetzung der Stauseebrücke in Saalburg im Zuge der L 1095

## Allgemeine Angaben

Mit dem im Herbst 1925 begonnenen Bau der Saaletalsperre am kleinen Bleiloch wurde der erste Schritt zur Verwirklichung der schon seit langen Jahren bestehenden Pläne des wasserwirtschaftlichen Ausbaus der oberen Saale getan. Mit 215 Millionen m<sup>3</sup> Stauinhalt bei 9,2 km<sup>2</sup> Wasseroberfläche ist die Bleilochstalsperre derzeit die größte Talsperre in Deutschland.

Neben dem Bau von zahlreichen Wirtschafts-, Forst und Fußwegen war auch der Bau von drei großen Brücken über den zukünftigen Stausee erforderlich. Während die Stauseebrücke in Saaldorf am oberen Ende der rund 28 km langen Talsperre im Zuge der B 90 als reine Straßenbrücke erbaut wurde, erhielt die Wetterabrücke Gräfenwarth und die Stauseebrücke in Saalburg zusätzlich ein normalspuriges Gleis der rd. 23 km langen, geplanten Kleinbahnstrecke Schleiz - Ebersdorf.

Alle drei Brücken wurden in annähernd gleicher Bauweise mit genieteten Stahlüberbauten hergestellt.

Die Wetterabrücke Gräfenwarth wurde bereits im Jahre 2001 bis 2003 saniert.



Stauseebrücke Saalburg nach Fertigstellung



Überbau mit integriertem Bahngleis

## Die Geschichte des Bauwerkes

Im Zuge der L 1095 von Schleiz nach Bad Lobenstein befindet sich die Brücke über den Bleilochstausee in Saalburg.

Das Bauwerk wurde aus genieteten Stallvollwandträgern als kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke bis 1929 errichtet. 1945 wurde das Bauwerk durch Sprengung der Pfeilerköpfe I - III zerstört.



Stauseebrücke Saalburg nach Sprengung 1945

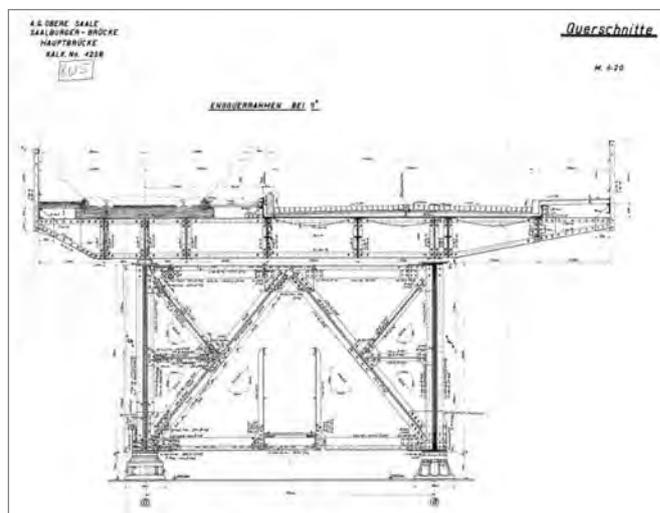
Der Wiederaufbau erfolgte 1964 - 1967 als Straßenbrücke unter Wiederverwendung der genieteten Stahlvollwandträger. Die Stützweiten von 35,56 m - 51,42 m - 61,20 m - 51,50 m - 39,86 m wurden beibehalten und die Gradienten auf der Pöritzcher Seite um ca. 3,0 m angehoben. In den Feldern II - V wurde die Fahrbahnplatte aus quervorgespannten Betonfertigteilen hergestellt. Das Feld I erhielt eine Ort betonfahrbahnplatte.

Das vorhandene Bauwerk ist in das Thüringer Denkmalsbuch eingetragen.

Seit 2007 erfolgt auf Grund der eingetretenen massiven Schädigung der Spannbetonfertigteile der Fahrbahnplatte eine Überwachung der durch Biegung (insbesondere an den Koppelfugen) über ein Monitoringssystem. Die Brücke hat eine Lastestufung auf 16 t Gesamtlast.

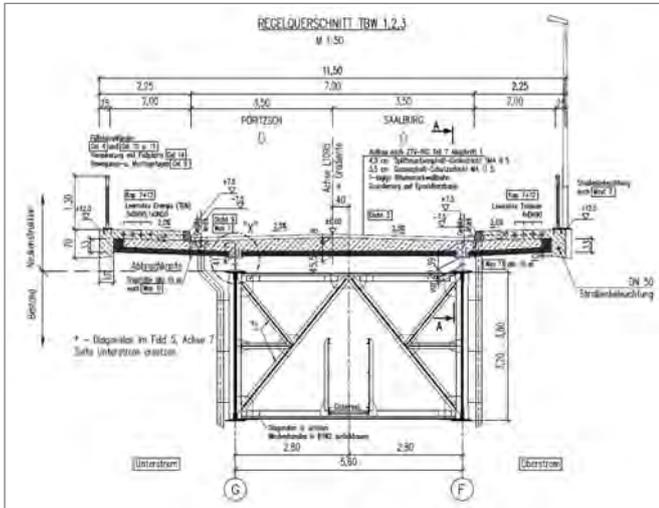
## Beschreibung der Baumaßnahme

Die Instandsetzung des Bauwerkes wurde unter Beachtung des Denkmalschutzes und der Erhaltung der Stahlvollwandträger (BJ. 1929) als Tragkonstruktion geplant.



Regelquerschnitt aus dem Jahre 1929 mit integriertem Bahngleis

Das äußere Erscheinungsbild des Bauwerkes bleibt erhalten. Es erfolgt ein Umbau zur Stahlverbundkonstruktion.



Regelquerschnitt nach erfolgter Sanierung im Jahre 2017/18

Das vorhandene statische System in Form von zwei 1-feldrigen Vorlandbrücken und einer 3-feldrigen Hauptbrücke als Durchlaufkonstruktion wird beibehalten. Zur Herstellung der Verbundwirkung werden sekundär Längsträger mit Kopfbolzen auf den Oberguten der Hauptträger und den Querträgern mittels HV-Verschraubungen durch Aufbohren der vorhandenen Niete verschraubt.



Abbruch der quer vorgespannten Fahrbahnplattenfertigteile



Fertiggestellte Montage der „Stühle“ mit HV-Schrauben und Verschweißung der Längsträger

Die alte Fahrbahnplatte wird komplett abgebrochen. Die neu zu betonierende Fahrbahnplatte besteht aus Fertigteilen mit einer entsprechenden Ortbetonergänzung. Es werden alle Fahrbahnübergangskonstruktionen und Brückenlager erneuert.



Lagerausbau

Die Auflagerbänke auf den Pfeilern und den Widerlagern werden entsprechend ertüchtigt und verstärkt.

Das bestehende Lagersystem der Randfelder wird beibehalten. Die Hauptöffnung dagegen wird elastisch gelagert mit einer Anschlagkonstruktion in Achse IV. Der Ausgleich zum Überbau erfolgt durch massive Keilplatten.

Als neue Übergangskonstruktionen sind lärmgedingerte Fahrbahnübergänge mit Dichtprofilen in Achse 0, I und IV vorgesehen. In Achse V wird ein Fahrbahnübergang aus Asphalt eingebaut.

Abschließend wird der komplette Korrosionsschutz der Stahlkonstruktion erneuert.

Im Querschnitt ergibt sich eine neue Fahrbahnbreite von 7,0 m (in Anlehnung an den Bestand) mit beidseits 2,0 m breiten Gehwegen und den entsprechenden Füllstabgeländern). Die Betonkappen sind in Anlehnung an die Richtzeichnungen (RIZ) mit Granitborden versehen.

Das Bauwerk erhält auf der Kappe Seite Oberstrom eine neue Straßenbeleuchtung. Der Einbau erfolgt auf Konsolen nach RIZ Mast 2.



Brücke mit fertiggestellten Überbauabbruch und Beginn Fertigteilmontage

Im Ergebnis der Instandsetzung wird die Beschränkung durch Beschilderung mit 16 t Gesamtlast unter Nutzung des Bauwerkes für den öffentlichen Nahverkehr (mit Sondergenehmigung) aufrechterhalten. Zusätzlich wird die zeitlich beschränkte Nutzung als Umleitungsstrecke auch für den Schwerverkehr möglich.

Ursache für die Beschränkungen nach der Instandsetzung ist die eingeschränkte Restnutzungsdauer der genieteten Stahlkonstruktion und die durch die bisherige Nutzungszeit bereits eingetretene Materialermüdung des Haupttragwerkes.

Die uneingeschränkte Verkehrsfreigabe würde die Restnutzungsdauer, insbesondere des Stahltragwerkes auf 30 – 40 Jahre halbieren. Eine Instandsetzung wäre für diesen kurzen Zeitraum unter wirtschaftlichen Aspekten bei zu erwartenden Baukosten von ca. 7,0 Mio Euro nicht zu vertreten.

Die am 01.08.2016 begonnenen Arbeiten werden voraussichtlich am 30.10.2018 abgeschlossen sein. Der Verkehr wird jedoch bereits zur Saison 2018 auf dem neuen Überbau über den Stausee geleitet, da sich die auszuführenden Leistungen dann im Wesentlichen auf die Korrosionsschutzarbeiten unterhalb der Fahrbahnplatte beschränken.

*Dipl.-Ing. Ralf Schrot (Straßenbauamt Ostthüringen),  
Dipl.-Ing. Andreas Hidde (Ingenieurbüro für Projekt- und  
Bauleitungsmanagement im Bau und Verkehrswesen),  
Dipl.-Ing. Peter Orlamünder (Ingenieurbüro Brecht + Partner)*

## Erster Stammtisch der Jungen VSVI Thüringen

Am 21. September 2017 fand der erste Stammtisch der Jungen VSVI Thüringen in Erfurt statt.

Vom Balkon des Erfurter Restaurants "Übersee" wurde die fast fertiggestellte Brückenbaustelle "Rathausbrücken Erfurt" durch Herrn Kleb (Ingenieurbüro Kleb) sowie Herr Gräner (Auftraggeber Stadt Erfurt) vorgestellt und erläutert.

Bei anschließender gemütlicher Atmosphäre konnten die Erlebnisse des Berufsalltages junger Ingenieure sowie aktuell brisante Themen der Fachwelt rund um den Straßenbau ausgetauscht werden. Im Vordergrund standen Themen wie BIM - "Building Information Modeling", Arbeitsalltag im Büro / auf der Baustelle / im Amt oder der Beruf des Bauingenieurs im Familienleben.

Da die Kollegen aus den verschiedensten Bereichen kommen (Straßenbauämter, Ingenieurbüros, Baufirmen, Selbständige etc.), ist der Stammtisch gerade in den ersten Berufsjahren sehr gut geeignet zur Kontaktpflege und Netzwerkbildung. Selbstverständlich ist auch willkommen, wer (noch) nicht VSVI-Mitglied ist.

Die nächsten Stammtische der Jungen VSVI Thüringen werden quartalsweise organisiert und sollen weiter aufgrund der zentralen Lage in der Landeshauptstadt Erfurt stattfinden

Die Einladungen hierzu werden per Mail durch die Geschäftsstelle der VSVI Thüringen und über unsere Internetseite [www.vsvi-thueringen.de](http://www.vsvi-thueringen.de) verbreitet.

*M. Eng. Christian Gräner  
Vize-Präsident der VSVI Thüringen  
Verantwortlicher für Nachwuchsarbeit*

- Anzeige -



**Sommerdienst**  
**Winterdienst**  
**Straßenwartung  
u. -Instandhaltung**



**Thüringer Straßenwartungs- und Instandhaltungsgesellschaft mbH & Co. KG**

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

# Um- und Ausbau der B 281 Lausnitz – Neunhofen – Neustadt a. d. O.

## 1. Einleitung

Die Bundesstraße B 281 bindet im Abschnitt zwischen Saalfeld und der Bundesautobahn A 9 AS Triptis das Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums Saalfeld-Rudolstadt-Bad Blankenburg und das Mittelzentrum Pößneck an die Bundesautobahn A 9 an. An den Wirtschaftsstandorten Pößneck, Unterwellenborn, Saalfeld, Rudolstadt, Bad Blankenburg sind mehrere große Unternehmen mit großen Transportaufkommen ansässig, deren Rohstoff-, Zuliefer- und Warenverkehre auch über die B 281 abgewickelt werden.

Die B 281 hat zwischen Saalfeld und der BAB A 9 Verkehrsbelastungen zwischen 9.000 und 15.000 Fzg./24h mit einem Schwerververkehrsanteil von abschnittsweise über 10 %.

Die Bundesstraße B 281 als Verbindung der Mittelzentren Saalfeld – Rudolstadt – Bad Blankenburg und Pößneck mit dem transeuropäischen Verkehrsnetz (BAB A 9) wurde im Regionalplan Ostthüringen der Verbindungsfunktionsstufe großräumige Straßenverbindung zugeordnet. Der Abschnitt Saalfeld – BAB A 9 der B 281 soll gemeinsam mit der B 88 und der B 90n das Städtedreieck am Saalebogen an das transeuropäische Verkehrsnetz (BAB A 4 und A 9) anbinden. Im Regionalplan Ostthüringen ist für die B 281 der Neubau der Ortsumfahrungen

- Pößneck,
- Rockendorf- Krölpa
- und Könitz

sowie der bestandsnahe Um- und Ausbau von Zwischenabschnitten, die nach 1990 noch nicht neu- bzw. ausgebaut wurden, vorgesehen. Der dreistreifige Neubau der Ortsumgehungen Rockendorf und Krölpa der B 281 ist Bestandteil des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans 2030. Bestandteil der Ortsumgehung Krölpa ist auch der dreistreifige Neubau der Umgehung des Ortsteils Schlettwein der Stadt Pößneck. Die übrigen Streckenabschnitte der B 281 zwischen der OU Unterwellenborn und der OU Neustadt/Orla, darunter auch die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges bei Könitz, sollen mittelfristig weitgehend bestandsnah, anbau- frei und dreistreifig um- und ausgebaut werden.

## 2. Bestehende Situation der B 281

Von Mitte der 1990er Jahre bis zum Jahr 2006 wurden zwischen Saalfeld und der BAB A 9 die Ortsumfahrungen Saalfeld, Gorndorf (vierstreifig), Unterwellenborn, Neustadt/Orla, Miesitz, Triptis und die Teilortsumfahrung Pößneck neugebaut:

Entsprechend des zum Zeitpunkt der Planung und des Baus dieser Ortsumfahrungen gültigen und angewendeten Regelwerke (u. a. RAS-Q 1996) im Zusammenhang mit der prognostizierten Verkehrsbelegung wurden i. Z der B 281 mit Ausnahme der OU Gorndorf sämtliche Ortsumfahrungen mit einem einbahnigen zweistreifigen Querschnitt RQ 10,5\* geplant und gebaut. Im Zuge der Ortsumfahrungen Unterwellenborn, Neustadt und Triptis wurde in Teilabschnitten mit größerer Längsneigung jeweils ein Abschnitt mit Zusatzfahrstreifen in Fahrtrichtung BAB A 9 ausgeführt.

Zwischen der OU Unterwellenborn und der OU Neustadt/Orla liegen z. T. im Verlauf der B 281 noch die Ortsdurchfahrten Könitz, Rockendorf, Krölpa, Pößneck und Oppurg. In den Abschnitten zwischen den Ortsdurchfahrten ist die Trassierung teilweise unstetig und ohne ausreichende Überholstrecken.

Aufgrund der insbesondere in Fahrtrichtung Saalfeld wenigen gesicherten Überholmöglichkeiten und der hohen Verkehrsbelegung

mit einem hohen Schwerverkehrsanteil kann der entstehende Überholdruck auf der B 281 selbst in den bereits neu gebauten Ortsumfahrungen nicht vollständig abgebaut werden. Dadurch kommt es zu längeren Reisezeiten und teilweise zu Unfällen im Längsverkehr mit erheblichen Unfallfolgen.



Bild 1 Kolonnenverkehr auf der B 281 bei Neunhofen

Ziel der Um- und Ausbauplanungen bzw. Neubauplanungen für die B 281 zwischen Saalfeld und der BAB A 4 ist deshalb u. a., in beide Fahrtrichtungen gesicherte Überholmöglichkeiten zu schaffen. Dadurch soll der Überholdruck abgebaut werden, was wiederum die Reisezeiten verkürzt und Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erhöht.

Als erster Um- und Ausbauabschnitt wird deshalb der Abschnitt der B 281 zwischen der Einmündung der K 508 bei Lausnitz und dem Beginn der Ortsumfahrung Neustadt/Orla dreistreifig und mit einem teilplanfreien Knotenpunkt um- und ausgebaut.

## 3. Planungshistorie

Im Jahr 2006 hat das Straßenbauamt Ostthüringen mit der Vorplanung für den Um- und Ausbau der B 281 von der Einmündung der L 1108 östlich von Pößneck bis zum Beginn der OU Neustadt/Orla begonnen. Im Ergebnis dieser Vorplanung der B 281 wurde u. a. festgelegt, die B 281 im Abschnitt zwischen der Einmündung der K 508 und dem Beginn der OU Neustadt/Orla auf der vorhandenen Linie zu führen. Die B 281 ist in diesem Bereich in den 1960er Jahren durch den Bau einer Ortsumfahrung aus der Ortsdurchfahrt Neunhofen heraus verlegt worden. Die Linienführung dieser Ortsumfahrung entspricht auch den heutigen Anforderungen der RAL 2012 an eine Straße der Entwurfsklasse 1.

Nach Abschluss der Entwurfsplanung und Vorliegen des Feststellungsentwurfs hat am 25.02.2010 das Straßenbauamt Ostthüringen bei der Planfeststellungsbehörde den Antrag auf Planfeststellung gestellt. Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens wurde u. a. der Umbau der Einmündung der „Waldstraße“ in die „Alte Landstraße“ in Neunhofen in die Planunterlagen aufgenommen. Damit wird für den landwirtschaftlichen und langsam fahrenden Verkehr, der die als Kraftfahrtstraße zu betreibende B 281 nicht mehr nutzen und plangleich kreuzen darf, die Durchgängigkeit der Fahrbeziehungen sichergestellt.

Am 23.09.2011 wurden die Pläne durch die Planfeststellungsbehörde festgestellt. Zum Ende des Jahres 2011 einen Monat nach Ende der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen war die Planfeststellung rechtskräftig.

## 4. Planerisches Konzept



Bild 2 Übersichtslageplan der Gesamtmaßnahme

Bei der Ausführungsplanung der B 281, der Kommunalen- und Kreisstraßen sowie bei der Entwurfsplanung für die Bauwerke, wurden folgende Parameter planerisch umgesetzt:

### 4.1 Strecke

#### B 281

- Baulänge 2.315 m
- Querschnitt RQ 15,5 nach RAL 2012 ( 12,5 m Fahrbahn + 2 x 1,50 Bankett)
- Kurvenradius  $R_{min} = 580m$  (im Anpassungsbereich am Bauanfang)
- Kuppenhalbmesser  $\geq 8.000$  m
- Wannenthalbmesser  $\geq 17.300$  m
- Höchstlängsneigung  $s = 4.2 \%$

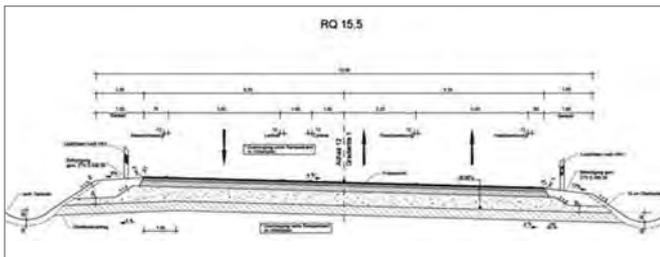


Bild 3 Regelquerschnitt B 281 (RQ 15,5)

#### K 508n / Gemeindestraße nach Lausnitz

- Baulänge 1.000 m
- Querschnitt RQ 9,5 nach RAS-Q 96 ( 6,5 m Fahrbahn + 2 x 1,50 Bankett)
- Kurvenradius  $R_{min} = 140$  m
- Kuppenhalbmesser  $\geq 3.500$  m
- Wannenthalbmesser  $\geq 3.700$  m
- Höchstlängsneigung  $s = 7.4 \%$

#### Waldstraße und Alte Landstraße in Neunhofen

- Baulängen 75 m + 135 m
- Querschnitt 6,00 m Fahrbahn +  $\geq 1,50$  Gehweg

#### Wirtschaftsweg

Da die B 281 ab der Anschlussstelle Lausnitz / Neunhofen als Kraftfahrstraße betrieben werden soll, können landwirtschaftliche Fahrzeuge die B 281 nicht mehr befahren bzw. plangleich queren. Deshalb ist nördlich der B 281 ein landwirtschaftlicher Verbindungsweg zu errichten. Der Verbindungsweg wurde zur Führung des Verkehrs während des Baus der Fahrbahn temporär mit einer Fahrbahnbreite von 7,00 m ausgebaut und wird nach Rückverlegung des Verkehrs auf die B 281 auf die Regelbreite mit Ausweichstellen zurückgeschnitten.

- Baulänge rd. 1.400 m
- Kronenbreite 6,50 (4,00 m Fahrbahn + 2 x 1,25 Bankett)

#### Orlaradweg

Der vorhandene Orlaradweg querte vor Beginn der Bauarbeiten an der inzwischen aufgelassenen Kreuzung der Waldstraße / landwirtschaftlicher Weg / B 281 die Fahrbahn der B 281 plangleich. Der Orlaradweg wird die B 281 künftig unter einer Straßenbrücke (BW 2) unterqueren. Dazu wird zwischen der „Gewerbestraße“ im Gewerbegebiet Neunhofen und dem Wirtschaftsweg ein Radweg neu errichtet. In Richtung Lausnitz wird der Orlaradweg weiter über den landwirtschaftlichen Verbindungsweg geführt.

- Baulänge 175 m
- Kronenbreite 4,00 m (2,50 m Fahrbahn + 2 x 0,75 m Bankett)

### 4.2 Knotenpunkte

#### B 281 Anschlussstelle Lausnitz / Neunhofen-West

Die Anschlussstelle Lausnitz / Neunhofen.West wird als teilplanfreier Knotenpunkt mit indirekter Führung der Verbindungsrampen nach RAL 2012 ausgeführt:

#### Einfädelungsstreifen / Ausfädelungsstreifen

- Länge  $l = 150$  m
- Streifenbreite  $b = 3,50$  m

#### Verbindungsrampen

- Querschnitt RRQ1 in den einstreifigen Bereichen der unmittelbaren Zufahrten und Ausfahrten ( 6,00 m Fahrbahn + 2 x 1,50 Bankett)
- Querschnitt RRQ 2 in den zweistreifigen Bereichen der Verbindungsrampen (8,00 m Fahrbahn + 2 x 1,50 Bankette)
- Kurvenradius  $R \geq 30$  m in den Zufahrten und  $R \geq 55$  m in den Ausfahrten

#### Kreisverkehr Verbindungsrampe Nord / K 508n / Wirtschaftsweg

- vierarmiger Kreisverkehr
- Außendurchmesser 35 m
- Fahrbahnbreite Kreisfahrbahn 7,50 m

#### Einmündung der Verbindungsrampe Süd in die K 508n

- i. Z. der K 508n Linksabbiegetyp LA 4 nach RAL 2012 (Aufstellbereich mit 4,75 Fahrstreifenbreite)
- in der Einmündung der Verbindungsrampe Rechtsabbiegetyp RA 6 mit Zufahrtstyp KE 6 (kleiner Tropfen)

### 4.3 Entwässerung

#### B 281 Anpassungsbereich

- Im Anpassungsbereich entwässert die Fahrbahn der B 281 über wieder herzustellende Mulden in ein vorhandenes Straßengrabensystem, welches das Straßenwasser in die Orla leitet. Mit dem mittelfristig geplanten weiteren dreistreifigen Um- und Ausbau der B 281 in Richtung Pößneck wird das Straßenwasser in Mulden und Rohrleitungen gefasst und über ein Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken behandelt und gedrosselt in den Vorfluter Orla abgeleitet.

#### B 281 Entwässerungsabschnitt 1

- Im Entwässerungsabschnitt 1 entwässert die Fahrbahn der B 281 über Mulden und Rohrleitungen in eine Regenwasserbehandlungs- und Rückhalteanlage.
- In einem Stahlbetonabsetzbecken mit Tauchwand werden die Schwebstoffe (Reifenabrieb usw.) sedimentiert und Leichtflüssigkeiten zurückgehalten.
- Das behandelte Wasser wird in ein Erdtrockenbecken eingeleitet und über ein Drosselbauwerk mit Wirbeldrossel bei Starkregen zurückgehalten und gedrosselt weitergeleitet.
- Über eine rd. 600 m lange Betonrohrleitung entlang der Gemeindestraße nach Neunhofen wird das Wasser aus dem Entwässerungsabschnitt 1 der B 281, den Verbindungsrampen der Anschlussstelle Lausnitz- Neunhofen und der K 508n in die Vorflut Orla abgeleitet.

#### B 281 Entwässerungsabschnitt 2

- Im Entwässerungsabschnitt 2 entwässert die Fahrbahn der B 281 über Mulden und Rohrleitungen in eine vorhandene und umzubauende Regenwasserbehandlungs- und Rückhalteanlage der B 281 Ortsumgehung Neustadt/Orla. In diese vorhandene Anlage (alt RRÜB 7 der OU Neustadt) wurde bisher auch schon das Straßenabwasser der vorhandenen Fahrbahn des Entwässerungsabschnittes 2, der Anschlussstelle Neustadt/Orla-West und der Orlatalbrücke eingeleitet.
- In einem neu zu errichtenden Stahlbetonabsetzbecken mit Tauchwand werden die Schwebstoffe (Reifenabrieb usw.) sedimentiert und Leichtflüssigkeiten zurückgehalten.
- Das behandelte Wasser wird in ein vorhandenes zu vergrößerndes Erdnassbecken eingeleitet und über ein Drosselbauwerk mit Wirbeldrossel bei Starkregen zurückgehalten und gedrosselt weitergeleitet. Die durch den Neubau des Absetzbeckens entbehrliche Tauchwand und der Schlammrückhalteraum werden ersatzlos rückgebaut.
- Über eine vorhandene Vorflut der B 281 OU Neustadt wird das Straßenabwasser in die Vorflut Orla abgeleitet.

