



FACHBEITRÄGE

**Ausbau der Hochstraße
Elbmarsch**

**Tunnel für die
Willy-Brandt-Straße?**

Impressum

VSVI-Information

Zeitschrift der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Hamburg e.V.

Herausgeber:

VSVI-Hamburg, Postfach 113401
20434 Hamburg

Bankverbindung:

Hamburger Sparkasse
Konto 1254124579
BLZ 200 505 50
BIC HASPDEHHXXX
SEPA DE86 2005 0550 1254 1245 79

Redaktion:

Marko Schröder
(Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder, Hamburg)
Carsten Diercks
(Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder, Hamburg)

Anschrift der Redaktion:
VSVI-Hamburg, Postfach 11 34 01, 20434 Hamburg

Die Beiträge enthalten nicht in jedem Fall die Meinung des Herausgebers. Die Redaktion behält sich sinngemäße Kürzungen und Änderungen von Beiträgen vor.

Die Redaktion dankt allen, die an dieser VSVI-Information mitgearbeitet haben und bittet schon jetzt um rege Beteiligung an der Ausgabe 2018. Redaktionsschluss ist der 31. August 2018.

Copyright:

Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt.

Layout, Satz und Druck:

Copy Campus, Rentzelstraße 12,
20146 Hamburg

Erscheinungsweise:

Die VSVI-Information erscheint einmal jährlich. Sie wird kostenlos an die Mitglieder der VSVI-Hamburg verteilt.

Titelbild:

Aufbau der Verkehrsbeeinflussungsmaßnahme auf der BAB A7 (Quelle: Reiner Freese)

Inhalt

VSVI

Vorwort	4
Niederschrift der 53. Mitgliederversammlung	6
VSVI-Internes (Ansprechpartner, Termine, neue Mitglieder)	8
Fortbildungsveranstaltungen und Exkursionen	11
HerbstVerkehr 2017	20
Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr	23
Die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (BSVI) stellt Leitfaden für zeitgemäße Straßenplanung vor	26

Fachbeiträge

Ausbau der Hochstraße Elbmarsch Temporäre Verkehrsbeeinflussungsanlage für das Pilotprojekt	33
Die Trennung überwinden – ein Tunnel für die Willy-Brandt-Straße?	38
Fördermitglieder	45

Beitrittserklärung

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitglieder und Freunde der VSVI in Hamburg,



wir freuen uns sehr, Ihnen mit dieser VSVI-Info 2017 wieder ein umfangreicheres Exemplar zur Verfügung stellen zu können als es für 2016 der Fall war. Es haben sich mehr Mitglieder gefunden, die einen Beitrag zum Gelingen dieser VSVI-Info geliefert haben. Ihnen gilt hier zunächst mein ganz besonderer Dank, verbunden mit der Hoffnung, dass sich zukünftig auch weitere Mitglieder angespornt fühlen, uns einen Text zur Verfügung zu stellen.

Das Jahr 2017 begann für die VSVI-Hamburg mit der Mitgliederversammlung am 23. Februar abermals in den sehr schönen Räumlichkeiten des Hafens-Klubs Hamburg mit Blick auf den Hamburger Hafen. Vor dem offiziellen Teil berichtete uns Herr Dipl.-Ing. Martin Appelles von der Hamburger Hochbahn über die anstehenden Baumaßnahmen im Zuge der U-Bahn Linie U 4: an dem einen Ende erfolgt die Verlängerung aus der HafenCity bis zu den Elbbrücken und am anderen Ende die Erschließung der Horner Geest. Anschließend fand im offiziellen Teil turnusmäßig die Vorstandswahl für den Posten der Fortbildungsreferentin statt. Die amtierende Fortbildungsreferentin, Tanja Windhorst, stellte sich – in Abwesenheit – nach ihrer ersten Amtszeit erneut zur Wahl. Die Mitgliederversammlung wählte sie einstimmig für eine weitere Amtszeit von 3 Jahren. Darüber hinaus endete die erste 4-jährige Amtszeit des Rechnungsprüfers Gerhard Scholz. Auch er kandidierte – in Abwesenheit – ein weiteres Mal und wurde von der Versammlung einstimmig gewählt. Ich danke Beiden ganz herzlich dafür, dass sie sich auf diese Weise zum Wohle der Vereinigung einbringen.

In der Zeit von Anfang Februar bis Ende März fanden insgesamt drei VSVI Seminarveranstaltungen statt zu den Themen Straßenbautechnik, aktuelle Verkehrsthemen und konstruktive Bauwerke. Als Veranstaltungsort hatten wir wieder die Katholische Akademie gewählt. Dort stehen sehr gut geeignete Räumlichkeiten in unterschiedlichen Größen zur Auswahl, so dass wir dort voraussichtlich auch in den nächsten Jahren bleiben werden. Ganz besonders ansprechend ist der große Raum im obersten Stockwerk mit Dachterrasse und Blick auf die Elbphilharmonie, in dem die Veranstaltung zu den konstruktiven Bauwerken stattgefunden hat.

Für den 15. Juni hatte die VSVI zu einer Tagesexkursion zu einer Baustelle nach Bremerhaven eingeladen. Es ging zur Hafenanbindung an die BAB A 27 durch den sog. „Hafentunnel“. Es handelt sich dabei um ein in jeglicher Hinsicht anspruchsvolles Bauvorhaben – Planverfahren, Ausführungsplanung, Verkehrsführung während der Bauzeit und die Baudurchführung stellen extrem hohe Anforderungen an die Ingenieurkunst. Trotz der spannenden Baustelle war die Resonanz nicht so groß, wie wir es erhofft hatten. Deshalb haben wir vom Vorstand ein großes Interesse, von Ihnen zu erfahren: „Wie ist Ihre Meinung zu Tagesexkursionen?“ Bitte teilen Sie uns diese unter vsvi-hamburg@hamburg.de mit, damit wir für die Zukunft wissen, ob sich der organisatorische und zeitliche Aufwand für die Vorbereitung lohnt oder wir unsere Zeit und Energie in andere Vorhaben stecken sollten.

Eine weitere Veranstaltung, die Baustellenbesichtigung der Neuen Mitte Altona am 17. Juli, fand dagegen so großen Anklang, dass nicht alle Anmeldungen berücksichtigt werden konnten. Ein Grund für den größeren Zuspruch könnte gewesen sein, dass sie nur am Nachmittag stattfand.

Am 12. Oktober ist der Vorstand einer Einladung des Architekten- und Ingenieurvereins Hamburg e.V. (AIV) zur Preisverleihung „Bauwerk des Jahres 2016“ gefolgt, bei dem u.a. die Zitadellenbrücke im Harburger Binnenhafen ausgezeichnet wurde.

Die Vortragsreihe „HerbstVerkehr“ fand diesmal im Kesselhaus in der HafenCity statt. Wir meinen, dass wir damit einen noch besser geeigneten Veranstaltungsort gefunden haben, als das Wälderhaus in Wilhelmsburg. Start der Reihe war am 2. November mit der ersten von 4 Veranstaltungen. Ein 5. Vortrag musste krankheitsbedingt leider ausfallen.

Einen Festball gab es in 2017 nicht, da sich die Mitgliederversammlung für einen 2-jährigen Rhythmus ausgesprochen hatte. Da im Hotel Atlantic in 2018 jedoch umfangreiche Umbaumaßnahmen stattfinden, möchte ich an dieser Stelle schon auf den Termin des nächsten VSVI-Festballs in 2019 hinweisen. Sie sind schon jetzt für den 2. November 2019 in das Hotel Atlantic eingeladen – bitte merken Sie sich diesen Termin unbedingt vor!

Abschließend danke ich an dieser Stelle allen, die sich im zurückliegenden Jahr neben ihrem Berufsalltag auch noch für den Erfolg unserer Vereinigung eingesetzt haben. Ich freue mich über die tolle Zusammenarbeit im Vorstand und bedanke mich an dieser Stelle ganz besonders beim Redaktionsteam dieser VSVI-Info, bestehend aus Carsten Dierks und Marko Schröder. Ich wünsche Ihnen eine kurzweilige Lektüre dieser VSVI-Info 2017!

Mit freundlichen Grüßen

Roland Hansen
(Vorsitzender der VSVI-Hamburg)

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



53. Mitgliederversammlung der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Hamburg e.V.

Der eigentlichen Mitgliederversammlung ging um 16:00 ein Vortrag voraus:

U-Bahn Linie U 4: Verlängerung zu den Elbbrücken und Erschließung der Horner Geest

Herr Dipl.-Ing. Martin Appelles, Sachgebietsleiter bei der Hamburger Hochbahn AG, berichtete anhand einer Präsentation über die verschiedenen Bearbeitungsstände des Projektes.

Niederschrift über die 53. Mitgliederversammlung am 23. Februar 2017 in den Räumen des Hafens-Club Hamburg e.V.

Top 1: Begrüßung und Feststellung der Tagesordnung

Herr Roland Hansen eröffnet die Mitgliederversammlung um 17:30 Uhr und begrüßt die anwesenden Mitglieder sehr herzlich.

Er stellt fest, dass zu dieser ordentlichen Mitgliederversammlung frist- und formgerecht eingeladen worden und die Versammlung somit beschlussfähig ist.

Vor Eintritt in die Tagesordnung wird in stiller Ehrung der seit der letzten Mitgliederversammlung verstorbenen Mitglieder gedacht. Zu dem Tagesordnungspunkt 10 Verschiedenes fragt Herr Hansen nach Vorschlägen. Es gibt keine Anregungen. Die Tagesordnung wird einstimmig angenommen und somit festgestellt.

Top 2: Genehmigung der Niederschrift über die 52. Mitgliederversammlung am 24. Februar 2016

Die Niederschrift über die 52. Mitgliederversammlung ist auf der Homepage veröffentlicht und den Mitgliedern mit der Einladung zu dieser Versammlung zugestellt worden.

Einwendungen gegen Form oder Inhalt der Niederschrift werden nicht erhoben. Die Niederschrift wird ohne Änderung genehmigt.

Top 3: Berichte des Vorstandes über die Tätigkeit der Vereinigung im Jahr 2016

Top 3.1: Bericht des Vorsitzenden (Roland Hansen)

Roland Hansen berichtet über das vergangene Jahr 2016:

Neben zahlreichen formlosen Arbeitstreffen, haben 3 formelle Vorstandssitzungen stattgefunden. Insbesondere für die zukünftige VSVI-Info 2017 wirbt er um Fachbeiträge. Die aktuelle Ausgabe 2016 ist fast fertig und soll im ersten Halbjahr 2017 erscheinen.

Herr Hansen dankt dem Vorstandskollegium sowie Frau Klimm in Abwesenheit für die geleistete Arbeit.

Top 3.2: Bericht des stellvertretenden Vorsitzenden (Mirco Bachmeier)

Herr Bachmeier berichtet von der durch ihn organisierten Seminarreihe HerbstVerkehr. Die Einladungen in 2016 seien auch aufgrund der Terminierung mit den Referenten recht spät erfolgt. Er erläutert kurz die gelaufenen Termine in 2016. Für 2017 sei man für Vorschläge dankbar.

Top 3.3: Bericht des Geschäftsführers (Carsten Buck)

Herr Buck berichtet vom VSVI Ball 2016, der am 5. November stattgefunden hat. Der Ball soll auf der Grundlage eines Beschlusses der Mitgliederversammlung im Jahr 2015 in einem 2 jährigen Turnus veranstaltet werden. Der Ball 2016 war erfolgreich und soll das nächste Mal im November 2018 stattfinden.

Top 3.4: Bericht der Fortbildungsreferentin (Tanja Windhorst)

Herr Buck berichtet für Frau Windhorst, die nicht anwesend ist: Das VSVI-Seminar ist im Frühling 2016 erfolgreich gelaufen. Die Resonanz war sehr gut. Das Seminar soll für die Mitglieder der VSVI beitragsfrei bleiben. In 2017 sind folgende Termine vorgesehen, für die schon z.T. über 100 Anmeldungen vorliegen:

- 07.02.17 Straßenbautechnik
- 21.03.17 Aktuelle Verkehrsthemen
- 28.03.17 Konstruktive Bauwerke

Top 4: Berichte über die Tätigkeit der Bundesvereinigung (BSVI)

Top 4.1: Bericht des Vorsitzenden (Roland Hansen)

Herr Hansen berichtete kurz von den Aktivitäten der Bundesvereinigung BSVI und übergibt das Wort an Herrn Rothfuchs, der diesen Tagesordnungspunkt weiter ausführt.