### 4.4. Bauwerke

#### 4.4.1 Bw 1 Brücke im Zuge der B 281 über die K 508

##### Hauptabmessungen

- lichte Weite 15,77 m (rechtwinklig)
- statisches System Einfeldrahmen
- Stützweite 17,954 m (in Straßenachse)
- Kreuzungswinkel 78,822 gon

- Querschnitt RQ 15,5B gemäß RAL 2012 + Ausfädelstreifen - Gesamtbreite 20,35 m
- Konstruktionshöhe 0,80 m bis 1,20 m
- Brückenfläche ~ 357 m<sup>2</sup>

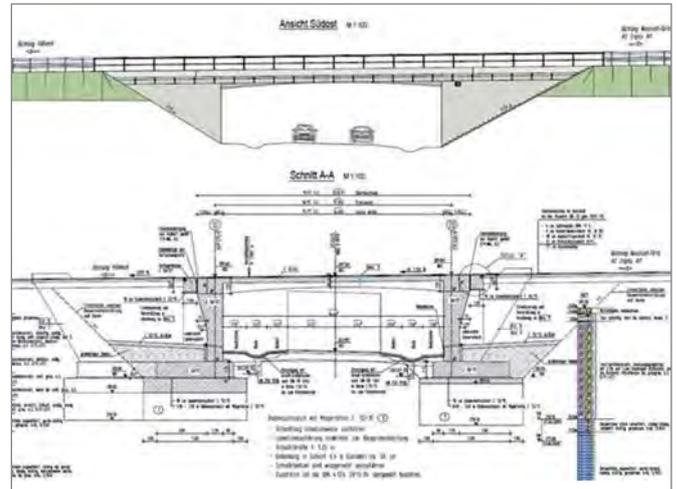


Bild 4 Ansicht und Längsschnitt Brückenentwurf Bw 1

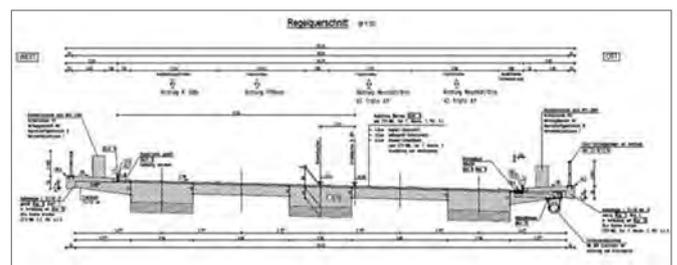


Bild 5 Brückenquerschnitt Bw 1

##### Bauwerksgestaltung

Aus statisch-konstruktiven, wirtschaftlichen, unterhaltungstechnischen und gestalterischen Gründen wurde im Ergebnis der Vorplanung ein Rahmen mit dreistegigem Spannbetonplattenbalken als Überbau gewählt, dessen Balkenunterseite gevoutet ausgebildet wird. Die Widerlager bilden die senkrechten Rahmenstiele und sind parallel zur Straßenachse der K 508 angeordnet. Die höhenmäßige Einordnung wird bestimmt durch das Lichtraumprofil der K 508 (lichte Höhe > 4,50 m).

##### Gründung

Auf Grund der angetroffenen Bodenverhältnisse erfolgte die Bauwerksgründung des gesamten Bauwerks mittels Flachgründung im oberflächennah anstehenden Zechsteindolomit. Hierzu wurde abschnittsweise Bodenaustausch mit Magerbeton in einer Mächtigkeit von ca. 1,0 bis 1,6 m ausgeführt.

##### Ausstattung

Das Bauwerk erhält beidseitig einen bituminösen Fahrbahnübergang. Als Absturzsicherung kommt ein Geländer mit Drahtseil und Drahtgitterfüllung und ein Rückhaltesystem Aufhaltestufe H2 W4 zum Einsatz. Am südlichen Kragarm ist eine Leitung DN 300 der Streckenentwässerung angehängt.

#### 4.4.2 Bw 2 Brücke im Zuge der B 281 über die Rad- / Gehweg- verbindung Neunhofen-Sorga-Lausnitz (Weg Nr.16)

##### Hauptabmessungen

- lichte Weite 6,00 m (rechtwinklig)
- statisches System geschlossener Rahmen
- Stützweite 6,60 m (in Straßenachse)
- Kreuzungswinkel 99,979 gon
- Querschnitt RQ 15,5B gemäß RAL 2012 + verbreiterter Entwässerungsstreifen - Gesamtbreite 17,10 m
- Konstruktionshöhe 0,60 m
- Brückenfläche ~ 110 m<sup>2</sup>

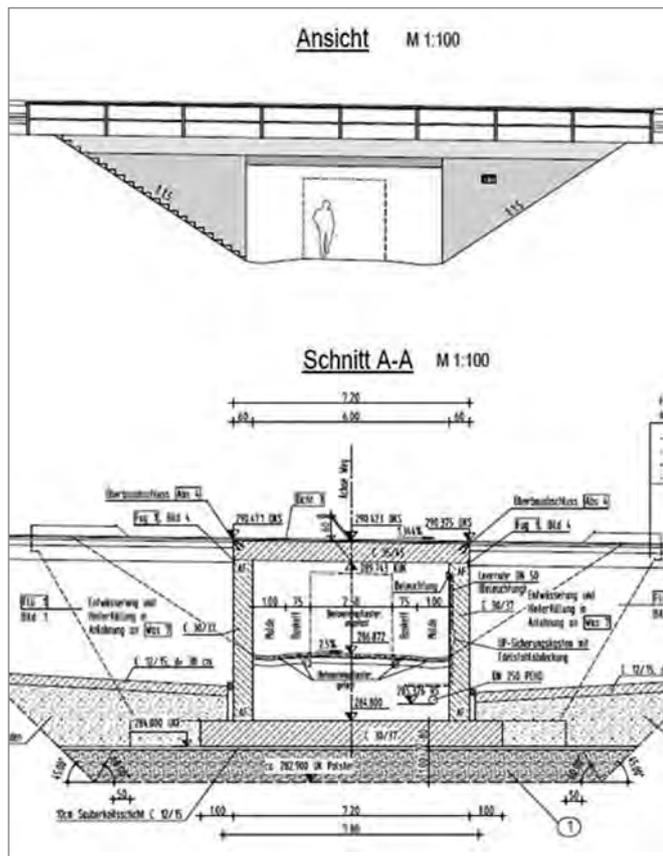


Bild 6 Ansicht und Längsschnitt Brückenentwurf Bw 2

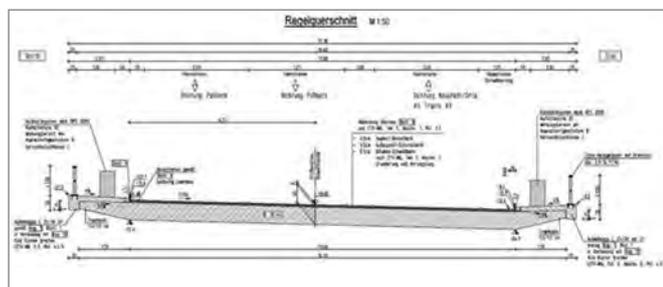


Bild 7 Brückenquerschnitt Bw 2

##### Bauwerksgestaltung

Aus statisch-konstruktiven, wirtschaftlichen, unterhaltungstechnischen und gestalterischen Gründen wurde im Ergebnis der Vorplanung ein geschlossener Rahmen mit einer Stahlbetonvollplatte als Überbau gewählt. Die Widerlager bilden die senkrechten Rahmenstiele. Die höhenmäßige Einordnung wird bestimmt durch das Lichtraumprofil des Rad-Gehweges (lichte Höhe >2,50 m).

##### Gründung

Das Bauwerk konnte in den ausgelagten Tonsteinen auf einem Polster aus verdichtetem Mineralgemisch ebenfalls flach gegründet werden.

##### Ausstattung

Als Absturzsicherung kommt ein Geländer mit Drahtseil und Drahtgitterfüllung und ein Rückhaltesystem Aufhaltstufe H2 W4 zum Einsatz.

#### 4.4.3 Stützwand entlang der Alten Landstraße in Neunhofen

##### Hauptabmessungen

- Länge 60m
- Höhe 1,10 m bis 1,85 m
- Fertigteilwinkel aus Stahlbeton

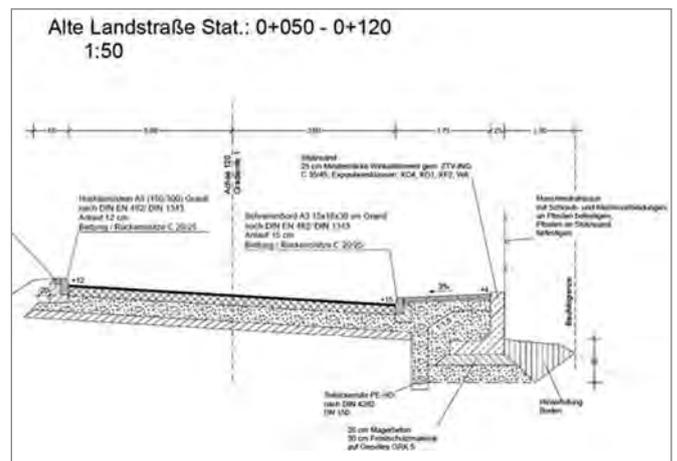


Bild 8 Regelquerschnitt Stützwand

##### Bauwerksgestaltung

Aus statisch-konstruktiven und wirtschaftlichen Gründen und zur Verkürzung der Bauzeit wurde eine Fertigteillösung gewählt. Die höhen- und lagemäßige Einordnung ergibt sich aus der geänderten Knotenpunktgestaltung und der daraus resultierenden Anpassung des Gehweges und der Grundstückszugänge und -zufahrten.

##### Gründung

Aufgrund des oberflächennah anstehenden Dolomits konnte die Stützwand flach auf einem Bodenaustausch aus Frostschutz gegründet werden.

## Ausstattung

Als Absturzsicherung wurde ein Zaun aus Doppelstabmatten an der Stützwand seitlich befestigt, der gleichzeitig als Grundstückseinfriedung und Sichtschutz fungiert.

## **5. Baugrund**

Das Planungsgebiet liegt regionalgeologisch am Südostrand des Thüringer Beckens und wird geologisch vom Zechsteinausstrich im Übergang zum nach Südosten hin anstehenden Thüringischen Schiefergebirge geprägt.

Das Zechsteinprofil zeigt verschiedene wasserlösliche Sulfateinschlaltungen und ist damit grundsätzlich subsionsgefährdet.

Die Sulfate unterlagen im Planungsbereich einer intensiven Auslaugung (Subsion). Entsprechende Volumendefizite zogen weiträumige Senkungen und teilweise auch lokale Erdfallbildungen nach sich.

Aufgrund der vorangeschrittenen Auslaugung sind nur noch weiträumige, geringfügige und lang andauernde Senkungen durch Konsolidierung des ausgelaugten Zechsteinprofils zu erwarten. Nach der Karte der Subsionsgefährdung der Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG) sind Erdfälle und -einsenkungen noch möglich, kommen aber selten vor.

Charakteristisch für das Baugrundprofil und auch die Landschaftsform prägend sind die sogenannten Zechsteinriffe als markante Geländeerhebungen, welche am Rand des Zechsteinmeeres auf dem Schiefergebirge durch kalkabscheidende Lebewesen (Bryozoen, Stromarien) emporgewachsen sind.

Die Gründungsverhältnisse für den Streckenbau und die 2 Brückenbauwerke werden von den ausgelaugten Tonsteinen der Staßfurt- bis Leinefolge, sowie den festeren, felsigen Dolomiten und Kalksteinen des Werradolomites bzw. Riffdolomites dominiert. Die Tonsteine und der Dolomit werden im Einschnitt am Knoten 5 umfangreich aufgeschlossen.

Das Festgestein steht oberflächennah unter einer relativ geringmächtigen Lockergesteinsdeckschicht aus Auffüllungen des Verkehrsflächenbestandes, Fließerden, Hangschutt und im Bereich der Orla-Senke auch Auelehmen sowie fluviatilen Sanden und Kiesen an.

Zur Sicherstellung der Tragfähigkeits- und Verdichtungsanforderungen an das Planum im Streckenbau wurden hauptsächlich Bodenverbesserungen mit Bindemitteln im Bereich der ausgelaugten Ton- und Schluffsteine sowie Fließerden ausgeführt. Im Vorfeld erfolgten hierzu verstärkt Sulfatanalysen, um das Risiko unerwünschter Reaktionen des Bindemittels im Sulfatmilieu beurteilen zu können. Im Ergebnis wurden niedrige Sulfatgehalte ermittelt, welche auf der Basis in der Fachliteratur publizierter wissenschaftlicher Untersuchungen zur Risikoeinschätzung die untere Schwelle des Sulfatgehaltes für eine „geringe Gefährdung“ hinsichtlich Quellhebung nicht berührt haben.

## **6. Vorbereitung der Baumaßnahme**

Nach Rechtswirksamkeit des Planfeststellungsbeschlusses wurde mit der Vorbereitung der Baumaßnahme begonnen. U. a. waren folgende Vorbereitungsmaßnahmen erforderlich:

- Grunderwerb
- Baugrunderkundung
- Erstellung der Ausführungsplanung für die Orlarenaturierung
- Erstellung der Ausführungsplanung für den Streckenbau und der Brückenentwürfe
- Erstellung der Ausführungsplanung für die Umverlegung von Trinkwasserleitungen, Regenwassersammlern und Schmutzwasserdruckleitungen in Neunhofen und im Bereich von Straßenquerungen
- Abschluss einer Vereinbarung mit dem Thüringer Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie zu archäologischen Grabungen vor Beginn der Baumaßnahme
- Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung mit der Stadt Neustadt/Orla die mit dem Um- und Ausbau des KP Waldstraße / Alte Landstraße Gehwege errichtet hat.
- Umlegeverlangen an die Versorgungsunternehmen zum Umverlegung von Trinkwasser-, Abwasser-, Gas- und Telekomleitungen an die Versorgungsunternehmen
- Abstimmung mit der Unteren Verkehrsbehörde für die Verkehrsführung während der Bauzeit
- Erstellung der Planunterlagen und Antrag auf Plangenehmigung zur Planänderung für das Regenrückhaltebecken 7 der B 281 OU Neustadt/Orla

## **7. Durchführung der Baumaßnahme**

### **7.0 Bauvorbereitende Arbeiten für den Straßenbau**

#### Archäologische Grabungen

In Umsetzung einer Auflage aus der Planfeststellung wurde mit dem Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie des Freistaates Thüringen eine Vereinbarung zur Umsetzung der denkmalpflegerischen Zielsetzung abgeschlossen. Im Bereich der Anschlussstelle Lausnitz / Neunhofen wurden Zeugnisse urgeschichtlicher Besiedlung im Orlagebiet vermutet. Auf Grundlage der Vereinbarung wurden durch das Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie im Frühjahr / Sommer 2016 archäologische Rettungsgrabungen durchgeführt und die Ergebnisse anschließend ausgewertet / dokumentiert. Die Kosten für diese Arbeiten wurden durch den Straßenbaulastträger Bund getragen.

#### Umverlegungen im Vorfeld der Baumaßnahme

Zur Schaffung der notwendigen Baufreiheit für die Südrampe der Anschlussstelle Lausnitz-Neunhofen der B 281 wurden vor Beginn der eigentlichen Straßenbaumaßnahme eine Trinkwasserleitung und Telekomkabel, die entlang dem inzwischen zurückgebauten Abschnitt der Gemeindestraße nach Neunhofen und entlang der B 281 verliefen, aus dem künftigen Straßenbereich herausverlegt. Die Arbeiten wurden im Herbst 2016 durch Jahresvertragsfirmen des Zweckverbandes Wasser und Abwasser Orla und der Telekom ausgeführt.

## Gehölzfällungen

Für den Straßenbau war es notwendig, einzelne Bäume und Hecken überwiegend am Nebennetz zu fällen bzw. auf Lichtraumprofil zurückzuschneiden. Die Arbeiten wurden im Dezember 2016 und Februar 2017 durchgeführt.

### **7.1 Komplexmaßnahme Orlarenaturierung zwischen Neustadt a. d. O. und Neunhofen**

Im Zuge der Erstellung der Genehmigungsunterlagen wurden auch die Unterlagen zum landschaftspflegerischen Fachbeitrag erstellt. In Abstimmung mit den zuständigen Naturschutz- und Wasserbehörden als auch der Stadtverwaltung Neustadt an der Orla konnte eine großflächige Komplexmaßnahme zur Orlarenaturierung im Zusammenhang mit einem laufenden Flurbereinigungsverfahren im Zuge der B 281 in das Maßnahmenkonzept der notwendigen landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in die Planfeststellungsunterlagen mit aufgenommen werden.

Die Komplexmaßnahme Orlarenaturierung umfasst ein Gesamtareal von ca. 23 ha zwischen Neustadt und Neunhofen beidseitig des bisherigen Orlaverlaufs. Dabei wurden ca. 30.000 m<sup>3</sup> Boden ausgehoben, um einen ca. 1 km langen leicht geschwungenen neuen Orlalauf – nunmehr wieder am Tiefpunkt der Bachaue – auszubilden. Weiterhin wurden auf ca. 3,5 ha zusätzlicher Retentionsraum / Überschwemmungsraum durch Geländeabsenkung bis 1,00 m hergestellt, um auftretendes Hochwasser vor Neunhofen schadlos ausufern lassen zu können. Die Retentionsfläche zwischen alter und neuer Orla bleibt der eigendynamischen Entwicklung (ohne Ansaat oder Pflanzung) überlassen.

Nach Abschluss der Erd- und Wasserbauarbeiten wurden noch die umfangreichen Pflanzarbeiten mit Bäumen (ca. 250 Stück) und zusammenhängenden Gehölzpflanzungen aus Bäumen und Sträuchern auf ca. 1,5 ha, vorwiegend entlang des neuen Orlaverlaufes sowie am Ortsverbindungs- und Radweg Neustadt – Neunhofen, durchgeführt. Es wurde vorwiegend gebietsheimisches Pflanzgut verwendet. Darüber hinaus wurden beidseitig der Bachläufe Wiesenflächen mit vielfältigen Blühaspekten auf ca. 11 ha ausschließlich mit gebietsheimischen Saatgut in 5 Saatgutmischungen angesät.



*Bild 9 Renaturierter und alter Gewässerverlauf der Orla zwischen Neustadt/O. und Neunhofen während der Bauarbeiten*

Ende Oktober 2016 konnte die Orlarenaturierung zwischen Neustadt und Neunhofen abgeschlossen werden. Die gesamte Maßnahmenfläche befindet sich nach Abschluss des z. Zt. noch laufenden Flurbereinigungsverfahrens zukünftig im Eigentum der Stadt Neustadt an der Orla, die innerhalb ihrer Gemarkungen auch Gewässerunterhaltungspflichtiger für die Orla ist. Die beabsichtigte Hochwasserentlastung für Neunhofen wurde mit der Maßnahme umgesetzt. Daneben siedelten sich schon kurz nach Fertigstellung der Maßnahme im Jahr 2017 der Weißstorch und der Biber als neue Bewohner der Maßnahmenfläche an. Die Gesamtkosten betragen rd. 900 T€ Brutto.

Nach Abschluss der eigentlichen Straßenbaumaßnahme der B 281 (IV. Quartal 2018) werden noch die festgesetzten trassenbegleitenden landschaftspflegerischen Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen ausgeführt.

### **7.2 Straßenbau / Brückenbau**

Vor Beginn der Bauarbeiten wurden für die Bauüberwachung die Bauüberleitung / örtliche Bauüberwachung, die geotechnische Begleitung und Kontrollprüfung und die Bau- und Kontrollvermessung vertraglich gebunden.

Durch das Landesamt für Bau und Verkehr wurde gemeinsam mit der Stadt Neustadt/Orla, dem Zweckverband Wasser und Abwasser Orla, den Stadtwerken Neustadt/Orla GmbH und der Deutsche Telekom Technik GmbH die Baumaßnahme Anfang November 2016 öffentlich ausgeschrieben. Im Ergebnis der Ausschreibung wurde die STRABAG AG Bereich Mitte Gruppe Gera SB am 06.02.2017 mit der Ausführung der ausgeschriebenen Bauleistungen in einem Gesamtumfang von rd. 7,5 Mio. € Brutto beauftragt:

- Straßenbau der B 281 mit Anschlussstelle Lausnitz-Neunhofen, der K 508n, von Gemeindestraßen nach und in Neunhofen, des Orlaradweges, von Wirtschaftswegen und von 2 Bushaltestellen
- Ingenieurbau Bauwerk 1, Bauwerk 2, Stützwand in Neunhofen, RRÜB 1 und 2 mit Regenklärbecken
- Gehwegneubau in Neunhofen
- Umverlegung Regenwassersammler und Neubau Abwasserdruckleitung in Neunhofen
- Umverlegung TW-Leitung in Neunhofen und Querungen der B 281
- Umverlegung Telekomkabel in Neunhofen und Querungen der B 281
- Umverlegung Gasleitung in Neunhofen
- Neubau Straßenbeleuchtung am Orlaradweg im Bereich Gewerbegebiet

Bisher wurden folgende Bauleistungen ausgeführt:

Das Baufeld wurde Ende Februar 2017 an den AN übergeben zusammen mit den Höhenfestpunkten. Der körperliche Beginn auf der Baustelle war dann in der zweiten Märzwoche. Zu den bereits in Angriff genommenen Arbeiten gehörten u.a.

- Ertüchtigung von landwirtschaftlichen Wegen als Umleitungsstrecken für die Sandgrube Lausnitz (WW Lausnitz – Kolba), sowie Orlaradweg (WW Sorga – Lausnitz)
- Anfang April Beginn der Fräsarbeiten an Straßen bei / in Lausnitz und Neunhofen sowie des Oberbodenabtrages für

- die Wirtschaftswege / Verkehrsführungsprovisorien, die Verbindungsrampen und die K 508n
- Verlegung der Entwässerungsleitung DN 500 als Vorflut für das RRÜB 1 in die Orla
- Schwerer Erdbau, Planum verbessern, Einbau Frostschuttschicht für die Wirtschaftswege / Verkehrsführungsprovisorien, die Verbindungsrampen und die K 508n
- Ab Mai 2017 Beginn der Neuordnung des unterirdischen Leitungsraumes in der Ortslage Neunhofen



*Bild 10 Einbau der Frostschuttschicht an der Einmündung der Waldstraße in die Alte Landstraße in Neunhofen*

- Planmäßige Herstellung der trassenbegleitenden Wirtschaftswege unter Berücksichtigung von deren Nutzung als provisorische Verkehrsführung für die B 281, um die Fahrbahn der B 281 in annähernd vorhandener Linienführung dreistreifig ausbauen zu können (auch über den Winter 2017/2018)



*Bild 11 Herstellung der Wirtschaftswege und der Baustellenüberfahrt am Bauende*

- Die Asphaltarbeiten für die nördliche Fahrbahnhälfte der B 281 zwischen K 508alt und Anschlussstelle Lausnitz / Neunhofen, die Verkehrsführungsprovisorien, die Verbindungsrampe Nord mit Kreisverkehr sowie für die K 508n wurden ab Mitte 2017 ausgeführt

- Anfang August wurde dann der Verkehr auf die provisorische Trasse, längs der B281alt umgelegt. Wenige Wochen später war die neue K508n vom Kreisverkehr bis zum Ortseingang Lausnitz befahrbar.
- Nach der Umlegung des Verkehrs wurde mit dem Rückbau des alten Oberbaus der B 281 und dem grundhaften Ausbau der B 281 begonnen



*Bild 12 Lösen des Felsgesteins mit Reißzahn und Verladung auf Muldenkipper*

- Zur Minimierung des maschinellen Aufwandes für das Lösen des Felsgesteins im Einschnitt der K508, der Verbindungsrampe Süd und des RRB1 wurden Sprengarbeiten (Dolomit) ausgeführt
- Kurz nach weitgehender Fertigstellung und Verkehrsfreigabe der Einmündung der Waldstraße in die Alte Landstraße in Neunhofen (Im September 17) und Vorliegen der geprüften Ausführungsplanung für die Bauwerke 1 und 2 wurde mit dem Aushub der Baugruben für die beiden Bauwerke begonnen



*Bild 13 Betonage westliches Widerlager Bauwerk 1 (Brücke über die K 508n)*

- Während im Jahr 2017 am BW 1 nur die beiden Widerlager betoniert werden sollen, soll der Überbau am BW 2 noch vor Weihnachten fertig gestellt werden.
- Das RRB 2 am Bauende der B 282 wird unter Verwendung des bereits vorhandenen Nassbeckens (RRüB 7 der OU Neustadt/Orla) umgebaut und erweitert. Dazu wurde das vorhandene Nassbecken bereits entschlammt, die alte Tauchwand und der Damm zwischen dem Absetzraum und dem restlichen Regenrückhaltebecken rückgebaut.
- Z. Zt. wird der Entwässerungskanal vom RRüB 2 aus in Richtung Hochpunkt der B 281 verlegt.

min der Verkehrsfreigabe für die B281neu Ende August 2018 aus heutiger Sicht realistisch. Bis Ende 2018 soll dann noch der Anschluss der B281neu an den vorhandenen Bestand der B281 am Bauanfang (Bereich Bushaltestellen am ehemaligen Abzweig der K 508alt nach Lausnitz) und der teilweise Rückbau der Umfahungsstrecke mit gleichzeitiger Fertigstellung der Wirtschaftswege realisiert und die Gesamtmaßnahme damit fertiggestellt werden.

*Dipl.-Ing. (FH) Rolf Kullmann, Landesamt für Bau und Verkehr  
 Dipl.-Ing Michael Dreißigacker, Landesamt für Bau und Verkehr  
 Dipl.-Ing. (FH) Erik Schellenberg, Straßenbauamt Ostthüringen  
 Dipl.-Ing. Jörg Müller, VIC Planen und Bauen GmbH  
 Dipl.-Ing. Falk Mönnig, Baugrund-Ingenieurconsult Weimar*

## 8. Zusammenfassung und Ausblick

Die Arbeiten befinden sich im abgestimmten Bauzeitenplan. Wenn es die Witterung zulässt, soll auch in den Wintermonaten ohne längere Winterpause weitergebaut werden. Damit ist der geplante Ter-

- Anzeige -

# SRP

Schneider + Partner

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



EÜ Rehtal

[www.srp-consult.de](http://www.srp-consult.de)

# Vorstellung der „Handlungsempfehlungen zur ressourcenschonenden Böschungssicherung an Straßen mittels Geogittern“

## 1. Einleitung

Die Notwendigkeit der Sicherung von Böschungen an bestehenden Straßen nimmt seit Jahren stark zu. Straßen in Hanglage sind oft über die gesamte Breite nicht regelgerecht ausgebildet. Um erforderliche Fahrbahnbreiten zu erzielen, wurden talseitig Böschungen übersteil angelegt und die Straßen teilweise ohne funktionierende Entwässerung des Fahrbahnrandes ausgebildet. Dies, im Zusammenwirken mit stark gestiegenen Verkehrsbelegungen und höheren Achslasten kann zum Versagen der Böschungen führen.

In der Folge treten Risse in der Böschungsschulter und am Fahrbahnrand bis weit in die Fahrbahn hinein auf.

Böschungssicherungen müssen die Standsicherheit des Straßendamms garantieren und so beschaffen sein, dass eine geregelte Abführung des Oberflächenwassers von der Fahrbahn erfolgt.

## 2. Zweck

Böschungsschultericherungen wurden in der Vergangenheit meist in Form von Stützwänden (massiv oder aufgelöst) oder anderer Konstruktionen mit hohem Massivbauanteil vorgenommen. Diese Lösungen sind sehr kostenintensiv und greifen z. T. erheblich in das Landschaftsbild ein. Die Kosten der Böschungsschultericherung mittels Geogittern belaufen sich etwa auf 1/3 der Kosten der Massivbauweisen (z. B. Stahlbetonbalken auf Mikropfählen).

Nach ersten Forschungsarbeiten an der Bauhaus-Universität Weimar unter Leitung von Frau Prof. U. Freundt ist eine Arbeitsgruppe unter weiterer Mitwirkung der Kollegen H. Fache, D. Lüdemann, H.-P. Nottrodt, N. Sommer und T. Weise gebildet worden. Als Ergebnis wurde im Juli 2016 diese Handlungsempfehlung vorgelegt. Mit Schreiben des Präsidenten des Landesamtes für Bau und Verkehr des Freistaates Thüringen, Herrn M. Brämer, vom August 2016 wurde die Handlungsempfehlung bekannt gemacht.

In der vorliegenden Handlungsempfehlung wird den Straßenbaulastträgern und den sie beratenden Planern eine kostengünstige, ressourcenschonende technische Lösung für Böschungssicherungen vorgestellt. Es werden die zu erfüllenden Randbedingungen benannt und die erforderlichen Nachweisführungen dargestellt. Seit 2006 sind in einer Erprobungsphase zahlreiche Sicherungsmaßnahmen in der vorliegenden Art ausgeführt worden. Bisher sind keine Tragfähigkeitsschäden zu verzeichnen.