Top 4.2: Bericht des Präsidiumsmitgliedes (Konrad Rothfuchs)

Herr Rothfuchs berichtet über Überlegungen zur Neuausrichtung der BSVI und wirbt insbesondere über den mit bundesweit ausgelobten BSVI-Preis. Dieser Deutsche Ingenieurpreis Straße und Verkehr wird im September 2017 in Dessau verliehen.

Die Mitgliederversammlung nimmt den Bericht des Vorsitzenden und des Mitgliedes des Präsidiums über ihre Tätigkeit in der Bundesvereinigung zur Kenntnis.

Top 5: Rechnungsbericht über das Geschäftsjahr 2016 und Genehmigung des Haushaltsplanes 2017 (Kirsten Reutin)

Frau Reutin stellt sowohl den Rechnungsbericht 2016 als auch den Wirtschaftsplan für 2017 vor. Die VSVI hat das Jahr 2016 mit einem Überschuss abgeschlossen und ist solide aufgestellt. Die Vereinigung hat derzeit ca. 400 ordentliche und 30 fördernde Mitglieder. Der Wirtschaftsplan für das Jahr 2017 wird einstimmig angenommen.

Top 6: Bericht der Rechnungsprüferin (Andrea Pusch)

Frau Pusch berichtet, dass die Finanzen der Vereinigung im abgelaufenen Geschäftsjahr 2016 anhand der Belege für Einnahmen und Ausgaben im Januar 2017 geprüft wurden. Unstimmigkeiten wurden nicht festgestellt. Die Mitgliederversammlung nimmt Kenntnis.

Top 7: Entlastung des Vorstandes

Frau Pusch dankt dem Vorstand für die geleistete Arbeit und beantragt die Entlastung des Vorstandes. Die Mitgliederversammlung beschließt die Entlastung einstimmig.

Top 8: Wahl einer Fortbildungsreferentin/ eines Fortbildungsreferenten

Herr Hansen schlägt Frau Windhorst für eine Wiederwahl als Fortbildungsreferentin vor. Frau Windhorst ist nicht anwesend, hatte sich aber für eine Wiederwahl bereit erklärt. Frau Windhorst wird per Mehrheitsbeschluss gewählt.

Top 9: Wahl einer Rechnungsprüferin/ eines Rechnungsprüfers

Herr Hansen schlägt Herrn Scholz für eine Wiederwahl als Rechnungsprüfer vor. Herr Scholz ist nicht anwesend, hatte sich aber für eine Wiederwahl bereit erklärt. Herr Scholz wird per Mehrheitsbeschluss gewählt.

Mit einem Dank an die Anwesenden für die Teilnahme schließt Herr Roland Hansen die Versammlung um ca. 18:30Uhr.

Für die Niederschrift



Dipl.-Ing. Roland Hansen
Vorsitzender



Dipl.-Ing. Carsten Buck
Geschäftsführer

Ansprechpartner der VSVI - Hamburg

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

Postanschrift: Postfach 11 34 01, 20434 Hamburg

Im Internet finden Sie uns unter www.vsvi-hamburg.de

Vorstand

Vorsitzender

Roland Hansen

c/o Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Sachsenfeld 3-5, 20097 Hamburg, Telefon: 040/428 26 - 2670

Stellvertretender Vorsitzender

Mirco Bachmaier

c/o Lärmkontor GmbH

Altonaer Poststraße 13b, 22767 Hamburg, Telefon: 040/38 39 94 - 0

Geschäftsführer

Carsten Buck

c/o Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Sachsenfeld 3-5, 20097 Hamburg, Telefon: 040/428 26 - 2674

Schatzmeisterin

Kirsten Reutin

Telefon: 0178/2345199

Fortbildungsreferentin

Tanja Windhorst

c/o SCHMECK - JUNKER Ingenieurgesellschaft

Gotenstraße 14, 20097 Hamburg, Telefon: 040/69 65 25 - 14

Zahlungsverkehr / Mitgliederverwaltung

Sybille Klimm

Postfach 113401, 20434 Hamburg, Tel. 04168/91 17 99

Termine

- Angekündigt werden Termine und geplante Themen auf der Internetseite www.vsvi-hamburg.de
- Fachexkursionen
Einladungen erfolgen mit gesonderten Schreiben
- HerbstVerkehr 2018
Einladung erfolgt mit gesonderten Schreiben

VSVI-Hamburg – Mitglieder 2017

Verstorbene Mitglieder

004 – Rolf Bielecki
279 – Jörn Bühling
216 – Jürgen Haase

Gekündigt zum 31.12.17

872 – Marco Schünemann
562 – Reiner Mewes
408 – Manfred Krüger
261 – Michael Maak
348 – Behrend Kohlhasse
798 – Thorsten Hohenstein
888 – Hermann Gasow
902 – Robert Paries
574 – Joachim Nickel
249 – Werner Flemming
108 – Klaus-Werner Damm
784 – Martin Kanitz
788 – Lothar Biesenbaum
941 – Björn Tent
739 – Ulrich Mink
097 – Walter Mechler
738 – Thomas Klasen
948 – Frank Goerke
009 – Werner Möbius
132 – Lothar Baesel
673 – Nils Flöter
945 – Bastian Klockner

Eintritte Ordentliche Mitglieder

945 – Bastian Klockner
946 – Torben Jasch
947 – Jörg Alex
948 – Frank Goerke
949 – Wiebke Grote
950 – Alexander Tarnaske

Austritte Fördermitglieder

1000060 – Hermann Wellmann Tiefbau
1000041 – Fritz Hack GmbH & Co. KG

Fortbildungsveranstaltungen 2017

Dipl.-Ing. Tanja Windhorst
Schmeck Junker Ingenieurgesellschaft mbH
Gotenstraße 14
20097 Hamburg

e-mail: windhorst@schmeck-junker.de



Die letzte Ausgabe des Info-Heftes informierte zuletzt über das VSVI-Seminar und die Fachexkursionen in 2016. Seitdem haben folgenden Veranstaltungen stattgefunden:

Im Februar und März 2017 fand das VSVI-Seminar an drei Dienstagen mit großer Beteiligung statt. Wir wurden bei der Zusammenstellung der

Programme und in der Moderation der Seminarreihe durch Herrn Dipl.-Ing. Uwe Wilma (Aktuelle Verkehrsthemen) und Herrn Dipl.-Ing. Martin Grassl (konstruktive Bauwerk) tatkräftig unterstützt. Die drei Veranstaltungen haben in den Räumlichkeiten der Katholischen Akademie Hamburg stattgefunden.





Das Seminar am 07. Februar 2017 zum Thema „Straßenbautechnik“ moderierte Frau Dipl.-Ing. Tanja Windhorst von SCHMECK · JUNKER Ingenieurgesellschaft mbH. Der Seminartag begann mit der Begrüßung durch den Vorsitzenden der VSVI Hamburg Herr Dipl.-Ing. Roland Hansen, vom Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer. Der erste Vortrag befasste sich mit alternativen Bauweisen mit Asphalt in Hinblick auf Lärminderung und seine Dauerhaftigkeit. Der Vortrag wurde von unserem VSVI-Mitglied Herrn Dipl.-Ing. Ulrich Lüthje, vom Asphalt-Labor Arno J. Hinrichsen GmbH & Co., gehalten.

Im Anschluss ging es im Vortrag von Herrn Dipl. Ing. Andreas T. Michel, von Produktmanager Zement und Spezialbindemittel Holcim (Deutschland) AG, um „Sach- und Schwachverstand in der Bodenbehandlung“. Nach einer kurzen Pause berichtete uns Herr Werner Sporleder, von B.A.S. Verkehrstechnik AG, anschaulich über das Thema Verkehrssicherung und Verkehrlenkung am Tage und nachts. Es wurden auch die Unterschiede zwischen gewöhnlicher reflektierender Beschilderung und LED-Tafeln bei Dunkelheit verdeutlicht. Zum Ende der Veranstaltung wurde uns von Herrn Dieter Mück, Bereichsleiter Betonflächen

bei STRABAG AG-Direktion Großprojekte Nord-West, aufgezeigt, welche Einsatzmöglichkeiten es für Beton in innerstädtischen Flächen gibt und wie der verwendete Beton eingebaut und nachbehandelt werden sollte.

Das zweite Seminar fand am 21. März 2017 zum Thema „Aktuelle Verkehrsthemen“ unter der Moderation von Herrn Dipl.-Ing. Uwe Wilma, vom Ingenieurbüro ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, mit rund 130 Teilnehmern statt. Herr Wilma, Herr Dipl.-Ing. Sven Clausen, von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation – Amt für Verkehr und Straßenwesen, Infrastruktur Grundlagen des Straßenwesens –, und Frau Dipl. Ing. Dorith Kopplin, vom Ingenieurbüro ARGUS, präsentierten das neue Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen – die ReStra. Herr Clausen berichtet über den Entstehungsprozess der ReStra und damit das Ende der Hamburger PLAST und ER. Von Herrn Wilma und seiner Kollegin wurden anschließend der Aufbau und die Systematik, die hinter dem neuen Regelwerk steckt, aufgezeigt. Ebenfalls wurde über Inhalte und wesentliche Neuerungen berichtet. Die ReStra wurde im November 2017 offiziell in Hamburg eingeführt.

Das dritte und letzte Seminar für 2017 fand eine Woche später am 28. März zum Thema „konstruktive Bauwerke“, unter der Moderation von Herrn Dipl.-Ing. Manfred Grassl, vom Ingenieurbüro GRASSL GmbH Beratende Ingenieure Bauwesen, statt. Aufgrund der hohen Nachfrage an diesem Seminar konnten wir kurzfristig im Haus der Katholischen Akademie in einen größeren Raum, den Panoramaraum, mit rund 100 Teilnehmern umziehen. Zu Beginn des Seminartages berichtete uns Herr Dr.-Ing. Dierk-Reimer Dreeßen und Herr Dipl.-Ing. Christopher Lühr, vom Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer der Hansestadt Hamburg (LSBG), über die Aufhebung der Bahnübergänge an der Bahnstrecke Lübeck-

Hamburg durch das Trogbauwerk in der Hammer Straße. Zu Beginn wurde die Maßnahme kurz erläutert. Später wurden die Besonderheiten der Planung und der Ausführung anschaulich dargestellt. Die Herren zeigten aktuelle Bilder vom Einschubvorgang der Trogbauweise für den Bereich mit den Bahngleisen. Im nächsten Jahr soll die Baustelle dann durch den VSVI besucht werden. Der Termin wird rechtzeitig angekündigt.

Im zweiten Vortrag des Tages wurde der Abbruch von Talbrücken auf Vorschubrüstung, am Beispiel der Lahntalbrücke Limburg, von Herrn Dipl.-Ing. Ludolf Krontal, vom Ingenieurbüro Marx Krontal GmbH, vorgestellt. Die vorherige Lahntalbrücke



Baustelle Hammer Straße

der Bundesautobahn A3 bei Limburg stand von 1965 bis 2016. Die Spannbetonbalkenbrücke wurde 2016/2017, nach der Fertigstellung des Neubaues, mit Hilfe einer Vorschubrüstung abgebrochen. Sechs Pfeiler wurden gesprengt und die restlichen Pfeiler werden maschinell abgebrochen.

Nach einer kurzen Kaffeepause auf der Dachterrasse der katholischen Akademie mit Blick über Hamburg, befasste sich Herr Dr.-Ing. Gero Marzahn vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – Referat StB 17 – mit der Planung und Gestaltung von Brücken – einer Ingenieuraufgabe par excellence.

Qualität der Vorträge gedankt. Ebenfalls freuen wir uns, dass die Seminare so gut besucht sind und freuen uns auf die nächste Seminarreihe 2018. Die Termine stehen fest:

- 27.03.2018 Aktuelle Verkehrsthemen
- 17.04.2018 Konstruktive Bauwerke

Baustellenbesichtigung „Neue Mitte Altona“

Am 17. Juli 2017 fanden sich 25 VSVI-Mitglieder zur Besichtigung der Baustelle „Neue Mitte Altona“ – erster Bauabschnitt in Hamburg Altona – ein.



Baustellenbesichtigung Neue Mitte Altona

Der Abschlussbeitrag der Seminarreihe 2017 wurde von Herr Dipl.-Ing. Andreas Keil, von Schlaich Bergemann und Partner aus Stuttgart, vorgetragen. Herr Keil zeigte uns anhand einer Stahlbogenbrücke über die Bundesautobahn A8 bei Stuttgart wie schlank und elegant ein Brückenbauwerk werden kann. Nach diesen vielen interessanten Vorträgen und Anregungen für den beruflichen Alltag wurde die Seminarreihe für 2017 abgeschlossen.

An dieser Stelle sei den Seminarleitern sehr herzlich für die Organisation und die fachlich hohe

Vor der eigentlichen Baustellenbesichtigung wurden wir durch Herrn Dipl.-Ing. Seeringer von der Steg, Stadtplanung Hamburg mbH, und Herrn Dipl. Ing. Frank Gause, vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Fachbereich Stadtstraßen, in Empfang genommen. Im Infopunkt der Baustelle wurden uns im Rahmen eines Vortrags das gesamte Gelände und die Entwicklung der letzten Jahre erläutert. Herr Seeringer begleitet die öffentliche Beteiligung zur Planung des Verkehrs- und Städtebauprojektes. Herr Gause betreut die Planung der Verkehrsanlagen von



Seiten des LSBG S2. Die Neue Mitte Altona ist ein in der Planung/Ausführung befindliches Verkehrs- und Städtebauprojekt zur Neuordnung des Eisenbahnknotens Hamburg-Altona.

Kernstück ist die Stilllegung des Kopfbahnhofes Hamburg-Altona und der Ausbau des bisherigen S-Bahnhofs Diebsteich zum Fernbahnhof. Dabei werden große Gleisflächen abgebaut und der Stadtentwicklung zur Verfügung gestellt. Diese Gleisanlagen umfassen den Bahnhof Altona mit seinem Gleisvorfeld, die Gleisanlagen des ehemaligen Güterbahnhofs Altona sowie die Anlagen des ehemaligen Bahnbetriebswerks Hamburg-Altona. Erhalten bleibt die S-Bahn-Station Hamburg-Altona. Die entstehenden Flächen sollen überwiegend zum Wohnen genutzt wer-

den. Durch den neuen Stadtteil verläuft ein langer Grünzug, der sich quer durch den nördlichen Bereich zieht, welcher die umliegenden Stadtteile miteinander verbindet. Autos sollen hier aber nur bedingt fahren, sobald das Quartier fertig gestellt ist, denn die Neue Mitte Altona wird als ein Modellquartier für auto- und verkehrsreduziertes Wohnen geplant und gebaut. Die zukünftigen Bewohner werden angeregt, auf das eigene Auto zu verzichten. Das soll u. a. durch eine hohe Zahl an Carsharing-Fahrzeugen erreicht werden, einen niedrigen Stellplatzschlüssel für das gesamte Quartier, eine gute Radwegesituation und die Einrichtung einer Mobilitätsberatung. Die „Neue Mitte Altona“ ist nicht nur als ein Stadtteil mit kurzen Wegen geplant, sondern auch der erste, fast komplett barrierefreie Stadtteil Deutschlands



mit 3.500 Wohnungen. Es wurde für die Blinden, Sehbehinderten sowie in der Mobilität eingeschränkte Menschen eine Probefläche auf dem Gelände, für ein eigens für den neuen Stadtteil entwickeltes Leitsystem, eingerichtet. Es entstehen insgesamt 1.600 Wohnungen in dem ersten 16 Hektar großen Entwicklungsabschnitt: ein Drittel Sozialwohnungen, ein Drittel freifinanzierte Miet-

wohnungen und ein Drittel Eigentumswohnungen. So will die Stadt eine gesunde Mischung des künftigen Quartiers sichern. Seit Sommer 2014 wurde in hochbaulichen Wettbewerben entschieden, wie die Gebäude im ersten Bauabschnitt aussehen sollen. Mit der im städtebaulichen Vertrag fixierten Auflage, architektonische Wettbewerbe durchzuführen, wollte die Stadt sicherstellen, dass die Neue Mitte Altona ein Quartier mit vielfältiger und abwechslungsreicher Architektur wird. Die ersten Ergebnisse können wir uns vor Ort anschauen. Die Erschließungsarbeiten haben begonnen. Die ersten Bewohner des neuen Quartiers werden ihre Wohnungen bereits im Frühjahr 2018 beziehen.

Besichtigung des Bauvorhabens zum Hafentunnel in Bremerhaven (Hafenanbindung an die A27)

Am Donnerstag dem 15. Juni trafen sich 7 interessierte VSVI-Mitglieder, um mit dem Bus in Rich-





tung Bremerhaven zur Baustelle Hafentunnel zu fahren.

Dort angekommen wurden wir von Herrn Dr. Volker Gudehus (im Ruhestand, ehemals Abteilungsleiter Verkehrsplanung im Stadtplanungsamt Bremerhaven) erwartet, der uns die Baumaßnahme Hafenanbindung A27 vorstellte und dann mit uns die Baustelle vor Ort besichtigte.

Wir erfuhren, dass die Planungen des Hafentunnels Cherbourger Straße



bereits 1997 im Zuge der vierten Ausbaustufe des Containerterminals IV begonnen haben. In den folgenden Jahren wurden verschiedenste Varianten entwickelt und mit den Bürgern sowie den politischen Entscheidungsträgern diskutiert. Durch den Hafentunnel werden die Anwohner der Cherbourger Straße zukünftig vor Lärm und Luftschadstoffen geschützt, da Verkehre von der oberirdischen Straße zukünftig durch den Tunnel fahren. Gleichfalls wird für die Zukunft eine leistungsstarke Hafenverbindung geschaffen, die eine Entlastung der derzeit kritischen Knotenpunkte im Straßennetz der Cherbourger Straße bietet und den Hafenverkehr von sonstigem städtischem Individualverkehr trennt.

Wir konnten vor Ort sehen, dass im Bereich der Tunneltrasse derzeit die Baugruben (sogenannte Baudocks) für den späteren Tunnel hergestellt werden. Dabei wird der Tunnel in offener Bauweise hergestellt und im Schutze von 23 dieser Baudocks gebaut. Die wasserdruckhaltenden Baugrubenwände werden als Schlitzwände aus Stahlbeton ausgeführt. Zur Führung des Schlitzwandgreifers werden mächtige Leitwände aufgestellt.

Es ist geplant, dass im Winter 2018/2019 die ersten Fahrzeuge durch den Tunnel fahren sollen.

Dann wurden allein für das Tunnelbauwerk und die Trogbauwerke in der Einfahrtsrampe zum Tunnel rd. 160.000 m³ Beton und rd. 14.000 t Bewehrung verarbeitet.

Bei Fertigstellung soll das Bauwerk aus einer 1.195 m langen Tunnelröhre mit Gegenverkehr, die sich am östlichen Ende in zwei separate Röhren aufteilt, bestehen. Die Gesamtlänge des Bauwerkes beträgt dann 1.848 m an der Nordseite und 1.659 m an der Südseite.

HerbstVerkehr 2017

Mirco Bachmeier
LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b
22767 Hamburg
Tel.: 040 / 38 99 94 0

e-mail: m.bachmeier@laermkontor.de



Im Jahr 2013 hat die *Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (VSVI)* eine Vortragsreihe mit dem Titel **HerbstVerkehr** ins Leben gerufen. Aufgrund des im Hamburg einzigartigen Formates der Vortragsreihe wurde diese im Jahr 2017 zum 5. Mal fortgesetzt. Dabei standen auch 2017 verschiedene Themen mit dem Schwerpunkt „Verkehr“ auf der Tagesordnung.

Der *Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (VSVI) in Hamburg e.V.* hatte dafür seine Mitglieder sowie Interessierte aus Wirtschaft, Verwaltung und Hochschulen zur Vortragsreihe **HerbstVerkehr** eingeladen. Das Programm zielte auch dieses Jahr darauf ab, viele möglichst aktuelle Verkehrsthemen aufzugreifen.

Die Vortragsreihe **HerbstVerkehr** fand 2017 in dem Zeitraum zwischen dem **2. November**

und dem 30. November 2017 immer donnerstags zwischen **18:00 Uhr und 19:00 Uhr** statt. Geändert hatte sich im Jahr 2017 der Veranstaltungsort unserer Vortragsreihe. Die Hafencity Hamburg GmbH stellte uns ihre Räumlichkeiten und technische Ausstattung im Kesselhaus in der Hafencity zur Verfügung. An dieser Stelle möchten wir dafür „Danke“ sagen.

Beim Konzept des Abends bzw. der Vorträge sind wir uns gegenüber den letzten Jahren treu geblieben. Im Rahmen eines jeden Vortrages fand daran anschließend eine Diskussion des Vortragenden mit interessierten Anwesenden zu den angebotenen Vortragsthemen statt. Die Diskussionszeit wurde von den anwesenden Gästen intensiv genutzt und es konnten viele interessante, über den Vortrag hinausgehende Informationen erfragt bzw. gegeben werden.

Gleich der allererste Vortrag griff eines der aktu-

ell drängendsten verkehrspolitischen Themen auf. Wir wurden von Frau Dauert vom Umweltbundesamt grundsätzlich über die Luftschadstoffbelastung (Feinstaub, Stickstoff, Ammoniak aus der Landwirtschaft etc.) in Deutschland informiert. Aber natürlich wurde auch die spezielle Rolle der Kfz-bedingten Luftschadstoffe in Deutschland und hier in den großen Städten betrachtet. Einiges was im Herbst 2017 zum Umgang mit den Kfz-Schadstoffen (insbesondere Stickoxide) nur zu vermuten war, deutet sich nun als wahrscheinliches Szenario an. Genannt seien hier insbesondere die angekündigten städtischen Fahrverbote für Pkw und Lkw.

Auch viele Fragen zu den Möglichkeiten, den Auswirkungen und den Grenzen autonomer Fahrsysteme konnten durch den Referenten Herr Dr. Philip Engler (Argus Stadt und Verkehr) bei unserem zweiten Vortrag beantwortet werden. Dabei wurden autonomen Fahrsystemen nicht nur positive Auswirkungen zugesprochen. Sollten die autonomen Systeme in der Zukunft nicht intensiv zwischen verschiedenen Nutzern geteilt werden, können sich erhebliche Mehrverkehre gegenüber dem heutigen Zustand bilden.

Herr Markus Dietmannsberger (Hamburger Hochbahn) gab einen Einblick über den Hamburger Weg zu einem emissionsfreien Busbetrieb. Welche Anstrengungen werden dafür von der Hamburger Hochbahn unternommen und welche Hindernisse sind zur Umsetzung des Zieles bis zum Jahr 2030 noch aus dem Weg zu räumen.

Darüber wie urbane Mobilität in Hamburg in 10 Jahren aussehen kann, wollte uns eigentlich Herr Christoph Lindemann informieren. Dieser musste leider krankheitsbedingt seinen Vortrag absagen.

Die Vortragsreihe **HerbstVerkehr 2017** hat dann Frau Susanne Metz von der Behörde

für Stadtentwicklung und Wohnen am letzten Novembertag beendet. Sie hat uns einen wunderbaren Einblick in die verschiedenen Nutzungsansprüche städtischer (Verkehrs)Räume gegeben. Sie hat aber auch Möglichkeiten aufgezeigt, wie alle Nutzer und deren Ansprüche mit der Bereitschaft zu Kompromissen in den verfügbaren Räumen Platz finden können.

Der VSVI-Hamburg e.V. hat die Referenten nach den Vorträgen zum Abendessen in eine nahe gelegene Lokalität eingeladen, wo die Gespräche und Diskussionen mit den Teilnehmern weiter geführt werden konnten. Der Vorstand des VSVI-Hamburg e.V. war dabei immer vertreten.

Der VSVI wurde wie in den Vorjahren auch 2017 im Hinblick auf die Bekanntmachung der Veranstaltung von der **Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft** (DVWG, BV Hamburg) und der **Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung** (DASL-Nord) unterstützt. Hierfür wollen wir auch auf diesem Weg unseren Dank aussprechen.

Zudem haben wir Flyer zu dieser Veranstaltung an den Hochschulen ausgelegt bzw. über einen E-Mailverteiler Studenten auf die Veranstaltungsreihe aufmerksam gemacht.

Die Titel der einzelnen Vorträge sowie die für die Veranstaltungsreihe gewonnenen Referenten sind in der nachfolgenden Übersicht zusammen gefasst (siehe nächste Seite).

Im Jahr 2017 hatten sich wie auch im Jahr 2016 etwa 60 Interessierte zur Vortragsreihe **HerbstVerkehr** angemeldet. Davon waren ein Großteil der Teilnehmer VSVI-Mitglieder. Gerne dürfen diese in größerem Umfang das Angebot ihres Vereines zur kostenlosen Teilnahme an der Vortragsreihe annehmen.

2. November 2017

Luftschadstoffemissionen und -immissionen – Unsere Umgebungsluft ist schlecht und der Kfz-Verkehr ist daran schuld! Ist das so?

Ute Dauert

Umweltbundesamt

9. November 2017

Potenziale und Anforderungen durch autonome Fahrsysteme in der Stadt

Dr. Philip Engler

ARGUS Stadt und Verkehr

16. November 2017

Masterplan Elektrobus: Hamburgs Weg in einen emissionsfreien Busbetrieb?