Abbildung 1: Böschungsschultericherung auf voller Fahrbahnbreite im Bau

Die empfohlene Bauweise eignet sich prinzipiell auch für Unterhaltungsleistungen bzw. Reparaturmaßnahmen. Sie stellt nur eine Möglichkeit der Instandsetzung dar. Ein Variantenvergleich mit anderen Bauweisen ist zu empfehlen.

## 3. Gestaltung und Baustoffe

Der Einsatz von Geogittern zur Erhöhung der Standsicherheit von Böschungen ist nicht neu. Kunststoffbewehrte Erdkörper werden bisher als sogenannte „Polsterböschungen“ mit Neigungen kleiner als 70° bzw. bei größeren Neigungen als Stützkörper aus bewehrter Erde, meistens mit Verblendungen aus Natur- oder künstlichen Steinen ausgeführt. Merkmal derartiger Bauwerke ist die Herstellung der kompletten Böschungen vom Fuß an als bewehrte Erdkörper. Für die Instandsetzung geschädigter Böschungsschultern sind diese Bauweisen infolge des damit verbundenen, hohen Aufwandes kaum geeignet. Die vorhandenen Hänge in Thüringen gestatten derartige Eingriffe meist nicht.

Für die Instandsetzung der geschädigten Böschungen wurde die Konstruktion einer geogitterbewehrten Böschungsschulter entwickelt. Die Geogitter der straßennahen Lagen werden zusätzlich horizontal unter der Straße rückverankert. Abbildung 2 verdeutlicht die prinzipielle Lösung.

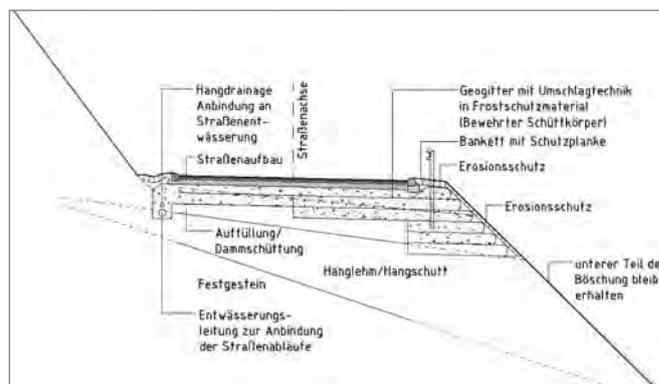


Abbildung 2: prinzipielle Lösung einer Böschungsschultericherung

Der Straßenaufbau wird bei halbseitiger oder vollständiger Sperrung auf halber oder ganzer Breite entfernt; der Randbereich wird tiefer ausgehoben. Tiefe und Breite des auszuhebenden Bereiches sind durch Berechnungen zu ermitteln.

Es wird lagenweise ein geogitterbewehrter Bereich aufgebaut, wobei als Baumaterial zur Erhöhung der Standsicherheit der Böschungsschulter klassifiziertes Material verwendet wird. Auch ist es möglich, nicht klassifiziertes (z. B. vor Ort gewonnenes) Material zu verwenden; dieser Fall ist nicht untersucht worden. Die Eignung ist im Einzelfall nachzuweisen.

Die oberen Lagen der Bewehrung werden in der Gründungsschicht des Straßenaufbaus bis zur Straßenmitte oder über die gesamte Straßbreite geführt. Die Geogitter werden mittels Umschlagtechnik verlegt. Danach wird die Straßenkonstruktion erstellt; die Ausbildung des Bankettes sowie das Anbringen der Schutzeinrichtungen entsprechen dem bekannten Straßenaufbau. Eine Bauteil-

ausbildung im Schulterbereich ist somit nicht erforderlich. Die Geogitterbewehrung soll eine zusätzliche Verankerung der Schutzeinrichtungen bewirken.

Die Böschung erhält anschließend einen Erosionsschutz durch Geozellen oder Kokosmatten, wird mit Mutterboden abgedeckt und wieder begrünt. Eine Bepflanzung mit Tiefwurzlern erhöht die Böschungsstandsicherheit zusätzlich. Gegenwärtig ist jedoch nicht beabsichtigt, diese zum Nachweis heranzuziehen.

Es handelt sich um eine naturnahe, umwelt- und ressourcenschonende Bauweise, die kurze Zeit nach dem Eingriff kaum noch Spuren erkennen lässt.

#### 4. Weiterer Inhalt und Empfehlungen

Die Handlungsempfehlungen geben im Detail folgende Hinweise:

- Anwendungsgrenzen der dargestellten Böschungsschulterisierung
- Hinweise zu globalen / lokalen Versagensmechanismen
- erforderliche Vorleistungen (Baugrunduntersuchung, Vermessung, Berechnungen)
- Planungsgrundsätze (Nachweise, Konstruktion, Begrünung und Bepflanzung)
- Prüfung und Qualitätssicherung

Als Anlagen werden beigelegt:

- Musterleistungsbeschreibung der Böschungsschulterisierung
- Hinweise zu erdstatischen Berechnungen
- Musterstatik für die Böschungsschulterisierung

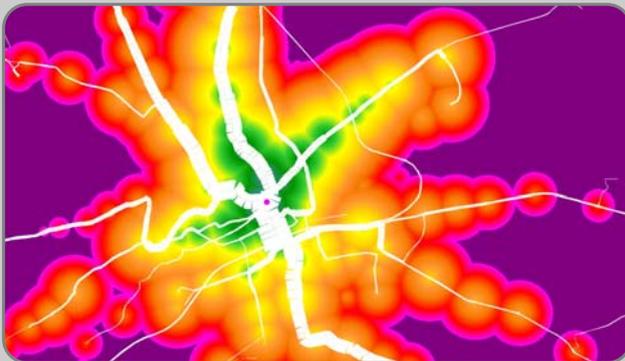
Die „Handlungsempfehlung“ kann über **Straßenbauamt Mittelthüringen, SG 22, Herr Warlitz** bezogen werden.



Abbildung 3: Fertiggestellte Böschungsschulterisierung

Autoren:  
 Dr.-Ing. Hans Peter Nottrodt,  
 Geotechnik Dr. Nottrodt Weimar GmbH  
 Hubert Fache, Straßenbauamt Mittelthüringen

- Anzeige -



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

 verkehrsplanung **verkehr<sup>plus</sup>**

# Ausbau der L1014 zwischen Breitenworbis und Neustadt – Erdfallsicherung

Die Baumaßnahme umfasst den Ausbau der L1014 zwischen dem Abzweig Ascherode und Neustadt mit der Verlegung der Ortsdurchfahrt Haynrode sowie dem Ausbau der Knotenpunkte mit der L2055 und der Gemeindestraße von Haynrode nach Wallrode.

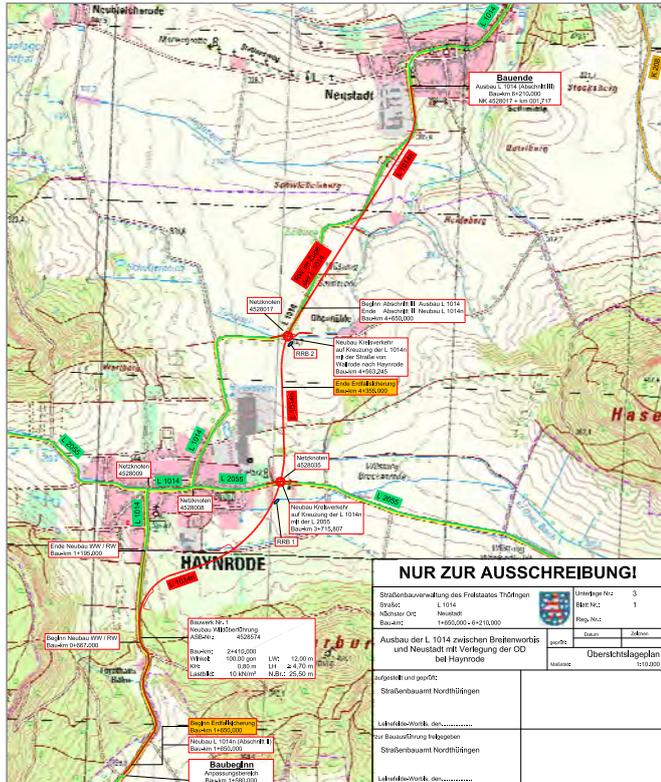


Abbildung 1: Übersichtslegeplan

Die in Leinefelde-Worbis beginnende L1014 verbindet in ihrem Verlauf die Eichsfeldregion mit dem Harz zwischen den Verkehrsachsen L3080 und der B243. Darüber hinaus erfüllt sie eine Zubringerfunktion zur BAB A38 für die vorhandenen Gewerbezentren von Bischofferode, Großbodungen, Breitenworbis und Haynrode. Sie schafft unter anderem die Voraussetzung für eine optimale Entwicklung der Gewerbe- und Industriestandorte und ermöglicht so weitere Investitionsplanungen.

Die Streckencharakteristik der vorhandenen L1014 ist durch eine unzureichende unsterige Linienführung mit sehr kleinen Kurvenradien gekennzeichnet. In großen Teilen dieser Strecke ist ein sicherer Begegnungsfall Lkw/Pkw aufgrund des zu geringen Straßenquerschnittes erheblich eingeschränkt. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung, ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, ein grundlegender Ausbau der Landesstraße L1014 mit gleichzeitiger Verlegung im Bereich der sehr eng bebauten Ortslage Haynrode zwingend erforderlich.

Die Gesamtlänge der Baumaßnahme beträgt ca. 6.200m. Sie verläuft wechselnd in Damm- und Einschnittslagen mit Dammhöhen bis 6,20m und Einschnittstiefen von maximal 8,70m auf relativ kurzen Abschnitten.

Als Ausbauquerschnitt für die Landesstraße wurde ein Querschnitt RQ 9,5 mit verbreiterten Randstreifen von 0,50m festgelegt.

## Die Baumaßnahme wurde in drei Bauabschnitte unterteilt:

- Abschnitt I: 1.150 m grundhafter Ausbau im Bereich vorhandener Trasse
- Abschnitt II: 2.860 m Neubau östlich von Haynrode
- Abschnitt III: 1.560 m, grundhafter Ausbau im Bereich vorhandener Trasse, nördlich von Haynrode

Der Ausbau der L1014 als anbaufreie Straße außerhalb bebauter Gebiete mit der Verbindungsstufe III wurde der Straßenkategorie LS III zugeordnet. Entsprechend der Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung wurde sie mit der Belastungsklasse 3,2 eingestuft. Die beiden als Kreisverkehre ausgelegten Knotenpunkte sind in der Belastungsklasse 10 gemäß der RStO 12 ausgebaut.

Das Baugebiet der L 1014 befindet sich am Nordwestrand der Thüringer Senke im Nordwestteil der Bleicherode – Stadtrodaer Scholle, östlich des Worbiser Grabens.

Am Fuße der höher gelegenen Muschelkalkherbungen des Ohmgebirges streichen die Gesteine des Oberen Buntsandsteins (Ton- und Tonmergelsteine mit mächtigerem Basisgips und eingeschalteten Gipshorizonten in mehreren Folgen des Salinar- und Pelitröts) unter einer unterschiedlich mächtigen quartären Bedeckung im Bereich der Streckenquerung aus.

Durch atektonische Prozesse, wie Auslaugungen und Rutschungen, sind abschnittsweise stark gestörte Lagerungsverhältnisse vorhanden.



Baugrund Wildbrücke

Spezielle Anforderungen an die ingenieurgeologische Beurteilung des Baugrundes ergaben sich aus der Beachtung potentiell subrosions- und rutschungsgefährdeter Abschnitte in der Querung des Oberen Buntsandsteines.

Zum Erhalt genauerer Kenntnis zur Erdfall- bzw. Subrosionsgefahr in den potenziell auslaugungsfähigen Gesteinen (Gips) des Oberen Buntsandsteines, speziell im sogenannten Röt, wurde die Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG) konsultiert, die zwischen dem Bau-km 1+580 bis 4+450 (1. und 2. BA) ein Erdfallgebiet auswies. Die von der TLUG nach 1950 archivierten Einbrüche wiesen Durchmesser von 3 bis 5m bei Tiefen von 1 bis 3m auf. Die durch einen Laserscan erstellten Karten ließen Häufungen der Erdfallintensität erkennen.

Dieser Baubereich ist aufgrund der häufigen Erdfälle und Einsenkungen als akut Erdfallgefährdet zu charakterisieren. Weiter an-

haltende Subrosionsvorgänge wurden prognostiziert. Diese Prognose bestätigte sich bereits durch drei kleinere Erdfälle während des Erdbaus der Baumaßnahme.



aktuelle Erdfälle

Unter Berücksichtigung einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wurden verschiedene technische Möglichkeiten auf der Basis der geltenden Regelwerke untersucht. Als wirtschaftlichste Variante wurde hier eine „Teilsicherung mit Geokunststoffen“ erarbeitet. Das System der Teilsicherung mit Geokunststoffen ist innovativ und in den „Handlungsempfehlungen für den Einsatz mit Geokunststoffen zur Sicherung bruchgefährdeter Straßenbereiche in Altbergbau- und Subrosionsgebieten (GSBs Sachsen-Anhalt 2001“ geregelt. Bemessen wurde nach der „EBGEO - Empfehlungen für den Entwurf und die Berechnung von Erdkörpern mit Bewehrung aus Geokunststoffen“. Hierbei wurde davon ausgegangen, dass im Fall des Eintritts eines Erdfalles die Geokunststoffsicherung den Erdfall überspannen und so für einen definierten Zeitraum von ca. 14 Tagen bei angemessener Einsenkung die Befahrbarkeit der Trasse ermöglichen. Ein schlagartiges Versagen und ein Durchbruch bis zur Tagesoberfläche ist mit diesem System ausgeschlossen. Innerhalb der Wirkzeit der Teilsicherung kann über Sanierungsmaßnahmen sinnvoll befunden werden. Diese Lösung stellt aus wirtschaftlicher Sicht gegenüber einer Vollsicherung eine deutlich preiswertere Lösung bei gleichem Sicherheitsniveau dar.

Als Eingangsparameter für die Berechnung wurden hier folgende Randdaten genutzt:

<b>Sicherungsart:</b>	Teilsicherung
<b>Zulässige Einsenkung auf Fahrhahnoberkante:</b>	$ds / Ds \leq 0,06$
<b>Zulässige Belastungsdauer:</b>	14 Tage
<b>Erdfalldurchmesser:</b>	$d \leq 2,00 \text{ m}$
<b>Bewehrungsprodukt:</b>	Huesker Robutec® 400/25 (Damm) Huesker Robutec® 400/25 (Einschnitt)
<b>Bewehrungsmaterial:</b>	PVA / PP
<b>Spannrichtung:</b>	einaxial quer zur Gradiente
<b>Verlegung:</b>	zweilagig (Umschlag)
<b>Berechnungsgrundlage:</b>	EBGEO, 2. Auflage, Stand 2010
<b>Bemessungsverfahren:</b>	R.A.F.A.E.L.

Die planerische Durchbildung erfolgte auf der Basis der o.g. Berechnungen. Erstellt wurden detaillierte Verlegepläne. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die entsprechenden Details:

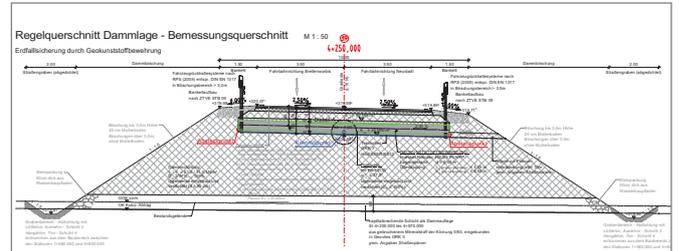


Abbildung 2: Regelquerschnitt Damm

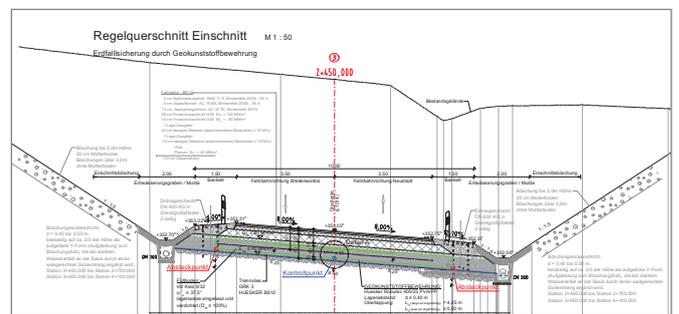


Abbildung 3: Regelquerschnitt Einschnitt

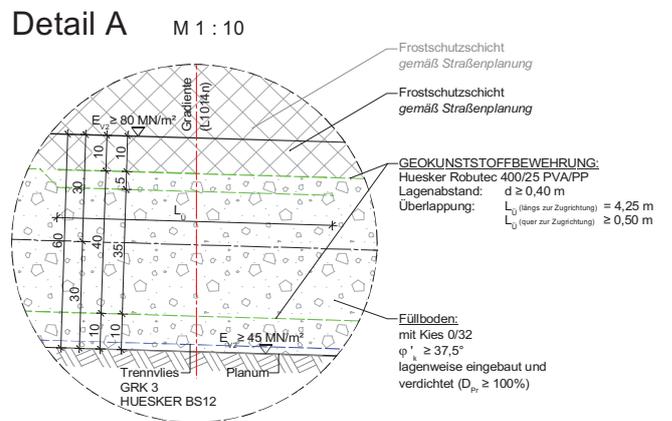


Abbildung 4: Detail A



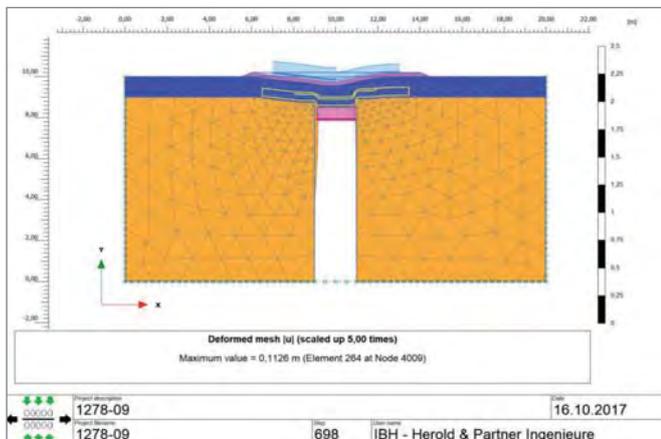


Abbildung 9: Bemessungsergebnisse (Verformungen)

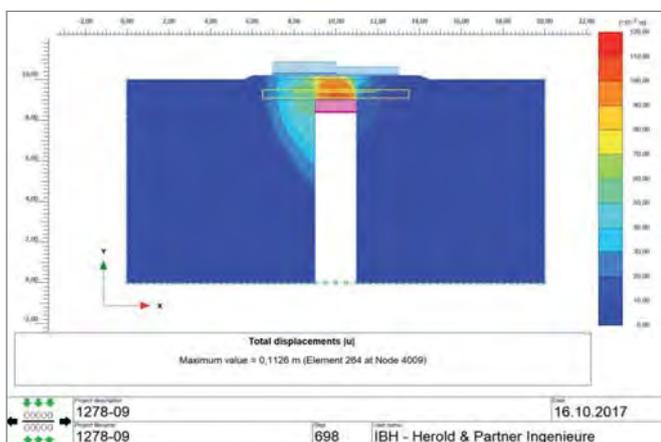


Abbildung 10: Bemessungsergebnisse (Verformungen)

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die einzelnen Arbeitsabläufe. Auf das vorbereitete Arbeitsplanum wurde in Vor-Kopf-Schüttung die erste Lage Füllboden (Umgebungsboden für die Geokunststoffe) eingebaut. Auf diese wurde quer zur Trasse der Geokunststoff verlegt. In Vor-Kopf-Schüttung wurden dann 30 cm Kies aufgebracht und verdichtet, bevor der Geokunststoff zur Mitte umgeschlagen wurde. Erneut wurde in Vor-Kopf-Schüttung 10 cm Füllboden aufgebracht und verdichtet, um den Geokunststoff vollständig zu umhüllen, vor UV-Strahlung und ungewollter Beschädigung zu schützen. Auf dieses Polster wurde der reguläre Straßenbau aufgebracht.

Wichtiger Punkt bei der baulichen Ausführung ist die Umsetzung eines Qualitätssicherungsprogramms. Hierbei bezieht sich die Qualitätssicherung einerseits auf die eingesetzten mineralischen Baustoffe (Füllboden, Straßenbaustoffe), andererseits auch auf die Geokunststoffe selbst. Die Überprüfung der Erdbaustoffe erfolgt auf der Basis der ZTVE-StB 09 mit den hier dargelegten Prüfmethoden und Prüfumfang. Speziell für die Füllboden, in den die Geokunststoffe eingebettet sind, wurden Sonderuntersuchungen und Zusatzuntersuchungen wie:

- Ermittlung des Winkels der inneren Reibung
- pH-Wert-Bestimmung

durchgeführt. Dies war insofern wichtig als diese Kenndaten Eingang in die Berechnung finden und im Zuge der baulichen Ausfüh-

rung zu bestätigen waren. Für die Geokunststoffe selbst war das Qualitätssicherungsprogramm auf der Basis der Hinweise und Empfehlungen nach dem Merkblatt über die Anwendung von Geokunststoffen im Erdbau des Straßenbaues: M Geok E, ausgeführt worden. Hierbei wurden sowohl die Festigkeiten der gelieferten Geokunststoffe in regelmäßigen Abständen durch stichprobenartige Überprüfung getestet. Zielsetzung des Qualitätssicherungsprogrammes ist die Sicherstellung einer gleichmäßigen, der Statik entsprechenden Qualität der Ausführung. Diese wird dokumentiert.

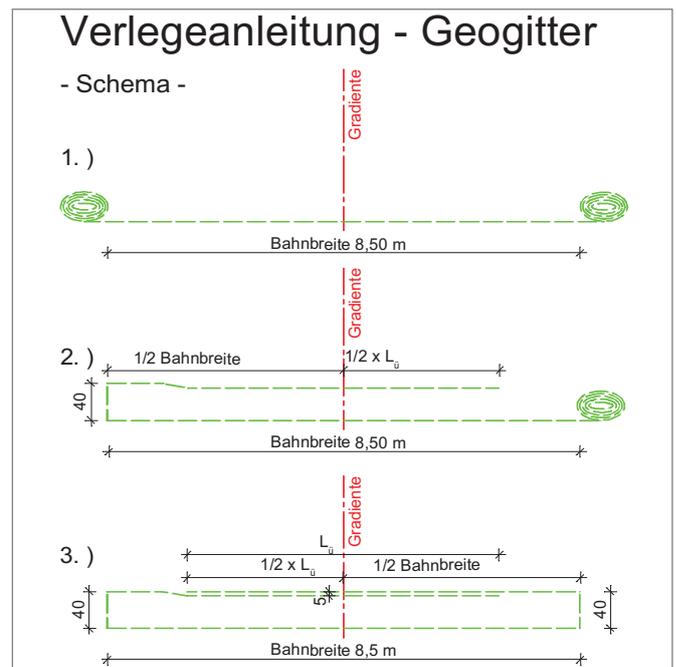


Abbildung 11: Verlegung Geogitter



Abbildung 12: Bauausführung

Verfasser:  
 Herr Klaus Sillmann;  
 Ingenieurgesellschaft für Baustoffe und Bautechnik Bischof mbH,  
 Quedlinburg  
 Herr Herold,  
 IBH – Herold & Partner Ingenieure Part mbB, Weimar-Legefeld  
 Herr Ludolph & Herr Schneemann  
 vom Straßenbauamt Nordthüringen; Leinefelde Worbis

# L 1152neu Jagdshof – Schauberg

## Lückenschluss Landesgrenze Thüringen/Bayern

Mit der Öffnung der innerdeutschen Grenzen können ehemalige Straßenverbindungen wieder hergestellt werden, die im Zuge der Teilung Deutschlands für den öffentlichen Verkehr nicht zugänglich waren.

Die mit Grenzöffnung bestehende L 1152 lag zwischen Heinersdorf (Thüringen) und Schauberg (Bayern) im geplanten Naturschutzgebiet „Tettaugrund“ und FFH-Gebiet „Tettautal – Klettnitzgrund“. Da eine Landesstraße in einem FFH-Gebiet nicht mit den Zielen zum Schutz der Natur vereinbar war, wurden Teile der bestehenden L 1152 mit Ausweisung des FFH-Gebietes und Meldung an die EU-Kommission zur sonstigen öffentlichen Straße in der Baulast der Gemeinde umgestuft. Die Straße wurde für den öffentlichen Verkehr gesperrt.

Der Bau einer neuen Verbindung für die stumpf endenden Straßen des thüringischen und bayrischen Straßennetzes wurde somit erforderlich.

Nach dem Regionalplan Südwestthüringen stellt die L 1152 ein Teilstück der regional bedeutsamen Straßenverbindung Sonneberg - Schauberg - Tettau dar. Mit dieser Straßenverbindung soll eine bessere Anbindung der Grundzentren und wichtiger Gewerbegebiete, hier im Speziellen Tettau mit seiner ansässigen Industrie (u.a. Glas und Porzellan), an das höherrangige Straßennetz, die BAB A 73 gewährleistet werden.

Da ein Ausbau der vorhandenen L 1152 mit Rücksicht auf die Erfordernisse der Europäischen Schutzgebiete (Natura 2000) nicht möglich war, wurde bereits Mitte der 90er Jahre nach Alternativen gesucht. Ein bestehender asphaltierter Forstweg diente in dieser Zeit den ortskundigen Pendlern bereits als Verbindung zwischen dem Raum Oberfranken und Sonneberg/Coburg.



Forstweg vor Baubeginn

### Planungsschritte

Im Jahr 2000 wurde die Vorplanung zur L 1152neu ausgelöst, die zur Minimierung weiterer Eingriffe in Natur und Landschaft den Ausbau des vorhandenen Forstweges beinhaltete. Gleichzeitig fanden in mehreren Stufen Abstimmungen zwischen dem Landratsamt Sonneberg, der Forstverwaltung und der Straßenbauverwaltung statt, die im Jahr 2003 in einer 3-seitigen Vereinbarung mündeten. U. a. wurde die Übernahme der Verkehrssicherungspflicht sowie der betrieblichen und baulichen Unterhaltung des Forstweges durch die Straßenbauverwaltung vereinbart.

Die Entwurfsplanung endete 2009 mit einem durch das TLVB bestätigten Vorentwurf. Es wurden Gesamtkosten mit Stand von 2007 in Höhe von ca. 3,4 Mio € ermittelt.

Im gleichen Jahr wurde die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beim TLVwA Weimar beantragt. Der Planfeststellungsbeschluss wurde im April 2011 erteilt und mit ihm die straßenrechtliche Verfügung zur Widmung der K 1 getroffen, die mit Verkehrsfreigabe ab dem Abzweig der L 2261 im OT Judenbach zur L 1152 umgestuft wurde.

### Technische Parameter

Die Länge der Baustrecke der L 1152neu betrug insgesamt 3,56 km, davon ca. 2,6 km auf dem vorhandenen Forstweg. Die restlichen 0,9 km beinhalteten den Ausbau des Einmündungsbereiches mit der K 1 am Bauanfang und den Ausbau der L 1152alt bis zur Landesgrenze.

Der Neubau der L 1152 erfolgte nahezu im Bestand des vorhandenen Forstweges mit einem Regelquerschnitt RQ 7,5 und den notwendigen Fahrbahnverbreiterungen in den teils engen Kurven.

Die im Bereich des Forstweges und der L 1152alt vorhandenen Bauwerke wurden entsprechend den zukünftigen Erfordernissen neu errichtet. Auf Grund des sehr engen Kurvenradius und der damit notwendigen Krümmenverbreiterung wurde ein Wellstahlrohr-Durchlass für die Brücke über die Klettnitz gewählt. Die Querung der Tettau war mit einer Linienverbesserung verbunden. Das Bauwerk wurde als Einfeld-Spannbetonbrücke umgesetzt.

Versorgungsleitungen sind im Streckenverlauf nicht vorhanden, so dass keine Umverlegungen von Kabel und Leitungen notwendig waren.

### Landschaftspflegerischer Begleitplan

Der Neubau der L 1152 berührt Bereiche des ausgewiesenen FFH-Gebietes Nr. 120 „Tettautal – Klettnitzgrund“. In Folge dessen erfolgte im Rahmen der Planung eine FFH-Verträglichkeitsprüfung mit dem Ergebnis, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der unterschiedlichen Lebensräume zu erwarten sind und die Erhaltungsziele nicht berührt werden.

Zu den besonders geschützten Arten, die im Untersuchungsraum der Tettau und der Klettnitz vorkommen, zählen das Bachneunauge und die Westgroppe. In der durchgeführten artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) wurden Schutzmaßnahmen besonders hervorgehoben und im Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Begleitet wurde bzw. wird der Neubau der L 1152 von landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, wie der teilweise Rückbau der alten K 1 im Einmündungsbereich und der L 1152alt im Bereich der Tettaubrücke, der Rückbau vorhandener Gewässerverbauungen der Klettnitz, die Aufforstung und die Entwicklung von naturnahem Laubmischwald, die Entbuschung und Pflege von Bergwiesen im Klettnitzgrund sowie der Rückbau von Freileitungsmasten einer außer Betrieb befindlichen Stromleitung im Talraum der Tettau.

### Baudurchführung

Die Ausschreibung für die Maßnahme erfolgte im Oktober 2014. Der Zuschlag an das bauausführende Unternehmen konnte am 19.12.2014 vergeben werden.

Der Bauanlauf erfolgte im Januar 2015 mit dem Beginn der Fällarbeiten entlang der Strecke, da diese bis Ende Februar abgeschlossen werden mussten. Es galt ca. 40.000 m<sup>2</sup> Bäume im geschlossenen Bestand unter zeitweise harten winterlichen Verhältnissen zu fällen und die Flächen anschließend zu roden. Nach

den Fäll- und Rodungsarbeiten begannen nach Absteckung der Linienführung der Trasse im April die Erdarbeiten. Die Baumaßnahme konnte mit einer zeitlichen Einschränkung für den Anschlussbereich der K 1 unter Vollsperrung ausgeführt werden. Zur Gewährleistung des Schulbusverkehrs, war der Umbau dieses Knotens nur während der Sommerferien möglich. Der Umbau erfolgte planmäßig im Zeitraum der Sommerferien in Thüringen vom 13.07. bis 21.08.2015 und wurde als erstes Teilstück unter Verkehr genommen.



*Spatenstich*

Während der Erdarbeiten zeigten sich hinsichtlich der Tragfähigkeit der anstehenden Böschungen zwei kritische Bereiche. Dort wurden ergänzende Baugrunduntersuchungen durch die Erdbauüberwachung durchgeführt. Im Ergebnis dieser Untersuchungen mussten zwei Abschnitte talseitig vom bestehenden Böschungsfuß neu aufgebaut werden, um die notwendige Standsicherheit zu gewährleisten. In den Bereichen, wo dauerhaft Böschungen mit einer Neigung von 1:1 realisiert werden, wurden zur Feststellung der Mächtigkeit und Zusammensetzung der Hangschuttdecken, zur Bestimmung der Scherparameter und letztlich zum Nachweis der Standfestigkeit dieser Böschungen im Juli 2015 Schürfe angelegt. Im Ergebnis der Beprobung und nachfolgender Standsicherheitsberechnung konnte eine ausreichende Standsicherheit der Böschungen nachgewiesen werden.

Die Trasse quert insgesamt fünf Bachläufe, von denen drei als Rohrdurchlässe im Bereich der Kurven und zwei mit Bauwerken erneuert wurden. Zur Herstellung der neuen bestandsnahen Trasse waren umfangreiche Erdbewegungen erforderlich. Es wurden insgesamt 35.000 m<sup>3</sup> Erd- und Felsmassen ausgebaut und entsorgt. Die Erdarbeiten auf der gesamten Strecke waren im Wesentlichen bis zum Jahresende 2015 abgeschlossen.

Zusätzlich zum bereits fertiggestellten Kreuzungsbereich mit der K 1 wurde die Straße bis in etwa der Hälfte der Baustrecke ebenfalls noch in 2015 asphaltiert. Bis Ende September 2016 erfolgten die letzten Asphaltierungsarbeiten und damit die Fertigstellung der gesamten Ausbaustrecke. Vorangegangen waren umfangreiche Sicherungsmaßnahmen an den Böschungen, die im Bereich der 1:1 Böschungsneigungen vernetzt wurden. Zur Sicherung gegen Steinschlag aus den darüber liegenden Bereichen wurde mit der Netzkonstruktion ein 1m hoher Fangzaun ausgebildet. Insgesamt wurden 8.400 m<sup>2</sup> Böschungsflächen vernetzt, über 900 Anker für die Vernetzung eingebracht und auf 850 m leichte Fangzäune gesetzt.

Im Zuge der Landschaftsbauarbeiten erfolgten begleitende Schutzmaßnahmen der sensiblen angrenzenden Bereiche sowie Rückbaumaßnahmen von alten nicht mehr benötigten Gewässerverrohrungen im unmittelbaren Baufeld.



*Streckenbau*

Zum Schutz der in den Gewässern der Klettnitz und Tettau vorkommenden Arten Bachneunauge und Groppe war die Bauzeit für alle Arbeiten am und im Gewässer auf den Zeitraum Ende Juni bis Januar beschränkt. Die Bauarbeiten der Tettau- und Klettnitzbrücke haben am 01.07.2015 begonnen. Die Fertigstellung des Bauvorhabens erfolgte am 09.12.2016. Da der Ersatzneubau der Brückenbauwerke Bestandteil der Gesamtmaßnahme war, die unter Vollsperrung ausgeführt wurde, waren insgesamt die technologischen Abläufe zu beachten. Die logistische Herausforderung bestand vor allem in der Erreichbarkeit der Brückenbaustellen mit den erforderlichen Materialtransporten. Auf Grund der örtlichen Situation und eines mindertragfähigen Bauwerkes, war die Erreichbarkeit nur aus Richtung Sonneberg / Judenbach mit Durchfahrung eines großen Teils der Baustrecke möglich.



*Neubau der Tettaubrücke*

#### Brücke über die Tettau

Die vorhandene Brücke aus dem Jahr 1967 wurde im Zuge der Baumaßnahme vollständig abgebrochen. Das Bestandsbauwerk war eine Zweifeldbrücke als Überbleibsel des ehemaligen Grenzstreifens. Der Überbau wurde nach Grenzöffnung mit einem Festbrückengerät SB - 30 erneuert.

Der Ersatzneubau der Tettaubrücke wurde als eine Einfeld-Spannbetonbrücke mit einer lichten Weite von 15,23 m und einer lichten Höhe von  $\geq 1,50$  m errichtet. Als neuer Standort für die neue Brücke wurde der Bereich in Richtung Unterstrom neben der vorhandenen Brücke gewählt. Die Gründung der Widerlager und Flügel wurde als Flachgründung ausgeführt, die sich außerhalb des Flußbettes befindet. Der Überbau wurde aus einer einfeldrigen, im Grundriß gekrümmten Spannbetonvollplatte mit beidseitigen Kragarmen hergestellt, welcher in Längsrichtung vorgespannt wurde. Der Überbau ist längs- und querfest auf bewehrten Elastomerlagern aufgelagert. Da sich der Festpunkt des Überbaus am Widerlager Achse 10 (Seite Judenbach) befindet, wurde am Widerlager Achse 20 (Seite Schauberg) eine wasserdichte ÜKO erforderlich. Der seitliche Abschluss der Brücke und der anschließenden Flügel bildet ein Stahl-Füllstabgeländer mit Drahtseil im Handlauf und einem Fahrzeugrückhaltesystem auf den Kappen. Der Flußquerschnitt wurde neu profiliert und mit einer Steinschüttung aus Wasserbausteinen versehen.

Die Kosten belaufen sich auf eine Höhe von ca. 600.000,- € (brutto).

#### Brücke über die Klettnitz

Das Bestandsbauwerk aus einer Stahlbetonrahmenkonstruktion war nach Lage und Breite nicht geeignet, den herzustellenden neuen Fahrbahnquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 12,00 m im Krümmenbereich aufzunehmen und musste vollständig abgebrochen werden.

Die Klettnitzbrücke wurde als offenes Wellstahlrohr mit einer lichten Weite von 3,50 m und einer lichten Höhe von 1,75 m ausgeführt. Die Länge des Rohres beträgt 26,50 m, die Überschüttung ist 1,80 m hoch, einschl. Straßenaufbau. Die Gründung des Stahlprofils erfolgte auf Streifenfundamenten, die Durchlasssohle wurde naturbelassen und mittels Steinwurf ausgebaut. Den Abschluss der beidseitigen Durchlassenden bildet eine Umplasterung aus unregelmäßigen Natursteinen. An den Böschungen wurden am Ein- und Auslauf Holmgeländer eingebracht.

Die Kosten belaufen sich auf eine Höhe von ca. 130.000,- € (brutto).

Für die Ausstattung der neuen L 1152 mit Markierung, Beschilderung und Schutzplanken erfolgte im Juni 2016 eine gesonderte Ausschreibung. Die Ausstattung der Strecke mit Schutzplanken wurde im Oktober 2016 begonnen, musste aber witterungsbedingt eingestellt werden. Markierung, Beschilderung und Fertigstellung der Schutzplanken erfolgten somit im Frühjahr 2017. Es wurden insgesamt über 3.000 m Schutzplanken talseitig und im Bereich der Gewässerquerungen verbaut. Der Knotenpunkt mit der K 1 wurde vollständig neu beschildert.

Die trassenfernen landschaftspflegerischen A-/E-Maßnahmen werden separat ausgeführt. Die Maßnahmen sollen im Herbst 2017 beginnen und einschließlich der nachfolgenden Fertigungs- und Entwicklungspflege 5 Jahre umfassen.

Auf bayerischer Seite erfolgte bis in den Dezember 2016 hinein der Ausbau der ca. 1 km langen Strecke bis in die Ortslage von Schauberg des Weiteren die Anbindung an das weiterführende Straßennetz. Es bestand Einigkeit darüber, die L 1152 / St 2201 nur als Ganzes, sowohl auf thüringischer als auch auf bayerischer Seite dem Verkehr freizugeben.

Mit den bayerischen Kollegen gab es zu jeder Zeit eine gute und enge Zusammenarbeit bei der Abstimmung der Termine während der Baudurchführung bis hin zur gemeinsamen Organisation der feierlichen Verkehrsfreigabe.

## Verkehrsfreigabe

Nachdem am 09.04.2015 gemeinsam mit den Anliegergemeinden Judenbach und Schauberg im Bereich der Tettau-Brücke ein feierlicher Spatenstich unter reger Anteilnahme der Bevölkerung durchgeführt wurde, erfolgte am 08.06.2017 gemeinsam mit der bayerischen Straßenbauverwaltung an der ehemaligen Grenze zwischen den beiden Freistaaten die feierliche Verkehrsfreigabe. Mit dieser Verkehrsfreigabe ging ein lang ersehnter Wunsch nach Wiederherstellung dieser Straßenverbindung zwischen Bayern und Thüringen in Erfüllung. Die Teilnahme aus der Bevölkerung war überwältigend.



Verkehrsfreigabe

## Projektdaten

Baulänge:	3,56 km
Fahrbahnbreite:	5,50 m mit Aufweitungen in den Kurvenbereichen (RQ 7,5)
Brücken:	2 (Wellstahldurchlass + Spannbetonbrücke)
Baukosten (Brutto):	Brücken: 730 T€ Strecke: 3.500 T€ Ausstattung: 250 T€ externe A-/E-Maßnahmen 140 T€



L 1152neu nach Fertigstellung

Dipl.-Ing. (FH) Christina Krieg  
Dipl.-Ing. Manfred Barth  
Dipl.-Ing. (FH) Stephanie Schönberger  
Straßenbauamt Südwestthüringen



Emch+Berger GmbH  
Ingenieure und Planer  
Weimar

Emch+  
Berger

Verkehrsplanung und Verkehrstechnik  
Autobahnen, Fernstraßen  
Regional- und Gemeindestraßen  
innerstädtische Straßen  
Straßenbahnstrecken und -anlagen  
Verkehrsanlagen  
Nebenanlagen, Freianlagen  
Brücken, Stützwände, Lärmschutzwände  
Umwelt- und Landschaftsplanung  
Erschütterungen, Schallschutz  
Qualitätsmanagementsysteme  
Hochbau  
Vermessung

## Planung Management Überwachung

### Niederlassung Gera

Hainstraße 1  
07545 Gera  
Telefon: +49 365 552 07 72  
Fax: +49 365 552 07 73  
nl-gera@emchundberger.de

### Projektbüro Erzgebirge

Brückenstraße 23  
09376 Oelsnitz / Erzgebirge  
Telefon: +49 37298 309 56  
Fax: +49 37298 309 57  
pb-oelsnitz@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 4391-0  
Fax: +49 3643 4391-99

ebweimar@emchundberger.de  
www.ebweimar.de

Mit Blick fürs Ganze!

# Strategie des Freistaats Thüringen zum Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge bis 2020

## Zielsetzung

Der Bestand an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Thüringen entwickelte sich in der Vergangenheit unkoordiniert und zufällig. Dies gilt sowohl für die Standortwahl als auch für den heterogenen Ausbau in den Bereichen der technischen Ausstattung, der Bezahlssysteme und der Zugänglichkeit. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für den Markthochlauf der Elektromobilität liegt jedoch im Bereich der öffentlichen Ladeinfrastruktur, die flächendeckend, zuverlässig sowie technologieoffen und rund um die Uhr frei zugänglich zur Verfügung stehen muss. Der strategische Aus- und Aufbau wird in Thüringen dabei durch ein vom Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz (TMUEN) beauftragtes Konzept gestützt, das sowohl notwendige Bedarfsbereiche für den Aufbau von Ladeinfrastruktur im Sinne einer Mindestabdeckung in der Fläche, als auch den Rahmen für eine möglichst homogene Entwicklung in den Bereichen Technik und Zugänglichkeit von Ladeinfrastruktur aufzeigt. Der Projektbearbeitung durch die Professur Verkehrssystemplanung der Bauhaus-Universität Weimar in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut für Optronik, Systemtechnik und Bildauswertung wurden daher folgende Zielstellungen in der Projektbearbeitung zugrunde gelegt:

- Flächendeckende Erfassung des Bestandes an Ladeinfrastruktur in Thüringen mit Aufnahme verschiedener Merkmale (Betreiber, Steckersystem, Parkgebühren, Zugang, Öffnungszeiten etc.)
- Entwicklung eines Konzepts für den stufenweisen Ausbau einer angemessenen Ladeinfrastruktur mit Vorschlägen für Bedarfsräume, die technische Ausstattung und wirtschaftliche Bezahlssysteme.
- Abschätzung des Energiebedarfs für die elektrisch betriebene Pkw-Flotte in Thüringen bis 2020 mit Vorschlägen zur Abdeckung aus erneuerbaren Energiequellen.

Ein wesentliches Merkmal der Studie war darüber hinaus die Beteiligung aller Thüringer Stadtwerke und Energieversorger im Bearbeitungsprozess als potentieller Betreiber öffentlicher Ladeinfrastruktur.

## Regulatorische Rahmenbedingungen

Mit der Richtlinie 2014/94/EU über den „Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ verfolgt die Europäische Union das Ziel, die Abhängigkeit vom Erdöl zu reduzieren und die Umweltbelastungen durch den motorisierten Verkehr zu begrenzen. Im Rahmen des Aufbaus einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge werden die Mitgliedstaaten angehalten, zugängliche Ladepunkte mit einem angemessenen Abdeckungsgrad zu errichten. Insbesondere für städtische bzw. vorstädtische Ballungsräume und andere dicht besiedelte Gebiete besteht der Anspruch Elektromobilität gegenüber konventionellen Antrieben zu etablieren. Die Förderung hin zu einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität stellt auch ein wesentliches Bestreben der Bundesregierung dar. Mit dem seit 2015 in Kraft getretenen „Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge“ (EmoG) haben Kommunen die Möglichkeit für elektrisch betriebene Fahrzeuge Bevorrechtigungen, bspw. spezielle Parkplatzregelungen, umzusetzen. Mit der seit 2016 verabschiedeten Ladesäulenverordnung (LSV) sind weiterhin die europäischen Vorgaben hinsichtlich der Etablierung von Steckerstandards, Typ 2

(Wechselstrom) und Typ Combo 2 (Gleichstrom), für das Laden von Elektrofahrzeugen in deutsches Recht überführt worden. Mit der Novellierung der LSV im Jahr 2017, wurden zusätzlich auch Aspekte zur Standardisierung der Authentifizierung und Bezahlung von Ladevorgängen aufgenommen. Ferner müssen alle neu zu errichtenden Ladepunkte mit einer Leistung über 3,7 kW das spontane, punktuelle Aufladen ohne Abschluss eines langfristigen Ladevertrages ermöglichen. Mit der Bundesnetzagentur gibt es zudem erstmals eine zentrale Stelle für die Anzeige und Verwaltung öffentlicher Ladeinfrastruktur in Deutschland.

## Bestandsanalyse und Identifikation von Bedarfsräumen

Von 45,8 Mio. Pkw waren zum 01.01.2017 ca. 55 Tsd. Fahrzeuge in Deutschland mit einem reinen Elektro- oder Plug-in-Hybridantrieb ausgestattet. Auf einen Elektro- (BEV - Battery Electric Vehicle) bzw. Plug-in-Hybrid Pkw (PHEV - Plug-in-Hybrid Electric Vehicle) kommen damit ca. 820 Pkw mit Benzin- oder Dieselmotor. Bei der regionalen Verteilung der Fahrzeuge zeigen sich große Unterschiede, während 76 Prozent des Gesamtbestandes elektrisch betriebener Fahrzeuge in kreisfreien Großstädten und städtischen Kreisen gemeldet sind, sind es im ländlichen Raum lediglich 24 Prozent. Etwa 60 Prozent der elektrisch betriebenen Fahrzeuge werden dabei gewerblich genutzt.

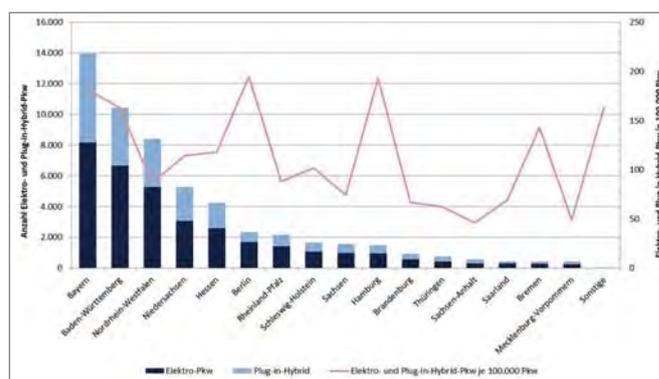


Abb. 1: Bestand an Elektro- und Plug-in-Hybrid Pkw nach Bundesländern zum 01.01.2017

Im Gegensatz zu Elektrofahrzeugen die durch das Kraftfahrtbundesamt statistisch erfasst werden, gab es bis zur Einführung der Ladesäulenverordnung im März 2016 keine öffentlich zugängliche Informationsplattform aus der sich eine vollständige Übersicht über den aktuellen Bestand an Ladeinfrastruktur in Deutschland ableiten ließe. Grundlage der Bestandserfassung der Ladeinfrastruktur bildete daher im Rahmen der Studie die Verschneidung der Daten dreier ausgewählter Online-Plattformen (LEMnet, GoingElectric, e-stations), die mit unterschiedlicher Qualität und Quantität Ladesäulen listen. Zum Stand Januar 2016 konnten mittels dieser Vorgehensweise ca. 100 Ladesäulen in Thüringen identifiziert werden. Dabei zeigte sich im bundesweiten Vergleich, dass Thüringen:

- gemessen an der Einwohnerzahl etwa 30% weniger Ladestationen,
- gemessen an der Fläche etwa 59% weniger Ladestationen,
- gemessen am Fahrzeugbestand etwa 62% weniger E-Fahrzeuge,
- für die vorhandene Zahl von Elektrofahrzeugen überdurchschnittliche viele – 88% mehr Ladesäulen

aufweist. Für die relative Anzahl an E-Pkw zum Bestand an Ladeinfrastruktur zeigte sich damit ein Überangebot, das sich jedoch vornehmlich im geringen Bestand an elektrisch betriebenen Fahrzeugen begründet.

Im Zuge der weiteren Differenzierung des Bestandes im Sinne der Bereitstellung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur konnte mittels der zusätzlichen obligatorischen Merkmale der zeitlichen Verfügbarkeit (24 Stunden/sieben Tage die Woche) und der Erfüllung der technischen Steckerstandards gemäß LSV (Typ 2/ CCS), folgende Ergebnisse abgeleitet werden:

- Für Thüringen existiert keine flächendeckende Ladeinfrastruktur.
- 80 Ladesäulen wiesen bereits einen Typ 2 Stecker auf.
- Lediglich 40 Ladesäulen erfüllten die Kriterien Typ 2 Stecker und eine zeitliche Zugänglichkeit 24h/7d (s. Abb. 2)
- Es existierte keine homogene Struktur für den Zugang mit Ladekarten.

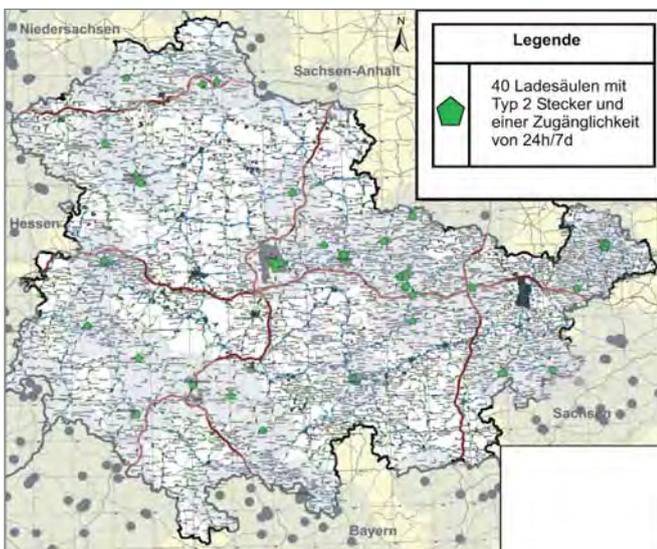


Abb. 2: Bestand der Ladeinfrastruktur in Thüringen (Stand: 01/2016)

Für Thüringen konnte damit im bundesweiten Vergleich ein erhöhtes Potential für den Ladeinfrastrukturausbau festgestellt werden. Für die folgende Identifikation von Bedarfsräumen wurden verschiedene Szenarien der Marktdurchdringung, „Pro“, „Basis“ und „Minimal“, für Elektromobilität untersucht. Rahmenbedingung des gewählten flächenbasierten Ansatzes, Szenario „Basis“, – im Sinne einer räumlichen Mindestausstattung von Ladeinfrastruktur – bildeten die folgenden zwei Leitgedanken:

- Der Aufbau der Ladeinfrastruktur für Thüringen als Flächen-, Transit- und Reiseland muss flächendeckend erfolgen.
- Für Thüringen muss im Sinne einer Angebotsplanung agiert werden, um Anreize zum Kauf von elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu schaffen.

Der Analyse wurden die Kriterien:

- Stadtgröße und funktionale Bedeutung,
- Tourismusgebiete Thüringens und besondere Sehenswürdigkeiten und

- Verkehrsaufkommensschwere Bereiche sowie Bahnhöfe mit Verknüpfungsfunktion im überregionalen und regionalen Verkehr

zugrunde gelegt. Folgend wurde gemessen an der Bedeutung der Zentralen Orte und des Umlandes ein Verteilungsschlüssel für Ladeinfrastruktur definiert, der die Mindestabdeckung an Ladeinfrastruktur beschreibt. Im Anschluss erfolgte sowohl die Identifikation besonders relevanter touristischer Zielregionen Thüringens als auch von Bahnhöfen mit der Anbindung an das Fernverkehrsnetz, wie auch Bahnhöfe mit einem großen Einzugsgebiet, die als potentiell besonders attraktive Standorte für Ladeinfrastruktur im Zuge der Umsetzung der Strategie zu prüfen sind. Zusätzlich wurde mittels statistischen Auswertungen der Bedarf an Schnellladesäulen sowohl an Bundesstraßen als auch für die Landkreise geschätzt.

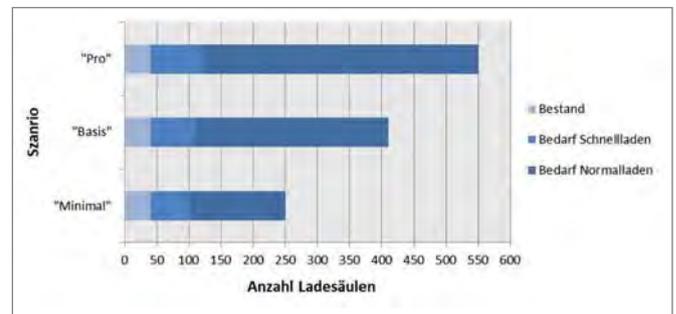


Abb. 3: Szenarien zum Ladeinfrastrukturausbau für Thüringen bis 2016 bis 2020

Für die Szenarien ergibt sich jeweils ein Bedarf zwischen 250 und 550 Ladesäulen für Thüringen. Im Rahmen der Umsetzung fiel die Entscheidung auf das Szenario „Basis“ mit 410 Ladesäulen, mit dem Ziel eine Mindestausstattung in der Fläche gewährleisten zu können.

### Empfehlung zur Umsetzung der Ladeinfrastrukturstrategie und Ausblick

Die während der Bearbeitung gewonnen Erkenntnisse können zu folgenden wesentlichen fünf Empfehlungen für den Ladeinfrastrukturausbau Thüringen zusammengefasst werden:

1. Der Freistaat Thüringen muss im Sinne einer Angebotsplanung zur Unterstützung des Markthochlaufs der Elektromobilität agieren.
2. Der Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur mit Deckung der primären (verdichtete Siedlungsräume ohne Ladeinfrastruktur) und sekundären Bedarfsräume (verdichteten Siedlungsräumen ohne eine adäquate Anzahl an Ladesäulen) ist erforderlich.
3. Ein stufenweiser Ausbau der Ladeinfrastruktur unter Beachtung des Markthochlaufs der Elektromobilität ist anzustreben.
4. Für den Aufbau neuer Ladeinfrastruktur sind folgende Mindestanforderungen definiert:
  - Die technischen Vorgaben der LSV sind bindend und umzusetzen.
  - Die Schaffung eines einheitlichen Zugangs für Thüringen per RFID Karte ist erforderlich.
  - Die Schaffung einer einheitlichen Lösung für Spontane und Durchreisende ohne Ladekarte ist erforderlich.
  - Der Zugang ist 24h/7d zu gewährleisten.