Markus Dietmannsberger

Hamburger Hochbahn

23. November 2017 (leider wegen Krankheit des Referenten ausgefallen)

Mobilität in der Stadt – „smart-city“ Hamburg: Was ist urbane Mobilität in 10 Jahren? Eine Glaubensfrage?

Christoph Lindemann

Bezirksamt Bergedorf

30. November 2017

Können städtische (Verkehrs)Räume den Nutzungsanforderungen in einer modernen Stadt gerecht werden?

Susanne Metz

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Der Vorstand des VSVI Hamburg hat sich bereits entschieden, auch 2018 die Vortragsreihe **HerbstVerkehr** erneut anzubieten. Die Teilnahme an der **HerbstVerkehr** - Reihe 2018 soll auch weiterhin neben den Mitgliedern des Vereins, den Studenten kostenfrei ermöglicht werden, um auch bei jüngeren Menschen den VSVI-Hamburg e.V bekannt zu machen.

Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2017



Der Deutsche Ingenieurpreis Straße und Verkehr wird alle zwei Jahre in den Kategorien „Innovation“, „Verkehr im Dialog“ und „Baukultur“ unter der Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durch die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e.V. (BSVI) verliehen. Am 22. September 2017 wurde nunmehr zum dritten Mal der Deutsche Ingenieurpreis überreicht und das Technikmuseum „Hugo Junkers“ in Dessau – mit der „alten JU 52“ – bildete hierfür eine stimmungsvolle Kulisse.

Insgesamt 50 Projekte aus ganz Deutschland hatten sich in den verschiedenen Kategorien um die Auszeichnung beworben. Eine 8-köpfige Jury¹⁾ nominierte dann aus den eingereichten Projekten für jede der Kategorien drei Projekte.

Aus Hamburg schafften es die Projekte

¹⁾ Dipl.-Ing. Rainer Popp (BSVI-Präsident und Juryvorsitzender),
Reiner Nagel (Vorstandsvorsitzender der Bundesstiftung Baukultur),
Dipl.-Ing. Rainer Ueckert (Vorstandsmitglied der Bundesingenieurkammer),
Dipl.-Ing. Elfriede Sauerwein-Braksiek (Vorsitzende der FGSV, Direktorin des Landesbetriebs Straßenbau NRW),
Prof. Dr.-Ing. Hartmut H. Topp,
Prof. Stefan Strick (Präsident der BAST),
Dipl.-Ing. Michael Hoppstädter (1.Vorsitzender VSVI Rheinland-Pfalz/Saarland, Direktor Landesbetrieb Straßenbau Saarland),
Reinhard Hübsch (SWR)

- **„Verkehrs- und Baustellenkoordination mit dem Softwaretool ROADS“**, eingereicht vom LSBG, in der Kategorie **„Innovation“** und
 - **„Stadtraumerneuerung Osterstraße Hamburg“**, eingereicht von ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, in der Kategorie **„Baukultur“**
- in die Nominierungen.**

Der 1. Preis in der Kategorie „Innovation“ ging an den LSBG für das Projekt **„Baustellenkoordination mit ROADS“**,

der 1. Preis in der Kategorie „Verkehr im Dialog“ wurde der Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mit dem Projekt **„Bremerhaven ist Zukunft – Initiative 7+1“** übergeben und

der 1. Preis in der Kategorie „Baukultur“ wurde dem Staatlichen Bauamt Weilheim für die Teilerneuerung der Echelsbacher Brücke zuerkannt.

Bei der Preisverleihung in der **Kategorie „Innovation“** an den LSBG lobte der Laudator Stefan Strick, Präsident der BAST, dass es dem Landesbetrieb mit ROADS gelungen sei, die komplexen Anforderungen der verschiedenen Bau dienststellen, die mit ihren Baumaßnahmen zum



Teil empfindlich in den Straßenverkehr eingreifen, zeitgemäß und zukunftsweisend miteinander zu verknüpfen. An einem tischähnlichen Touch-Screen sei es nun möglich, organisationsübergreifend Baumaßnahmen zu koordinieren und erforderliche Umleitungstrecken miteinander zu verknüpfen. Die Jury sieht hier nicht nur große Potenziale einer Weiterentwicklung, sondern hofft, dass dieses Programm auch in anderen Ballungsräumen zur Anwendung kommt.

Bei der Preisverleihung in der **Kategorie „Verkehr im Dialog“** an die Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH, lobte der Laudator Prof. Dr. Hartmut Topp das zivilgesellschaftliche Engagement, bei dem die Bürgerinnen und Bürger gerade nicht die Verantwortung für die Zukunft der Stadt an die gewählten Institutionen sowie an die Verwaltungen delegierten, sondern – ausgehend von der „Initiative 7 + 1“ – in Gesprächskreisen selbst organisierten. Die Auszeichnung ist für die Jury verbunden mit der Hoffnung, dass Bremerhaven

anderen Kommunen als ermutigendes Vorbild dienen möge.

In der **Kategorie „Baukultur“** konnte sich erstmals eine Brückenbaumaßnahme durchsetzen. Laudator Rainer Ueckert würdigte für die Jury, dass es dem Staatlichen Bauamt Weilheim gelungen sei, mit viel Kreativität aus einem moderierten Planungsdialog und einem Ingenieurwettbewerb das gefährdete Denkmal zu erhalten und für die gestiegenen Ansprüche zu ertüchtigen. Die Jury zeigte sich zudem fasziniert von der filigran anmutenden Lösung, die Denkmal- und Naturschutz gleichermaßen respektiert. Die Ästhetik der Konstruktion lasse spüren, wie avantgardistisch das Bauwerk bereits vor 90 Jahren gewesen sei.

Weitere Äußerungen aus den Jurybewertungen, eine ausführliche Beschreibung und weitere Fotos der Veranstaltung finden interessierte Leser auf der Homepage der BSVI. <http://www.bsvi.de/de/startseite/category/ingenieurpreis.html>.

Neben der Verleihung des Deutschen Ingenieur-

preises Straße und Verkehr 2017 fanden in Dessau vom 21. bis 23. September 2017 auch die 42. Delegiertenversammlung der BSVI, die Präsidialversammlung sowie die Treffen der Schatzmeister und Fortbildungsreferenten statt. Die Vertreter der Landesvereinigungen und der BSVI nutzten den Aufenthalt in Dessau zu einem konstruktiven Erfahrungsaustausch. Vom Vorstand der VSVI Hamburg haben Herr Hansen, Frau Windhorst und Frau Reutin an den Veranstaltungen teilgenommen.

Die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (BSVI) stellt Leitfaden für zeitgemäße Straßenplanung vor

Dipl.-Ing. Konrad Rothfuchs
ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Admiralitätsstraße 59
20459 Hamburg
e-mail: k.rothfuchs@argus-hh.de



Die Planung von städtischen Straßen ist eine integrierte Aufgabe und hat erhebliche Auswirkungen auf die Lebensqualität vor Ort. Ablauf und Inhalt der Straßenplanung sind jedoch in der Vergangenheit immer anspruchsvoller geworden und werfen auch bei erfahrenen Planern Fragen auf, etwa weil sich Lebensweisen, Mobilitätsverhalten, Wohnpräferenzen und Ansprüche an den öffentlichen Raum verändern, Flächen knapper und Nutzungskonflikte größer werden. Auch die Zahl derjenigen, die bei Planungsvorhaben mitreden wollen, nimmt zu. Diese Gruppe trifft dabei oft auf ein eher traditionelles Planungsverständnis, das nicht auf Kommunikation und Vermittlung ausgelegt ist. Die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (BSVI) hat einen Leitfaden für eine zeitgemäße, also transparente und bürgernahe Straßenplanung erarbeitet, der allen Planern in Kommunen für ihre Arbeit Anregungen geben soll. Der Leitfaden und ein vereinfachter Planungsablauf in Plakatform können jetzt direkt bei der BSVI heruntergeladen werden: www.bsvi.de

Das Plakat kann auch in der Geschäftsstelle der BSVI bestellt werden.

Einleitung

Der Leitfaden soll Anregungen für eine zeitgemäße Verkehrsplanung geben. Entwickelt wurde er im Wesentlichen während eines interdisziplinären Workshops, der im Sommer 2017 in Hamburg stattfand und an dem neben Verkehrsplanern auch Stadt- und Freiraumplaner sowie Kommunikationsexperten teilnahmen.

Der gut 30-seitige Leitfaden folgt dem schematischen Planungsablauf wie er in der HOAI, der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen, beschrieben wird. Neben der sogenannten Leistungsphase 0, also der Bedarfsplanung, wird der Blick auf die ersten fünf HOAI-Phasen gerichtet, weil in den späteren Leistungsphasen die Gestaltungsspielräume zunehmend eingeschränkt sind. Obwohl auch diese Phasen im Sinne einer Information der Öffentlichkeit transparent gemacht werden müssen, werden sie im Leitfaden nicht mehr diskutiert.

Wie in anderen Planungsdisziplinen auch, hat sich in der Straßenplanung herausgestellt, dass

die Weichen für das Gelingen eines Projekts schon frühzeitig gestellt werden. Die dazu nötigen Schritte sind aber in der eigentlich ersten Leistungsphase, der Grundlagenermittlung, nicht geregelt. Dementsprechend gibt es dort die meisten Unsicherheiten und die meisten Fragen. Hier macht der Leitfaden Vorschläge, wie eine Bedarfsermittlung aussehen kann.

Der Leitfaden geht Leistungsphase für Leistungsphase durch, erklärt ihre jeweilige Funktion und gibt konkrete organisatorische Hinweise. Dabei werden die notwendige Planungstiefe und die Plansprache ebenso angesprochen, wie der sinnvolle Grad an Interdisziplinarität und Beteiligung. Eng damit verknüpft ist die Kommunikation, für die der Leitfaden ebenfalls Empfehlungen gibt.

Zusammengefasst wird der Leitfaden durch ein Plakat „Straße der Planung“, das den Planungsablauf bildlich darstellt und durch Schlagworte und Meilensteine vertieft. Sowohl auf dem Plakat als auch im Leitfaden nimmt die Phase 0 den größten Raum ein. Der Beitrag fasst die wichtigsten Aspekte des Leitfadens zusammen.

Leistungsphase 0 Bedarfsplanung – oder: Was braucht der Bauherr?

Es klingt banal, aber es muss allen Planern immer bewusst sein, was mit ihrer Arbeit eigentlich erreicht werden soll. Es geht nicht nur darum, was der Bauherr *will*, sondern auch darum, was er *braucht*. Nicht von ungefähr heißt es in der 2016 novellierten DIN 18205 Bedarfsplanung im Bauwesen: „Wenn es beim Bauen Probleme gibt, liegt das oft an einer ungenügenden Bedarfsplanung.“ Aber was ist der eigentliche Bedarf?

Die frühzeitige Klärung dieser Frage trägt wesentlich dazu bei, Missverständnisse und Verzögerun-

gen im späteren Planungsprozess zu vermeiden. Geht es beispielsweise um eine Straßeninstandsetzung oder um Umgestaltung bis hin zum Ausbau? Auch die Umsetzung eines politischen Programms wie beispielsweise die Radverkehrsförderung will in allen Facetten vorher ausgeleuchtet sein. Was ist der ursprüngliche Auslöser für das Vorhaben? Verkehrssicherheitsaspekte oder Stadttumbau? Mitbedacht werden muss, ob vor Ort das Interesse an einer Mitwirkung der Öffentlichkeit möglicherweise besonders hoch sein wird. Um keine wichtigen Aspekte zu vergessen, hat es sich in der Praxis bewährt, ein „Themenradar“ (Abb. 1) zu Hilfe zu nehmen (Abb. 1 – siehe nächste Seite).

Zur Ermittlung der richtigen Ansprechpartner kann mit einem „Akteursmapping“ der Kreis der einzubeziehenden Planer, Berater und weiterer Akteure (neudeutsch: Stakeholder) bestimmt werden (Abb. 2 – siehe nächste Seite).

Ist durch die Gespräche mit den Stakeholdern ein klareres Bild entstanden, welche Abhängigkeiten zu berücksichtigen sind, muss überprüft werden, ob Projektanlass und Projektziele noch ausreichend gut abgebildet werden können. Immer wieder ist zu beobachten, dass dies bei politisch motivierten Programmen nicht der Fall ist. Einzelne Verkehrsträger sollen gefördert werden, jedoch ohne Einschnitte bei den anderen hinnehmen zu wollen. Beispielsweise ist eine Radverkehrsförderung in dichten stadträumlichen Situationen oft nicht umsetzbar, wenn gleichzeitig die Anzahl der Parkstände nicht in Frage gestellt werden darf. In solchen Situationen muss schon in dieser Phase eine geänderte Zieldefinition diskutiert werden.