5. Die hundertprozentige Deckung des Strombedarfs durch Erneuerbare Energieanlagen ist anzustreben.

Mit der Umsetzung des Projektes wurde erstmals, auch unter Mitwirkung aller Thüringer Stadtwerke und Energieversorger, eine gemeinsame Strategie zum Ladeinfrastrukturausbau für Thüringen geschaffen. Zum Stand Oktober 2017 sind bereits 100 zusätzliche Ladesäulen unter Beachtung der formulierten Mindestanforderungen entstanden. Zusätzlich wurde mit „ladenetz.de“ ein verbindlicher Partner für ein einheitliches Zugangs- und Abrechnungssystem für die zu errichtende Ladeinfrastruktur gebunden.

Über diese Entwicklungen hinaus sollen zur weiteren Unterstützung des Markthochlaufes der Elektromobilität auf Basis der bisher gemachten Erfahrungen auch weitere elektromobilitätsbezogene Maßnahmen in Verkehr und Logistik umgesetzt werden. Dazu gehören zum Beispiel:

- der weitere Aufbau von Ladeinfrastruktur,
- die Unterstützung bei der Beschaffung von Elektrofahrzeugen,
- die Sektorenkopplung mit EE-Projekten,
- Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit oder
- die Förderung von FuE-Projekten.

Die zentrale Grundlage hierfür soll durch einen „Masterplan Elektromobilität für Thüringen 2030“, gefördert durch das TMUEN, geschaffen werden. Im Masterplan sollen die bisherigen Ansätze in Thüringen mit den Erfahrungen aus anderen Regionen ausgewertet, Leitlinien und Ziele definiert, geeignete Maßnahmen entwickelt und bewertet sowie ein Maßnahmenplan erarbeitet werden.

*Prof. Dr.-Ing. Uwe Plank-Wiedenbeck,  
Dipl.-Wirt. Ing. (FH) Nadja Seiler,  
Dipl.-Ing. Raimo Harder*

*Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung*

#### Literatur

KBA 2017 Kraftfahrtbundesamt: „Regionale Unterschiede bei Elektro-Personenkraftwagen“, [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/2017\\_b\\_kurzbericht\\_umwelt\\_pdf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=19](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/2017_b_kurzbericht_umwelt_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=19)  
LISS 2016: Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz: „Ladeinfrastrukturstrategie für Elektrofahrzeuge des Freistaats Thüringen für die Jahre 2016-2020“, 08/2016

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



Abbildung: Prof. Knie führt in Berlin den ersten fahrerlosen Bus „Olli“ vor

### Studentenexkursion nach Berlin

Im Sommersemester 2017 war eine dreitägige Exkursion nach Berlin Teil der Lehrveranstaltung Verkehrsmanagement im Masterstudiengang Umweltingenieurwissenschaften. Dabei sammelten Studierende wie auch Mitarbeiter der Professur Verkehrssystemplanung neue Eindrücke und fachliche Erkenntnisse in der Bundeshauptstadt. Neben dem Besuch des Deutschen Zentrums für

Luft- und Raumfahrt (DLR) mit Besichtigung des Labors für Lichtsignalanlagen wurden auch bezüglich der Verkehrssicherheit kritisch zu bewertender Radverkehrsanlagen besucht. Besonders spannend für die zukünftige Mobilität war auch der durch Prof. Dr. Andreas Knie betreute Besuch auf dem EufreCampus, dessen Highlight in einer Fahrt mit dem autonomen Kleinbus „Olli“ bestand. Zum Abschluss der Exkursion konnte schließlich ein Einblick in das Herz der Verkehrssteuerung Berlins gewonnen werden, die im Alten Flughafen Tempelhof auch äußerlich beeindruckte.

### 50 Jahre Partnerschaft mit der Partneruniversität in Moskau

Gemeinsam mit der Moskauer Staatlichen Bauuniversität (MGSU) feiert die Bauhaus-Universität Weimar dieses Jahr das Bestehen ihrer 50 jährigen Partnerschaft. Seit 1967 pflegen die Hochschulen zueinander intensive Kontakte. Das Jubiläum dieser Kooperation wurde im Juli 2017 während der summaery in Weimar und im Oktober in Moskau feierlich begangen. Die Ziele der strategischen Partnerschaft mit der MGSU umfassen unter anderem die Bearbeitung gemeinsamer Forschungsprojekte, die Internationalisierung des Ingenieurstudiums und der Doktorandenqualifikation sowie die internationale Arbeitsmarktbefähigung der Absolventen. Die Moskauer Staatliche Bauuniversität zählt zu den führenden technischen Hochschulen Russlands. Sie besitzt den Status einer »Nationalen Forschungsuniversität«, verliehen durch die russische Exzellenzinitiative. Die MGSU ist zugleich Leit- und Koordinierungsstelle für Lehre und Forschung auf dem Gebiet des Bauwesens für

alle Universitäten der Russischen Föderation. Die Professur Verkehrssystemplanung lebt die Partnerschaft besonders mit dem jährlichen stattfindenden einwöchigen deutsch-russischen Workshop mit Studierenden.



Abbildung: Eröffnungskonferenz zur Feier der 50-jährigen Partnerschaft zwischen der BUW und der MGSU in Moskau

### Festkolloquium für Prof. Brannolte

Mit einem Festkolloquium im Reithaus in Weimar wurde am 1. Juni 2017 das Wirken des langjährigen Leiters der Professur Verkehrsplanung und Verkehrstechnik Univ.-Prof. Dr.-Ing. Ulrich Brannolte gewürdigt. Mehr als 60 Kollegen aus dem In- und Ausland trafen zusammen um an seinem 70. Geburtstag an gemeinsame Aktivitäten in Forschung und Lehre im In- und Ausland zu erinnern. Die Referenten des Festkolloquiums haben mit ihren Vorträgen einen Bogen von der Historie der Verkehrsforschung über besondere Projekte an der Professur bis hin zu neuesten internationalen Forschungsergebnissen gespannt und damit deutlich gemacht, dass Prof. Brannolte in der Forschung und dort besonders in der Verkehrssicherheitsarbeit international weithin sichtbar war.

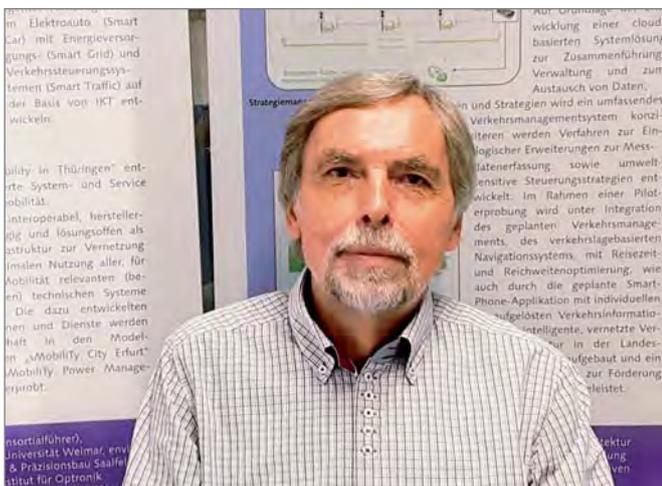


Abbildung: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Ulrich Brannolte

### Weiterbildungskurs zur Ausbildung von Sicherheitsauditoren

Am 22. und 23. August fand an der Professur Verkehrssystemplanung die letzte Präsenzphase und damit der Abschluss des diesjährigen Weiterbildungskurses „Sicherheitsaudit für Straßen (SAS) – Auditoren für Außerortsstraßen und Ortsdurchfahrten“ statt. Alle 13 Teilnehmer haben den Kurs erfolgreich abgeschlossen.

Das Sicherheitsaudit für Straßen ist ein Teil der allgemeinen Verkehrssicherheitsarbeit. Es hat zum Ziel, bereits bei der Planung und beim Entwurf von Straßenverkehrsanlagen diese so verkehrssicher wie möglich zu gestalten. Damit sollen unsichere Verkehrsanlagen vermieden und somit die Verkehrssicherheit erhöht werden. Die Professur Verkehrssystemplanung der Bauhaus-Universität ist neben der Bergischen Universität in Wuppertal die einzige, offizielle Ausbildungsstelle für Sicherheitsauditoren. Seit 2002 wurden bereits über 180 Auditoren aus ganz Deutschland sowie Österreich und Luxemburg geschult und zertifiziert. Während der Weiterbildung werden Inhalte zu sicherheitsrelevanten Aspekten bei Autobahnen, Landstraßen und Ortsdurchfahrten an praktischen Beispielen, Hausübungen sowie Ortsbesichtigungen angewendet.

### Deutsch-russischer Workshop „Urban Infrastructure“ in Weimar

Bereits zum vierten Mal trafen sich im März 2017 Studierende der Partneruniversitäten aus Weimar und Moskau zum gemeinsamen Workshop „Urban Infrastructure“ unter Leitung von Anne Bellmann und Raimo Harder in Moskau. Sechs Studierende der Staatlichen Bauuniversität Moskau aus dem Bereich Stadtplanung bearbeiteten gemeinsam mit 7 Studierenden der Fakultäten Bauingenieurwesen sowie Architektur und Urbanistik der Bauhaus-Universität Weimar Fragestellungen zu innerstädtischen Infrastruktursystemen. Somit zeigt sich die Partnerschaft auch im 50. Jahr ihres Bestehens als sehr lebendig und dynamisch.

Beim diesjährigen studentischen Workshop stand die interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen der Verkehrs- und der Stadtplanung im Vordergrund. Die Station „Losinoostrovskaya“ ist ein typischer Knotenpunkt zur Verknüpfung des Schienenverkehrs und des Busverkehrs in Moskau. Neben den planerischen Herausforderungen galt es auch die verschiedenen Planungskulturen in Deutschland und Russland zu verbinden. Da der Radverkehr als Fortbewegungsmittel bisher eine untergeordnete Rolle in der Verkehrsplanung in Moskau spielt, soll nach Willen der Studierenden mit dem Mobilitäts-Hub ein Angebot zur intermodalen Verknüpfung zwischen Zug, Bus, Pkw und Fahrrad geschaffen werden. Neben der gemeinsamen Projektarbeit sorgten aber auch besonders die Exkursionen, Ausflüge und Abendprogramme für einen regen deutsch-russischen Austausch.

### Workshop „City and Traffic“ in Belgrad

Vom 09.-15.07.2017 nahm die Professur Verkehrssystemplanung erneut am internationalen Workshop „City and Traffic“ teil, der in diesem Jahr bei seiner 22. Auflage in Belgrad und somit erstmals in Serbien stattfand. Der Workshop befasste sich jedes Jahr mit besonderen verkehrlichen Problemen der jeweiligen Gastgeberstadt. In internationalen Gruppen mit jeweils 5-6 Studierenden und einem Supervisor werden die Defizite des jeweiligen Untersu-

chungsgebietes ermittelt, analysiert und verschiedene Lösungsvorschläge erarbeitet. Besonders im Fokus liegen dabei die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer. In diesem Jahr nahmen insgesamt 41 Studierende (davon 6 aus Weimar) und 8 Betreuer aus Deutschland, Litauen, Österreich, Polen, Serbien, der Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn teil. Für die Professur Verkehrssystemplanung der Bauhaus-Universität übernahm M. Sc. Johannes Vogel die Funktion als Betreuer einer Workshop-Gruppe. Neben dem fachlichen Austausch wurde die Woche natürlich auch dafür genutzt, um sich gegenseitig kennenzulernen und Kontakte zu knüpfen, Belgrad und seine Sehenswürdigkeiten zu besichtigen und das reichhaltige Angebot an Restaurants und Cafés zu nutzen. Im Jahr 2018 wird der Workshop voraussichtlich in Österreich stattfinden.

## Forschung

Die Professur Verkehrssystemplanung startete im Jahr 2017 drei neue Forschungsvorhaben mit folgenden Themenschwerpunkten:

### Fahrzeugnavigation auf Basis multimodaler strategiekonformer Mobilitäts- und Situationsinformationen im Verkehrsmanagement [FaMoS]

Gesamtziel des Projektes FaMoS (Laufzeit 3 Jahre) ist die Entwicklung und prototypische Umsetzung eines übertragbaren Lösungsansatzes für die Fahrzeugnavigation auf Basis multimodaler strategiekonformer Mobilitäts- und Situationsinformationen im Verkehrsmanagement, der durch die kontinuierliche Bereitstellung qualitativ hochwertiger und inhaltlich umfassender Mobilitäts- und Situationsinformationen für ein räumlich abgegrenztes Gebiet einen Anreiz zur Datennutzung durch Navigationsanbieter schafft. Damit unterliegen die Routingempfehlungen und die korrespondierenden mobilen Verkehrsinformationen zukünftig indirekt dem Einfluss des Bauasträgers, d. h. im Fahrzeug wird ein strategiekonformes Routing möglich, was die Effizienz der Verkehrsmanagementstrategie erhöht. Dabei soll das Forschungsvorhaben die gesamte Datenverarbeitungskette berücksichtigen. Daten werden von der Erfassung (Quellsysteme) bis zur Bereitstellung auf dem Mobilitäts-Daten-Marktplatz (MDM) neu erschlossen und nutzbar gemacht sowie Verfahren zur Datenveredelung und Datenverknüpfung neu bzw. weiterentwickelt. Das Umsetzungskonzept sieht vor, grundsätzlich auf bestehende Lösungen aufzusetzen und entsprechend zu erweitern bzw. zu ergänzen. Zur Demonstration der Entwicklungen werden die entwickelten Systembestandteile prototypisch in die bestehende Verkehrsmanagementplattform der Stadt Erfurt integriert.

### Masterplan Elektromobilität für Thüringen 2030

Im Rahmen des Projektes „Masterplan Elektromobilität für Thüringen 2030“ erarbeitet die Professur Verkehrssystemplanung gemeinsam mit Prof. Gather Leitlinien, Zielsetzungen Maßnahmenpakete zur Förderung der Elektromobilität in Thüringen. Der Freistaat hat in der Vergangenheit bereits eine Vielzahl von wichtigen Impulsen für die Förderung der Elektromobilität gesetzt. Das betrifft insbesondere die Initiierung und Unterstützung von Forschungsprojekten, die Förderung von Elektrofahrzeugen sowie die Schaffung von Infrastruktur für das Laden im öffentlichen und halb-öffentlichen Bereich. Zur weiteren Entwicklung der Elektromobilität und Unterstützung des Markthochlaufes sollen auf Basis der

bisher gemachten Erfahrungen auch weiterhin elektromobilitätsbezogene Maßnahmen in Verkehr und Logistik umgesetzt werden. Im Masterplan sollen die bisherigen Ansätze in Thüringen mit den Erfahrungen aus anderen Regionen ausgewertet, Leitlinien und Ziele definiert, geeignete Maßnahmen entwickelt und bewertet sowie ein Maßnahmenplan mit Finanzierungskonzept erarbeitet werden. Das Projekt wird vom Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz (TMUEN) gefördert und hat eine Laufzeit bis Sommer 2018.

### Strategiewechsel durch Open Data orientierte Lösungen [SCHOOL]

Das Ziel von SCHOOL ist es, durch Nutzung vernetzter Technologien, den Verkehr in Ballungszentren umweltfreundlich und leistungsfähig zu gestalten. Dazu werden verkehrsträgerübergreifend neuartige Verkehrsmanagement-Strategien entwickelt und prototypisch umgesetzt. Erstmals sollen nicht monetäre Ansätze von „Gamification“ und „Incentivierung“ integriert werden, um die Verkehrsteilnehmer zu einem umweltfreundlichen Verkehrsverhalten zu motivieren.

Das Projekt SCHOOL stärkt auch die Rolle des Mobilitäts Daten Marktplatzes (MDM) der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) als zentralen Zugangspunkt für Daten der öffentlichen Verwaltung, die von Drittanbietern genutzt und zu neuen Diensten und Anwendungen veredelt werden können. Die entwickelten Lösungen werden in den Städten Dortmund, Frankfurt a.M. und Kassel sowie in der Region Rhein-Main prototypisch umgesetzt und evaluiert. SCHOOL ist ein vom BMVI gefördertes Verbundprojekt mit einer Laufzeit bis Oktober 2020.

Weitere Details zu den Aktivitäten der Professur Verkehrssystemplanung sind auf der Internetseite unter [www.uni-weimar.de/vsp](http://www.uni-weimar.de/vsp) zu finden.

*Prof. Dr.-Ing. Uwe Plank-Wiedenbeck;  
Dipl.-Wirt.-Ing.(FH) Anne Bellmann;  
Dipl.-Ing. Philipp Viehweger,  
Dipl.-Ing. Raimo Harder;  
M. Sc. Johannes Vogel*

- Anzeige -

**OBERMEYER**  
PLANEN + BERATEN GmbH

- Eisenbahnplanung
- Stadtbahnen
- Ingenieurbau
- Tragwerksplanung
- Bauwerksprüfung
- Projektsteuerung
- SiGeKo
- Hochbau
- Bauüberwachung

MÜNCHEN (ZENTRALE)  
OBERMEYER Planen + Beraten GmbH  
Hansastr. 40  
80698 München

NIEDERLASSUNG ERFURT  
OBERMEYER Planen + Beraten GmbH  
Thomasstraße 83  
99084 Erfurt

VERKEHR GEBÄUDE ENERGIE & UMWELT

# Dessau<sup>3</sup>

Dessau hoch drei. Oder: Bauhaus mal Junkers mal Interdisziplinarität. Wie passend der Ort der Delegiertenversammlung 2017 für die BSVI als Ingenieursvereinigung war, davon konnten sich die vielen Teilnehmer an der durch und durch gelungenen Veranstaltung selbst überzeugen.

## Die drei Faktoren

Das Bauhaus verkündete in seinem Gründungsmanifest von 1919: „Das Endziel aller bildnerischen Tätigkeit ist der Bau.“ Damit war das Leitbild umschrieben, die Architektur als Gesamtkunstwerk mit den anderen Künsten zu verbinden. Mit der Rückbesinnung auf das Kunsthandwerk wollte man eine neue Formensprache entwickeln, die dem industriellen Herstellungsprozess gerecht wird. All das sollte in einer Arbeitsgemeinschaft aus Künstlern und Handwerkern erreicht werden. Die Studierenden wechselten nach einem halben Jahr Formunterricht und Materialübungen in Lehrwerkstätten wie Schreinerei, Fotografie oder Weberei, um dann im dritten und letzten Abschnitt, der „Baulehre“, auch tatsächlich am Bau bei der Errichtung von Häusern und Gebäuden mitzuarbeiten. Mit dem Bauhausgebäude in Dessau errichtete sich die Kunst-, Design- und Architekturschule 1925/26 ein maßgeschneidertes Schul- und Lehrgebäude. Damals konnte noch keiner ahnen, dass dem Bauhaus in Dessau nur eine kurze Zeitspanne von sieben Jahren vergönnt sein würde ...



Bauhausgebäude Dessau

Während das Bauhaus von einer ganzen Garde von Persönlichkeiten geprägt wurde, steht hinter dem zweiten Faktor ein Einzelner: Hugo Junkers. Der Ingenieur und Unternehmer war auf vielen Feldern erfolgreich: Als Konstrukteur von Gasthermen und als Erfinder des Kalorimeters. Als Hochschullehrer, Forscher und Entwickler von Flugzeugmotoren und im Flugzeugbau ganz allgemein. Mit seinen Flugzeugen – allen voran die Ju 52 mit ihrer markanten gewellten Metallhülle – legte er auch den Grundstein für die Verkehrsluftfahrt. Seine Junkers Luftverkehrs AG ging 1926 in der neu gegründeten Luft Hansa auf, die in leicht anderer Schreibweise noch heute besteht ...

Der dritte Faktor – die Interdisziplinarität – ist zugegebenermaßen etwas gekünstelt. Aber dieses Schlagwort beschreibt eigentlich ganz gut die Klammer, die den Ort mit seiner auch im Ingenieursbereich reichen Geschichte, das Technikmuseum Hugo Junkers, in dem die Preisverleihung stattfand, das Delegiertentreffen, andere BSVI-Angebote wie den Leitfaden zur zeitgemäßen Straßenplanung und last not least die Verleihung des Deutschen Ingenieurpreises Straße und Verkehr 2017 verbindet.



Technikmuseum Hugo Junkers bei der Preisverleihung; mit Ju 52 „Tante Ju“

## Delegiertenversammlung

Mit dem Beschluss der komplett neu gefassten Satzung gehen zwei, drei Jahre der Konsolidierung und Neuausrichtung der BSVI zu Ende. Die inhaltliche und strukturelle Weiterentwicklung der BSVI, wie sie 2016 maßgeblich im Workshop angestoßen worden ist, ist weitgehend umgesetzt. Einmalige Workshops statt ständige Arbeitskreise, Konsolidierung der Finanzen, neue Homepage mit Fortbildungskalender und Jobbörse, Fokus auf die BSVI als Dachorganisation der VSVI'en – das sind nur einige Schlagworte dazu.



Neue BSVI-Website

## Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2017

Bei der Delegiertenversammlung verlieh die BSVI zum dritten Mal den Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr. Ausgezeichnet wurden vorbildhafte Ingenieurleistungen in den drei Kategorien Baukultur, Innovation und Verkehr im Dialog. Die Schirmherrschaft hatte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt übernommen, der bei der Preisverleihung von Staatssekretär Rainer Bomba vertreten wurde. Die drei Preisträger sind:

Kategorie Baukultur: Erneuerung der Echelsbacher Brücke (B 23); eingereicht vom Staatlichen Bauamt Weilheim. Maßgebliche Entwurfsverfasser bzw. Ideengeber sind Gerhard Pahl (Dr. Schütz Ingenieure) und Michael Kordon (StBA Weilheim).



Staatssekretär Rainer Bomba (BMVI), BSVI-Präsident Rainer Popp, Verkehrsminister Thomas Webel (Sachsen-Anhalt)



Kategorie Verkehr im Dialog: Bremerhaven ist Zukunft – Initiative 7+1; eingereicht von BIS, der Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH. Maßgebliche Entwurfsverfasser bzw. Ideengeber sind Nils Schnorrenberger (BIS) und Andreas Heller (Studio Andreas Heller).



Beispiel aus dem World Café

### Zeitgemäß planen – interdisziplinär und kommunikativ

Was macht eine gute, gelungene Straßenplanung aus? Schnelle Antwort: Sie muss bedarfsgerecht, sicher, wirtschaftlich und barrierefrei sein sowie alle Verkehrsträger integrieren – und ‚schön‘ soll es auch noch werden. Spätestens beim letzten Punkt wird klar, dass nichts so klar ist, wie es zunächst scheint. Bedarfsgerecht – aber für wen? Sicherlich nicht nur für den Kfz-Verkehr, sondern auch für den Fuß- und Radverkehr. Gerade in städtischen Straßenräumen kommt oft auch noch der öffentliche Nahverkehr dazu. Und dann wird es eine Frage der Verteilkunst, welcher Verkehrsträger wie viel vom begrenzten, meist zu schmalen Straßenraum bekommt. Gut, wenn es dann einen Maßstab gibt, an dem sich die Zielerreichung ablesen lässt. Wenn es einen Maßstab gibt, mit dem festgestellt werden kann, ob dem Auftraggeber und den anderen maßgeblichen Akteuren auch das geliefert wird, was sie bestellt haben. Und genau da setzt der BSVI-Leitfaden für eine zeitgemäße Verkehrsplanung an.

Die HOAI, die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure, gibt für die klassischen Planungsphasen wie Grundlagenermittlung, Vorplanung und Variantendiskussion oder Entwurfsplanung einigermaßen vor, was zu tun ist. Das Ergebnis wird allerdings maßgeblich noch vor der eigentlichen HOAI-Planung bestimmt und zwar in der sogenannten Phase 0. In dieser Vor-Phase werden die Projektziele definiert, eine Übersicht über alle Akteure und deren Belange gefunden, der Bedarf fixiert und projektspezifisch die Beteiligungs- und Kommunikationsverfahren festgelegt. Für die Phase 0 stellt der Leitfaden zweckmäßige Methoden wie zum Beispiel das Themenradar oder Akteursmapping vor, um die Belange zu sortieren und die Planungsaufgabe zu konkretisieren. Der Leitfaden beschäftigt sich im Weiteren mit den planerischen Leistungsphasen der HOAI, wobei der Schwerpunkt auf den Leistungsphasen 1, 2 und 3 liegt.

Getreu der Überschrift „Zeitgemäß planen – interdisziplinär und kommunikativ“ hat der Workshop, der den Leitfaden erstellt hat, den beschriebenen Planungsprozess und die Inhalte anschaulich auf einem Plakat dargestellt. Die Mitglieder der VSVI Thüringen erhalten mit dieser Zeitschrift das Plakat in Originalgröße als Anreiz, sich dann auch den Leitfaden von der Homepage der BSVI herunterzuladen.

Autor: Dipl.-Ing. Rainer Popp, München, Präsident der BSVI  
[rainer.popp@t-online.de](mailto:rainer.popp@t-online.de)



Die künftige Echelsbacher Brücke

Kategorie Innovation: Baustellen mit dem richtigen Touch koordinieren – Verkehrs- und Baustellenkoordination mit dem Softwaretool ROADS; eingereicht vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer der Freien und Hansestadt Hamburg. Maßgebliche Entwurfsverfasser bzw. Ideengeber sind LSBG Hamburg und WPS – Workplace Solutions GmbH.



Der Hamburger Touchscreen mit ROADS im Einsatz

## Senioren schließen die Luther-Dekade ab

Die 30 Thüringer Seniorinnen und Senioren, die sich am 22. Juni 2017 mit dem Bus des Unternehmens Gessert aus Finsterbergen auf die Reise ins Anhaltinische begaben, wurden auf ihre Tropenfestigkeit getestet. Unserem nimmermüden Organisator Dieter Rathgeber hatte die Wetterlage einen heißen Sommertag mit deutlich über 30 Grad Celsius beschert, so daß es eine schweißtreibende abschließende Fahrt in der Luther-Dekade 2008-2017 wurde. Als Fahrtziele waren zunächst die Lutherstadt Eisleben und Mansfeld-Lutherstadt vorgesehen. Infolge der hohen physischen Belastung und einer drohenden Gewitterlage mußten wir leider den Besuch der Lutherstätten in Mansfeld-Lutherstadt von unserm Programm absetzen.

### Das geistlose Geschäft mit Martin Luther

Während der Hinfahrt nach Lutherstadt Eisleben wurde in einer kleinen Vorlesung kritisch vermerkt, daß das Andenken an den Großen Reformator der katholischen Kirche aus dem 16. Jahrhundert jedoch in der heutigen Zeit zu sehr zum banalen Geschäft verfällt. Luther-Tomaten, Luther-Kekse oder Luther-Biere sind in Supermärkten im Angebot, im Backshop gleich noch „Lutherbrodt“ oder die Präsentbox „Luthers süße Sünde“ der Wittenberger Keksfabrik. Auf dem Wittenberger Marktplatz, gleich vor dem Denkmal seines Mitstreiters Melanchthon, stand ein Pavillon, in dem Socken, Schlüsselanhänger und T-Shirts mit angeblichen LutherSprüchen verkauft wurden. Darin eingewebt Luthers trotziger Spruch vor dem Reichstag, der so ebenfalls nicht verbürgt ist: „Hier stehe ich, ich kann nicht anders.“ Eine Zeit lang stand das auch auf evangelischen Kondomen für das Reformationsjubiläum. Doch die Rheinische Kirche stoppte den Werbegag. Außer einer Weltkirche heißen nun auch Luther-Lutscher, bunte Luther-Nudeln, Luther-Senf und eine Luther-Salami nach ihm.

Aus der Sonderausgabe einer Playmobil-Lutherfigur (Bild 1) von 34.000 Stück, die der Evangelischen Kirche und der Deutschen Zentrale für Tourismus als „Reformationsbotschafter“ für das Jubiläumsjahr dienen sollte und nach drei Tagen vergriffen war, sind bis heute mehr als 75.000 verkaufte Exemplare geworden. Inzwischen wurde bekannt, daß sogar eine Million Playmobil-Luther ausgeliefert wurden – aber eine Million Mal typographisch nicht korrekt! Das Lang- und Schluß-s sowie Ligaturen, wie in Druckwerken des 15. Jahrhunderts üblich, blieben leider unberücksichtigt. Der typographisch richtige Text ist im Bild in einer ähnlichen Schrift (in der Of-



Bild 1: Das Playmobil-Luther, aber leider mit der nicht korrekten deutschen Schrift. Topografisch korrekt ist:

Bücher des Alten Testaments E N D E	Das Neue Testament überreicht von Doktor Martin Luther
----------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------

fenbacher Schwabacher) gesetzt. Die unkorrekten Stellen sind markiert. Mit diesem Playmobil-Luther ist bedauerlicherweise wieder einmal versäumt worden, ein Beispiel mit unserem Jahrhundert alten Kulturgut historisch richtig darzustellen!

Martin Luther hätte diesen Personenkult selbst nicht gewollt. Er bat schon 1522 ausdrücklich darum, „man wollt meines Namens geschweigen und sich nicht lutherisch“ nennen. Er sei schließlich für niemanden am Kreuz gestorben. „Wie käme ich armer stinkender Madensack dazu, daß man Kinder Christi sollte mit meinem heillosen Namen nennen?“

### Luthers Geburt in Eisleben

Die Eltern Martin Luthers stammen aus Thüringen. Sein Vater Hans Luder, Sohn einer gut situierten Großbauern- und Unternehmerfamilie, war jedoch im Lutherstammort Möhra nicht erberechtigt, deshalb zog er mit seiner schwangeren Frau Margarete ins Mansfelder Land. An einem Montag, dem 10. November 1483, wurde Martin in Eisleben geboren. Hier lebte er als Säugling aber nur die ersten Monate. Seine Eltern waren auf der Durchreise von Möhra nach Mansfeld, wo sein Vater als Hüttenmeister arbeiten wollte. Ein Onkel Margaretes war hier der oberste Berg- und Hüttenverwalter der Grafen von Mansfeld. Er verhalf Hans Luder zu einem guten Start.



Bild 2: Luthers sog. Geburtshaus



Bild 3: In der St. Petri-Pauli Kirche

Bei dem sog. Luther-Geburtshaus in Eisleben (Bild 2) handelt es sich um ein Memorialgebäude für den christlichen Reformator. Der an gleicher Stelle wie das Memorialgebäude befindliche Vorgängerbau brannte 1689 bei einem Stadtbrand bis auf die Grundmauern nieder. Anstelle des kleinen Vorstadthauses wurde bereits 1693 ein repräsentatives Memorialgebäude errichtet. Heute gehört es zu den ältesten Museen im deutschsprachigen Raum und ist seit 1996 UNESCO-Weltkulturerbe. Es befindet sich in der Lutherstraße 16. Der historische Name der Lutherstraße lautete bis 1872 Lange Gasse.

In der naheliegenden St. Petri-Pauli Kirche (Bild 3), einer spätgotischen dreischiffigen Hallenkirche, ist Martin Luder am 11. November 1483, dem Martinstag, auf den Namen des Tagheiligen getauft worden.

Martin Luder änderte mit der Veröffentlichung seiner 95 Thesen 1517 seinen Familiennamen. Angelehnt an das griechische „eleutheros“ (für frei) nannte er sich von da ab Luther.

### Die Kindheit in Mansfeld



Bild 4: Luthers Elternhaus in Mansfeld

Als Martin ein halbes Jahr alt war, zogen die Eltern von Eisleben nach Mansfeld und kauften hier ein Haus (Bild 4). Hans Luder pachtete von den Mansfelder Grafen mehrere Hüttenwerke und brachte es im Kupferschieferbergbau zu Wohlstand. Als Hüttenmeister stieg er schnell in der Hierarchie Mansfelds auf und gehörte bald zu den Honoratioren der Stadt. In Luthers Elternhaus befindet sich heute ein Museum.

Martin besuchte 1488 bis 1496 im Alter von 5 bis 13 Jahren in Mansfeld die städtische Lateinschule. Er lernte drei Grundfächer: Grammatik, Rhetorik und Logik. Das Einüben des Lateinischen wurde streng geregelt. Die Schule war ein Sprungbrett, um später studieren zu können. Das Gebäude der alten Schule wurde aufgrund baulicher Mängel abgerissen, sein Standort ist aber urkundlich belegt.

Es herrschten seinerzeit noch mittelalterliche, barbarische Lehrmethoden vor. Die Schüler hatten keine Schulferien und mußten ihr eigenes Holz zum Heizen der Schule mitbringen. Martin wird als stiller, zurückhaltender und durch die strenge Ordnung eingeschüchterter, jedoch auch sehr begabter Schüler, beschrieben. Zu Luthers Zeiten bestand noch keine Schulpflicht, nur Jungen reicher Leute konnten eine Schulbildung durchlaufen.

1996 wurde der Stadt vom Innenministerium Sachsen-Anhalt der Ehrenname „Lutherstadt“ verliehen. Sie ist heute eine Stadt mit etwa 9.000 Einwohnern.

### Luthers Tod in Eisleben

Luthers Lebensreise sollte in seiner Geburtsstadt ein Ende finden. Ende Januar 1546 reiste er nach Eisleben, um einen Streit der Mansfelder Grafen zu schlichten. Die Verhandlungen führte er noch erfolgreich zu Ende.



Bild 5: Die Kanzel in der St. Andreas Kirche

In der St. Andreas Kirche, einer spätgotische Hallenkirche, betrat Luther am 14. Februar zu seiner letzten Predigt die Kanzel (Bild 5), die Predigt mußte er jedoch wegen eines Schwächeanfalls abbrechen. Am 17. Februar äußerte er: „Ich bin hier in Eisleben geboren und getauft worden – was, wenn ich hierbleiben sollte?“ Am 18. Februar 1546 verschied der Reformator.



Bild 6: Andreaskirchplatz 7

Es wurde bisher angenommen, daß Martin Luther am Andreaskirchplatz 7 (Bild 6) verstarb; denn schon seit 1762 galt das Gebäude als Sterbehaus. Das Haus, ein spätgotisches Patrizierhaus etwa von 1500, wird heute als Museum genutzt. Es ist nun Ort des Gedenkens an Luthers Tod, insbesondere der sog. Sterberaum und das Bahrtuch, das Luthers Sarg bedeckte.

Das wirkliche Sterbehaus ist vermutlich das Stadtschloß Markt 56 (Bild 7), in dem sich heute das Hotel „Graf von Mansfeld“ befindet (das gelbe Haus links neben dem Luther-Denkmal). Das 1883 geschaffene Luther-Denkmal auf dem Markt vor dem 1508-1532 erbauten Rathaus zeigt Luther mit der Bibel und der päpstlichen Bannbulle in der Hand.



Bild 7: Markt 56



Bild 8: Martin Luther von Lucas Cranach d. J.

Über den Papst urteilte Luther (Bild 8): Der Papst ist der Kuckuck, er frißt der Kirche ihre Eier und schießt dagegen bloß Kardinäle aus. Wenn der Papst seine Krone absetzt und von seinem Thron heruntersteigt und auf den Primat verzichtet und bekennt, daß er geirrt und die Kirche zerstört und unschuldiges Blut vergossen habe, dann werden wir ihn in die Kirche aufnehmen. Andernfalls muß er für uns immer der Antichrist bleiben.

Und sein Rückblick: Gott weiß, daß ich nicht gedacht habe, so weit zu greifen, wie geschehen ist; ich hatte nur die Absicht, den Ablaß anzugreifen. Wenn mir jemand gesagt hätte, als ich in Worms auf dem Reichstag war, ich hätte sechs Jahre später eine Frau und würde zuhause sitzen, ich hätte es nicht geglaubt.

Zum 400. Todestag Martin Luthers im Jahre 1946 wurde der Stadt der Beiname „Lutherstadt“ verliehen. Sie hat heute etwa 24.000 Einwohner.

Bereits seit 1530 verwendete Martin Luther ein Siegel (Bild 9) für seinen Briefverkehr. Die Merkzeichen beschrieb er wie folgt: „Das erste soll ein schwarzes Kreuz sein im Herzen, das seine natürliche Farbe hat, damit ich mir selbst Erinnerung gebe, daß der Glaube

an den Gekreuzigten uns selig macht. Solches Herz aber soll mit in einer weißen Rose stehen, um anzuzeigen, daß der Glaube Freude, Trost und Frieden gibt. Solche Rose steht in einem himmelblauen Feld, daß solche Freude im Geist und Glauben ein Anfang der himmlischen, zukünftigen Freude ist. Und um solches Feld einen goldenen Ring, daß solche Seligkeit im Himmel ewig währt und kein Ende hat.“

Ich ende mit einem Luther-Zitat: „Wir kommen nie aus den Traurigkeiten heraus, wenn wir uns ständig den Puls fühlen.“

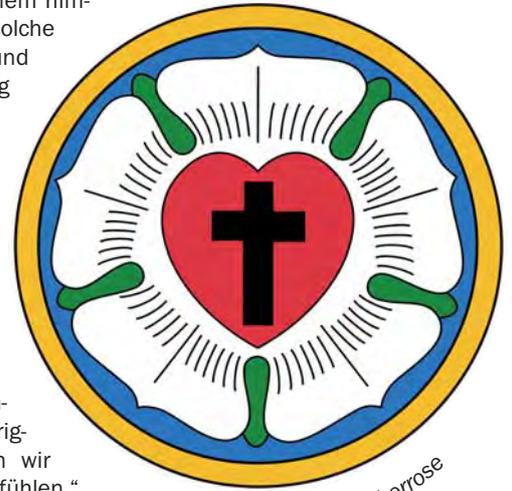


Bild 9: Lutherrose

Dipl.-Ing. Fritz Westphal

- Anzeige -



**Leonhardt, Andrä und Partner**  
Beratende Ingenieure VBI AG

Stuttgart · Berlin · Dresden · Erfurt · Frankfurt am Main  
Hamburg · Köln · Magdeburg · München · Nürnberg · Taipeh · Zürich

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



**L 2619 Ersatzneubau der Brücke  
über die Werra in Wasungen**  
Objekt- und Tragwerksplanung

Büro Erfurt Tel. (0361) 26466-0  
Maximilian-Welsch-Straße 4, 99084 Erfurt  
e-mail: erfurt@lap-consult.com [www.lap-consult.com](http://www.lap-consult.com)

## Jahres-Exkursion VSVI-Bezirksgruppe Mittelthüringen vom 29.09.17 bis 03.10.17 nach Paris

Im Jahr 2017 führte uns die Exkursion nach Paris, wobei mit 47 Teilnehmern wieder eine hohe Akzeptanz zu verzeichnen war. Die Fahrt war diesmal geteilt, so dass neben der obligatorischen Busfahrt auch eine bequeme Fahrt mit dem ICE, von Frankfurt nach Paris und zurück, eingeschlossen war. Die Gesamtorganisation lag in den Händen der Herren Andreas Präger und Uwe Rödel. Die Baustellenbesichtigungen, die Schlossbesichtigung Versailles und die Erläuterungen zur Stadt- und Verkehrsentwicklung wurden dankenswerterweise durch Herrn Dr. Giselher Grenzdörfer veranlasst und organisiert.

Die Tage in Paris waren ausgefüllt mit umfangreichen Besichtigungen, Gesprächen, Vorstellungen und eigenen Erkundungen im Rahmen der Freizeitgestaltung. Petrus hatte Einsehen mit uns und bescherte uns herrliches, spätsommerliches Wetter.

Der Anreisetag gehörte dem Schloss Versailles.



Sofort nach Ankunft am Bahnhof Gare de L'Est, gegen 13.00 Uhr, konnten wir einen bereitstehenden Bus besteigen und wurden froh gelaunt zum Schloss gefahren. Durch die geführte Besichtigung erhielten wir Informationen und Einblicke in die Geschichte des Bauwerkes und seiner Nutzer. Der Barockbau war Hauptsitz der Könige von Frankreich. Mehrfach umgebaut, im Stil des Klassizismus, wurde es 1979 zum Weltkulturerbe ernannt. Seit dem 19. Jahrhundert wird das Schloss als Museum genutzt. So konnten wir beim Rundgang die ehemaligen königlichen Wohnräume, die Spiegelgalerie und die Salons mit den Wanddekorationen, dem Deckenschmuck und den reichhaltigen Leuchtern, Möbelstücken und den kunsthandwerklichen Gegenständen betrachten. Nach der Besichtigung warfen wir noch einen Blick auf die imposanten Fassaden und den Park, fuhren zum Hotel und nahmen das Abendessen ein.



Der zweite Exkursionstag begann mit einer einstündigen Seine-Bootsfahrt. Die ca. 7 km lange Bootstour, vorbei am Eiffelturm, zahlreichen Palästen, dem Louvre, der Notre Dame und 17 Brücken der verschiedensten Konstruktionen, Gestaltungsarten und kunstvollen Verzierungen.

Zwei Inseln teilen die Seine und bieten die Möglichkeit der Brückenquerungen in nördliche und südliche Bauwerke. Der Brückenbau in Paris

geht bis in die Zeit der römischen Besetzung zurück. Hierzu vier Beispiele:

- Pont Alexandre III, erbaut zur Weltausstellung 1900, ist ein 109 m langer Stabbogen, reich verziert mit Skulpturen, Vergoldungen von Figuren und Säulen und stellt sich in der Ansicht sehr prachtvoll dar.



- Pont d'Argenteuil besteht aus drei Stahlbögen, besitzt einen blauen Anstrich, die Pfeiler sind in ihrer Form aufgeweitet und bilden somit gestalterisch einen Kontrast zu den Bögen, errichtet 1863.
- Pont de Bir-Hakeim, erbaut 1905, stellt eine Doppelstockbrücke dar, mit einer Straßenebene für Fahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer sowie als Hochdeck, die Trasse für die Metro.
- Pont Charles-de-Gaulle, 1996 errichtet, besteht aus Stahl mit Betonpfeilern u. erinnert in seiner Gestaltung an einen Flugzeugflügel.



Nach dieser Seine-Tour galt der Besuch dem Turm Montparnasse mit der Auffahrt in den 56. Stock und der darüber befindlichen Aussichtsplattform in 210 m Höhe.

Von hier aus hat man einen imposanten Rundumblick über das gesamte Paris. Überwältigend! Seit 1973 dominiert dieser Turm das Stadtbild von Paris. Nach der Besichtigung erfolgte, nach einer Freizeit, das Abendessen am Montmartre-Hügel. Ein ereignisreicher 2. Tag nahm sein Ende.





Tag drei galt dem Museum „Musée de Louvre“. Am „eintrittsfreien Sonntag“ war „Schlange stehen“ angesagt. Nach ca. zwei Stunden hatten wir es geschafft. Der Eingang erfolgte durch die 1985/1989 entstandene gläserne Pyramide. Im meist besuchten Museum der Welt ist es nicht möglich, mit nur einem Besuch die gesamte Ausstellung zu erfassen. So galt das Interesse den Altentümern aus Ägypten, Griechenland, Rom und des französischen Bereiches, mit seinen Gemälden und Skulpturen. Natürlich durfte ein Blick auf Leonardo da Vincis weltberühmte „Mona Lisa“ nicht fehlen.

Die anschließende Zeit galt der weiteren Entdeckung von Paris, wie

- dem Invalidendom, 1670 von Ludwig XIV als Heim für Kriegsversehrte errichtet,
- der Kirche Notre Dame, errichtet zwischen dem 12. und 14. Jahrhundert als gotische Kathedrale, sie ist Pilgerort und wird für viele Feierlichkeiten genutzt,

- dem Champs-Élysées, der ca. 2,5 km langen Flaniermeile mit unzähligen Geschäften, Kaffees, Theatern und Boutiquen. Seit dem 19. Jahrhundert gilt sie als Prachtstraße. Sie führt direkt zum
- Arc de Triomphe, von Napoleon 1806 in Auftrag gegeben, wurde er 1836 eingeweiht. Heute dient er als Erinnerungsort für die Toten und Verletzten des Ersten Weltkrieges.

Für den Abend war optional ein Abendessen in der ersten Etage des Eiffelturms, im Restaurant „58 Tour Eiffel“, vorgesehen. Neben dem sehr guten Mehr-Gänge-Menü war der Aufenthalt auf dem bei Nacht wunderschön beleuchteten Eiffelturm ein bleibendes Erlebnis.

Zum Baustellen tag besuchten wir die Firma Eurovia und den Konzern VINCI im Westen von Paris. Zunächst galt unser Interesse der Großbaustelle Vitry sur Seine, einem Bauabschnitt, einer ca. 1,2 km langen Trasse mit einem Durchmesser von 300 bis 1200. Ausgeführt in offener Bauweise, mit Berliner Verbau. Die Trassenführung erfolgte im öffentlichen Verkehrsraum, mit den Problemen der Verkehrsführung, ohne Sperrungen und mit den erforderlichen Kreuzungen für Fußgänger, Anliegerverkehr und Durchgangsverkehr.



Die sehr informative Baustellenführung wurde durch die Herren Jean Waryn und Da Eira geleitet. Nach den Erläuterungen auf der Baustelle erwartete uns die Vorstellung des Konzerns VINCI in deren Geschäftsräumen durch Frau Laurence Dhomme und unseren Kollegen, Dr. Giselher Grenzdörfer (beide Eurovia Deutschland). José-Michael Chenu (Direktor Marketing) referierte anschließend zur Infrastrukturentwicklung in Paris in Vorbereitung der Olympischen Spiele 2024.

Einige Informationen zu EUROVIA, welche als Tochterunternehmen der VINCI-Gruppe im Straßen- und Tiefbau auch in Deutschland maßgeblich vertreten ist:

- EUROVIA wurde 1918 gegründet und besitzt derzeit 1300 Niederlassungen in 15 Ländern
- Das Unternehmen beschäftigt derzeit weltweit 38.000 Mitarbeiter, bei einem Bauvolumen von 7,6 Mrd. € / Jahr, davon in Deutschland 3.500 Mitarbeiter, mit 760 Mio. € Bauleistung
- Schwerpunkte der Bautätigkeit sind der Straßen-, Ingenieur- sowie Spezialbau
- Das Unternehmen baut und betreibt außerdem Autobahnabschnitte als Konzessionsnehmer in verschiedenen Ländern z.B. Frankreich und Deutschland

Ein weiterer Vortrag gab Einblicke in die Infrastrukturmaßnahmen im Großraum Paris.

- Bis Olympia 2024 wird Paris 13 Mio. Einwohner haben, davon allein 6 Mio. im Umland.

- Ein Verkehrsring um Paris soll die Mobilität erhöhen und damit die gesamte Infrastruktur verbessern und effizienter gestalten, dazu werden 4 Ringbahnen mit 68 neuen Bahnhöfen für ca. 2,0 Mio. Passagiere gebaut.
- Die Finanzierung dieser Infrastrukturerweiterung erfolgt durch Steuern, den Staat, die Stadt und die Wirtschaft.
- Ein integriertes Team aus Ingenieuren, Stadt- und Verkehrsplanern und Kaufleuten wird diese Innovationen für Tunnel, Brücken, Stützwände, Straßen, Hochbau und Verkehrsorganisation vorbereiten und durchführen. Für diese interessante und große Aufgabe können wir nur Respekt zollen und gutes Gelingen wünschen.

Dieser spannende Tag endete fakultativ im Kabarett „Le Paradies Latin“, einschließlich Abendessen oder mit interessanten Spaziergängen durch das nächtliche Paris.

Zum Abreisetag, am 03.10.17, wurde uns noch eine 4-stündige Stadtrundfahrt durch Paris im übervollen Straßenverkehr geboten. „Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit“, die Parolen der Französischen Revolution vom 14.07.1789 spielte dabei eine große Rolle. An den Sehenswürdigkeiten gab es ausführliche Informationen zum Montparnasse Tower, dem Eiffelturm, dem Invalidendom, dem Champs Élysées, dem Arc de Triomphe, der Opera Garnier, dem Louvre, dem Montmartre u.v.a.m. Abschließend gab es noch einen Halt am Opernhaus mit einer Führung durch das aufwändig und prachtvoll rekonstruierte Bauwerk.



Napoleon III gab dieses Bauwerk dem Architekten Ch. Garnier in Auftrag, der es im Stile der Neurenaissance 1874 errichtete. Der große Saal bietet 2.130 Plätze. Marc Chagall gestaltete 1964 die prächtige Decke neu. Die reich verzierten, vergoldeten Flanierbereiche erinnern an den Spiegelsaal von Versailles.

Nach einem kurzen Abschiedsbummel erfolgte die Rückfahrt um 17:10 Uhr und die Ankunft gegen 1:00 Uhr in Erfurt.

#### Das Fazit

Eine sehr gut vorbereitete VSVI-Exkursion nach Paris brachte viele Eindrücke und Erlebnisse. Die Disziplin der Teilnehmer muss hervorgehoben werden. Den Organisatoren gebührt ein herzliches Dankeschön – Herrn Andreas Präger, Herrn Uwe Rödel, dem Vorstand sowie Herrn Dr. Giselher Grenzsdörfer.

*Günter Werschnick, Erfurt 13.11.2017*

## Bericht der BG Nordthüringen

Den Auftakt unserer jährlichen Veranstaltungen bildete die Mitgliederversammlung, welche am 17. Januar in Nordhausen durchgeführt wurde.

Zunächst berichtete Herr Martin Juckeland, Leiter des Amtes für Zukunftsfragen und Stadtentwicklung der Stadt Nordhausen, über die Entwicklung der Stadt Nordhausen unter Berücksichtigung des demografischen Wandels. Dabei ging er auch auf aktuelle und geplante Bauvorhaben innerhalb der Stadt Nordhausen ein.

Im Anschluss berichtete der Vorsitzende über die Aktivitäten der Bezirksgruppe des letzten Jahres. Die Schatzmeisterin gab mit dem Kassenbericht auch Informationen zu den finanziellen Auswirkungen der einzelnen Aktivitäten. Zu beiden Berichten gab es keine Anfragen oder Diskussionen.

Der Abend klang mit interessanten Gesprächen unter den Mitgliedern aus.

**Der Höhepunkt unserer Veranstaltungen in diesem Jahr war die Mehrtagesexkursion vom 11.- 14.05.2017 auf die wunderschöne Sonneninsel Malta. An dieser Exkursion nahmen 14 Mitglieder teil.**

Nach einer entspannten Busfahrt zum Flughafen sind wir am 11.05.2017 morgens nach Malta gestartet und 3,5 h Stunden später in Lupa gelandet. Auf dem Landeanflug bot sich uns schon im Flugzeug ein ungewöhnliches Bild „grau in grau“. Der Grund hierfür ist, dass die Insel überwiegend aus sedimentären Kalkstein-

Schichten besteht. Unter der obersten, harten Schicht liegt der leicht abbaubare Globigeritenkalk, welcher als wichtigster Baustoff auf der Insel, den Häusern ihre typische gelblich, graue Farbe verleiht.



Dort angekommen, konnten wir das subtropische Mittelmeerklima genießen, welches der Insel trockene, heiße Sommer und milde, aber nur mäßig feuchte Winter beschert. Die mittlere Jahresniederschlagsmenge beträgt dort nur 600 mm.

Mit mehr als 430.000 Einwohnern auf 316 km<sup>2</sup> gilt Malta als der Staat mit der fünfthöchsten Bevölkerungsdichte weltweit.

Ein Bus fuhr uns im ungewohnten Linksverkehr über erstaunlich viele Kreisverkehrsplätze in unser Hotel nach Melieha. Den restlichen Tag verbrachten wir damit, die Stadt mit ihren Sehenswürdigkeiten zu erkunden.

Am Morgen des 12.05.2017 holte uns ein Bus mit einer sympathischen Reiseleiterin zu unserem Ausflug nach Valetta ab, der Haupt-



stadt Malta. Auf dem Weg dorthin führen wir an einer alten Salzgewinnungsanlage aus dem 17. Jh. sowie einer Straßenbaustelle, dem Neubau einer Überführung, entlang. Wie von unserer Reiseleiterin zu erfahren war, hat sich der Straßenzustand insgesamt in den letzten 10 Jahren, seit dem Beitritt Malta zur EU, wesentlich verbessert. Von den Maltesern aber

wird der Straßenzustand als sehr schlecht bezeichnet. Wir konnten uns auch davon überzeugen, dass vor allem innerorts noch viele ausgeprägte Konfliktbereiche und Sicherheitsdefizite zwischen dem Fußgänger- und Fahrverkehr bestehen. Aber auch sehr gute Lösungen mit Kreisverkehrsplätzen waren markant für das „Neue“ im Straßenbau auf Malta.

In Valetta angekommen, besichtigten wir als erstes die alte Festung und hatten einen tollen Blick auf den Grand Harbour, einen der weltweit größten Naturhäfen.



Unser anschließender Stadtrundgang begann mit dem Besuch des berühmten Archäologischen Nationalmuseums. Zu sehen sind hier heute verschiedenste archäologische Fundstücke, die z. T. von den allerersten Bewohnern der Inseln stammen. So kann man z. B. den Cippus, einen Grabstein aus der phönizischen Zeit sowie die in der Jungsteinzeit entstandene Schlafende Venus bestaunen. Es birgt eine umfassende Sammlung prähistorischer Kunst, die bis ins Neolithikum zurück reicht. Anhand von Modellen und Exponaten aus verschiedenen Tempelanlagen wird die Entstehung der Tempelarchitektur dargestellt. Die Sammlung des Museums ist ein Schatz von weltweiter Bedeutung. Sie enthält beispielsweise Fundstücke aus der Bronzezeit und der



phönizischen Epoche. Hier stehen sie aber im Schatten der wirklich herausragenden Zeugnisse der maltesischen Tempelkultur (3.600- 2.500 v. u. Z.). Anhand von Bildtafeln, Tempelmodellen und vieler Originalfundstücke werden die unterschiedlichen Phasen dieser 2.700 Jahre währenden Epoche in ihren einzelnen Bereichen veranschaulicht.



Unser nächstes Ziel an diesem Tag war die beeindruckende St. Johns Cathedral. Von außen recht unscheinbar, wird sie gemeinhin als eine der innen am schönsten ausgestalteten Kirchenbauten des Mittelmeerraumes angesehen.



Aufgrund ihres kulturellen Reichtums wurde Valetta 1980 als Gesamtmonument in die Liste des UNESCO- Weltkulturerbes eingetragen. Im Jahr 2018 ist Valetta zudem Kulturhauptstadt Europas. Am 13.05.2017 wurden wir wieder von unserer Reiseleiterin abgeholt in Richtung der 3 „Cottaniera-Städte“. Nach einem Rundgang durch die gemütlichen Gassen und tollen Kirchen, führen wir zum Hafen, um ein paar Stunden Freizeit zu genießen. Am Nachmittag wurde für uns eine Hafentrifft in Sliema organisiert.



Am Morgen des 14.05.2017 wurden wir nach dem Frühstück zum Flughafen abgeholt, um die Heimreise anzutreten. Alle Teilnehmer sind sich sicher einig, dass es eine interessante, gut durch organisierte Reise war, mit tollen Eindrücken und Erlebnissen, die uns noch lange in Erinnerung bleiben werden.

Am Nachmittag des 30.08.2017 war zu einer Baustellenbesichtigung der A 44 im Raum Eschwege/ Reichensachsen geladen.