Der Ablauf eines Prozesses wird auch als Prozessdesign bezeichnet. Die Erstellung einer solchen Ablaufstrategie ist für viele komplexe Projekte zwingend erforderlich. Durch die viel-

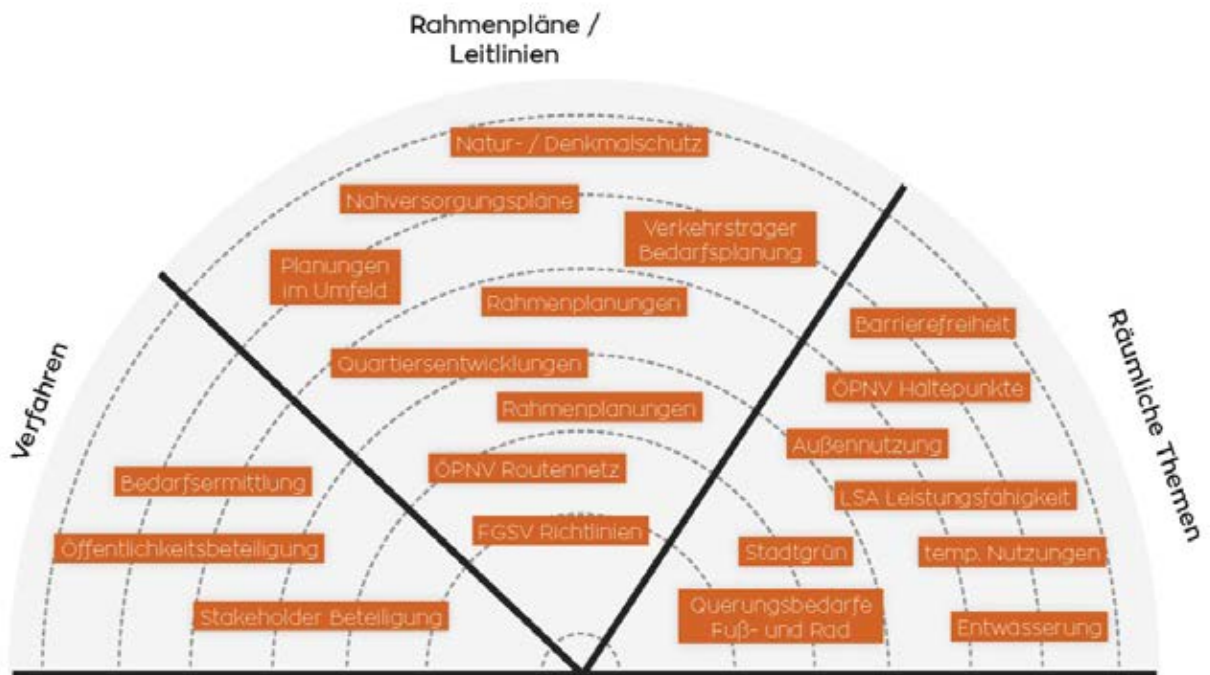


Abb. 1: Themenradar

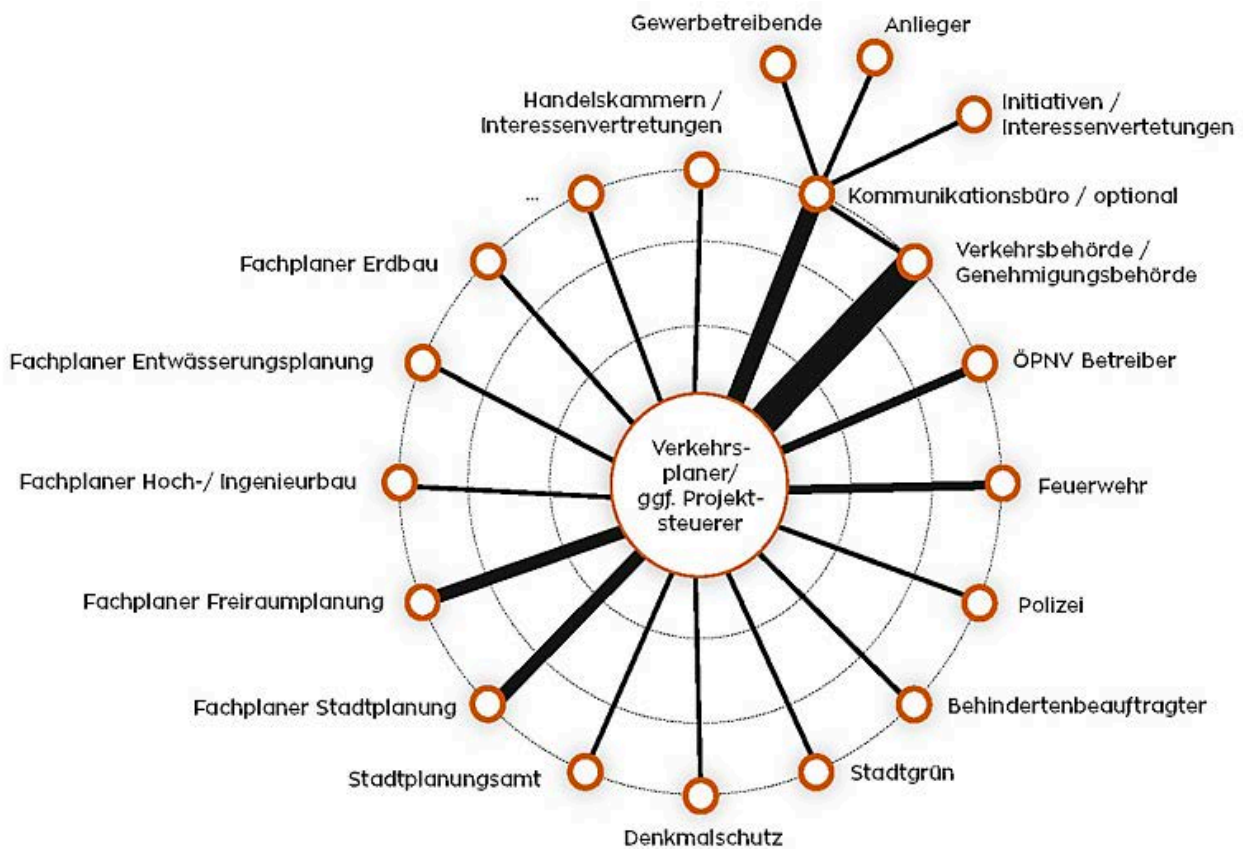


Abb. 2: Akteursmapping

Gestaltung eines Prozesses ein individueller Vorgang, der die jeweiligen Gegebenheiten (Zeit, Finanzressourcen, Gegenstand, Akteursmapping) berücksichtigen muss. Es geht also darum, die Arbeitsschritte festzulegen und darzustellen. Hierfür werden Fragen formuliert, die helfen, die richtigen Themen zu finden. Der erste Entwurf eines Prozessdesigns muss noch flexibel gestaltet sein, da in der weiteren Entwicklung viele Belange eingearbeitet werden müssen und zunächst ein zielorientiertes Grundgerüst erforderlich ist. Der Leitfaden enthält eine praxisnahe Checkliste zur Bedarfsplanung, die unter anderem diese Punkte enthält:

- Frühzeitig für gute Datenbasis und Ortskenntnis sorgen!
- Aufsuchende Gespräche mit den Stakeholdern!
- Entwickeln und Bewerten von Alternativen!

Diese Checkliste ist nicht strikt abzuarbeiten, sondern als Hilfsmittel gedacht. Zur Veranschaulichung enthält der Leitfaden außerdem eine Reihe von Abbildungen aus der Bedarfsplanungs-Praxis, in der beispielsweise erste Eindrücke von Stärken und Schwächen, Potenzialen und Zielen einer Kreuzung in Hamburg vereinfacht dargestellt und Alternativen und Varianten aufgezeigt und bewertet werden (Abb. 3).

Und er enthält zahlreiche organisatorische Hinweise zur Bedarfsplanung, etwa zur Planungstiefe („eher konzeptionell“) und zur Beteiligung („Transparenz ist oberstes Gebot“).

Leistungsphase 1 Grundlagenermittlung

Die Grundlagenermittlung ist mit ihren Inhalten in der HOAI beschrieben und beinhaltet vereinfacht


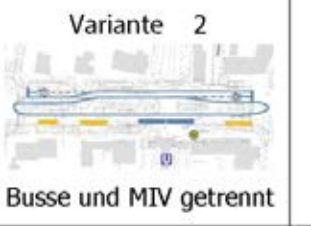

	 Variante 1 Status Quo mit Fußgängerampel Tempo 30	 Variante 2 Busse und MIV getrennt	 Variante 3 Busse auf U-Bahnseite Tempo 30
Baumerhalt	○	--	○
Überlieger	-	--	○
Leistungsfähigkeit	○	--	○
Erhalt Parkstände	○	--	○
Fußgängerquerung Bus-U-Bahn	+	++	++
Radverkehrsführung	-	--	-
Option 24 m Bus Überlieger	-	--	-
Betriebliche Abwicklung Bus	○	-	-

Abb. 3: Alternativen und Variantenvergleich in einer Bewertungsmatrix

gesagt, nur die Zusammenstellung und Auswertung von Unterlagen. Die Erfahrung zeigt aber, dass hier oft gespart wird, was sich später rächen kann: Werden zu Beginn des Planungsprozesses die Grundlagen nicht umfassend erarbeitet, kann dies in der weiteren Planungs- und Realisierungsphase zu erheblichem Mehraufwand oder Mehrkosten führen. Der Leitfaden ermuntert Vorhabenträger hier ausdrücklich, eigens Untersuchungen oder Vermessungen zu veranlassen, um so eine vernünftige Datenbasis zu erhalten. Ebenso wird empfohlen, bei der obligatorischen Ortsbesichtigung Zeichner und Techniker mitzunehmen – auch um die Identifikation der Beteiligten mit dem zu überplanenden Ort zu stärken.

Leistungsphase 2 Vorplanung

In der Vorplanung werden alle übergeordneten Entscheidungen getroffen. Deshalb ist es heute wichtig, dass eine gute, wenn erforderlich interdisziplinäre, Planung auf dem Fundament eines nachvollziehbaren, umfassenden und abgestimmten Planungsprozesses steht. Nur so kann gewährleistet werden, dass nicht zu einem späteren Zeitpunkt die Planung empfindlich in Frage gestellt wird. Unter den heutigen Planungsbedingungen bedeutet das oftmals, ein informelles Partizipationsverfahren in den Planungsprozess zu integrieren.

Gerade in dieser Phase kann die Beteiligung der Öffentlichkeit eine besonders große Rolle spielen. Wenn es inhaltlich konzeptionell etwas auszuhandeln gibt, haben sich Formate wie Zukunftswerkstätten bewährt, in denen mit Arbeitsgruppen Lösungsansätze erarbeitet und wichtige Themenfelder identifiziert werden. Als informelle Verfahren sind sie zwar rechtlich nicht vorgeschrieben, aber unbedingt empfehlenswert. Sind ohnehin keine Handlungsspielräume vorhanden, ist stattdessen auf Transparenz mit entsprechender Kommunikation zu achten.

Leistungsphase 3 Entwurfsplanung

Der Entwurf soll die Realisierbarkeit des Bauvorhabens gewährleisten. Öffentlichkeit und Politik werden eingebunden und die Genehmigungsreife mit den Behörden vorabgestimmt. Zwischen allen Entscheidungsträgern sollte Konsens hergestellt werden. Wieder gilt hier der Hinweis: Im Sinne der Bürgerbeteiligung sollten zeichnerische Darstellungen möglichst allgemeinverständlich erfolgen. Auch für die oft fachfremden Entscheidungsträger und Stakeholder, deren Unterstützung man ja gewinnen möchte, sind klar verständliche Unterlagen zielführend. Hier gibt der Leitfaden wieder praxisnahe Anregungen, besonders zu den Darstellungsformen. So kann auf einen vereinfachten farblichen Lageplan für eine öffentlichkeitswirksame Kommunikation nicht verzichtet werden (siehe nächste Seite: Abb. 4).

Phase 4 Genehmigungsplanung

In dieser Phase ist in erster Linie der Verkehrsplaner gefragt. Spätestens jetzt müssen neben den bautechnischen Rahmenbedingungen beispielsweise alle Verkehrszeichen dargestellt werden. In einigen Kommunen sind dazu Markierungs- und Beschilderungspläne erforderlich. Die Anforderungen unterscheiden sich von Kommune zu Kommune. Das gilt auch für die rechtlichen Genehmigungen, die für die geplante Baumaßnahme nötig sind. Der Entwurf muss deshalb in dieser Phase mehr oder weniger umfangreich ergänzt werden, um alle lokal benötigten Inhalte für eine Genehmigung darzustellen und zu erläutern.

Leistungsphase 5 Ausführungsplanung

Hier sollte es eigentlich nur noch um Details gehen und der Entwurf nicht mehr inhaltlich verändert werden. Spätestens in dieser Phase muss



Abb. 4: Beispiel eines gut gestalteten Lageplans für z. B. öffentliche Veranstaltungen
(Quelle: Bruun & Möllers/ARGUS/IDS)

geprüft werden, ob der Bestand an Leitungen der Neuanlage von Bäumen, Straßenmöbeln, Lichtsignalanlagen oder ähnliches im Wege ist und so doch noch eine Änderung des Entwurfs nötig machen kann. Aber im Grunde geht es in dieser Phase „nur“ darum, den Entwurf ausführungsfähig auszuplanen. Das Herzstück ist hierfür der Dek-

kenhöhenplan. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Anschlusshöhen an Zufahrten und Eingängen gelegt werden – und ganz praktisch – auf die gute Lesbarkeit. Wichtig ist, dass der Ingenieur die Aussagen der Planunterlagen so wählt, dass die Planung auf der Baustelle sicher umsetzbar ist.

Honorierung

In dem Leitfaden werden Hinweise zur Honorierung einzelner Teilleistungen gegeben. Deutlich wird dabei, dass gerade die Bedarfsplanung nur einvernehmlich verhandelt werden kann. Die zusätzlichen Leistungen für das Beteiligungsverfahren und für die Kommunikation sind dagegen heute schon selbstverständlich gesondert zu vergüten.

Abschließende Bemerkung

Soweit die wichtigsten Aspekte des Leitfadens in Kurzform. In seiner Langfassung mit den zahlreichen Abbildungen und last not least dem Plakat „Straße der Planung“ soll er zu Diskussionen über den Planungsablauf und die Planungsinhalte anregen. Wie und in welchem Umfang die dort aufgezeigten Anregungen umgesetzt werden, ist zweitrangig. Es geht hauptsächlich darum, altbewährtes immer wieder zu überprüfen und da wo es erforderlich ist, weiter zu entwickeln, damit Straßenbau- und Verkehrsingenieure auch in Zukunft qualitativ hochwertige, gut benutzbare und akzeptierte Straßenbauprojekte realisieren können.

Ausbau der Hochstraße Elbmarsch

Temporäre Verkehrsbeeinflussungsanlage für das Pilotprojekt

Haiko Bollmann
Leiter Kompetenzcenter Baustellen- und
Verkehrssicherung Hamburg
Zeppelin Rental GmbH
Flagentwiet 77
22457 Hamburg



Hamburg. In circa zehn Metern Höhe führt die längste Straßenbrücke Deutschlands über das Hamburger Hafengebiet. Die Rede ist von der Hochstraße Elbmarsch. Bei der auch als K 20 bezeichneten Straßenbrücke handelt es sich um einen 3,8 Kilometer langen, aufgeständerten Abschnitt der A 7 südlich des Elbtunnels. Im Rahmen einer Pilotmaßnahme wird die Hochstraße seit Juli auf einer Länge von 100 Metern von sechs auf acht Spuren erweitert. Für die fachgerechte Verkehrssicherung während des Pilotprojekts sorgt das Kompetenz-Center für Baustellen- und Verkehrssicherung von Zeppelin Rental in Hamburg.

Die Autobahn A 7 ist eine der bedeutendsten Verkehrsachsen in Norddeutschland für den Nord-Süd-Verkehr und übernimmt eine wichtige

Verteilerfunktion für den Westen Hamburgs. Die sechs bestehenden Fahrstreifen reichen jedoch häufig nicht aus, um einen flüssigen Verkehrsablauf zu gewährleisten. Staus sind an der Tagesordnung. Für die Zukunft wird eine weitere Zunahme der durchschnittlichen Verkehrsstärke an Werktagen von derzeit circa 110.000 auf 150.000 Fahrzeuge im Bereich der K 20 prognostiziert. Aufgrund dessen erfolgte im Bundesverkehrswegebedarf 2030 die Einstufung des achtstreifigen Ausbaus der A 7 in diesem Streckenabschnitt in den „Vordringlichen Bedarf“ mit Engpassbeseitigung.

Beim Bau der Hochstraße in den 1970er Jahren wurde der Ausbau bereits angedacht und ausreichend Platz zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen gelassen, um jeweils einen zusätzlichen Fahrstreifen pro Richtung anzubauen. Für eine derartige Verbreiterung eines jahrzehntealten Bestandsbauwerks gibt es jedoch nur wenig Erfahrungswerte. Um die Bauweise zu

erproben, beauftragte die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) die Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co. KG damit, im Rahmen eines Pilotprojekts auf einem 100 Meter langen Teilstück einen vierten Fahrstreifen an die Innenseite der Richtungsfahrbahn Hannover anzubauen.

Die Baustellen- und Verkehrssicherung während der Pilotmaßnahme ist eine Herausforderung, denn die Leistungsfähigkeit der ohnehin verkehrlich stark belasteten Hochstraße soll durch die Baumaßnahme so wenig wie möglich eingeschränkt werden. Für die Planung und Umsetzung der Sicherungsmaßnahmen setzt Johann Bunte auf das in Hamburg ansässige Kompetenz-Center für Baustellen- und Verkehrssicherung von Zep-

elin Rental. In enger Zusammenarbeit mit der Verkehrsdirektion der Polizei Hamburg erstellte das Team um den Leiter des Kompetenz-Centers Haiko Bollmann ein innovatives Konzept einer Verkehrsbeeinflussungsanlage zur Steuerung der Baustellenausfahrt.

Das Prinzip für das sichere Einfädeln der Baustellenfahrzeuge aus dem Arbeitsbereich am linken Fahrbahnrand in den dritten Fahrstreifen der Richtungsfahrbahn Hannover beruht auf einer möglichst geringen Differenzgeschwindigkeit zwischen Baustellenfahrzeugen und den übrigen Verkehrsteilnehmern. Um den Verkehrsfluss so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, wurde die Anlage so geplant, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den drei Fahrstreifen erst dann



Innovative Bauvorhaben erfordern innovative Sicherungsmaßnahmen: Zum ersten Mal kam auf einer Autobahnbaustelle im Hamburger Bereich eine Verkehrsbeeinflussungsanlage zum Einsatz

herabgesetzt wird, wenn auch tatsächlich ein Baustellenfahrzeug ausfahren möchte.

Dazu installierte Zeppelin Rental am Ende des Arbeitsbereichs nach mehreren Versuchen mit verschiedenartigen Detektoren letztlich eine Wärmebildkamera, die den Ausfahrwunsch eines Baustellenfahrzeugs registriert und einen entsprechenden Impuls an die beiden am Anfang und am Ende der Baustelle platzierten Anzeigequerschnitte sendet. Daraufhin zeigen diese für einen Zeitraum von zwei Minuten eine herabgesetzte Geschwindigkeit von 60 statt der üblichen 80 km/h an. Zeitgleich werden die Verkehrsteilnehmer mithilfe von LED-Wechselverkehrszeichen gemäß DIN EN 12966-1 auf ausfahrende Baustellenfahrzeuge hingewiesen. Ein dritter Anzei-

gequerschnitt aus einbegriffigem Signalgeber und Count-Down-Anzeige informiert den Fahrer des anfordernden Fahrzeugs über den Betriebszustand der Anlage. Nach einer Wartezeit von 90 Sekunden erhält ein einzelnes Baustellenfahrzeug eine bedingte Freigabe, kann auf einer großzügigen Beschleunigungsspur von 400 Metern die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs erreichen und sicher einfädeln. Sind die zwei Minuten abgelaufen, schalten die Wechselverkehrszeichen wieder in ihren Grundzustand und zeigen erneut eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h an.

Die Steuerung der Anlage übernimmt eine speicherprogrammierbare Steuerung, die Datenübertragung erfolgt drahtlos mittels genehmig-



Für die Beleuchtung während der Montage sorgten Leuchtballone von Zeppelin Rental

gungspflichtigem Digitalfunk. Sollten einzelne Komponenten ausfallen, verhindert ein Störfallmanagement die Anzeige ungewollter Signale, wie insbesondere die Anzeige widersprüchlicher Geschwindigkeitsbegrenzungen. Alle Schaltzeiten sind parametrierbar. Die verwendeten Sinnbilder sind aufgrund des Einsatzes von vierfarbig ausgeführten Vollmatrix-LED-Anzeigen gemäß Merkblatt für Tafeln mit lichttechnischem Informationsteil M TI 2015 nachträglich umfangreich änderbar. Eine virtuelle Unterzentrale ermöglicht die ständige Fernüberwachung der Systemzustände und protokolliert dauerhaft sämtliche Schaltvorgänge.

Für die Stromversorgung der Verkehrsbeeinflussungsanlage berechnete das Elektrofachpersonal von Zeppelin Rental den geeigneten Kabelquer-

schnitt und verlegte eine ein Kilometer lange Leitung, die die Anlage mit der vorhandenen Baustromversorgung verbindet. Der unterbrechungsfreie Betrieb wird durch Batteriepufferung sichergestellt.

Durch die Verkehrsdirektionen 51 und 52 der Hamburger Polizei erfolgten im Dezember 2017 Geschwindigkeitsmessungen. Neben einer relativ guten Akzeptanz der Geschwindigkeitsbegrenzung bereits im Grundzustand konnte festgestellt werden, dass die Geschwindigkeitsübertretungen bei Vorliegen einer Anforderung deutlich zurückgingen. Durch die Verkehrsdirektionen wird diese temporäre Verkehrsbeeinflussungsanlage daher als geeignet eingeschätzt, „um eine geordnete und gefahrenminimierende Baustellenausfahrt aus der Mittellage zu betreiben.“



Die Kragarmkonstruktion kann auf Wunsch auch als Verkehrszeichenbrücke eingesetzt werden



Erst wenn ein Baustellenfahrzeug vom Arbeitsbereich in den fließenden Verkehr einfädeln möchte, schalten die LED-Anzeigen in den Aktivierungszustand

In weiteren Ausbaustufen ist der Einsatz zusätzlicher Mess- und Anzeigequerschnitte umsetzbar. Schaltvorgänge ließen sich auf diese Weise zum Beispiel von der Nichtüberschreitung vordefinierter Geschwindigkeitsgrenzen abhängig machen. Durch den Einsatz von TETRA-Digitalfunk kann für Polizei und Feuerwehr die Möglichkeit geschaffen werden, in den automatischen Betrieb der Anlage einzugreifen, um so zum Beispiel auf eventuelle Havarieereignisse im Elbtunnel reagieren zu können.

Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte die Mitarbeiter der Zeppelin Rental telefonisch unter 040-52 10 22 10 oder per E-Mail an bvs.hamburg@zeppelin.com.

Bildquelle: X21de - Reiner Freese

Die Trennung überwinden – ein Tunnel für die Willy-Brandt-Straße?

Eine Veranstaltung der Hamburgischen Ingenieurkammer-Bau

Dipl.-Ing. Thorsten Buch
ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Admiralitätsstraße 59
20459 Hamburg
e-mail: t.buch@argus-hh.de



Die Willy-Brandt-Straße führt seit den 60er-Jahren durch die Hamburger Innenstadt²⁾ und stellt eine starke städtebauliche Barriere zwischen der Innenstadt und HafenCity/Speicherstadt dar. In Hamburg wird seit Jahren immer wieder intensiv über den Umgang mit dieser Barriere diskutiert. In der Diskussion wurde zuletzt von der Handelskammer Hamburg in ihrem Konzept für die Innenstadt die Idee favorisiert, die Willy-Brandt-Straße zwischen Deichtorhallen und Rödingsmarkt zu untertunneln und mit diesem großen Eingriff den Stadtraum wieder zu beleben und damit die wichtige Entwicklungsachsen zwischen der Alster und Elbe, zwischen der City und der HafenCity maßgeblich zu stärken.

Die Euphorie in den 60er-Jahren, endlich „eine durchgehende Straßenverbindung von der Steinstraße über Domstraße, Ost-West-Straße bis zum Millerntor“³⁾ zu haben, ist dem Unmut über eine desolate städtebauliche Situation gewichen. Die damals erwünschte Verkehrsentslastung anderer Straßenzüge, wie beispielsweise dem Großer Burstah ist gelungen: die Willy-Brandt-Straße bündelt einen Großteil der Verkehre und ermöglicht damit die Innenstadt attraktiv zu gestalten. Gleichzeitig ist mit dieser Entlastungstrasse aber ein Transitraum geschaffen worden, der die historische Innenstadt bis heute maßgeblich zerteilt und damit ein Zusammenwachsen mit der HafenCity verhindert.