Nach der Begrüßung durch verantwortliche Mitarbeiter der DEGES wurden wir mit einem Video auf die Gesamtmaßnahme der Bundesautobahn A 44 von der A 7 bei Kassel bis zur A 4 bei Herleshausen eingestimmt. Der vierstreifige Ausbau ist im Bundesverkehrswegeplan als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) gelistet. Der Ausbau erfolgt insgesamt auf einer Länge von ca. 65 km, aufgliedert in 12 Bauabschnitte. Davon sind 2 fertiggestellt und 6 im Bau.

Während der westliche Abschnitt mit einer Länge von 35 km von Hessen Mobil realisiert wird, erfolgt die Baubetreuung der östlichen Verkehrseinheit durch die DEGES über ca. 30 km.

Bereits 2005 wurde ein Abschnitt auf 4,3 km Länge und 2 Tunnel nach 5-jähriger Bauzeit bei Hessisch-Lichtenau für den Verkehr übergeben.

Mehrere Klagen des BUND haben insgesamt zu massiven Verzögerungen des gesamten Baugeschehens geführt.

Von kompetenten Mitarbeitern der DEGES wurden wir in einem Vortrag über die Besonderheiten des Erdbaus, Brückenbaus und der Verkehrsführung während der Bauzeit unterrichtet.

Anschließend fuhren wir mit Kleinbussen zur Besichtigung der Baustelle zwischen den Anschlussstellen Waldkappel und Eschwege. Die sehr enge Linienführung bei Reichensachsen über ein Brückenbauwerk, die Wehretalbrücke mit 670 m Länge, eine sogenannte Spitzkehre, ist für eine Autobahn nicht alltäglich. Auf Grund der kleinen Kurvenradien werden in diesem Abschnitt nur 70 km/ h Höchstgeschwindigkeit zugelassen.

Nach der Baustellenbesichtigung haben wir in einer Ausflugsstätte in der Nähe von Eschwege die spätsommerliche Abendsonne und einen herrlichen Blick ins Werratal genießen können. Mit interessanten Gesprächen und saftigen Steaks klang der Abend aus.

Wir möchten uns an dieser Stelle ganz herzlich bei den Mitgliedern des Vorstandes für die stets ehrenamtlichen und mit viel Engagement erbrachten Leistungen bedanken.

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

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



# Jahresbericht 2017 der VSVI Bezirksgruppe Ostthüringen

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

## VSVI-Baustellenfachseminar am 28. Juni 2017 zur Instandsetzung und teilweise Erneuerung der Stauseebrücke Saalburg

Die Saalburger Brücke von 1929 soll nach der Sanierung noch 80 Jahre Dienst tun. In fast 90 Jahren hat das denkmalgeschützte Bauwerk inklusive Sperrung und Wiederaufbau einiges mitgemacht.

1945 wurde die Stauseebrücke von der Wehrmacht gesprengt. Bis zum Wiederaufbau sollten fast 20 Jahre vergehen.

Was hat die Brücke, von deren bis zu 60 Meter hohen Pfeilern mitunter nur die Köpfe zu sehen sind, seit ihrer Freigabe im Jahr 1929 nicht alles erlebt – nicht nur ein ständiges Anschwellen des Verkehrs, der über Ihre fast 240 Meter hinwegrollt, sondern kurz vor Kriegsende 1945 auch ihre Zerstörung durch die Sprengung von drei Pfeilerköpfen. Knapp 20 Jahre später erfolgte dann der Wiederaufbau.

In den vergangenen Jahrzehnten hat ihr schließlich vor allem der wachsende Schwerlastverkehr zu schaffen gemacht. Von den 4000 Fahrzeugen, die beispielsweise bei einer Zählung im Jahr 2010 täglich über die Stauseebrücke rollten, waren 10 % schwer beladene Laster. Dafür musste die Brücke nie eine Eisenbahn tragen, obwohl sie ursprünglich sowohl den Verkehr der Straße als auch der Schiene aufnehmen sollte. Doch auch allein der Autoverkehr hat sie an die Grenze ihrer Belastbarkeit gebracht, sodass der Spannbeton der Fahrbahnplatte sich immer mehr durchbog.

Aus diesen Gründen sollte nun eine Sanierung / Ertüchtigung des Bauwerkes erfolgen.

Bauherr für diese Maßnahme war das Straßenbauamt Ostthüringen unter Leitung von Herrn Dipl.-Ing. Ralf Schrot, der uns zu diesem Baustellenbesuch eingeladen hat.

Die Anreise zur Baustelle erfolgte für 46 Vereinsmitglieder individuell meist in Fahrgemeinschaften.



Neuer Brückenüberbau auf alter Unterkonstruktion

In der Baustelleneinrichtung erhielten wir von Herrn Dipl.-Ing. Andreas Hitte (BOL) und Herrn Dipl.-Ing. Peter Orlamünder (örtl. BÜ) zunächst in Wort und Bild umfassende Erläuterungen zum Bauvorhaben mit Pfeilersanierung und Erneuerung des Überbaues, aber auch zu den Problemen mit Anliegern, Umweltschutz und der erforderlichen Vollsperrung.

Anschließend konnten wir uns bei der Baustellenbegehung unter Führung der 3 Herren die verschiedenen Konstruktionsteile in den verschiedenen Bauabschnitten mit interessanten Detaillösungen vor Ort besichtigen.



Nächster Bauabschnitt zur Überbauerneuerung



Die Brücke mit bauzeitlicher Fußgängerführung

Zum Tagesabschluss haben wir uns dann zum Erfahrungsaustausch und Fachdiskussion bei guten Speisen und Getränken im Gasthaus des Hotels Kranich Saalburg getroffen und dort den Tag gut ausklingen lassen.



Beginn der Baustellenbegehung

## VSVI-Fachexkursion in den Raum Magdeburg am 27. September 2017

Nachdem eine Mehrtagesexkursion in den Raum Magdeburg mangels ausreichender Teilnehmerzahl im Frühjahr 2017 abgesagt werden musste, hatten wir uns entschlossen, das Programm auf zwei wesentliche Punkte zu reduzieren und die Exkursion nochmal als Tagesexkursion anzubieten. Geplant waren der Besuch der Baustelle City-Tunnel Magdeburg und das Pretziener Wehr nahe Schönebeck. So sind wir am 27.09.2017 gegen 7:00 Uhr mit 24 Vereinsmitgliedern und 3 Gästen in Thüringen gestartet und pünktlich, was bei der Anzahl von Baustellen auf der A 14 außergewöhnlich ist, gegen 10:00 Uhr in Magdeburg angekommen. Zuerst besuchten wir den Baustelleninformationspunkt auf dem Vorplatz des Magdeburger Hauptbahnhofes, in welchem Herr Dipl.-Ing. Jörg Titel von VIC Planen und Beraten uns die Baustelle erläuterte. Anhand von zwei Filmen konnten wir uns ein Bild vom fertigen Projekt sowie vom geplanten Bauablauf machen. Die Baustelle City-Tunnel Magdeburg ist eine hochkomplexe Baumaßnahme. Dabei wird die Ernst-Reuther-Allee, welche das Vorfeld des Magdeburger Hauptbahnhofes unterquert, in einen Tunnel unter die Straßenbahntrasse gelegt, welche wiederum eine Vielzahl von Gleisen des Magdeburger Hauptbahnhofes unterquert. Dabei werden sämtliche Eisenbahnbrücken unter laufendem Verkehr schrittweise erneuert. Das Ganze findet innerhalb der Bebauung und im Grundwasser statt. Anschließend sind wir unter weiterer fachkundiger Führung einmal durch das Baufeld gelaufen.



Baufeld an der unterirdischen Zufahrt zur Tiefgarage



Die alten Bahnbrücken im nördlichen Baufeld waren noch vorhanden



Herr Titel erläutert das Vorhaben



Die neu errichteten Bahnbrücken im südl. Baufeld



Infopunkt am Magdeburger Hauptbahnhof



Auf Grund von vergrößerten Bohrpfahldurchmessern mussten die alten Stützwände abgefräht werden.



Erste fertiggestellte Stützwand zur Bemusterung

Gegen 13:00 Uhr ging es dann weiter zum Mittagessen nach Pretzien. Nach dem Mittag im dortigen Parkhotel holte uns Herr Frischbier vom Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft des Landes Sachsen Anhalt ab und führte uns zum Pretziener Wehr. Das Pretziener Wehr wurde 1875 errichtet und dient bis heute in seiner technischen Funktion unverändert dem Hochwasserschutz. Es ist 2010 umfassend denkmalgerecht saniert worden und wird nach wie vor wie 1875 komplett von Hand betrieben.

Historisches saniertes Pretziener Wehr



Herr Frischbier erklärt die mechanische Funktion

Nach der sehr kurzweiligen Führung über die Anlage mit abschließenden Film von der Sanierung ging es gegen 16:30 Uhr wieder staufrei in Richtung Thüringen.

Den Abschluss des Jahres bildete unsere

### Jahreshauptversammlung am 24. November 2017 in der Alten Brauerei 1880 in Gera

Zu unserer Jahreshauptversammlung legte der Vorstand unserer Bezirksgruppe Rechenschaft ab.

Im Rahmen eines Fachvortrages von Herrn Dr.-Ing. Dressel zum Thema „Besondere Ergebnisse und Objekte Geraer Technikgeschichte“ haben die 75 Teilnehmer viel Interessantes über die technische Entwicklung in Gera erfahren. Auch die Geraer Mitglieder haben dabei doch einiges Neues über die technischen Fortschritte in der Geschichte ihrer Stadt gelernt.

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

Natürlich ist diese Veranstaltung auch immer ein geeigneter Anlass, um die persönlichen Kontakte zu pflegen, sowie in gemütlicher Runde Erfahrungen auszutauschen. Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich nochmals herzlich für die aktive Mitarbeit an unserem Vereinsleben bedanken und wünsche allen Mitgliedern ein erfolgreiches und gesundes Jahr 2017.

Dipl.-Bauing. Andreas Schmidt  
Vorsitzender der Bezirksgruppe Ostthüringen

- Anzeige -

**Straßenbau | Tiefbau**

**Erdbau | Kanalbau**

**Hochbau**



**Bauer Bauunternehmen GmbH**

**Walschleben**

In der Aue 2  
036201 642-0

**Leinefelde-Worbis**

Bodenfeldstraße 19  
036074 2078-0

**Waltershausen**

Lauchaer Höhe 25  
03622 4408-0

[www.bauer-walschleben.de](http://www.bauer-walschleben.de)

# Jahresbericht 2017 der Bezirksgruppe Südthüringen

Die diesjährige Mitgliederversammlung fand am Fuße der Wartburg, im Hotel „Glockenhof“ statt. In der Brasserie luden um 15.00 Uhr die Tische mit reichlich vom Hotel selbst gebackenem Thüringer Obstkuchen zum Kaffeetrinken ein und die Teilnehmer konnten sich zunächst auf persönlicher Ebene austauschen.

Von den ursprünglich angemeldeten 23 Mitgliedern und 18 Partnern haben insgesamt 21 Mitglieder an der Mitgliederversammlung und 22 Partner teilgenommen.

Ab 16.00 Uhr begann dann das Rahmenprogramm für Mitglieder und Partner in einem Tagungsraum des Hotels. Dr. Bertram Kurze referierte ca. 1,5 Stunden zum Thema „Bau der Reichsautobahn mit Schwerpunkt Thüringen“. Mit den Reichsautobahnen hat sich Dr. Kurze, Erfurter Architekturstadthistoriker, während einer sechsjährigen Recherchezeit für das Buch „Reichsautobahnen in Mitteldeutschland“ beschäftigt. Während unserer Veranstaltung hat er an Hand vieler Fotos vom Bau verschiedenster Brücken und von den Menschen, die an der Planung und dem Bau der Reichsautobahn beteiligt waren, einen bildhaften Eindruck von der Ingenieurskunst unserer Vorfahren vermittelt.

Überrascht waren wir davon, dass Autobahnmeistereien, ein geordneter Winterdienst und etwa Autobahnraststätten schon sehr den heutigen Gegebenheiten entsprachen. Dr. Kurze entschärfte auch die Auffassungen, dass die Reichsautobahn eine reine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme gewesen sei und dass die Autobahnen für den Krieg gebaut wurden.

Für die Partner der VSVI-Mitglieder bestand dann die Möglichkeit zur Teilnahme an einer knapp zweistündigen Stadtführung.

Die eigentliche Mitgliederversammlung wurde um 17.45 Uhr vom kommissarischen Vorsitzenden der Bezirksgruppe Südthüringen, Tim Kotschate, eröffnet.

Es waren 21 Mitglieder der Bezirksgruppe anwesend.

Unserem bisherigen Vorsitzenden der Bezirksgruppe, Martin Rega, war eine Teilnahme an der Mitgliederversammlung gesundheitsbedingt nicht möglich. Er übermittelte die besten Grüße und wünschte einen guten Verlauf der Mitgliederversammlung.

Der Rechenschaftsbericht über die Vereinstätigkeit im Jahre 2016 wurde daher gemeinsam von Thomas Probst und Tim Kotschate vorgetragen.

Thomas Probst ließ dabei nochmals die Highlights im Hinblick auf technische und wissenschaftliche Fachweiterbildung in Verbindung mit geselligen Zusammenkünften Revue passieren.

## 1. Schwerpunkte der Vorstandsarbeit im zurückliegenden Jahr

- Jahresabschluss am 4.03.2016 im Schloss „Glücksburg“ in Römhild
- Stammtisch der Bezirksgruppe der VSVI Oberfranken mit der BG Südthüringen am 20.4.16 im Hotel „Schöne Aussicht“ in Sonneberg
- Jahresexkursion vom 22.4. -24.4.16 nach Berlin
- Tagesexkursion gemeinsam mit VSVI Oberfranken am 11.5.2016

## 2. Arbeit der Bezirksgruppe Südthüringen

- regelmäßige Vorstandssitzungen und Beratungen in Vorbereitung der Exkursionen und der Mitgliederversammlung sowie zur Umgestaltung der Internetseite fanden statt

- Aktive Werbung für die Umbesetzung des Vorstandes nach vollzogenem gesundheitsbedingtem und geplantem arbeitsbedingtem Ausstieg einzelner Mitglieder des Vorstandes zur Wahlversammlung
- Beschäftigung mit Inhalten der Vorstandsarbeit, die laut Satzung erforderlich sind oder fakultativ zusätzlich geleistet wird /werden muss

## • Vorhaben im Jahr 2017

- **Jahresexkursion** geplant vom 15.-18.6.2017 zum Brenner-Basistunnel
  - zu einer wegen der Vorbereitung der Exkursion anberaumten Sondersitzung des Vorstandes am 9.2.17 wurde anhand der Rückmeldungen eine Teilnahmeanmeldung von 17 Teilnehmern (Mitglieder und Partner) festgestellt
  - Der Vorstand beschloss daraufhin mehrstimmig, die Exkursion abzusagen, weil die Mindestteilnehmerzahl nicht zu Stande gekommen ist
  - Die angemeldeten Mitglieder erhielten eine entsprechende Nachricht
- **Tagesexkursion**
  - Wunsch und Verpflichtung diese Exkursion gemeinsam mit der VSVI Oberfranken in Thüringen durchzuführen
  - Entsprechende Vorabinformation erging an die Oberfranken
  - Vorschlag für ein Ziel der Exkursion: B 90neu: Anschlussstelle bei Stadtilm – Nahwinden – zweispuriger Neubau der Bundesstraße

## 3. Informationen zum Kassenstand und zu Ausgaben per 31.12.2016

vorgetragen durch den Schatzmeister der BG, Carsten Fehringer

## 4. Revisionsbericht zur Kassenprüfung des Jahres 2016

vorgetragen durch den Kassenprüfer Rolf Schönfeld

- Die rechnerische Prüfung ergab keine Differenzen zu den Bankauszügen und Belegen.

## 5. Diskussion

- Für zukünftige Exkursionen wurde beschlossen, bei der Einladung darauf hinzuweisen, dass bei Nichtteilnahme der Reisebetrag generell nicht zurück erstattet wird.
- T. Probst gab eine Zusammenfassung zur Problematik der Durchführung von Mehrtagesexkursionen bei unzureichender Teilnahmeanmeldung.
- Folgende Vorschläge der Mitglieder zur Umsetzung der Satzung auf ggf. neuen Wegen wurden vorgetragen:
  - Durchführung von Grillfesten oder Stammtischen, um fachlich aktuelle Themen in lockerer Runde zu besprechen
  - Setzen von Schwerpunkten, wie eine Baustellenbesichtigung mit den Oberfranken und anschließender lockerer Runde bei Bratwurst oder Wildschwein am Spieß
  - Organisation zweier Tagesexkursionen im Jahr, davon eine für jugendliche Mitglieder – etwas „rustikaler“ und eine Exkursion für ältere Mitglieder und Mitglieder im Ruhestand – in bewährter Weise, etwas „gediegener“

- Mitgliedergewinnung – vor allem Werbung junger Techniker für Fortbestand des Vereins erforderlich
  - Eine Erfordernis der Zugehörigkeit zum VSVI wird bei jungen Quereinsteigern in den Ämtern gesehen, die „Alt“-Mitglieder der Ämter sind dabei gefordert, die Vorzüge einer Mitgliedschaft bei diesem Klientel zu vermitteln

6. Abstimmung zum Rechenschaftsbericht und Finanzbericht des Vorstandes

Dem Rechenschaftsbericht und Finanzbericht wurde einstimmig, mit vier Enthaltungen durch den Vorstand zugestimmt.

Der Vorstand wurde entlastet. Der Dank für die geleistete Vorstandsarbeit ging an den ausscheidenden Vorsitzenden Martin Rega sowie an Thomas Probst.

7. Wahl des Kassenprüfers und des neuen Vorstandes

Wahl Kassenprüfer:

Vorschlag Kandidaten: Rolf Schönfeld

Bolko Schumann erklärte seine Bereitschaft zur Kandidatur während der Wahlhandlung.

Herr Schönfeld und Herr Schumann wurden einstimmig als Kassenprüfer gewählt.

Wahl des Vorstandes der Bezirksgruppe Südthüringen:

Vorschlag Kandidaten: Tim Kotschate  
Wilfried Schellenberger  
Carsten Fehringer  
Britta Rabe  
Christine Pierson  
Katrin Tretau

Während der Wahlhandlung stellte sich als weiterer Kandidat, Herr Eckhard Rust, zur Wahl. Daraufhin erklärte Britta Rabe ihren Rücktritt von der Kandidatur, da mit den drei Neubesetzungen im Vorstand für drei ausscheidende Vorstände eine geordnete Vorstandsarbeit weiterhin möglich ist.

Die kandidierenden Vorstandsmitglieder wurden einstimmig in den Vorstand gewählt, und nach konstituierender Sitzung ergibt sich folgende Aufgabenverteilung im Vorstand:

Vorsitzender des Vorstandes	Tim Kotschate
Schatzmeister	Carsten Fehringer
Verantwortlich für Organisation von Mitgliederversammlungen, Stammtischen, Exkursionen, ...	Christine Pierson Eckhard Rust Wilfried Schellenberger Katrin Tretau

T. Kotschate bedankt sich für die rege Diskussion, verweist auf das gemeinsame Abendessen bei einem Buffet mit den Partnern im Hotel Glockenhof und beendet die Mitgliederversammlung gegen 19.30 Uhr.

Mit einem Buffet und anregenden Gesprächen fand die Jahresabschlussfeier ihren Ausklang.

Suhl, den 4.04.2017

Britta Rabe  
Vorstandsmitglied

*Das vollständige Protokoll unserer Mitgliederversammlung ist auf der Internetseite der VSVI Thüringen veröffentlicht.*

## Mit 300 km/h durch den Thüringer Wald Tagesexkursion der VSVI Gruppe Südthüringen mit der VSVI Gruppe Oberfranken am 17.10.2017

### Fahrt mit dem ICE Bamberg - Erfurt und zurück / Exkursion zur B 90n Ilmtalbrücke und BW 1 über die A73 bei Stadtilm

Die VSVI –Gruppe Südthüringen hat die befreundete VSVI Gruppe der Oberfranken zu Ihrer diesjährigen Tagesexkursion eingeladen und zusammen einen erlebnisreichen und interessanten Tag verbracht.

Die Tagesexkursion begann für die Südthüringer um 6.30 Uhr in Zella-Mehlis. Von da ging es mit dem Bus nach Bamberg zum Bahn-

hof. In Bamberg wurden wir von den freundlichen Mitarbeiterinnen der DB um Frau Götze empfangen. Im Informationsraum erhielten wir dann zusammen mit den Kollegen der VSVI Gruppe Oberfranken über die bevorstehende Testfahrt mit dem ICE eine Einweisung. Zur Erinnerung an diese Fahrt bekamen alle Teilnehmer eine Fahrkarte der Präsentationsfahrt von Ebensfeld nach Erfurt.



Nach der Einweisung ging es zum Abfahrtsbahnsteig. Hier hieß es warten, warten und nochmals warten. Der Zug, eine Testfahrt für Zugführer, musste in den normalen Fahrplan integriert werden. Nach ca. 45 Minuten und einen nochmaligen Wechsel des Bahnsteigs war es dann soweit. Der ICE fuhr ein und wir konnten einsteigen.

Während der Fahrt erfolgte eine fachkundige Erläuterung durch Herrn Kniestädt von der DB zu den wichtigsten Abschnitten und Brückenbauwerken auf einer Teilstrecke des größten Bahnbauprojektes Deutschlands. Die Strecke von Ebensfeld nach Erfurt verläuft fast zur Hälfte auf Brücken oder in Tunneln – 53 km von 107 km. Auf der Fahrt nach Erfurt geht es durch 22 Tunnel und über 29 Talbrücken unterschiedlicher Größe. Die interessantesten und höchsten Brückenbauwerke sind auf dieser Strecke die Talbrücke Froschgrundsee mit 798 m Länge, die das nördliche Ende des Froschgrundsees mit einem 270 m Bogen überspannt, sowie die Grümpentalbrücke mit einer Länge von 1104 m und einer Bogen Spannweite von 270 m über das Grümpental. Das längste der Brückenbauwerke ist die Ilmtalbrücke mit 1681 m. Diese imposanten Bauwerke sollten sich Interessierte von unten anschauen und sich in den noch vorhandenen Informationspunkten über die technischen Details informieren. Von den 21 Tunneln dieser Strecke ist der Bleßberg Tunnel mit 8314 Metern der längste. Mit einer Geschwindigkeit von 300 km/h fährt der Zug auch durch diesen Abschnitt der Strecke. Die Fahrzeiten reduzieren sich enorm. So fährt man heute von Nürnberg – Berlin in ca. 4.45 h, mit Eröffnung der Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt verkürzt sich die Fahrzeit auf 2.50 h. Die Fahrzeit der Gesamtstrecke von München nach Berlin beläuft sich heute auf 6 h, ab Dezember erreicht man sein Ziel in 3.55 h. Für die Südthüringer Region bringt die ICE Strecke keine großen Vorteile. Zwischen Erfurt und Bamberg stoppt der ICE, abgesehen von bis zu 3 täglichen Halten in Coburg, nicht. Die Südthüringer sind auf gute Verbindungen der Regionalbahn nach Erfurt und entsprechende Busverbindungen nach Coburg angewiesen.



fachkundige Erläuterung durch Herrn Kniestädt, DB



Das Erfurter Kreuz der A 73 / A 4 aus ungewohnter Bahnperspektive

Unsere Fahrt Bamberg-Erfurt und zurück endete gegen 12.30 Uhr wieder in Bamberg.

Nach einem Imbiss am Bus ging es dann weiter nach Stadtilm zur Baustelle der B 90n und zur Besichtigung der Ilmtalbrücke und dem Bauwerk 1 über die A71 bei Griesheim. In Griesheim angekommen wurden wir vom Vertreter des Straßenbauamtes Mittelhüringen, Herrn Weitzel und der Bauüberwachung Brücken (BW 1 über die A71) und Ilmtalbrücke, Herrn Gawlass (EHS beratende Ingenieure GmbH Erfurt) über die gesamte Strecke und die Bauwerke informiert. Hier unser Dank für die Bereitschaft uns das Bauprojekt so umfangreich darzustellen.



Die neue zweispurige Bundesstraße B 90n zwischen der A71 (AS bei Stadtilm) und Nahwinden (L 1048) schafft mit der bestandsnahen Erweiterung der L 1048 zwischen Nahwinden und Rudolstadt durch das Straßenbauamt Mittelhüringen, eine leistungsfähige Verbindung in Ost-West-Richtung. Dadurch wird der Wirtschaftsraum Saalfeld/Rudolstadt/Bad Blankenburg an die A71 und an die Landeshauptstadt Erfurt angebunden.

Die Ortsdurchfahrten von Griesheim, Stadtilm, Marlishausen und Nahwinden werden vom Durchgangsverkehr entlastet und der Schwerlastverkehrsanteil reduziert.

Das Investitionsvolumen der Anbindungsstrecke liegt nach letztem Stand bei ca. 48,5 Mio Euro.

Gesamtlänge: ca. 13,8 km

Bauwerke: 14

Anschlussstellen: 6



Die Immtalbrücke bei Stadtilm mit einer Gesamtlänge von 630 m ist ein imposantes, semiintegrales Brückenbauwerk. Das Mittelfeld mit einer Stützweite von 75,0 m wurde als Rahmen ausgebildet, an dem die weiteren auf Stützen gelagerten Überbaubereiche beidseitig anschließen. Die Stützweiten der gelagerten Bereiche variieren von 47,5m im Anschluss an den integralen Bereich über Regelstützweiten von 39,5 m der Anschlussfelder bis auf das Endfeld mit 32,50 m am Widerlager. Die Anschlussbereiche an dem integralen Mittelteil der Spannbetonbrücke sind spiegelbildlich. Das Bauwerk liegt im Grundriss in einem Radius. Die Längsverformungen infolge Temperaturverformungen werden beidseitig an den Widerlagern angeordneten Übergangskonstruktionen aufgenommen. Einen Blickpunkt gibt die Gestaltung der Pfeiler, die sich auf Grund ihrer Form ästhetisch in die Landschaft einordnen. Der Bauablauf wurde den statischen Randbedingungen angepasst. So wurde nach Herstellung der Stützen zuerst das integrale Mittelfeld hergestellt. Die weiteren gelagerten Überbauabschnitte folgten in Takten. Die Anschlussbereiche an das Mittelfeld wurden jeweils zum Schluss eingefügt.



Fertiggestelltes Bauwerk



Fertige Brückentafel mit Übergangskonstruktion



Einschnittbereich mit Überführungsbauwerk

Ein weiteres interessantes Ingenieurbauwerk ist das BW 1, welches die A71 überspannt. Hier handelt es sich um einen einhäutigen Stahlverbundrahmen. Diese Konstruktion wurde gewählt um die Beeinträchtigung des Fahrverkehrs der A71 möglichst gering zu halten. Die Stützweite des Bauwerkes beträgt hier 41,6 m. Die kleinste lichte Weite liegt bei 38,2 m. Den Überbau bilden 3 gevoutete, im Grundriss gekrümmte, luftdicht verschweißte Stahlhohlkastenträger. Die Verbundträger weisen am Widerlager Richtung A71 (Achse 10) eine Höhe von 2,10 m auf und fallen in Richtung Nahwinden (Achse 20) auf eine Höhe von 1,20 m ab. Die Herstellung des Verbundrahmens erfolgt unter Abstützung der Hohlkastenträger im Mittelstreifen der BAB A71. Durch diese Ausführung kann ein Eigengewichtsverbund des Tragwerks realisiert werden. Mittels der Abstützung der Träger wurden die Torsionsbeanspruchungen für die Bauzustände verringert. Die Mittelabstützung wurde erst nach der Herstellung der Brückenplatte und Einstellung der Rahmenwirkung entfernt.