2) Handelskammer Hamburg, Standpunkte, Wirtschaftsstandort Innenstadt, Die Hamburger Innenstadt fit machen für die Zukunft, 2017
<https://www.hk24.de/blob/hhik24/produktmarken/branchen-cluster-netzwerke/branchen/handel/downloads/3516746/cc03ed5fc1cc34b486d77facc5f561b3/standpunkt-wirtschaftsstandort-innenstadt-data.pdf>

3) Hamburger Abendblatt, 09.01.1960



Abbildung 1: Erschließungskonzept für die Untertunnelung der Willy-Brandt-Straße (Quelle: Handelskammer Hamburg, Standpunkte, Wirtschaftsstandort Innenstadt, Die Hamburger Innenstadt fit machen für die Zukunft, 2017)

Im Rahmen einer Veranstaltung der Hamburgische Ingenieurkammer-Bau im Januar diesen Jahres wurden die technischen Herausforderungen und verkehrlichen Auswirkungen, die mit dem Bau eines solchen Tunnels verbunden sind, diskutiert. Ziel war es, neben einer Versachlichung der Diskussion um einen Tunnel in der Willy-Brandt-Straße, die Wahrnehmung des Berufsstandes besonders bei solchen komplexen Themen zu erhöhen. Neben Herrn Dipl.-Ing. I. Pähler vom Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Düsseldorf, der die Anforderungen und Auswirkungen des Kö-Tunnels in Düsseldorf beschrieb, konnte Herr Dr. Jäppelt vom Ingenieurbüro WTM Engineers die bautechnischen Fragestellungen in seinem Vortrag vertiefen. Vor einer Podiumsdiskussion wurden die verkehrlichen Aspekte, auf die ich hier im Weiteren eingehen möchte, von mir zur Diskussion gestellt.

Verkehrliche Bedeutung der Willy-Brandt-Straße

Die Willy-Brandt-Straße ist mit ca. 50. bis 60.000 Kraftfahrzeuge pro Tag eine der zentralen Verkehrsachsen in Hamburg. Sie verbindet Osten und Westen der Stadt auf direktem Weg. Neben einer zentralen Erschließungsfunktion übernimmt sie eine wichtige Entlastungsfunktion auch für die um Hamburg verlaufenden großen Tangentialen. Die Nord-Süd Wegebeziehung für Fußgänger und Radfahrer wird stark durch die Barrierewirkung der hochbelasteten Straße beeinträchtigt. Zudem ist der Straßenraum mit einer Querschnittsbreite von rd. 40 m ein schwer zu belebender Raum ohne sich selbst verstärkender Aufenthaltsqualitäten. Eine gestalterische und funktionale Aufwertung wird deshalb als zwingend erforderlich angesehen, damit die Barrierewirkung

überwunden werden kann und sich der heute empfundene Schnitt durch die Stadt wieder der Stadtstruktur unterordnet.

Verkehrliche Wirkung

Im Rahmen der Auseinandersetzung mit dem Thema wurde dargestellt, dass eine Verlegung der Willy-Brandt-Straße unter die Erde, verkehrsplanerisch grundsätzlich möglich wäre und sich dadurch auch eine große Verkehrsentlastung mit

all ihren positiven Wirkungen ergeben könnte. Abschätzungen aus einem hausinternen Verkehrsmodell haben jedoch gezeigt, dass nur ca. 40.000 Kfz/d den Tunnel nutzen würden. Die verbleibenden rd. 20.000 Fahrzeuge sind heute Ziel- und Quellverkehre mit einem Bezug zur Hamburger Innenstadt. Durch diese Verkehrsreduktion könnte die Trennwirkung durch einen Tunnel spürbar reduziert werden, dennoch würde der Kfz-Verkehr mit seiner Belastung den Stadt-raum weiterhin prägen.

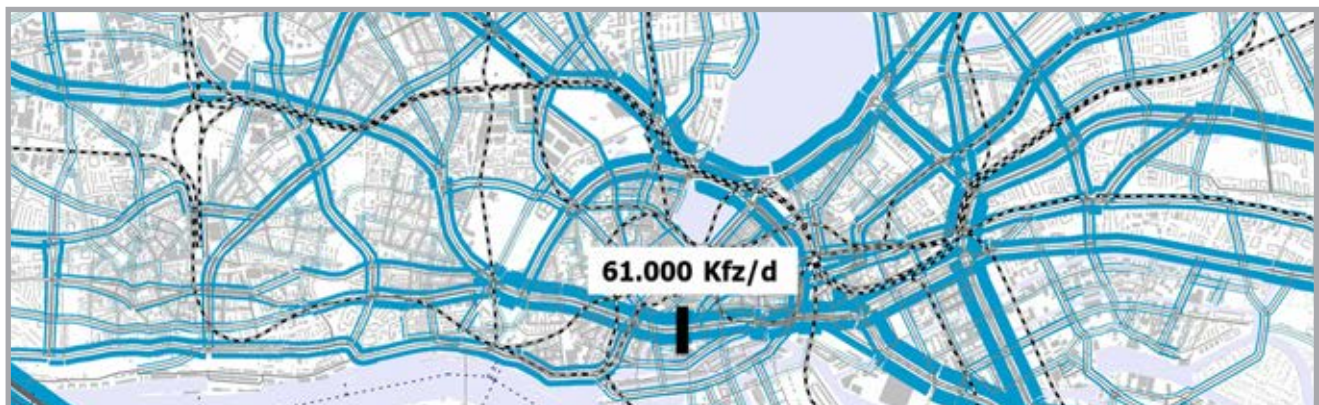


Abbildung 2: Verkehrsmengen im Bestand

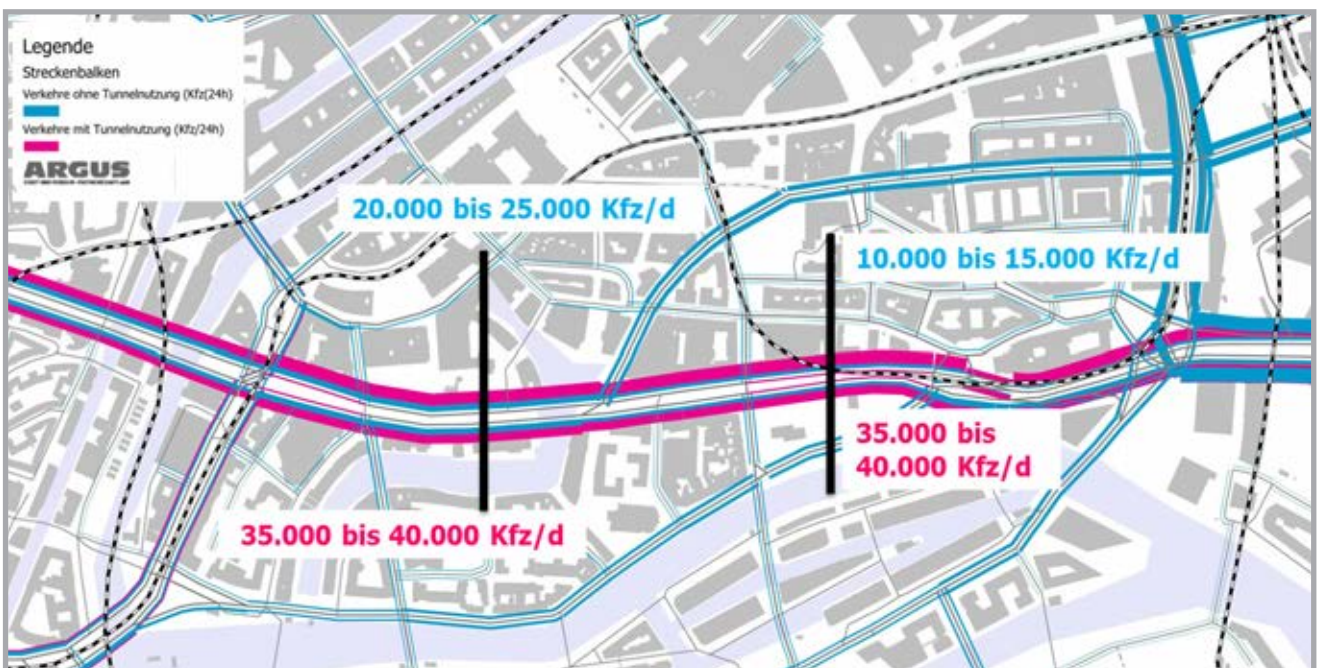


Abbildung 3: Verteilung der Verkehre mit Untertunnelung Willy-Brandt-Straße

Mögliche Straßenquerschnitte

Die Studie der Handelskammer kommt zu dem Ergebnis, dass auf dem Tunnel rd. 23.300 m² Bauland geschaffen werden könnte, durch dessen Erlös eine Gegenfinanzierung möglich sei. Eine Entwicklung von Gebäuden auf den frei werdenden Grundstücken wird jedoch ohne Eingriff in die Bestandsbebauung

aus Platzgründen nicht möglich sein. Je nach Dimensionierung des Straßenraums verbleiben lediglich Restflächen im Rückraum der potenziellen Bebauung. So würde bei einer Querschnittsaufteilung mit Gehwegen von je 2,65 m Breite, Radfahrstreifen in 2,25 m Breite und einer Fahrbahnbreite von 6,50 m zwischen Bestandsbebauung und Neubau eine Restfläche von nur etwa 8 m verbleiben. Bei Berück-



Abbildung 4: Querschnitt im Bestand (Quelle: ARGUS Stadt und Verkehr)

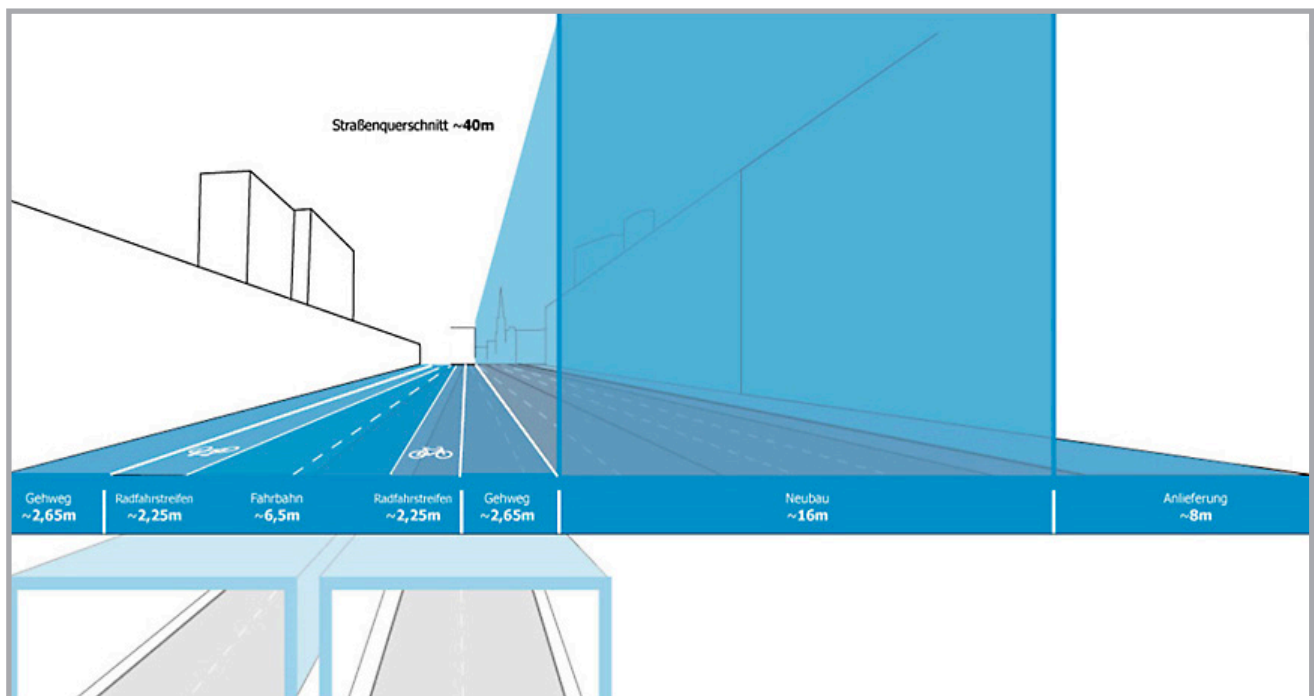


Abbildung 5: Potenzieller Querschnitt mit Bebauung (Quelle: ARGUS Stadt und Verkehr)