Fertiggestelltes Bauwerk



Einbau der Träger Montagstützen auf dem Mittelstreifen der A71

Nach den interessanten Ausführungen zur B 90n und den Bauwerksbesichtigungen ging es gemeinsam mit der VSVI Gruppe Oberfranken mit dem Bus über die A71 nach Zella-Mehlis. Hier war eigentlich die Besichtigung der Tunnelleitzentrale geplant. Diese musste aufgrund terminlicher Änderungen aus der ICE – Fahrt auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden. Den Abschluss unserer Fachexkursion bildete ein gemeinsames

Abendessen mit Thüringer Rostbratwürsten und Rostbrätel in Toschi's Station in Zella-Mehlis.

Eine solche Veranstaltung ist auch immer geeignet in gemütlicher Runde Erfahrungen auszutauschen und auch persönliche Kontakte zu pflegen. Vielleicht ergibt sich eine weitere interessante gemeinsame Exkursion im nächsten Jahr.

*Christine Pierson*

## Bericht der FG VSVI

Liebe Mitglieder und Freunde der Fördergemeinschaft,

fachlich anspruchsvolle Vereinsarbeit benötigt sowohl ein Höchstmaß an freiwilliger, ehrenamtlicher Tätigkeit, als auch finanzielle Unterstützung. Die Fördergemeinschaft hat es sich zur Aufgabe gemacht, die erforderlichen Mittel für die Gestaltung eines attraktiven Seminarprogramms und damit für eine qualitativ hochwertige Weiterbildung zu beschaffen. Die FG VSVI förderte auch im Jahr 2017 satzungsgemäß die Fortbildung der in Thüringen für den Straßenbau und das Verkehrswesen tätigen Ingenieure und den Nachwuchs. Sie unterstützt deren berufs- und verkehrspolitische Bestrebungen.

Durch diese finanzielle Förderung ist die VSVI Thüringen in der Lage, den Selbstkostenbeitrag der Mitglieder für angebotene Veranstaltungen und Exkursionen gering zu halten und damit einen breiteren Kreis interessierter – vielfach auch junger - Fachkollegen ansprechen zu können.

Mitglieder der Fördergemeinschaft können alle im Straßenbau und im Verkehrswesen und auf verwandten Gebieten tätige natürliche und juristische Personen werden. Mit Stand vom 01.01.2017 hatte die FG VSVI 47 Mitglieder. Im Jahr 2017 ist die HERMS SCHMIDT Ingenieurbau GmbH aus Saalfeld neues Mitglied der Fördergemeinschaft geworden.

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 den Bezirksgruppen der VSVI im Jahr 2017 gemäß Satzungszweck rund 5.000 Euro zur Verfügung gestellt werden.

Die Förderausgaben kommen neben diesen Zuwendungen für die Bezirksgruppen vornehmlich dem Seminarprogramm der VSVI zugute. Wichtigstes Aushängeschild der Fördergemeinschaft ist die Veranstaltung der alljährlichen Vortragsreihe der VSVI mit ihren jeweils ganztägigen Seminaren zu aktuellen Themen des Straßen- und Verkehrswesens. Im Geschäftsjahr 2016 wurden sechs Seminare von 449 Teilnehmern besucht.

Nach Ablauf der letzten Wahlperiode von 2014 bis 2016 wurde der Vereinsvorstand in 2016 mit einstimmigem Ergebnis für die nächsten drei Jahre im Amt bestätigt.

In den Vorstand konnte außerdem Herr Markus Böttcher (STRABAG Gera) kooptiert werden. Wir wünschen ihm für seine Tätigkeit als Schatzmeister viel Erfolg! Auch Herr Marco Auth (Bickhardt Bau) wird den Vorstand als kooptiertes Mitglied tatkräftig unterstützen.

Die Jahresmitgliederversammlung 2017 fand am 9. November 2017 in Saalburg statt. Die Mitgliederversammlung wurde mit einem Baustellenbesuch auf der Stauseebrücke Saalburg abgeschlossen. Durch Herrn Schrot vom Straßenbauamt Ostthüringen aus Gera erfolgten vor Ort interessante Erläuterungen zu dieser komplexen und anspruchsvollen Baustelle. Hierfür bei dieser Gelegenheit nochmals vielen Dank!



Weiterführende Informationen zur FG VSVI können auch auf den Internetseiten der Fördergemeinschaft unter [www.vsvi-thueringen.de](http://www.vsvi-thueringen.de) – Fördergemeinschaft nachgelesen werden.

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

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

*Uwe Müller*  
Vorsitzender der FG VSVI  
([uwe.mueller@sehlhoff.eu](mailto:uwe.mueller@sehlhoff.eu))

## VSVI- Fachexkursion 2017 nach Straßburg und Colmar

Die Fachexkursion des Präsidiums des VSVI Thüringen führte vom 29. März bis 1. April des Jahres 2017 über Frankfurt/ Main in das Elsass. Die Bezirksgruppe Ostthüringen startete wie gewohnt in Maua, dem Sitz der Firma Streicher. In Weimar und Erfurt stiegen weitere Gäste zu und in Laucha wurde die Reisegruppe komplettiert und alle 28 Fachkollegen und Partner konnten es sich in einem luxuriösen Doppelstockbus der Firma Steinbrück gemütlich machen. Das Programm versprach viele Höhepunkte und alle Teilnehmer freuten sich darauf, wieder Neues zu sehen und zu erleben.

Pünktlich trafen wir in Frankfurt - Riederwald ein und wurden im Infozentrum von den Mitarbeitern von Hessen Mobil herzlich empfangen. Nachdem uns Herr Semmler über die Struktur der Straßenverwaltung und die Zuständigkeiten von Hessen Mobil, speziell bezogen auf den Riederwald-Tunnel, informierte, stellte uns Herr Stegner das Bauvorhaben Riederwald-Tunnel vor. Die A 66, als „Rhein – Main – Schnellweg“, seit 1966 im Bau, mündet hier in das innerstädtische Straßennetz. Die 22.000 Fahrzeuge pro Tag erzeugen eine massive Belastung des Stadtteils mit Lärm, Abgasen, Feinstaub und permanentem Stau. Der Riederwald-Tunnel ist neben dem künftigen Erlenbruch-Dreieck und der neuen Anschlussstelle Borsigallee zentraler Bestandteil des Lückenschlusses zwischen der A 66 und der Ostumgehung Frankfurt A 661. Anschaulich beschrieben die Mitarbeiter von Hessen Mobil die Entwicklung im Planungsverfahren des Lückenschlusses in den verschiedenen Bauphasen von 1974 bis 2007.



Baustelle Erlenbruch-Dreieck

Nach Fertigstellung und Nutzung des Tunnels soll es zu einer wesentlichen Aufwertung des Ortsteiles kommen. Den momentanen Stand der Arbeiten am Dreieck Erlenbruch besichtigten wir vor Ort und bekamen einen Eindruck vom Bauen im Bestand unter Aufrechterhaltung des Verkehrs verschiedenster Verkehrsträger. Die seit 2014 laufenden Bauarbeiten sollen 2022 abgeschlossen sein.

Am späten Nachmittag erreichten wir Colmar, richteten uns im Hotel Mercure Champ de Mars, wunderbar in einem Park am Zentrum gelegen, ein und trafen uns dann bei traditioneller Küche zum Abendessen im Restaurant „Meistermann“. Einige Teilnehmer nutzten den lauen Abend zur Erkundung der näheren Umgebung. Am Donnerstag, dem 30. März 2017, war als Höhepunkt die Besichtigung des EU-Parlamentes, der Stimme der Bürgerinnen und Bürger in der EU, in Straßburg geplant. Die Fahrt von Colmar nach Straßburg führte uns deutlich vor Augen, welches Verkehrsaufkommen hier bewältigt werden muss. Das Parlamentsgebäude imponierte

durch Größe und Lage. Nach mehreren Sicherheitschecks, unsere Daten lagen schon länger zur Überprüfung vor, betraten wir die beeindruckenden Hallen des Sitzes des Europäischen Parlamentes. Da sitzungsfreie Zeit war, warteten viele Besuchergruppen auf Einlass, welcher nur zu dieser Zeit möglich war.

Das Zeitfenster unseres Besuches war, bedingt durch unsere Verspätung, knapp bemessen. Die uns führende Parlamentsmitarbeiterin drängte deshalb auf Eile. Sie nahm sich trotzdem genug Zeit, uns die Aufgaben und Arbeitsabläufe des Parlamentes und der Abgeordneten zu erläutern. Viele Europäer nehmen diese Institution nicht so ernst, aber es wurde deutlich, dass die Entscheidungen auch in unser Leben eingreifen. Das Interesse wurde geweckt und einige Wissenslücken geschlossen. Die Abgeordneten pendeln zwischen Straßburg, Brüssel und ihrem Wahlkreis immer hin und her. Unser Abgeordneter aus Weimar, Herr Dieter Koch, war deshalb nicht vor Ort und wir hatten so keine Chance, ihn kennen zu lernen bzw. mit ihm zuzusprechen.



Die Gruppe im EU-Parlament

Im Plenarsaal, den wir kurz besuchten, tagte ein Jugendparlament. Danach fuhren wir in die Stadt, um unsere Stadtführerin zu treffen. Sie kam aus Deutschland und war auch ein Opfer der Verkehrsverhältnisse geworden. Aber man arbeitete schon an einer grenzübergreifenden Lösung mittels Straßenbahn, die 2017 wirksam werden soll. Die Brücke über den Rhein nach Kehl ist bereits fertig gestellt. Das ist sehr wichtig, da bei Parlamentsbetrieb über 4.000 Parlamentarier mit Tross untergebracht werden wollen und das geht nicht nur in der City.



Straßenbahnbrücke über den Rhein zwischen Straßburg und Kehl



Bei der Weinprobe im Winzerhof

Bei einer Stadtrundfahrt mit dem Bus und einem Stadtrundgang erkundeten wir die quirlige Stadt. Abschluss und Höhepunkt der Führung war das Straßburger Münster. Von einem Aussichtsboot erlebten wir die Stadt noch einmal vom Wasser aus. Wir passierten das EU-Viertel mit dem Parlamentsgebäude bis zum Europäischen Gerichtshof. Das Wetter hatte die Einwohner und besonders die Studenten an den Fluss gelockt. Zum Abendessen trafen wir uns in einem urigen, bestimmt sehr alten Wirtshaus. Mit Blick auf die Weinberge fuhren wir durch den Frühling zurück nach Colmar. Einige verdauten die mannigfaltigen Eindrücke des Tages in der Hotelbar bei einem Erfahrungsaustausch über unsere Arbeit und andere Themen des täglichen Lebens.

Am letzten Tag unserer Exkursion erkundeten wir Colmar im Rahmen eines sehr umfangreichen Stadtrundganges. Die verwinkelte Altstadt mit den historischen Fachwerkhäusern war sehr gut erhalten und gepflegt. Wir erreichten fußläufig alle Sehenswürdigkeiten der Stadt. In der touristischen Hochsaison ist die Stadt sehr belebt. Natürlich ist alles auf den Tourismus zugeschnitten und das Maskottchen, der Storch, grüßte uns in jeder Form aus allen Läden. Am Nachmittag bewegte sich jeder individuell durch die Altstadt und folgte den Empfehlungen der Stadtführerin. Dazu gehörten das Unter-den-Linden-Museum mit dem bekannten Isenheimer Altar oder auch die Markthallen.

Ein Gespräch im Park an unserem Hotel ergänzte den Eindruck vom Land, das persönliche Erleben der Zeit vom 2. Weltkrieg bis in die heutige Zeit mit der bevorstehenden Wahl des französischen Präsidenten. Am Abend trafen wir uns wieder bei traditioneller Küche des Elsass und interessanten Gesprächen.

Am Sonnabend, dem 1. April 2017, ging es schon wieder zurück nach Thüringen, aber nicht ohne den guten Pfälzer Wein zu verkosten. Direkt an der Deutschen Weinstraße, auf dem Weg von der Neustädter Innenstadt zum Hambacher Schloss, lädt der Winzerhof Hans Nickel zum Verweilen ein. Bei Kaiserwetter am Kaiserstuhl inmitten von mediterraner Blumen- und Pflanzenpracht probierten wir die Weine der Pfalz, auch als deutsche Toskana bekannt. Ein gutes Essen rundete den perfekten Eindruck ab. Voll mit vielen interessanten Eindrücken

und Wissen fuhr uns die Firma Steinbrück wieder nach Thüringen. Vielen Dank an die Organisatoren und Ausführenden.

Dipl.-Ing. Hartmut Schuhmann  
Jena, den 28.12.2017

- Anzeige -

**OXFORT**  
INGENIEURE

Bauoberleitung  
Projektsteuerung  
Bauüberwachung  
Qualitätsmanagement  
Planung & Ausschreibung

Oxford Ingenieure GmbH & Co. KG  
Plan 6b, 99425 Weimar  
[www.oxfort-ingenieure.de](http://www.oxfort-ingenieure.de)  
[kontakt@oxfort-ingenieure.de](mailto:kontakt@oxfort-ingenieure.de)  
T +49 (0) 3643-2127412



# STREICHER Gruppe

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



## Straßen- & Tiefbau

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



## Brücken- & Ingenieurbau

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



## Rohrleitungs- & Anlagenbau

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



## Wasserbau

- Hochwasserschutzanlagen
- Bau von Hafenanlagen, Schleusen, Wehren
- Deichbau
- Uferbefestigungen und -sicherungen
- Nassbagger-/Spundwandarbeiter

## 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 Königs Wusterhausen OT Niederlehme 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.

## Laudatio zum 80. Geburtstag von Obergeringieur Dipl.-Ing. (FH) Robert Kircher

Am 1. August 2017 feierte der Ehrenvorsitzende unserer Ingenieur-Vereinigung Robert Kircher seinen 80. Geburtstag. Seiner Initiative verdanken wir in Thüringen die erste Gründung unserer „Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure“ im Bereich der neuen Bundesländer. Sie wurde am 23. März 1990 gegründet und unter seinem Vorsitz zu einer anregenden und lebhaften Interessengemeinschaft entwickelt. Er blieb ihr Vorsitzender bis 1997 und war danach noch als Geschäftsführer der VSVI Thüringen tätig.

Herr Kircher, geboren in Eisenach, war durch seinen beruflichen Werdegang für dieses Ehrenamt prädestiniert. Nach dem Studium des Konstruktiven Ingenieurbaus in Erfurt und Leipzig arbeitete er mehrere Jahre leitend auf Industrie- und Straßenbaustellen in Brandenburg und Mecklenburg bevor er in seine Heimat nach Thüringen zurückkehrte und seine Tätigkeit in der Abteilung Verkehr der Stadtverwaltung Erfurt als Referatsleiter Straßenwesen begann. Es folgten zweieinhalb Jahrzehnte bis zur politischen Wende als Direktor der Stadtdirektion Straßenwesen, die die Aufgaben hatte, die Straßen und Brücken zu verwalten und zu unterhalten, Investitionen bauaufsichtlich zu betreuen und Verkehrsplanungen zu erarbeiten.

Vor der Wende war er ehrenamtlich Vorsitzender der Fachsektion Verkehrswesen der Kammer der Technik im Bezirk Erfurt und hat in diesem Rahmen Aufgaben auf den Gebieten der Verkehrsorganisation, des ruhenden Verkehrs, des Güter- und Personenverkehrs bearbeitet.

1990 bildete die neue Bauverwaltung der Stadt Erfurt ein Tiefbauamt. Robert Kircher wurde die Stellvertretung des Amtsleiters und die Leitung der Abteilung „Unterhaltung und Verwaltung der Straßen und Brücken“ übertragen. Diese Aufgaben erfüllte er mit der ihm eigenen Zielstrebigkeit und Sorgfalt bis zum Beginn seines wohlverdienten Ruhestands im Jahre 2002. Die Würdigung, die der damalige Amtsleiter Herr Dipl.-Ing. Max Peter Schenk zu diesem Anlaß vornahm, ist im Wesentlichen im Info-Heft 2003 der VSVI Thüringen abgedruckt.

Für seine langjährige Arbeit als Gründungsmitglied, Vorsitzender und Geschäftsführer der VSVI Thüringen wurde Robert Kircher am 28.03.2001 vom seinerzeit amtierenden Vorsitzenden, Herrn Dr.-Ing. Horst Straßburger, die Ernennungsurkunde zum Ehrenvorsitzenden unserer Ingenieurvereinigung überreicht.

Seit sieben Jahren ist Robert Kircher trotz geistiger Frische am Rollstuhl gebunden und wird zu Hause aufopferungsvoll von seiner Ehefrau, mit der er seit 1958 verheiratet ist, betreut. Wir wünschen ihm viel Zuversicht und anhaltenden Lebensmut.



## Laudatio zum 80. Geburtstag von Herrn Dipl.-Ing. (FH) Wilfried Schellenberger

Am 25.10.2017 feierte Herr Dipl.-Ing. (FH) Wilfried Schellenberger seinen 80. Geburtstag. Die Mitgliedsnummer 3 weist ihn als Mitbegründer der VSVI Thüringen aus. Er wurde 1990 Mitglied im Landesvorstand, wo er für die Weiterbildung zuständig war.

Wilfried Schellenberger begann seine berufliche Laufbahn nach dem Studium im Jahr 1959 als Bauleiter/Bauführer im VEB Straßenbau Weimar. Er wechselte bereits 1963 zum Straßenbaulabor Schleusingen, welches der Bezirksdirektion für Straßenbau Suhl angegliedert war. Das Straßenbaulabor wurde 1990 zur Prüfstelle für Qualitätssicherung im Thüringer Landesamt für Straßenbau. Seit 1993 war Herr Schellenberger als Prüfstellenleiter beschäftigt und hat sich weit über die Landesgrenzen Thüringens hinaus einen hervorragenden fachlichen Ruf erarbeitet.

Im Straßenbaulabor Schleusingen war er bis zur deutschen Wiedervereinigung vor allem für die Tragfähigkeitsmessungen, die Baugrunduntersuchungen, die Bautenschutzentwicklungen, die Herstellung und die Überwachung der Bitumenemulsionen und den Spannbetonbrückenbau zuständig (Erstellung der Betonrezepturen für die Spannbetonbrücken). Ab 1993 kam dann noch die Verantwortung für den Asphaltstraßenbau hinzu.

Seit 1990 arbeitete Wilfried Schellenberger in bis zu zwölf Gremien der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen mit.

Neben verschiedenen Vortragstätigkeiten im In- und Ausland – unter anderem in Trondheim, Kopenhagen, Budapest und Wien – veröffentlichte Herr Schellenberger über 20 Fachartikel in der „acta hydrophysica“ sowie den Fachzeitschriften „Straße + Autobahn“, „Bitumen“ und „Asphalt“.

Er arbeitete an mehreren Forschungsaufträgen der FGSV mit, u. a. auch in Zusammenarbeit mit den Technischen Universitäten Braunschweig, Hannover und der Ruhr-Uni Bochum, der Hochschule für

Architektur und Bauwesen Weimar, dem Forschungsinstitut für Glas und Keramik (Höhr-Grenzhausen) und der TU Darmstadt. Im Rahmen der europäischen Normung war er federführend für die Erstellung von insgesamt 6 DIN EN (Asphaltstraßenbau) tätig.

1997 wurde Herrn Wilfried Schellenberger die Zulassung zum „Staatlich geprüften und vereidigten Gutachter für das Sachgebiet Straßenbau“ erteilt.

Bis heute gehört Herr Schellenberger in ununterbrochener Zeitfolge dem Vorstand der Bezirksgruppe Südthüringen an. Alle 26 Mehrtages- und 19 Tagesveranstaltungen in Südthüringen tragen seine unverwechselbare Handschrift. Seinen hervorragenden und vielfältigen Kontakten ist es zu verdanken, dass so viele unserer Mitglieder an zum Teil einmaligen und nicht wiederholbaren Fachexkursionen teilnehmen konnten. Er war nicht nur der Ideengeber für die Exkursionen, sondern auch der Hauptorganisator.

Herr Dipl.-Ing. (FH) Wilfried Schellenberger hat sich im Rahmen seiner Vorstandsarbeit um die Förderung der Ziele der Vereinigung besondere Verdienste erworben. In der Mitgliederversammlung am 13.09.2017 in Suhl wurde ihm daher die Ehrenmitgliedschaft verliehen.

Wir wünschen Herrn Schellenberger alles erdenklich Gute, vor allem Gesundheit und bedanken uns für seine so aktive Unterstützung.



## Laudatio zum 60. Geburtstag von Dr. Joachim Wenzel

Herr Dr.-Ing. Joachim Wenzel wurde am 14. April 1957 geboren und feierte in diesem Jahr (2017) seinen 60. Geburtstag.

Herr Dr. Wenzel trat am 26.09.1990 in die VSVI Thüringen ein und erhielt die Mitgliedsnummer 141. Bereits 1991 wurde er Mitglied im Vorstand der Bezirksgruppe Erfurt, wo er für die Weiterbildung zuständig war. 1994 wechselte er in den Landesvorstand der VSVI Thüringen und war dort bis 2000 weiterhin für die Weiterbildung verantwortlich, die nun zentral durch den Landesvorstand organisiert wurde.

Von 1997 bis 2003 war Dr. Wenzel stellvertretender Vorsitzender der VSVI-Landesvereinigung. Am 28. März 2003 wurde er zum Vorsitzenden gewählt und trat damit die Nachfolge von Herr Dr. Straßburger an. Diese Position (seit 2013 Präsident der VSVI Thüringen) behielt er bis 2015 inne. In dieser Zeit vertrat er die Thüringer Straßenbau- und Verkehrsingenieure auf Bundesebene bei der BSVI und war die treibende Kraft im Vorstand.

Seinem Engagement und Ehrgeiz bei seiner ehrenamtlichen Tätigkeit als Vorsitzender und Präsident der VSVI Thüringen ist es zu verdanken, dass die Mitgliederzahlen konstant geblieben sind und sich die Weiterbildungsveranstaltungen fest im Programm der VSVI Thüringen etabliert haben.

Während seiner aktiven Zeit in den Vorständen der Bezirksgruppe Erfurt und der Landesvereinigung sowie im Präsidium der Landesvereinigung von 1991 bis 2015 war Dr. Wenzel selbständig als Mit-eigentümer der Planungsbüros Henning und Partner, später Poch und Partner und seit 2006 als geschäftsführender Gesellschafter der Ingenieurbüro Dr. Wenzel GmbH in Erfurt tätig. Neben seiner

Arbeit schaffte er es immer, die notwendige Zeit für die Belange der VSVI Thüringen zu finden.

Seit 2005 ist Herr Dr. Wenzel Mitglied der Ingenieurkammer Thüringen. Von 2009 bis 2015 besetzte er die Vorlesungsreihe „Planung von Straßenverkehrsanlagen“ an der Bauhaus-Universität in Weimar. Später dann - von 2012 bis heute - hält er Vorlesungen zur Straßenplanung im Rahmen des weiterbildenden berufsbegleitenden Zertifikatstudiums an der Bauhaus-Universität Weimar für den Abschluss des/der Fachingenieurs/in oder des/der Fachbauleiters/in für Straßenbau.

Herr Dr. Joachim Wenzel hat sich im Rahmen seiner Vorstandsarbeit um die Förderung der Ziele der Vereinigung besondere Verdienste erworben. Er wurde deshalb in der Mitgliederversammlung am 26. Oktober 2016 in Heiligenstadt auf Vorschlag des Präsidiums der VSVI Thüringen zum Ehrenmitglied ernannt.

Nach seinem Ausscheiden aus dem Präsidium zum Jahreswechsel 2015 / 2016 ist er immer noch aktiv bei Veranstaltungen der VSVI und steht dem Präsidium mit Rat und Tat zur Seite. Wir wünschen Herrn Dr.-Ing. Joachim Wenzel für die Zukunft beste Gesundheit und alles Gute.



## Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Thüringen e. V. Themenschwerpunkte der geplanten Weiterbildungsseminare 2018

### Asphaltstraßenbau

Workshop Radverkehr II (in Kooperation mit TMIL)

### Bau- und Vergaberecht VOB/B – Bauverträge der öffentlichen Hand

### Betonstraßensanierung

### Bau- und Vergaberecht VOB/A – Vergabe von Bauleistungen

### Building Information Modeling (BIM) für Verkehrsinfrastrukturprojekte

### Querschnittsthemen, Aktuelles

### Brückenbau

### Vekehrsplanung

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

LEUTE VON DER STRASSE

neumeister.de

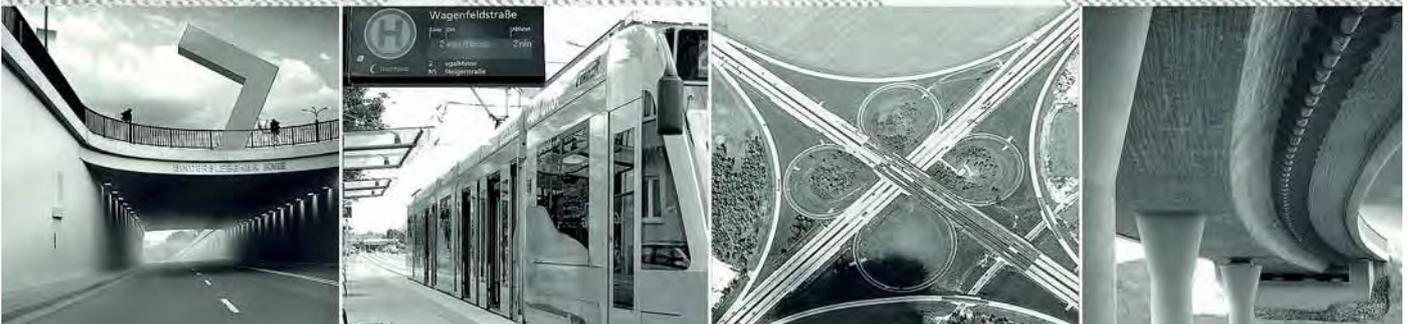
**IN**  
IHREM AUFTRAG

**INVER**

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

**STAMMSITZ:**  
99084 ERFURT  
Maximilian-Welsch-Straße 2  
T.: +49 361 2238-0  
F.: +49 361 2238-101  
info@inver-erfurt.de

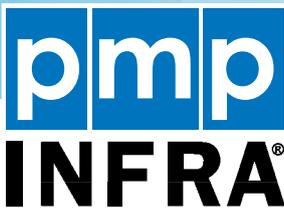
**NIEDERLASSUNG:**  
98529 Suhl  
Würzburger Straße 3  
T.: +49 3681 7972-0  
F.: +49 3681 7972-15  
info@suhl.inver-erfurt.de



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

# Erfolg ist planbar.

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



projektmanagement- und  
planungsgesellschaft  
für infrastruktur mbh

## headquarter

eugen-richter-straße 44, 99085 erfurt

tel.: 03 61 / 7 89 70-0 ■ fax: 03 61 / 7 89 70-29

## management center halle

freiimfelder straße 39, 06112 halle (saale)

tel.: 03 45 / 6 85 95 27-0 ■ fax: 03 45 / 6 85 95 27-4

beratung

planung

bauleitung

projektmanagement

[www.pmp-infra.de](http://www.pmp-infra.de)



# INFRASTRUKTUR FÜR DIE ZUKUNFT

BERATUNG. PLANUNG. ÜBERWACHUNG.

## HAUPTSITZ ERFURT

Ingenieurbüro KLEB GmbH  
Gustav-Freytag Straße 29  
99096 Erfurt

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

## NIEDERLASSUNG JENA

Ingenieurbüro KLEB  
Am Naßtal 4  
07751 Jena-Maua

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



**KLEB**

INGENIEURBÜRO