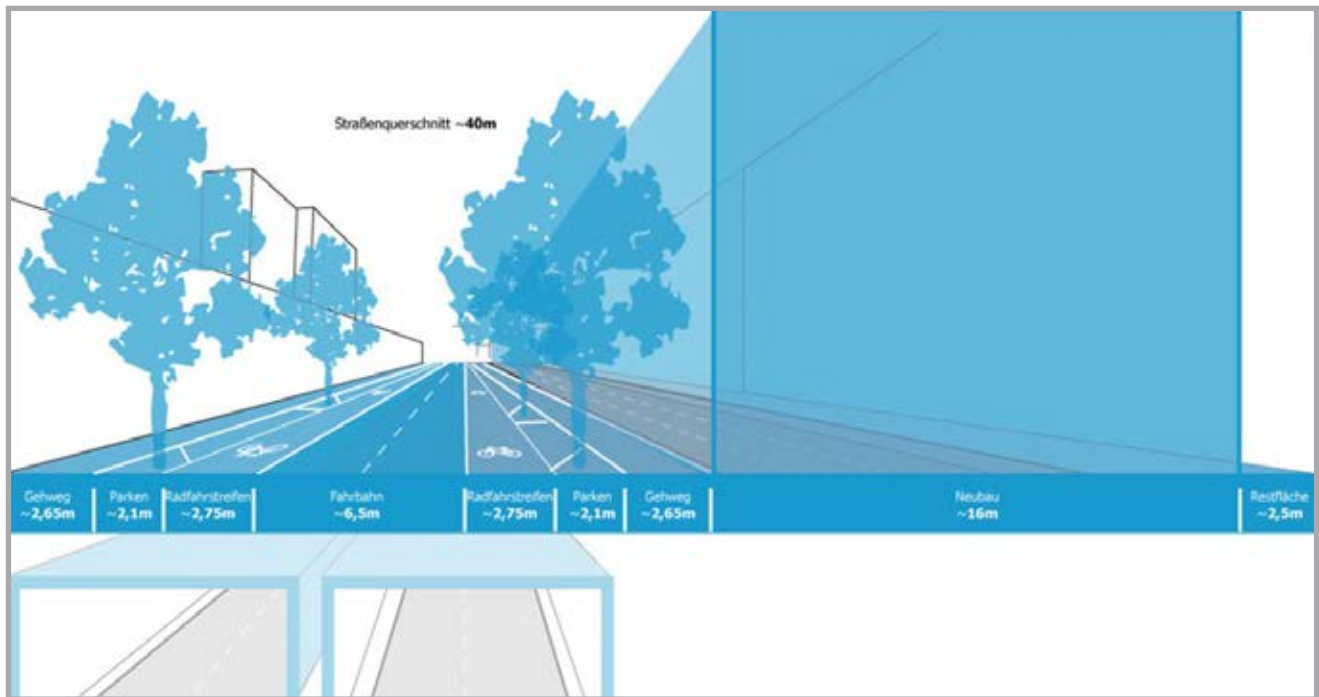


Abbildung 6: Potenzieller Querschnitt mit Längsparkständen (Quelle: ARGUS Stadt und Verkehr)

sichtigung erforderlicher Flächen für Parkstände in Längsaufstellung und Bäume, ergäbe sich lediglich eine theoretische Restfläche von 2,50 m Breite zwischen Neubauten und Bestand. Darüber hinaus sind an den Tunnelenden, wie z. B. am Rödingsmarkt Rampenbauwerke notwendig, die die stadträumliche Situation erheblich verändern würden. Des Weiteren sind im Bereich der künftigen Rampenbauwerke, auf dessen Höhe sich bestehende Einmündungen und Kreuzungen befinden, nach einem Umbau nicht mehr alle heutigen Fahrbeziehungen möglich. Damit wäre die oberirdische Anbindung einiger Bereiche über neue Zufahrtswege zu sichern.

Unabhängig davon darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass in der Bauphase aufgrund des massiven Eingriffs in den Straßenraum mit einer starken Einschränkung der Erreichbarkeit der Innenstadt zu rechnen wäre.

Leitungen

Als weitere besondere Herausforderung wurden die vorhandenen Leitungen und Siele unter der Willy-Brandt-Straße thematisiert. Beim Bau eines Tunnels müssten die vorhandenen Leitungen umfangreich verlegt werden. Neben den in Längsrichtung der Willy-Brandt-Straße verlaufenden Leitungen wird die Verlegung der querenden Leitungen allerdings die größere Herausforderung darstellen. Ein besonderes Augenmerk wird dabei sicherlich auf die in der Höhenlage nicht ohne weiteres veränderbare Siele zu legen sein.

Damit wäre eine Bauphase vor der eigentlichen Untertunnelung nötig, um die umfangreichen Leitungsarbeiten realisieren zu können. Bereits diese Arbeiten würden einen enormen Aufwand und eine massive Einschränkung der Erreichbarkeit des Umfeldes der Willy-Brandt-Straße sowie der Innenstadt mit sich bringen.

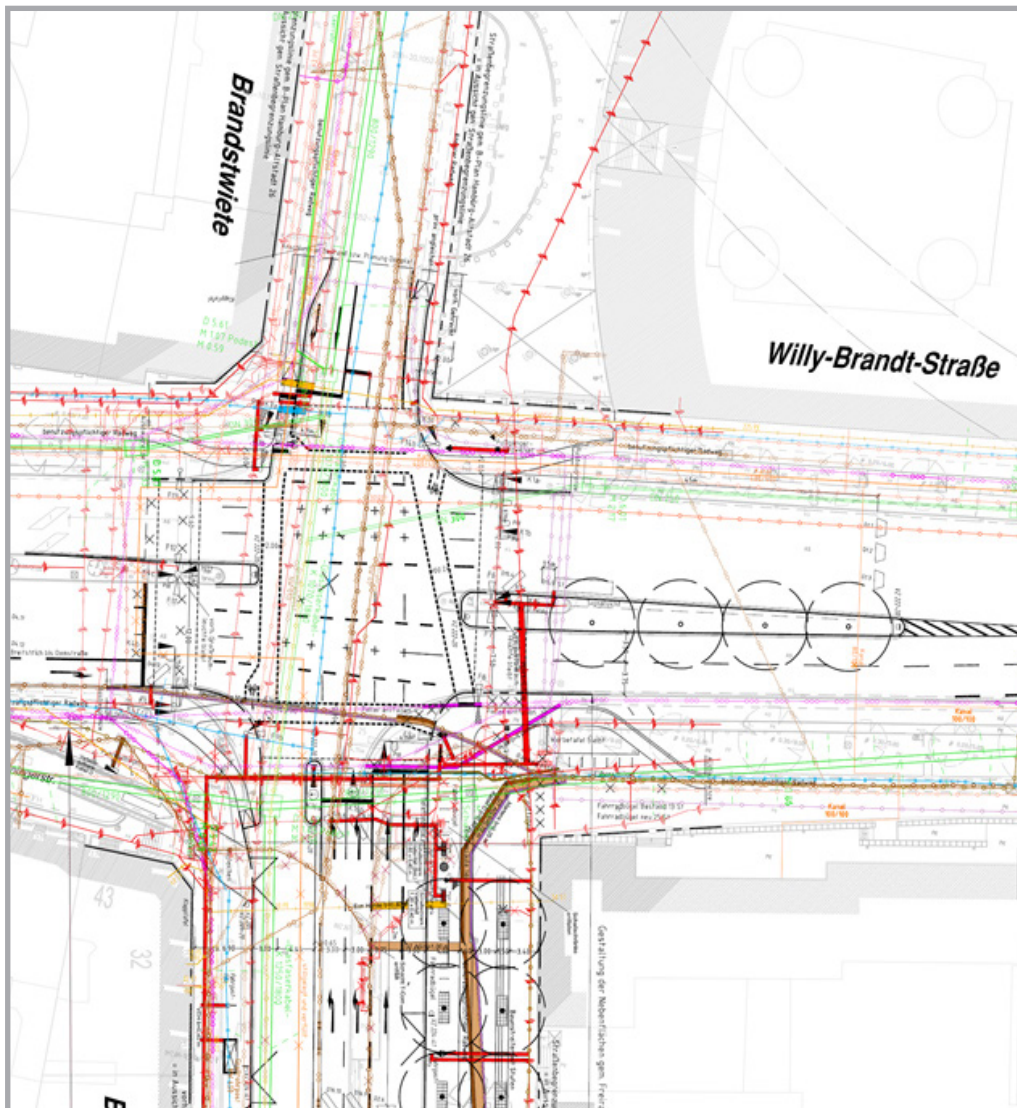


Abbildung 7: Leitungen (Quelle: BKP-Hamburg, ARGUS Stadt und Verkehr)

Fazit

In der Podiumsdiskussion wurde nochmals unterstrichen, dass die Untertunnelung der Willy-Brandt-Straße ein mutiges Projekt darstellt, bei dem abzuwägen ist, ob die erhoffte stadträumliche Wirkung durch die noch oberirdisch verbleibenden Verkehre realisierbar ist. Deutlich wurde, dass die zusätzlich geplanten Gebäude aus Platzgründen kritisch zu sehen sind und damit die Finanzierung nochmals überdacht werden müsste.

Deshalb war sich die Mehrzahl der Besucher einig, dass das Projekt eine große ingenieurtechnische Herausforderung darstellen würde, die damit verbundenen Ziele aber, unter Berücksichtigung der zu erwartenden Kosten, nur schwer erreicht werden könnten. Daneben wurde betont, dass die vorgetragenen ingenieurtechnischen Aspekte eine große Hilfe waren, um das Projekt im stadtpolitischen Diskurs richtig einordnen zu können. Die Hamburgische Ingenieurkammer-Bau hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, weitere stadtrelevante Themen aufzunehmen und diese in vergleichbaren Formaten zu diskutieren.

Diese Broschüre wurde mit freundlicher Unterstützung folgender Firmen erstellt:

Werner Batzer, Tief- und Straßenbau GmbH

Bauindustrieverband Hamburg u. Schleswig-Holstein e. V.

Bau-Innung und Norddeutscher Baugewerbeverband e.V.

Henri Benthack GmbH & Co.

B K P Ingenieurbüro

J. und H. Burmeister Tiefbau GmbH

Druve, Straßenbau GmbH

Hugo Ehlers GmbH & Co., Tief- und Straßenbau

Eurovia Teerbau GmbH

FWF Bauunternehmung GmbH, Straßen- und Tiefbau Niederl. Hamburg

Hermann Garbers Nachf., Straßen- und Tiefbau

GAT Gussasphalttechnik GmbH & Co. KG

Groth & Co.

H+W Mischwerke GmbH

Amandus Kaufmann GmbH, Straßenbau

KEMNA Bau, Andreae GmbH & Co. KG

Masuch & Olbrisch, Berat.Ing. VBI

Josef Möbius, Bau GmbH

Nord-Stein GmbH

August Prien, Bauunternehmen

Rüdiger Poersch

R B S Kiesgewinnung GmbH

Sasol Wax GmbH

Silmer, Societe des silices de mer

Storimpex Asphalttec GmbH

Strabag AG, Straßenbau Ndl. Hamburg

Strabag Wasserbau GmbH

Hermann Wellmann

Max Wiede GmbH & Co., Straßen- und Tiefbau

Yeoman Baumineralien GmbH



Vereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure in Hamburg e.V.

An die
Vereinigung der Straßenbau- und
Verkehringenieure in Hamburg e.V.
Postfach 11 34 01
20434 Hamburg

Beitrittserklärung

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zur "Vereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure in Hamburg e.V."
Bei Änderung der angegebenen Daten werde ich die Geschäftsführung informieren.

Vorname, Name:

Geburtsdatum:

Private Anschrift:
(Straße / Nr., PLZ / Ort)

Berufsbezeichnung:

Abschlussexamen:
(Studienanstalt, Datum)

Titel (Akademischer Grad):

Berufsgruppe:

Selbständig Angestellter Beamter Pensionär
 Student Baureferendar oder Inspektorenanwärter

seit:

Berufliche Anschrift:

Telefon (privat / beruflich):

Fax:

E-Mail-Adresse:

Datum:

Unterschrift:

Einzugsermächtigung

Hiermit ermächtige ich die "Vereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure in Hamburg e.V." widerruflich, den von mir gemäß §4 der Satzung der VSVI – Hamburg zu entrichtenden jährlichen Mitgliedsbeitrag mittels Lastschrift zu Lasten meines nachfolgend aufgeführten Kontos einzuziehen:

Name des kontoführenden Geldinstitutes: _____

BIC: _____ IBAN: _____

Wenn mein Konto die erforderliche Deckung nicht aufweist, besteht seitens des kontoführenden Geldinstituts (s.o.) keine Verpflichtung zur Einlösung.

Datum:

Unterschrift:
