



FACHBEITRÄGE

Gemeinschaftsstraßen Hamburg
– Straßen für Alle

Lärmschutz als
Stadtentwicklungsprojekt

Stahl oder Beton
– eine Glaubensfrage?

Hamburgs zukünftiger Umfang
mit Regenwasser: Projekt RISA

Neubau eines Doppel-
block-Steinkohle-Kraftwerkes
in Hamburg

Brückenplanung unter Berücksichtigung
des S-Bahnberiebs

Impressum

VSVI-Information

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

Herausgeber:

VSVI-Hamburg, Postfach 113401
20434 Hamburg

Bankverbindung:

HSH Nordbank
Kto.-Nr. 163 170 000
BLZ 210 500 00

Redaktion:

Dierk Münster (Ingenieurbüro Dierk Münster
VBI, Hamburg)

Marko Schröder (Ingenieurpartnerschaft
Diercks Schröder, Hamburg)

Carsten Diercks (Ingenieurpartnerschaft
Diercks Schröder, Hamburg)

Anschrift der Redaktion:

VSVI-Hamburg, Postfach 113401
20434 Hamburg

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

Die Redaktion dankt allen, die an dieser VSVI-Information mitgearbeitet haben und bittet schon jetzt um rege Beteiligung an der Ausgabe 2011. Redaktionsschluss ist der 30. Juni 2011.

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:

Zukünftiger S-Bahnhof Wilhelmsburg mit neuer Fußgängerbrücke

Inhalt

VSVI

Vorwort	2
Niederschrift der 46. Mitgliederversammlung	3
VSVI-Internes (Ansprechpartner, Termine, neue Mitglieder)	7
Nachruf Jürgen Mitz	9
VSVI-Ball 2009	10
Fortbildungsveranstaltungen und Exkursionen	11
Studienreise der VSVI-Hamburg nach Venedig	14
Besichtigung der Baustelle des Steinkohlekraftwerks Moorburg	16

Fachbeiträge

Gemeinschaftsstraßen Hamburg – Straßen für Alle	20
Lärmschutz als Stadtentwicklungsprojekt: Mehrere Lärmschutz-tunnel überdachen zukünftig eine der breitesten Autobahnen Deutschlands	32
Schutzeinrichtungen: Stahl oder Beton – eine Glaubensfrage?	41
Hamburgs zukünftiger Umgang mit Regenwasser: Das Projekt RISA – Regen-Infra-Struktur-Anpassung	46
Neubau eines Doppelblock-Steinkohle-Kraftwerkes in Hamburg – Moorburg für die Vattenfall Europe Generation AG & Co. KG	49
Brückenplanung unter Berücksichtigung des Bahnbetriebes am S-Bahnhof Wilhelmsburg ...	53
Fördermitglieder	67

BSVI

**Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Freunde der VSVI,**

es gibt Ereignisse im Verlauf eines Vereinsjahres, die so plötzlich sind, unerwartet und betroffen machen, dass man einen Moment inne hält. Der Präsident der Bundesvereinigung BSVI, Herr Jürgen Mitz aus Bremen, verstarb am 17. Juli. Wer ihn kannte, mochte seine offene und unkomplizierte Art. Er gab der BSVI neue Impulse und setzte sich intensiv für die Weiterentwicklung der Vereinigung ein. Es war eine gute Zeit mit ihm, an die ich mich gerne erinnern werde (in diesem Heft finden Sie einen Nachruf des BSVI-Präsidiums).



Während ich diese Worte schreibe, hat das Vereinsjahr seinen Zenit überschritten, und ich frage mich, wie war das Angebot für unsere Mitglieder.

Nach unserem Seminar zu Beginn des Jahres sollte als nächster Höhepunkt die Vereinsreise nach Venedig stattfinden. Über dreißig Anmeldungen bekundeten das Interesse an einem gemeinsamen Ziel. Bedauerlicherweise machte der Vulkanausbruch auf Island einen Strich durch die Rechnung. Statt in Venedig für vier Tage, trafen sich die verhinderten Reisenden zu einem schönen Abend „beim Italiener“ und besprachen das, was versäumt wurde.

Aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Die guten Kontakte nach Venedig sollen genutzt werden, um im kommenden Frühjahr die Lagunenstadt zu besuchen.

Zum zweiten Mal boten wir in diesem Jahr, insbesondere für unsere jüngeren Kolleginnen und Kollegen, einen Workshop an. Dahinter steckt die Idee, eine Plattform zu bieten, auf der Praktiker Themen aus ihrem Arbeitsalltag diskutieren können, um sich zum einen dadurch fachlich weiter zu entwickeln und zum anderen in einer kleinen Gruppe (es nehmen maximal 15-20 Personen teil) neue Kontakte zu knüpfen. Dieses Mal war Lärm das Workshop-Thema. Drei interessante Vorträge sorgten für die notwendigen Informationen, und die Diskussionen beantworteten viele Fragen der Teilnehmenden.

Weitere für Sie hoffentlich interessante Themen werden Sie in der vorliegenden VSVI-Info finden. Nicht nur in Hamburg wird eifrig über Shared Space oder Gemeinschaftsstraßen diskutiert. Ein Beitrag geht hierauf ein. Über ein spannendes Ingenieurprojekt, die geplanten Tunnelbauwerke bzw. Deckel im Verlauf der Bundesautobahn A 7, informiert ein anderer Artikel. Außerdem finden Sie Informationen über das Hamburger Projekt RISA und den Neubau der Fußgängerbrücke über die Bahnanlagen am S-Bahnhof Wilhelmsburg. Allen Autoren danke ich für ihr Mitwirken an dieser Ausgabe. Vor allem gilt mein Dank dem Redaktionsteam Dierk Münster, Carsten Diercks und Marko Schröder. Für die Ausgabe 2011 freut sich die VSVI-Redaktion über Ihre Vorschläge und Beiträge. Sprechen Sie uns gerne an.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph F. J. Schröder
(Vorsitzender der VSVI-Hamburg)

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

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

Auch in diesem Jahr ging der eigentlichen Mitgliederversammlung ein Vortrag voraus. Herr Professor Dr. M. Schreckenberg von der Universität Duisburg-Essen hielt einen höchst interessanten Vortrag über das aktuelle Thema: Unser Leben im Stau – Neuere Erkenntnisse der Verkehrsforschung.

Niederschrift über die 46. Mitgliederversammlung am 25. Februar 2010 im Hotel Atlantic

Eröffnung

Herr Christoph F. J. Schröder (Vorsitzender der Vereinigung) eröffnet die Mitgliederversammlung um 17:00 Uhr und begrüßt die anwesenden Mitglieder sehr herzlich.

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

Vor Eintritt in die Tagesordnung wird in stiller Ehrung der seit der letzten Mitgliederversammlung verstorbenen Mitglieder gedacht.

Tagesordnungspunkt 1 Genehmigung der Niederschrift über die 45. Mitgliederversammlung am 29. Februar 2009

Die Niederschrift über die 45. Mitgliederversammlung ist allen Mitgliedern mit der VSVI Information 2009 zugestellt worden.

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

Tagesordnungspunkt 2 Berichte des Vorstandes über die Tätigkeit der Vereinigung im Jahr 2009

Tagesordnungspunkt 2.1 Bericht des Vorsitzenden

Herr Schröder berichtete von Aktivitäten des letzten Vereinsjahres.

- Die VSVI als Mitglied des Hamburger Ingenieurrates (nicht-formaler Zusammenschluss

von Hamburger Ingenieurvereinen) beteiligte sich an den Gesprächen mit der Leitung der Hafen-City-Universität. Ziel ist die Stärkung einer fachlich breiten wie praxisnahen Ausbildung von Bauingenieuren an dieser Nachfolgehochschule der Fachhochschule. Mit dem gleichen Ziel wurde ein Gespräch bei Senatorin Dr. Gundelach (Behörde für Wissenschaft und Forschung) geführt.

- Es ist ständige Aufgabe des Vorstandes, neue Mitglieder für die VSVI zu gewinnen. Dazu wurde erstmalig im vergangenen Jahr ein Fachworkshop durchgeführt, der sich speziell an junge Ingenieure und Ingenieurinnen richtete.
- Treffen mit den Vorständen der VSVI Schleswig-Holstein und Niedersachsen sollten Möglichkeiten und Wege einer Zusammenarbeit der Landesverbände ausloten.
- Nach ausführlicher Abwägung im Vorstand wurde entschieden, eine Versicherung abzuschließen. Sie deckt Risiken ab wie z. B. von Vereinsmitgliedern verursachte Schäden bei von der VSVI ausgerichteten Veranstaltungen oder Personenschäden.

Frau Susanna Kurth (Geschäftsführerin) berichtet vom VSVI Stammtisch, der jeweils am 1. Dienstag des Monats um 17:30 Uhr durchgeführt wird. Seit September 2009 in der Gaststätte Schweinske, Düsternstraße 1-3/ Stadthausbrücke in Hamburg. Die Anzahl der Teilnehmer ist erfreulich hoch. Als Themen, die unter dem Motto „Schweres in leichtem Rahmen“ vorgestellt und diskutiert wurden, sind beispielhaft zu nennen: Stadtbahn, Ausbau der A7, Fernwärmetrasse Moorburg-Haferweg, RDO, Neue Entwicklungen beim Asphalt, Hamburger Straßenbauer besuchen Shanghai, Sicherheitsaudit. Informationen gibt es vorab unter www.vsvi-hamburg.de (Veranstaltungen); alle sind herz-

lich eingeladen, in ungezwungener Atmosphäre zu fachsimpeln.

Die Resonanz für den VSVI-Ball 2009 war mit 194 Teilnehmern gut. Der Herbsttermin für den Ball soll beibehalten werden. Der nächste VSVI-Ball findet am 30. Oktober 2010 statt.

Fortgesetzt wird der Tätigkeitsbericht des Vorstandes mit dem Bericht des Fortbildungsreferenten und dem Beitrag zu den VSVI Studienreisen. Herr Schröder erteilt hierzu Herrn Hinz und Herrn Neumann das Wort.

Tagesordnungspunkt 2.3 Bericht des Fortbildungsreferenten

Herr Robin Hinz (Vertreter des Fortbildungsreferenten Holger Preuß) informiert über die seit der letzten Mitgliederversammlung durchgeführten Fachexkursionen und über die Veranstaltungsreihen des laufenden VSVI-Seminars 2010. Sein Bericht wird im einzelnen in der VSVI-Information 2010 wiedergegeben.

Studienreisen

Herr Dietrich Neumann (stellvertretender Vorsitzender) berichtet über die Planung und Durchführung von VSVI-Studienreisen.

In den vergangenen Jahren wurden die VSVI-Studienreisen nur von einer kleinen Zahl unserer VSVI-Mitglieder genutzt. Einige Studienreisen mussten gar wegen zu geringer Beteiligung ausfallen. Im Jahr 2009 konnte mit einer Beteiligung von 17 Personen erfreulicher Weise wieder eine Studienreise durchgeführt werden, die gemein-

sam mit 65 Teilnehmern der VSVI Thüringen nach Südfrankreich führte. Wesentliche Reisezeit konnte durch die Nutzung der Flugverbindung eingespart werden und die Verkürzung der Reise auf vier Tage kam den Wünschen der Teilnehmer sehr entgegen. Das angenehme Klima im Frühling und die gute Stimmung trugen zum Erfolg der Reise bei.

In Planung ist eine VSVI-Studienreise 2010 nach Venedig. Ein Direktflug und ein Hotel in der Lagunenstadt, das interessante Thema der Organisation einer Stadt im Wasser und die Verbindung der fachlichen Veranstaltungen mit touristischen Aspekten fand großen Anklang und führten zu einer Verdopplung der Anmeldungen auf 36 Personen.

Das weiter entwickelte Konzept der VSVI-Reisen hat sich damit bewährt und wird somit auch für die nächsten Jahre beibehalten werden.

Abschließend bedankt sich Herr Schröder für die geleistete Arbeit bei den Vortragenden und allen, die sich für die Vereinigung engagieren.

Die Versammlung nimmt den Tätigkeitsbericht 2009 zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 3 Berichte über die Tätigkeit der Bundesvereinigung (BSVI)

Tagesordnungspunkt 3.1 Bericht des Vorsitzenden

Herr Schröder berichtete kurz von den Aktivitäten der Bundesvereinigung BSVI. Auch dort stehen Themen wie Attraktivitäts- und Angebotsverbesserung im Fokus. Dabei müssen die tendenziell zurückgehenden Einnahmen gesehen werden. Im Weiteren detaillierte Herr Rothfuchs diesen Tagesordnungspunkt.

serung im Fokus. Dabei müssen die tendenziell zurückgehenden Einnahmen gesehen werden. Im Weiteren detaillierte Herr Rothfuchs diesen Tagesordnungspunkt.

Tagesordnungspunkt 3.2 Bericht des Mitgliedes im Koordinierungsausschuss

Herr Rothfuchs (Hamburger Mitglied des Koordinierungsausschusses) informiert über die durchgeführten Sitzungen und die behandelten Themen. Sein Bericht wird im Einzelnen in der VSVI-Information 2010 wiedergegeben.

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

Tagesordnungspunkt 4 Rechnungsbericht über das Geschäftsjahr 2009 und Genehmigung des Haushaltsplanes 2010

Herr Gerhard Riebesehl (Schatzmeister) stellt die aktuellen Mitgliederzahlen vor:

Ordentliche Mitglieder:	467
Fördermitglieder:	40

Im Vergleich zum letzten Jahr zählt die VSVI Hamburg zwei ordentliche Mitglieder und drei Fördermitglied weniger.

Anschließend erläutert er den Rechnungsbericht für das Geschäftsjahr 2009 und stellt den Haus-

haltsplan 2010 vor. Die Unterlagen können interessierten Mitgliedern auf Anfrage zugesandt werden und werden auf die Internetseite der VSVI gestellt.

Das Vereinsvermögen der VSVI Hamburg betrug zum 31.12.2008 rund 38.000 Euro und zum 31.12.2009 rund 37.000 Euro.

Der Haushaltsplan für das Jahr 2010 sieht bei Einnahmen 28.000 Euro und Ausgaben von 29.800 Euro einen nicht ganz ausgeglichenen Haushalt vor. Ursächlich hierfür sind insbesondere die tendenziell rückläufigen Einnahmen.

Die Mitgliederversammlung nimmt die Rechnungslegung für das Geschäftsjahr 2009 zur Kenntnis und genehmigt den Haushaltsplan für das Jahr 2010.

Tagesordnungspunkt 5

Bericht der Rechnungsprüfer

Herr Michael Stohn (Rechnungsprüfer) berichtet, dass die Finanzen der Vereinigung im abgelaufenen Geschäftsjahr 2009 anhand der Belege für Einnahmen und Ausgaben geprüft wurden. Unstimmigkeiten wurden nicht festgestellt. Die Mitgliederversammlung nimmt Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 6

Entlastung des Vorstandes

Herr Michael Stohn dankt dem Vorstand für die geleistete Arbeit und beantragt die Entlastung des Vorstandes. Die Mitgliederversammlung beschließt die Entlastung.

Tagesordnungspunkt 7

Verschiedenes

Mit einem Dank an die Anwesenden für die rege Teilnahme schließt Herr Schröder die Versammlung um 18.20 Uhr.

Die nächste Mitgliederversammlung findet voraussichtlich im Februar 2011 statt.

Für die Niederschrift
Dipl.-Ing. Christoph F. J. Schröder
Vorsitzender

Dipl.-Ing. Susanna Kurth
Geschäftsführerin

Ansprechpartner der VSVI - Hamburg

Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Hamburg e.V.
Die Geschäftsräume befinden sich im Pinkertweg 47 in 22113 Hamburg.
Ansprechpartnerin dort ist Frau Klimm, Telefon: 040 / 74 00 02 26
Im Internet finden Sie uns unter www.vsvi-hamburg.de

Vorstand

Vorsitzender

Christoph F. J. Schröder
c/o Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Verkehr und Straßenwesen, V 40
Stadthausbrücke 8, 20355 Hamburg, Telefon: 040 / 428 40 – 3625

Stellvertretender Vorsitzender

Dietrich Neumann
c/o Neumann Ingenieure, Plan 5, 20095 Hamburg, Telefon: 040 / 32 32 56 – 10

Geschäftsführerin

Susanna Kurth
c/o Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Bundesbauabteilung, BBA 60
Pappelallee 41, 22089 Hamburg, Telefon: 040 / 428 42-322

Schatzmeister

Gerhard Riebesehl
c/o Storimpex AsphaltTec GmbH, Oher Weg 3 in 21509 Glinde
Telefon: 040 / 6422 6422 Fax 040 / 6422 6303 39

Fortbildungsreferent

Holger Preuß
c/o Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Verkehr und Straßenwesen, V 530
Stadthausbrücke 8, 20355 Hamburg, Telefon: 040 / 428 40 – 2897

Koordinierungsausschuss der BSVI

Mitglied

Konrad Rothfuchs
c/o ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Schaartor 1, 20459 Hamburg,
Telefon: 040 / 309709 - 13

Ständiger Vertreter

Thorsten Buch
c/o ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Schaartor 1, 20459 Hamburg,
Telefon: 040 / 309709 - 13

Termine

- VSVI-Stammtisch: Jeden ersten Dienstag im Monat um 17.30 Uhr im „Schweinske“, Düsternstraße 1-3/Stadthausbrücke, 20355 Hamburg. Je nach Wetter und Teilnehmerzahl sitzen wir drinnen oder draußen auf der überdachten Terrasse und plaudern im leichten Rahmen über „schwere Themen“. Themen für den VSVI-Stammtisch im nächsten Jahr werden voraussichtlich u.a. sein: Radverkehr, aktuelle Projekte der Hamburger Hochbahn, Wilhelmsburger Reichsstraße, Ausbau der A7 (Meilenstein des deutschen Straßenbaus), Hamburg plant eine Stadtbahn. Angekündigt werden Termine und geplante Themen auf der Internetseite www.vsvi-hamburg.de
- Fachexkursionen in 2011
Einladung erfolgt mit gesonderten Schreiben
- Fortbildungsveranstaltungen, Tagesseminare Februar / März 2011
Einladung erfolgt mit gesonderten Schreiben
- 46. Mitgliederversammlung
24. Februar 2011
Einladung erfolgt mit gesonderten Schreiben
- VSVI Ball 2011
05. November 2011
Einladung erfolgt mit gesonderten Schreiben

VSVI-Hamburg - Mitglieder 2010

Austritte zum 31.12.10

015 - Klaus Dyczka	345 - Bernd Meyn	566 - Uwe Bielenberg
059 - Reinhard Latal	647 - Oliver Schlichting	154 - Peter Schmeck
508 - Hermann Wulf	760 - Uwe Dietrich	
618 - Oskar Meyer	523 - Helmut Wiegers	

Eintritte Ordentliche Mitglieder

824 - Randa Stewner	831 - Schütt	838 - Christian Bock
825 - Kai Wummel	832 - Diana Grosa	839 - Britta Reinhard
826 - Yves Stammel	833 - Clais von Mirbach	840 - Kerstin Rütz
827 - Mike Rosenthal	834 - Jörg Mayer	841 - Günter Marschall
828 - Hans Martin Freese	835 - Mike Bohne	842 - Christian Klafs
829 - Jens Laber	836 - Wolfgang Wermter	843 - Constanze Zörner
830 - Norbert Westphal	837 - Angelika Theobald	

Nachruf

Wir sind sehr traurig.



Am 17. Juli 2010 ist nach kurzer schwerer Krankheit unser Präsident Jürgen Mitz im 59. Lebensjahr verstorben. Wir sind tief betroffen, denn unsere Berufsvereinigung verliert einen herausragenden und sehr engagierten Verfechter unserer Ziele, die er mit viel Esprit verfolgt hat.

Seit 1978 war er Mitglied in der VSVI Niedersachsen und seit 1999 Vorsitzender der VSVI Bremen. In dieser Funktion war er auch aktiv in der BSVI tätig. In den Jahren 2003 bis 2007 gestaltete er die Arbeit der Bundesvereinigung als Vizepräsident mit.

Seit 2007 hat er mit großem Engagement als Präsident gewirkt.

Seine stets freundliche Art und seine Gabe, Kolleginnen und Kollegen von Ideen zu überzeugen und sein uneigennütziges, selbstloses Wirken sind vorbildlich für ehrenamtliches Engagement.

Er war für unsere Vereinigung ein kompetenter und weitsichtiger Präsident und er war vor allem ein Mensch mit hoher emotionaler und sozialer Intelligenz: freundlich, verständnisvoll, fair, gerecht, wohlwollend und fördernd.

Wir haben einen liebenswerten und hochgeschätzten Menschen, Freund und Kollegen verloren. Was uns bleibt, nach dem Schmerz in dieser Stunde, ist aber die Erinnerung – die Erinnerung an einen großartigen Menschen.

Für das Präsidium und die Geschäftsstelle
Christiane Ehrhardt

Festball der VSVI im Hotel Atlantic im November 2009

Erstmals im Herbst statt zum traditionellen Februartermin fand der Festball 2009 der VSVI statt. Wegen der Vielzahl der Tanzveranstaltungen im zeitigen Frühjahr und häufiger Abwesenheiten durch Winterurlaube hatte der Vorstand beschlossen, den Ball in den Herbst zu verlegen, um so den vielen Interessenten entgegen zu kommen, die aus Termingründen an unserem Ball sonst nicht hätten teilnehmen können.

Die Zahl der Anmeldungen übertraf dann auch deutlich die der vergangenen Jahre und so hat-

te die schwungvolle Band Espresso keine Mühe, die Tanzfreudigen auch bis 2 Uhr am Morgen bei Laune zu halten.

Eine besondere Attraktion bot die Bauchtanz-einlage dreier junger Damen, die unter großem Applaus zu einer Zugabe bewegt wurden.

Im Jahr 2010 fand der Ball am 30. Oktober wieder in den bekannten Festsälen des Hotels Atlantic statt.



Fortbildungsveranstaltungen 2009 und 2010

Dipl.-Ing. Holger Preuß, Fortbildungsreferent
Baudirektor (BD)
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Amt für Verkehr und Straßenwesen, V 530
Stadthausbrücke 8, 20355 Hamburg
Tel. dienstl.: 040 / 42840-2897
e-mail: holger.preuss@bsu.hamburg.de



Die letzte Ausgabe des Info-Heftes berichtete zuletzt über das VSVI-Seminar 2009. Seitdem haben die folgenden Fachveranstaltungen stattgefunden:

Am **21. April 2009** stellte uns die Fa. **Insituform**, die **grabenlose Kanalsanierung** auf einer Baustelle in Altona vor. Bei Erhaltungsmaßnahmen an undichten und beschädigten Sielen wird anstelle des Austausches, das Siel durch Schlauchlining mit Wärmehärtung saniert und ermöglicht dadurch einen kostengünstigeren und geringen Eingriff in den Straßenraum.

Am **25. Mai 2009** konnte das **ICE-Werk Stellingen** der Deutschen Bahn AG besichtigt werden. In dem ICE-Werk werden die ICE-Züge gereinigt, gewartet und repariert.

*Besichtigung der
Köhlbrandbrücke*





Blick ins Innere der Köhlbrandbrücke

Am **3. Juni 2009** wurde das **Marine Trading Center** besichtigt. Der neue Schiffsimulator ermöglicht die Ausbildung von Kapitänen und Schiffingenieuren, insbesondere für schwierige Ausnahmesituationen.

Am **16. Juni 2009** führte eine Tagesexkursion zum im Bau befindlichen einzigen Tiefwasserhafen Deutschlands für zukünftige Großcontainerschiffe, den **Jade Weser Port** in Wilhelmshaven. Nach einem Vortrag und der Führung durch das InfoCenter konnte von der Niedersachsenbrücke die Baustelle überblickt werden. Nach einem Mittagessen im Nassauhafen wurde die „Maritime Meile“ des Marinemuseums besichtigt.

Am **22. September 2009** konnte erneut der Fortschritt des Baues der **U 4** in die **HafenCity** in Augenschein genommen werden.

Am **19. Oktober 2009** ermöglichten Kollegen von HPA die Besichtigung des Inneren der **Köhlbrandbrücke**. Unter der Fahrbahn überquerten wir den Köhlbrand und hatten einen außergewöhnlichen Überblick über den Hafen.

Am **18. November 2009** erfolgte der Besuch der **MVS Zeppelin** in Glinde. Die Firma vermietet und verkauft Baumaschinen aller Art.

Am **20. November 2009** erfolgte der **Workshop**

Leitungsbau. Vorträge befassten sich mit den Leitungsträgern, der Leistungsplanung und der Leitungscoordination.

Im **Februar und März 2010** fand wieder das VSVI-Seminar an 3 Seminartagen statt.

Das Seminar am **23. Februar** zum Thema „**Strassenbautechnik**“ leiteten Herr Dr.-Ing. Hase und Herr Dipl.-Ing. Ohmen. Die Vorträge behandelten das neue Betonsanierungsverfahren Whitetopping, gummi-modifizierte Bitumen, den Einsatz von Fluxadditiven und das Tragfähigkeitsmessgerät Curviametro.

Das zweite Seminar fand am **9. März** zum Thema „**Verdingungs- und Vertragswesen, Bau-recht**“ unter der Leitung von Frau Dipl.-Ing. von der Lippe statt. Das Seminar befasste sich mit den Besonderheiten und Lücken der HOAI und in einem zweiten Vortrag mit dem Einsatz und den Grenzen der überarbeiteten LBBs.

Das dritte Seminar am **13. April** zum Thema „**Neubau und Instandsetzung von Ingenieurbauwerken**“ leiteten Herr Dipl.-Ing. Grassl und Herr Dipl.-Ing. Krüger. Berichtet wurde über die Bauprojekte Elbphilharmonie, Rethelklappbrücke, Oberhafenbrücke und die Nachrüstung des Elbtunnels. Zum Abschluss wurde über den Planungsstand zur Stadtbahn berichtet.

An dieser Stelle sei den Seminarleitern und den Vortragenden sehr herzlich für die Organisation und die fachlich hohe Qualität der Vorträge gedankt. Herrn Dipl.-Ing. Robin Hinz gilt der besondere Dank für die Organisation von Besichtigungen, des Workshops und der Tagesexkursion.

Studienreise der VSVI-Hamburg nach Venedig im April 2010

Dipl.-Ing. Dietrich Neumann

Neumann Ingenieure
Plan 5
20095 Hamburg
Tel.: 040 / 32 32 56 – 10
e-mail: dietrich.neumann@neumann-ing.de



Im April diesen Jahres hatten 36 Mitglieder unserer Vereinigung das Angebot einer Reise nach Venedig angenommen und freuten sich auf das umfangreiche und interessante Programm.

Die Stadt der vielen Brücken und Kanäle ist Hamburg nicht unähnlich und verheißt interessante Vergleiche. Wie schützt sich Venedig vor dem Hochwasser? Wie wird die Stadt ver- und



entsorgt? Wer macht denn die Leitungspläne? Liegen die Leitungen im Wasser? Wer regelt wie den Verkehr?

Auf diese Fragen erwarten wir spannende Antworten von Insidern und örtlichen Dienststellen.

Die Anreise ist per Flugzeug geplant und unser Quartier befindet sich mitten in Venedig.

Das Programm ist äußerst interessant und durch die Unterstützung der Stadtverwaltung von Venedig erwarten wir ausführliche Informationen zu den Themen:

- **Wie funktioniert Venedig**
ÖPNV auf dem Wasser, Öffentlicher (Wasser) Verkehr, Erschließung, Ver- und Entsorgung
- **Das Hochwasserschutzprojekt MoSE**
MoSE steht für „Module sperimentale elettromeccanico“ (experimentelles elektromechanisches Modul). 78 Bauteile von bis zu 28 Meter Breite sollen auf dem Meeresboden an den drei Eingängen der Lagune zur Adria angebracht werden: Steigt der Meeresspiegel an - droht also Hochwasser -, richten sich die Teile auf und bilden einen Damm, der die Lagune abschließt. Die Bauzeit ist mit acht Jahren, der Preis mit sechs Milliarden Euro veranschlagt.
- **Kultur**
Stadtrundgang mit Geschichten aus alten Legenden und Anekdoten der Stadt, Teatro La Fenice, Besichtigung eines Gondelbauers, Besichtigung eines Palazzo
- **Ausflüge**
Die Lagune, die Glasbläserinsel Murano
- **Lebensweise**
Zeit, Cappuccino und Rotwein zu genießen.

Während der Vorbereitungen hielt die Aschewolke des isländischen Vulkans schon eine ganze Weile Europa in Atem, aber unser Flug war am Vortag des Abfluges noch nicht abgesagt. So traf sich die große Reisegruppe morgens am Flughafen in Fuhlsbüttel und wurde bitter enttäuscht. Der Flug nach Venedig war kurzfristig nun doch abgesagt worden.

So haben wir dann mit unserer Reisegruppe die Lust auf Italien in einem typischen Italienischen Restaurant in der Großen Elbstraße gefeiert und beschlossen, die ausführlich bis ins kleinste mit der großzügigen Unterstützung der Stadtverwaltung von Venedig geplanten Reise im April 2011 durchzuführen.

In der Zwischenzeit sehen wir jede Folge des sympathischen Comissario Brunetti und freuen uns noch einmal auf die Reise. Die genauen Daten werden von Vorstand nach Vorliegen der Flugpläne für 2011 bekannt gegeben.

Der Vorstand freut sich auf ein auch in 2011 wieder überwältigendes Interesse.

Besichtigung der Baustelle des Steinkohlekraftwerks Moorburg am 29. September 2010

Dipl.-Ing., LL.M (oec) Susanna Kurth
Geschäftsführerin
Baudirektorin (BDin)
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Amt für Bauordnung und Hochbau
Tel. dienstl.: 040 / 428 42-322
e-mail: susanna.kurth@bba.hamburg.de



Das Interesse, die Baustelle des Kraftwerks Moorburgs zu besichtigen, war riesengroß. Über 70 Teilnehmer hatten sich zur Veranstaltung angemeldet, so dass leider nicht alle am 29. September 2010 dabei sein konnten. Die Baustelle des Steinkohle-

kraftwerks, eines der derzeit größten Bauvorhaben in Hamburg, liegt an der Süderelbe im Industrie- und Hafengebiet im Hamburger Stadtteil Moorburg an einem Standort, welcher traditionell zur Stromerzeugung genutzt wurde.



Steinkohlekraftwerk Moorburg

Im Informationszentrum der Baustelle des Kraftwerks am Moorburger Elbdeich wurden wir von Frau Gudrun Bode von der Fa. Vattenfall freundlich mit Kaffee und Keksen empfangen. Zunächst informierte uns der Oberbauleiter des Projekts, Herr Dipl.-Ing. Richard Warzawa von der Fa. Vattenfall, über alles Wissenswerte zum Neubau des ca. 2,5 Milliarden-Euro-Projekts. Auf der Baustelle sind z. Zt. etwa 2500 Bauarbeiter tätig. Rechtsgrundlage für die Genehmigung zur Errichtung und den Betrieb des Steinkohlekraftwerks ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Neben der Durchlaufkühlung soll nunmehr auch eine Kreislaufkühlung betrieben werden, die die Errichtung eines Hybridkühlturms erforderlich macht. Herr Dr.-Ing. Hansjürgen Spanke (Prüfingenieur des Bauvorhabens, Ingenieurbüro WK-CONSULT Hamburg) stellte uns das Projekt aus Sicht des

Prüfingenieurs vor und erläuterte uns die statischen und konstruktiven Besonderheiten der Tragkonstruktionen einzelner Bauwerke. Das Kraftwerksprojekt umfasst eine Reihe aus bautechnischer und tragwerksplanerischer Sicht außerordentlich interessanter Bauwerke mit hohem Schwierigkeitsgrad. Nach den Fachvorträgen hatten wir die Gelegenheit das Bauvorhaben auf einem Rundgang über die Baustelle zu besichtigen. Wir konnten einen Blick in die riesigen Kohlekreislager werfen und deren imposante Holzdachkonstruktion bestaunen.

Unser Rundgang führte uns vorbei an der neu errichteten Hauptkaianlage, den zwei über 100 m hohen Dampferzeugergebäuden und dem bereits weitgehend verlinkerten Maschinenhaus zu der Baufläche, an der der in Planung befindliche Hybridkühlturm errichtet werden soll. Unsere



Besichtigung der Kohlekreislager



Kohlekreislager

fachkundigen Führer informierten uns über viele Details und ließen keine unserer unzähligen Fragen unbeantwortet.

Die Baustellenbesichtigung mit Oberbauleiter und Prüfenieur war eine kurzweilige, fachlich höchst interessante Veranstaltung, die wir im



nächsten Jahr ggf. noch einmal wiederholen werden, um so weiteren Mitgliedern und insbesondere den Interessenten, die auf Grund der begrenzten

Teilnehmerzahl diesmal nicht dabei sein konnten, die Gelegenheit zu bieten, das Bauprojekt zu besichtigen.

Gemeinschaftsstraßen Hamburg – Straßen für Alle

Dr.-Ing. Tina Wagner
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt,
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Stadthausbrücke 8
20355 Hamburg
Tel.: 040 / 428 40-3217
e-mail: tina.wagner@bsu.hamburg.de



Dipl.-Ing. Gernoth Lühje
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt,
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Stadthausbrücke 8
20355 Hamburg
e-mail: gernoth.luehtje@bsu.hamburg.de



Dipl.-Ing. Carola Adel
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt,
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Stadthausbrücke 8
20355 Hamburg
e-mail: carola.adel@bsu.hamburg.de



1. Einleitung

Unsere Straßen sind Teil des öffentlichen Raums. Gerade in einer Großstadt wie Hamburg sind die Menschen vielfach zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Trotzdem wird der Straßenraum in der Regel vom Autoverkehr dominiert. Mit dem Modellvorhaben Gemeinschaftsstraßen will der Hamburger Senat Straßen für Alle schaffen und einen Paradigmenwechsel in der Stadtstraßenplanung einleiten. In den Gemeinschaftsstraßen

sollen Menschen, die zu Fuß, mit dem Rad, mit dem Bus oder dem Auto unterwegs sind oder sich dort aufhalten, gleichberechtigt sein. Alle beteiligten Straßenraumnutzer sollen in die Konzeption der Umgestaltung eingebunden werden. Ob und wie dies funktionieren kann, wird durch die Umgestaltung von ausgewählten Pilotprojekten nach dem Shared Space-Gedanken erprobt (siehe Begriffserläuterung 1).

Begriffserläuterung 1: Shared Space

Der Shared Space-Gedanke ist ein Planungsansatz zur Rückgewinnung städtischer Funktionen im Verkehrsraum, der von dem Niederländer Hans Monderman und dem Keuning Instituut (heute Shared-Space-Institute) in den 1990er Jahren formuliert wurde. Er beinhaltet im Wesentlichen folgende Elemente:

- Die Entwicklung öffentlichen Straßenraumes unter Beteiligung von Anwohner/innen, interessierten Bürger/innen, lokalen Politiker/innen, Interessensverbänden und unter fachlicher Begleitung von Moderation und interdisziplinärer Fachplanung. Dies stellt ein grundlegend anderes Planungsverständnis dar, welches die Belange und Mitwirkungsmöglichkeiten der Straßennutzer in dem Umgestaltungsprozess in den Vordergrund stellt.
- Shared Space verfolgt keine Standardlösungen, sondern ist ergebnisoffen.
- Die Stärkung der städtischen Funktionen und Aufenthaltsqualität einer Straße.
- Das Bestreben, dass soziale Regeln statt starrer Verkehrsregeln im Sinne eines stärkeren Miteinanders das Verkehrsverhalten in diesen Räumen bestimmen sollen.
- Freiwillige Verhaltensänderung hin zu einem rücksichtsvollen Verhalten.

Anlass für die Durchführung des Modellvorhabens ist der Koalitionsvertrag des schwarz-grünen Senats aus dem Jahr 2008, in dem festgelegt ist, dass in jedem Bezirk ein Shared Space Projekt umgesetzt werden soll und in dem die Bezirke aufgefordert sind, geeignete Verkehrsflächen zu benennen. Dieser Aussage des Koalitionsvertrages folgte ein großes Interesse der Öffentlichkeit und der planenden Stellen. Diverse Planungsträger traten mit Ideen für zukünftige Shared Space Bereiche an die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) heran. Eine Umfrage des Hamburger Abendblatts hatte zum Ergebnis, dass die nach dem Shared Space-Prinzip gestalteten Bereiche in Hamburg Gemeinschaftstraßen heißen sollen.

Es gab jedoch auch kritische Stimmen, die die Prinzipien von Shared Space – wie gegenseitige Rücksichtnahme und Sicherheit durch Verunsicherung – sowie deren Anwendbarkeit auf eine Großstadt wie Hamburg in Frage stellten. Kritik wurde insbesondere unter den Gesichtspunkten

Sicherheit, Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmer sowie Barrierefreiheit von namhaften Institutionen wie dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat, dem Gesamtverband der Versicherungswirtschaft sowie dem Bundesverband der Blinden und Sehbehinderten vorgetragen. Auch wurde aus Fachkreisen und von Seiten der Bundesregierung (vergl. Bundestagsdrucksache 16/4294) Skepsis hinsichtlich der Übertragbarkeit und Machbarkeit unter großstädtischen Bedingungen geäußert.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) dazu entschlossen, die Möglichkeiten und Randbedingungen für die Umsetzung des Shared Space-Prinzips unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen Hamburgs in einem wissenschaftlichen Gutachten untersuchen zu lassen (Ingenieurgesellschaft Stolz, 2009).

Das Gutachten und die begleitende Diskussion mit anderen Dienststellen und Trägern öffentlicher Belange (wie z.B. der Behörde für Inneres

und Sport (BIS) als oberste Straßenverkehrsbehörde, der Feuerwehr, der Stadtreinigung Hamburg, der Handelskammer, den Verkehrsbetrieben) haben zu einer wesentlichen Modifizierung des Shared Space-Gedankens geführt. Gemeinschaftsstraßen bewegen sich im Rahmen des technischen Regelwerkes und der Straßenverkehrsordnung (StVO). Der Schutz des schwachen Verkehrsteilnehmers und die Barrierefreiheit werden bei der Gemeinschaftsstraße besonders betont. Diese Ansätze werden auch von den oben genannten und andere Interessenverbände gestützt, die inzwischen die von ihnen gesehenen Chancen und Risiken von Shared Space in entsprechenden Positionspapieren dargelegt haben (vgl. auch ADAC 2010, Fuss e.V. 2010, GDV 2009, GFUV 2009, VCD 2009).

Im Folgenden werden die Rahmenvorgaben für den Prozess und die Straßenraumgestaltung in Gemeinschaftsstraßen näher beschrieben und es wird ein Ausblick auf die weiteren Umsetzungsschritte des Modellvorhabens gegeben.

2. Rahmenvorgaben für den Prozess

Das Modellvorhaben Gemeinschaftsstraßen wird von der BSU koordiniert und fachlich begleitet. Die Realisierung der Gemeinschaftsstraßen liegt bei den Bezirksämtern als zuständige Wegebau-träger. Die BSU bindet zudem weitere relevante Behörden und Ämter sowie Träger öffentlicher Belange anlassbezogen ein und steht in fortlaufendem Austausch mit der Landesarbeitsgemeinschaft behinderter Menschen und dem Blinden- und Sehbehindertenverband Hamburg. Das Modellvorhaben wird durch die Bürgerschaftsdrucksache 19/6466, die die Rahmenvorgaben für das Modellvorhaben festlegt, und durch Entscheidungen in den bezirklichen Gremien hinsichtlich der Auswahl der Pilotprojekte legitimiert.

Die in Tabelle 1 dargestellte Aufgabenteilung, die sich aus dem Aufbau der Hamburger Verwaltung ergibt, zieht sich durch alle Phasen des Modellvorhabens.

	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Verkehr und Straßenwesen	Bezirksamt, Management des öffentlichen Raumes/Bezirksversammlung
Auswahl (2009)	Fachliche Eignungseinschätzung der Vorschläge unter Einbeziehung von Vertretern der Landesplanung, der obersten Straßenverkehrsbehörde, des ÖPNV sowie der Senatskordinatorin für Menschen mit Behinderungen.	<ul style="list-style-type: none"> Vorschlag von geeigneten Straßenräumen basierend auf einem Kriterienkatalog aus dem Gutachten. Auswahl eines Straßenraums durch Beschluss in den bezirklichen Gremien.
Beteiligung (2010)	<ul style="list-style-type: none"> Empfehlungen und Mindestvorgaben für die Beteiligungsprozesse. Finanzierung externer Moderatoren- und interdisziplinärer Planungsteams. Durchführung eines Fachkongresses zur Information und Vernetzung der beteiligten Akteure. 	<ul style="list-style-type: none"> Durchführung bzw. Koordinierung der Beteiligungsprozesse. Aktive Einbindung insbesondere der Senioren, Kinder und in ihrer Mobilität und Wahrnehmung eingeschränkten Personen. Bewertung der Umgestaltungsansätze durch die Bezirksversammlungen und Empfehlung hinsichtlich der Umsetzung.

Umsetzung (2011)	Bewertung der Empfehlungen der Bezirksversammlung unter Einbeziehung der oben genannten Vertreter. Priorisierung der Maßnahmen unter Berücksichtigung von fachlichen Kriterien und der Mittelverfügbarkeit.	Verwaltungsseitige Umsetzung der in den Beteiligungsverfahren entwickelten Lösungsansätze in eine Planung, die wie jede andere Straßenplanung behördenintern abzustimmen ist.
Evaluation (2012)	Konzeption und Beauftragung von Vorher-Nachher-Untersuchungen. Ggf. Vorschlag von ergänzenden Maßnahmen.	Unterstützung der Vorher-Nachher-Untersuchungen. Ggf. Umsetzung von ergänzenden Maßnahmen.

Tabelle 1: Umsetzungsphasen und Aufgabenteilung des Modellvorhabens

Ein wesentlicher Bestandteil des Gutachtens von IGS war die Entwicklung eines Kriterienkataloges mit einer Checkliste, anhand derer unter verschiedenen Gesichtspunkten die Eignung von Straßenräumen geprüft und deren Aufwand zur Umgestaltung erfasst werden kann. Basierend auf diesem Kriterienkatalog waren die Bezirke eingeladen, bis Ende 2009 geeignete Vorschläge für Pilotprojekte Gemeinschaftsstraßen zu entwickeln. Als Gemeinschaftsstraßen eignen sich insbesondere Geschäftsstraßen, da hier viele Fußgänger unterwegs sind. Weniger geeignet sind Straßen in Wohn- und Gewerbegebieten und auch Hauptverkehrsstraßen scheiden aufgrund ihrer Bedeutung als schnelles leistungsfähiges Netz aus. Eignungskriterien sind insbesondere der Stadtraum und die Nutzung, die Netzfunktion, die Verkehrsbelastung (maximal 20.000 Kfz pro Tag) und das Busaufkommen, die Nutzungsintensität durch Fußgänger, besondere Nutzungsanforderungen wie Außengastronomie und der ruhende Verkehr.

Die Vorschläge der Bezirke wurden unter fachlichen Gesichtspunkten durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zusammen mit der Behörde für Inneres und Sport als oberste

Straßenverkehrsbehörde, Vertretern des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie der Koordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen erörtert. Hieraus resultierend wurden Empfehlungen ausgesprochen und fachliche Hinweise für das weitere Vorgehen und die planerische Umsetzung gegeben. Für jeden vorgeschlagenen Straßenraum wurden die Eignungseinschätzung und die Bestandanalyse in einem Projektblatt dargestellt. Der Auswahlprozess wurde durch das Hamburger Ingenieurbüro Spanheimer Bornemann Ingenieure (SBI) unterstützt. Abbildung 1 gibt einen Überblick über die von den Bezirken vorgeschlagenen Straßenräume und die fachliche Eignungseinschätzung.

Unter Berücksichtigung dieser fachlichen Eignungseinschätzung haben sich fünf Bezirke für die Anmeldung eines Pilotprojektes Gemeinschaftsstraße entschieden (in Abbildung 1 fett hervorgehoben). Die Bezirksversammlung Wandsbek hat am 21. Januar 2010 entschieden nicht am Modellvorhaben teilzunehmen. Der Bezirk Harburg konnte sich bisher auf keinen Straßenraum einigen.

Bei den fünf Straßenräumen handelt es sich um Wohn- und Geschäftsstraßen in den Stadt-

Straße / Straßenabschnitt	Einschätzung der Eignung					
	nicht geeignet	eher nicht geeignet	wenig geeignet	bedingt geeignet	geeignet	gut geeignet
Lange Reihe						
Bahrenfelder Straße						
Osterstraße						
Grindelhof						
Eimsbüttler Chaussee						
Tangstedter Landstr.						
Alsterdorfer Straße					(* 1)	
Mühlenkamp						
Kunaustraße						
Stormarnplatz / Frahmstr.						
Ostpreußenplatz						
Duvenstedter Damm						
Rahlstedter Bahnhofstr.						
Weidenbaumsweg						
Striepenweg						
Harburger Schlosstraße						(* 1)
Estedeich						
Knoopstraße						(* 2)
Schlossmühlendamm						(* 2)

(* 1) = diese Straße bzw. dieser Straßenabschnitt wurde zurückgestellt.

(* 2) = für diese Straßen gilt die grundlegende Festlegung, dass Hauptverkehrsstraßen für eine Umgestaltung und damit für das Modellvorhaben nicht Betracht kommen können.

Abbildung 1: Vorschläge für Gemeinschaftsstraßen und Eignungseinschätzung (Grafik SBI)

teilzentren. Sie weisen jedoch unterschiedliche Charakteristika auf. Die Bebauungsdichte ist in den innenstädtischen Straßenräumen (Lange Reihe, Osterstraße, Bahrenfelder Straße) höher als in den im Außenbereich Hamburgs liegenden (Weidenbaumsweg, Tangstedter Landstraße). Die Bahrenfelder Straße ist mit rund 2.000 Kfz pro Tag am geringsten, die Osterstraße mit rund 13.000 Kfz pro Tag am höchsten belastet. In einigen Straßenräumen wie der Langen Reihe und der Osterstraße ist ein erhebliches Busauf-

kommen zu verzeichnen. Die Breite der Straßenräume reicht von rund 12 m in der Bahrenfelder Straße bis zu 25 m in der Osterstraße und der Tangstedter Landstraße.

In umfangreichen Beteiligungsverfahren mit den Akteuren vor Ort sollen nach der Sommerpause 2010 Lösungen für die Umwandlung der Straßenräume in eine Gemeinschaftsstraße erarbeitet werden. Für die Erarbeitung von Umgestaltungskonzepten kann auf unterschiedliche Gestaltungselemente und Verkehrsregelungen

zurückgegriffen werden. Die diesbezüglichen Rahmenvorgaben sind im folgenden Abschnitt dargestellt.

3. Rahmenvorgaben und Beispiele für die Straßenraumgestaltung

Neben dem Prozess, der das zentrale Element des Modellvorhabens Gemeinschaftsstraßen darstellt, kommt der Straßenraumgestaltung eine wichtige Rolle zu. Die Straßenräume sollten übersichtlich und selbsterklärend gestaltet werden.

Das Gutachten gibt hierfür folgende Empfehlungen, die über die grundsätzlichen straßenplanerischen Randbedingungen hinausgehen:

- Länge von höchstens ca. 400 m
- weitgehend niveaugleich, ggf. mit kanalisierenden Elementen („Schutzräume“)
- uneingeschränkte Sichtbeziehungen
- möglichst Verzicht auf Parken
- in Knotenpunkten „Rechts-vor-Links“ Regelungen, Mini-Kreisverkehre oder kleine Kreisverkehre
- auch für Blinde und Sehbehinderte barrierefrei gestaltet

Für Linienbusverkehr möglichst vorfahrts geregelt. In Frage kommen Gemeinschaftsstraßen nicht bei Verkehrsbelastungen mit einem DTV über 20.000 Kfz/24h und in Hauptverkehrsstraßen, die als „schnelles“, leistungsfähiges Netz die Akzeptanz des „langsamen“ Netzes¹ sicher stellen sollen. Ein hohes Busverkehrsaufkommen kann problematisch sein (vgl. auch Nickel 2009). Hier sollte

¹ Ein elementarer Bestandteil des Shared Space-Gedankens ist die Trennung in ein langsames und schnelles Netz. Dies hat das Keuning Institut im Informationsflyer zum EU Projekt „shared space – Raum für alle“ definiert.

immer mit den Verkehrsbetrieben im Vorwege besprochen werden, wie reagiert werden kann, wenn der Busverkehr nicht problemlos abgewickelt werden kann. So haben der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und die Hochbahn der Langen Reihe zugestimmt, da hier im Notfall Linienverlegungen möglich wären, während diese Möglichkeit beim Mühlkamp nicht besteht und diese Straße u.a. deshalb abgelehnt wurde. Die möglichen quartiersbezogenen Konsequenzen einer Linienverlegung müssen im Beteiligungsverfahren erörtert werden.

Das Gutachten rät von der Einrichtung einer Gemeinschaftsstraße ab, wenn ein hoher Parkdruck besteht. Dieser ist quasi aber in allen Geschäftszentren und in den Kerngebieten der Bezirke vorhanden, so dass dies bei der Auswahl der Pilotprojekte im Modellvorhaben kein Ausschlusskriterium darstellen konnte. Natürlich muss der ruhende Verkehr reduziert und neu geordnet werden. Hierbei sind die Sichtbeziehungen, die ein gefahrloses Queren ermöglichen, sicher zu stellen („Sicherheit vor Parken!“). Vorgespräche mit den Verbänden haben gezeigt, dass aber z.B. im Bereich von Arztpraxen eine Möglichkeit, Patienten zu bringen oder abzuholen, gewünscht wird.

Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen und wechselnden, teils ortsfremden Nutzern eines großstädtischen Straßenraums ist eine straßenverkehrsrechtliche Regelung erforderlich. Um die Unfallgefahr möglichst gering zu halten ist die Reduzierung der Geschwindigkeit und die Regelung und ggf. Verringerung des ruhenden Verkehrs notwendig. Die Straßenverkehrsordnung sieht hier grundsätzlich drei Regelungen (vgl. Tabelle 2) vor. In Deutschland existiert bisher jedoch keine Möglichkeit, den Fußgängern in solchen Straßenräumen Vorrang zu gewähren. Die Einführung eines neuen Verkehrszeichens in Anlehnung an die Schweizer Begegnungszone (siehe Begriffserläuterung 2) wie es von einigen Verbänden angeregt wird, erfordert eine Änderung der Straßenverkehrsordnung und

Bestehende Regelungen der StVO / VwV StVO		Anforderungen an Gemeinschaftsstraßen
 <ul style="list-style-type: none"> • Schrittgeschwindigkeit (6 -7 km/h) • Parken nur auf ausgewiesenen Flächen • Nutzung der gesamten Straßenfläche durch Fußgänger möglich („Fußgängervorrang“) • (sehr) geringes Verkehrsaufkommen (IV) • Überwiegend Aufenthaltsfunktion • Kinderspiel erlaubt 		<ul style="list-style-type: none"> • Wo möglich Mischprinzip oder weiche Separation • Niedrige Geschwindigkeiten • Förderung eines Miteinanders im Verkehrsraum • Regelung und Minimierung des ruhenden Verkehrs • Kein Kinderspiel • Verkehrsaufkommen max. 20.000 Kfz (DTV) • In Knotenpunkten „Rechts-vor-Links“ Regelungen, Mini-Kreisverkehre oder kleine Kreisverkehre • Keine baulichen Radwege
   <ul style="list-style-type: none"> • Zul. Geschwindigkeit max. 20 / 10 km/h • Separationsprinzip (weiche Separation üblich) • Keine Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwege • Keine baulichen Radwege • Zusätzliche Regelungen zum ruhenden Verkehr möglich 		
 <ul style="list-style-type: none"> • Zul. Geschwindigkeit max. 30 km/h • Separationsprinzip • Möglichst keine LSA / kein FGÜ • Keine baulichen Radwege 		

Tabelle 2: Gegenüberstellung bestehender Verkehrsregelungen und der Anforderungen an Gemeinschaftsstraßen

ist, wenn überhaupt, erst mittelfristig zu erwarten. Die Gegenüberstellung der vorgesehenen Verkehrsregelungen und der Anforderungen an die Gemeinschaftsstraßen zeigt, dass der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich, der wie z.B. in den Großen Bleichen, in Form einer sogenannten

weichen Separation (3 cm Bord) ausgebildet werden kann, am geeignetsten ist. Der Nachteil der fehlenden Fußgängerbevorzugung kann durch entsprechende Gestaltung reduziert werden, da sich gezeigt hat, dass Autofahrer sich in besonders gestalteten Flächen i.d.R. aufmerksamer verhalten.

Begriffserläuterung 2: Schweizer Begegnungszonen

Begegnungszonen sind zwischen dem Verkehrsberuhigten Bereich und dem Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich anzusiedeln. Begegnungszonen zeichnen sich durch Fußgängervorrang und eine stringente Parkregelung (wie beim deutschen verkehrsberuhigten Bereich) aus, lassen aber eine höhere zulässige Geschwindigkeit (20 km/h) und den Einsatz außerhalb von Wohnstraßen zu. Kinderspiel ist in der Schweiz auf schwach belasteten Straßen mit vorherrschender Aufenthaltsfunktion grundsätzlich erlaubt und nicht Bestandteil der Regelungen zur Begegnungszone.

Haupteinsatzgebiet der Begegnungszonen sind bisher Wohngebiete und vereinzelt höher belastete Geschäftsstraßen bzw. entsprechende Platzsituationen.

Die Gestaltung von Straßenräumen von großer verkehrlicher und städtebaulicher Bedeutung mit besonderen Flächenbefestigungen muss im Einklang mit den bauphysikalischen Gesetzmäßigkeiten und den verkehrlichen Anforderungen stehen, damit eine ausreichende Dauerhaftigkeit des Bauwerkes Straße erreicht wird. Für Gemeinschaftsstraßen gibt es deshalb ergänzende Hinweise zu den Entwurfsrichtlinien (ER). In diesen Hinweisen werden insbesondere für die vom Kfz-Verkehr befahrenen Flächenbefestigungen die bautechnischen Randbedingungen genannt. Neben der Gebrauchsfähigkeit (Rauhigkeit, Dauerhaftigkeit etc.) und der Wirtschaftlichkeitsaspekte in Bezug auf Investitions- und Erhaltungskosten ist die Barrierefreiheit der Straßenräume wichtig.

Barrierefreiheit darf sich nicht nur auf mobilitätseingeschränkte Menschen (insbesondere Senioren und Rollstuhlfahrer) beziehen, sondern muss auch in Ihrer Wahrnehmung eingeschränkte Menschen (z.B. Blinde, Sehbehinderte und Gehörlose) berücksichtigen. Eine sichere Nutzung muss mit zwei Sinnen möglich sein. Hier empfiehlt es sich, die Landesarbeitsgemeinschaft behinderter Menschen frühzeitig einzubeziehen. Unabhängig von der Straßenverkehrsrechtlichen Regelung haben sich in den erfolgreichen Beispielen in den Niederlanden, Deutschland und der Schweiz einige typische Gestaltungselemente herausgebildet (vgl. Abbildung 2-7).

- Bei stärkeren Verkehrsaufkommen und flächigem Querungsbedarf durch Fußgänger haben sich Mittelinseln bei linearen Verkehrsanlagen bewährt.
- Bei höheren Verkehrsstärken hat sich eine Form der Führung des motorisierten Verkehrs durch Borde – in der Regel 3 cm hohe Borde (weiche Separation) – oder Möblierung bewährt. Dadurch werden die erforderlichen Schutzräume für die schwächeren Verkehrsteilnehmer geschaffen.

- Der ruhende Verkehr ist bei Mischflächen in der Regel nicht mehr vorhanden und bei weicher Separation nur in sehr geringen Maß unter Beachtung der erforderlichen Sichtbeziehungen.
- Damit die Akzeptanz für niedrige Geschwindigkeiten erhalten bleibt, sind Mischflächen oder Abschnitte, für die sehr niedrige Geschwindigkeiten gelten, kurz, oft sind es Platzsituationen.

4. Ausblick

Die bisherigen Shared Space Projekte machen deutlich, dass das Prinzip Spielräume lässt, die je nach den spezifischen Bedingungen vor Ort ausgeschöpft werden können und sollen. So ist beispielsweise auch das Mischprinzip nicht zwingend. Voraussetzungen für Shared Space sind vielmehr eine leistungsfähige und sichere Abwicklung der Verkehrsmengen, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, sowie partizipative Prozesse bei ortstypischen und ansprechenden Planungen dieser Straßenräume, die zu einem rücksichtsvollen Verhalten besonders zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer führen sollen.

In den Beteiligungsverfahren in den Bezirken besteht die Möglichkeit auf den Ort zugeschnittene Lösungen für die Straßenräume zu entwickeln. Nach Abschluss der Beteiligungsverfahren werden deren Ergebnisse durch die bezirklichen Gremien legitimiert. Strittige Punkte sind in der Bezirksversammlung zu bewerten und eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen ist abzugeben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Einrichtung

Abbildungen 2-7: Beispiele für Gestaltungselemente weiche Separation und Mittelinsel aus Duisburg, Ulm, Könitz (CH) und Hamburg (Fotos: Gerlach, Böcker, Schwab, BSU)







einer Gemeinschaftsstraße nur sinnvoll ist, wenn diese von den Bürgern mehrheitlich gewollt ist. Aus derzeitiger Sicht kann mit dem Umbau erster Straßenräume im Jahr 2011 gerechnet werden.

Um festzustellen, ob die mit dem Planungsansatz Gemeinschaftsstraße verfolgten Ziele erreicht werden konnten und ob dieser auch bei zukünftigen Umgestaltungen angewandt werden soll, begleitet die BSU die Umsetzung der Pilotprojekte mit Vorher-Nachher-Untersuchungen. Untersucht werden die Wirkungen, die Akzeptanz und die Funktionalität der Gemeinschaftsstraßen.

Unabhängig von den einzelnen Pilotprojekten erhofft sich die BSU mit dem Modellvorhaben Gemeinschaftsstraßen die Rolle der Beteiligungsprozesse und der Straßenraumgestaltung in der Stadtstraßenplanung zu stärken und diesbezüglich einen fortlaufenden Diskussionsprozess anzustoßen. Bei dem im Juni 2010 durchgeführten Fachkongress Gemeinschaftsstraßen, bei dem u.a. die Hamburger Interessensverbände in einen gleichberechtigten Diskurs über die unterschiedlichen Anforderungen an den Straßenraum eingetreten sind, wurde hierfür ein erster Grundstein gelegt.

Weitere Infos siehe:

<http://www.hamburg.de/gemeinschaftsstrassen/>

Referenzen

ADAC 2009: Shared Space – Mehr Sicherheit durch weniger Regeln im Verkehr. ADAC e.V., München.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2010: Drucksache 19/6466: Modellvorhaben Gemeinschaftsstraßen – Umsetzung in den Bezirken.

Fuss e.V. 2010: Straßen für Alle – Neue Ideen zur Verkehrsberuhigung.
www.strassen-fuer-alle.de

GDV Unfallforschung der Versicherer 2009: Shared Space – Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? Beispiele und Empfehlungen für die Praxis. GDV e.V., Berlin.

GFUV (Gemeinsamer Fachausschuss für Umwelt und Verkehr des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbands) 2008: Anforderungsprofil zur blinden- und sehbehindertengerechten Ausgestaltung von Mischverkehrsflächen nach dem Konzept „Shared Space“. www.gfuv.de.

Keuning Instituut und Senza Communicatie 2005: Shared Space: Raum für alle. www.sharedspace.eu/nl/publicaties/downloads.

IGS 2009: Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared-Space-Prinzips unter Beachtung großstädtischer Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg. www.hamburg.de/start-gemeinschaftsstrassen.

VCD 2009: VCD Position Shared Space. VCD e.V., Berlin.

Nickel, Bernhard E. 2009: Shared Space und der ÖPNV – Pro und Contra einer neuen Verkehrsplanungside(ologi)e. In: Der Nahverkehr, Hrsg. VDV, Alba-Fachverlag, Düsseldorf.

Lärmschutz als Stadtentwicklungsprojekt: Mehrere Lärmschutztunnel überdachen zukünftig eine der breitesten Autobahnen Deutschlands

Dipl. Ing. Ulrich Wiemer
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Auftragsverwaltung Bundesfernstraßen
Stadthausbrücke 8
20355 Hamburg

Dipl. Ing. Olaf Bielich
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Zimmerstr. 54
10117 Berlin

Dipl. Ing. Jürgen Pohl
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Zimmerstr. 54
10117 Berlin

Einführung

Die Autobahn A7 im Westen von Hamburg ist Deutschlands wichtigste überregionale Nord-Süd Verbindung. Die mit 963,6 Kilometern längste deutsche Bundesautobahn ist zentrale Zufahrtsstraße von und nach Skandinavien und führt von Dänemark bis an die österreichische Grenze bei Füssen. In Hamburg dient sie zudem zusammen mit der A23 der Erschließung des Stadtgebietes sowie des Flughafens und des Hafens aus westlicher Richtung.

Überlastung und Ausbaubedarf

Der Streckenabschnitt der A7 zwischen der Landesgrenze Schleswig-Holstein/ Hamburg und dem

Elbtunnel zählt bundesweit zur Gruppe der Autobahnabschnitte mit den höchsten Verkehrsbelastungen. Allein auf dem sechsstreifigen Abschnitt vom AD HH-Nordwest bis zur AS HH-Stellingen sind pro Tag 146.000 Kraftfahrzeuge unterwegs (Quelle: Behörde für Stadt und Umwelt, 2003). Damit ist der Grenzwert für sechsstreifige Regelquerschnitte um 18 Prozent überschritten. Auf dem vierstreifigen Abschnitt zwischen AS HH-Schnelsen und AD HH-Nordwest sind das sogar 45 Prozent mehr Kraftfahrzeuge als auf vierstreifigen Querschnitten vorgesehen. Auch die Unfallquote ist auf diesem Abschnitt ungewöhnlich. Sie ist fast doppelt so hoch wie im Bundesdurchschnitt. Zwischen 2003 und 2007 lag der Mittelwert in südlicher Fahrtrichtung sogar 75 Prozent über dem normalen Maß. Damit ist dieser Abschnitt der A7 bundesweit rekordverdäch-

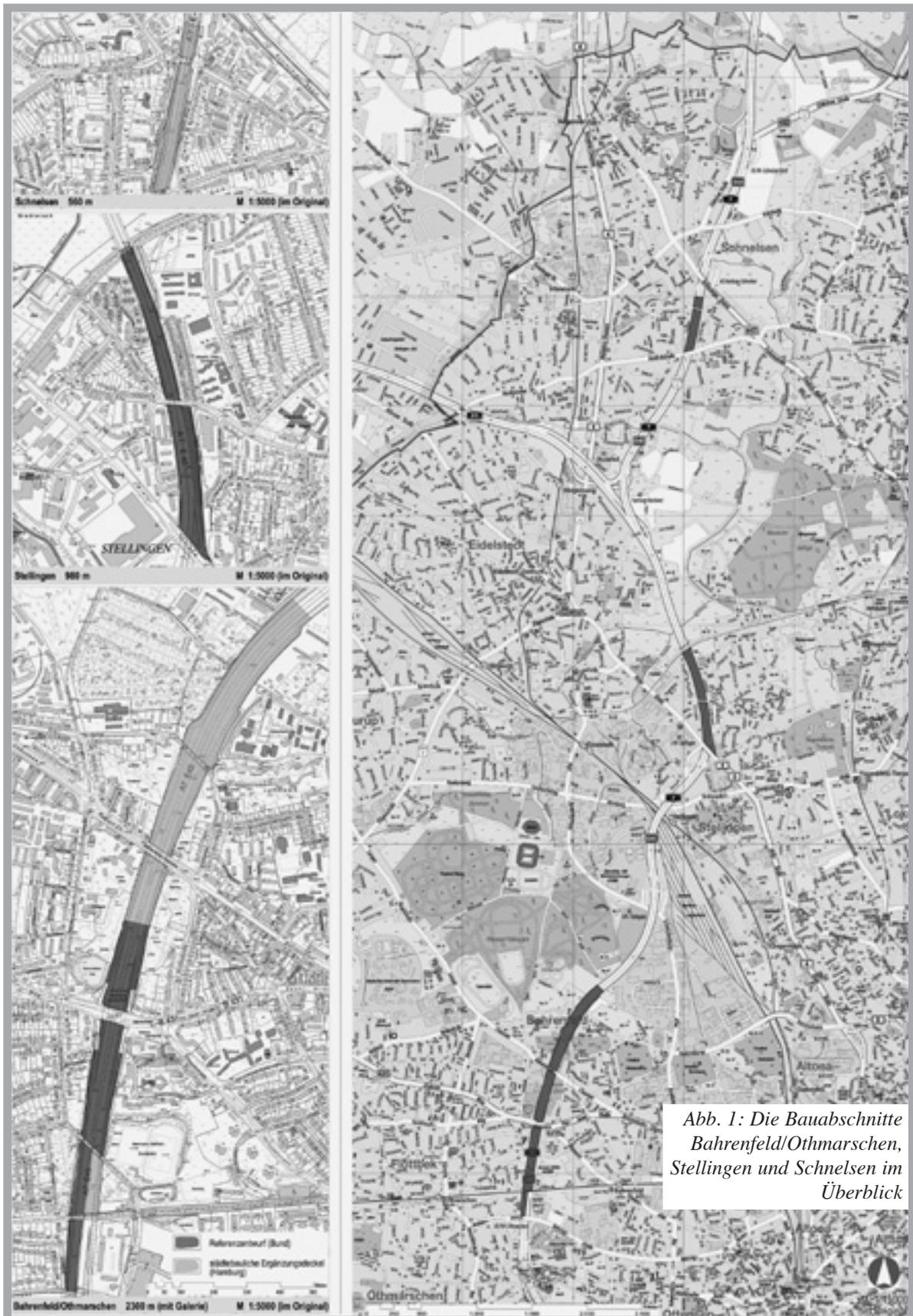


Abb. 1: Die Bauabschnitte Bahrenfeld/Othmarschen, Stellingen und Schnelsen im Überblick

tig belastet. Dieses Szenario erfordert deshalb eine ungewöhnliche und im Straßenbau bisher bundesweit einmalige Lösung. Auf bis zu zehn Streifen bewegen sich die Fahrzeuge zukünftig auf der Nord-Süd-Schlagader durch die Hansestadt. Auf drei Teilabschnitten erhält die dann breiteste Autobahn Deutschlands zudem einen Lärmschutz mit Stadtentwicklungspotenzial: Dank neuer Tunnel werden aus bisher zerschnittenen Stadteilen wieder zusammenhängende Quartiere mit wertvollen Grünflächen und hohem Naherholungswert – direkt über der Autobahn.

Streckenplanung und Querschnittsdimensionierung

Die bestehenden Verkehrsverhältnisse auf dem beschriebenen Streckenabschnitt zeigen, dass ein Ausbau der A7 zwingend erforderlich ist. Nur mit einer deutlichen Kapazitätserhöhung bleibt die Leistungsfähigkeit dieser europäischen Fernverkehrsstraße erhalten. Grundlage für die Planung der Erweiterung bietet eine Prognose für das Verkehrsaufkommen im Jahr 2025. Die ptv traffic mobility logistics AG hat ermittelt, dass im Prognosejahr 2025 allein auf dem Abschnitt zwischen AD HH-Nordwest und AS HH-Stellingen 165.000 Kraftfahrzeuge pro Tag unterwegs sein werden. Zwischen AS HH-Stellingen und AS HH-Volks-

park sind es voraussichtlich 145.000 pro Tag. Für den geplanten Ausbau dieser Abschnitte auf acht Streifen wurde daher ein Autobahnquerschnitt RQ 43,5 mit jeweils zwei zusätzlichen Verflechtungsstreifen gewählt. So ist in der Planung von einer Querschnittsbreite von circa 51 Metern auszugehen. Im AD HH-Nordwest wurde für den sechsstreifigen Ausbau der A7 ein Autobahnquerschnitt RQ36 gewählt.

Keine Erfahrungswerte mit zehn Streifen

Normalerweise wird beim Aus- und Neubau von mehrstreifigen Straßen – insbesondere Autobahnen – das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) benutzt. Dieses Regelwerk hilft Planern und Behörden bei der möglichst wirtschaftlichen Auslegung der Straßenquerschnitte. In diesem Handbuch sind jedoch keine Querschnitte mit acht Fahrstreifen und zwei zusätzlichen Verflechtungsstreifen vorgesehen. Die Planungsbehörde in Hamburg stand deshalb vor der Herausforderung, eine Straße zu planen, wie es sie in Deutschland und Europa bisher noch nicht gibt. Denn zehnstreifige Fahrbahnen mit einem derart dichten Ein- und Ausfädelungsverkehr wie auf dem Teilstück der A7 kommen hierzulande einfach nicht vor. Das Verkehrsauf-



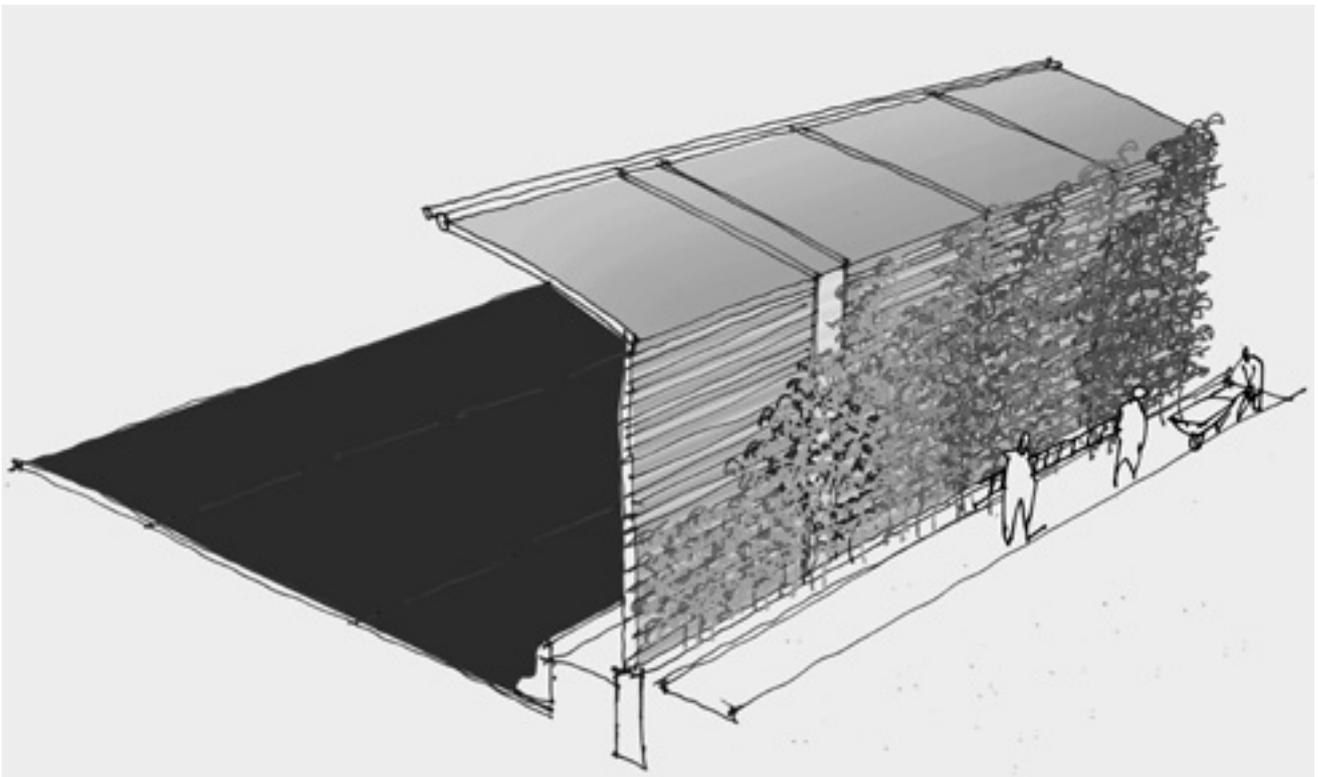
Abb. 2: Die auf zehn Spuren erweiterte und überdachte BAB A7 auf Höhe Wördemanns Weg

kommen in Hamburg macht jedoch eine derartige Spuranzahl erforderlich. Um die erwarteten Verkehrsströme zu berechnen und die Wechselwirkung der verschiedenen Elemente sachgerecht zu beschreiben, haben die Planer auf eine mikroskopische Simulation des Verkehrsflusses als Analyseelement zurückgegriffen. Diese Mikrosimulation wurde im November 2009 durch Professor Brilon von der Ruhr-Universität Bochum mit dem Simulationsprogramm BABSIM durchgeführt. Im Anschluss an die Simulation wurden die Ergebnisse mit Straßenplanungsmethoden aus den USA verglichen. Dort gehören derartige Querschnitte zum Alltag, und damit gibt es dort auch entsprechende Handbücher und Erfahrungswerte. Die Simulation und der Vergleich mit den USA haben im Fazit ergeben, dass mit dem Ausbauvorschlag des Landes Hamburg und der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) das Planungsziel einer ausreichenden Verkehrsqualität erreicht werden kann.

Lärmschutz: Anforderungen und Möglichkeiten

Die Erweiterung der A7 auf sechs bzw. acht Fahrstreifen plus Verflechtungsstreifen ist als wesentliche Änderung einer Verkehrsanlage zu werten. Daraus ergibt sich ein Anspruch auf Lärmvorsorge unter Anwendung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte. Rechtliche Grundlage für die schalltechnische Untersuchung ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Als Ergebnis der Untersuchung wurden für den gesamten Abschnitt verschiedene Lärmschutzmaßnahmen beschlossen. Neben „Flüsterasphalt“ sowie Lärmschutzwänden und Galerien in einer Höhe von bis zu neun Metern bilden drei Tunnel das Herzstück der zukünftigen Lärmschutzmaßnahmen: In Stellingen, Schnelsen und Bahrenfeld/Othmarschen entstehen drei Lärmschutztunnel, die nicht nur die Bewohner vor den steigenden Immissionen schützen, sondern gleichzeitig ein komplett neues Stadtbild ermöglichen.

Abb. 3: Aktiver und effektiver Schutz durch Lärmschutzwände



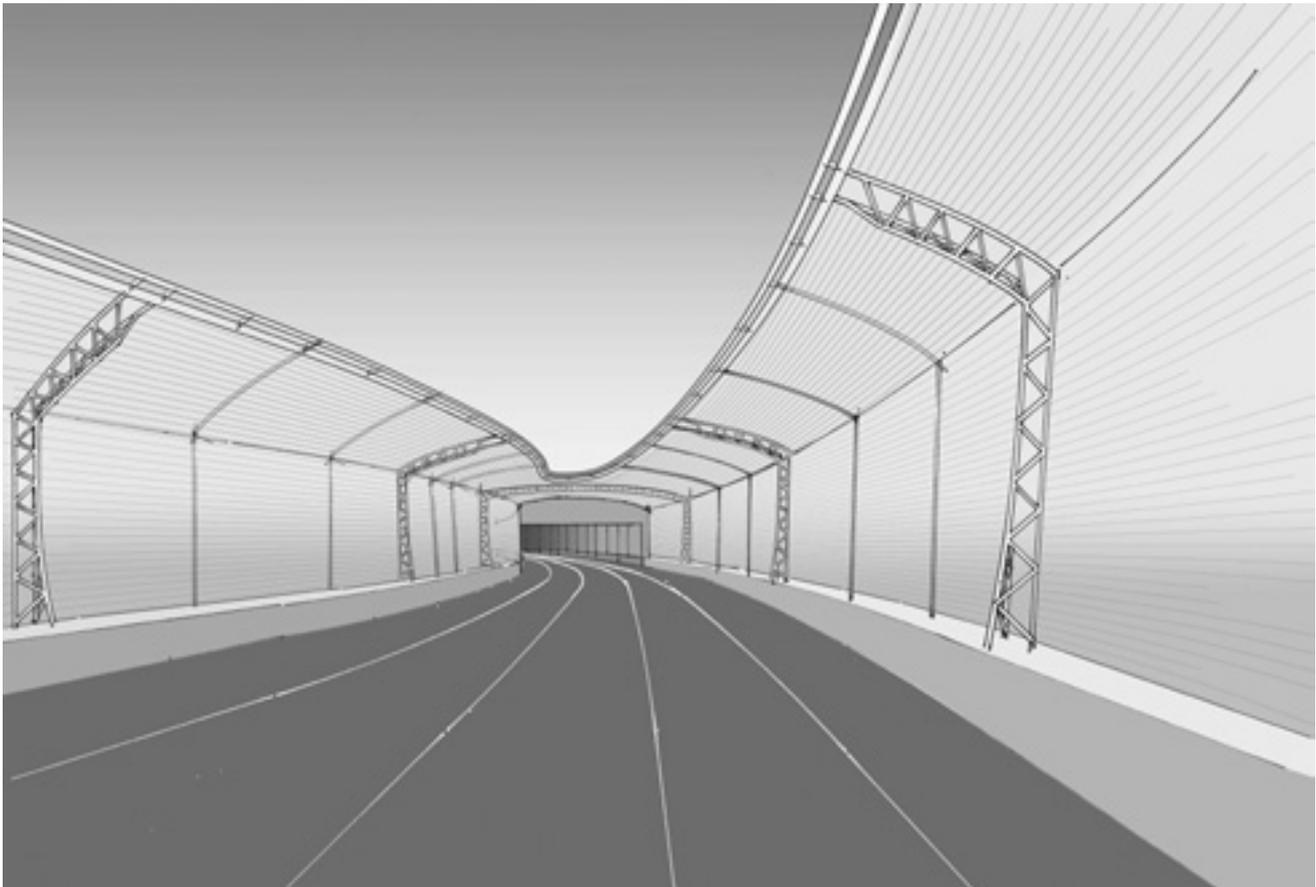


Abb. 4: Einfahrt in ein Tunnelbauwerk

Tunnelbauwerke mit Sonderausstattung

Der Tunnel Schnelsen verläuft von der Straßenquerung Heidlohstraße bis nördlich der Frohme-straße. Durch den Tunnel werden die Anwohner vom Verkehrslärm entlastet und der östliche und westliche Bereich des Stadtteils Schnelsen wiedervereint. Der massive Teil des Bauwerks wird 550 Meter lang. Beidseitig schließen sich an die Tunnelmünder Portalbauwerke an, die auch den Übergang zu den anschließenden Lärmschutzwänden bilden. Der Lärmschutz-tunnel wird als dreistieliger Rahmen ausgebildet. Das Bauwerk wird mittels Bohrpfählen tiefgegründet.

Der Tunnel Stellingen wird als oberflächennahes Bauwerk errichtet. Im Norden schließt der

893 Meter lange Tunnel an den Ersatzneubau des Überführungsbauwerkes „Güterumgehungs-bahn“ an, im Süden an das bestehende Bauwerk Kieler Straße. Die bestehende Überführung Wördemanns Weg wird hingegen abgebrochen. Während der Bauzeit wird der Verkehr mit Hilfe einer Behelfsbrücke aufrecht erhalten. Zukünftig wird die Straße über die Tunneldecke geführt. Im Bereich der Brücke Kieler Straße befinden sich die Rampen der Anschlussstelle Stellingen. Das Tunnelbauwerk besteht aus einem nach unten offenen, zweizelligen Stahlbetonrahmen, welcher teilweise im Schutz eines Verbaus in offener Bauweise hergestellt wird.

Der Tunnel Bahrenfeld/ Othmarschen wird mit insgesamt 2.300 Metern der deutlich längste Tunnelabschnitt sein. Die Planungs- und Bauphase läuft im zeitlichen Versatz zu den beiden anderen Tunneln.

Für die Ausstattung der Tunnel sind umfangreiche Maßnahmen zur Sicherheit und Kommunikation vorgesehen. Aus der Risikoanalyse ergibt sich eine „Erweiterte Ausstattung“ nach der RABT 06 (Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln, Ausgabe 2006). Diese bezieht sich auf die betriebstechnische Ausstattung, Beleuchtung, Belüftung, das Brandschutzkonzept, die Anordnung von Seitenstreifen sowie das Flucht- und Rettungswegekonzzept. So ist zum Beispiel vorgesehen, durch eine Anordnung der Fluchttüren im Abstand von 60 Metern auf eine Rauchabsaugung im Brandfall zu verzichten.

Zur Verkehrssteuerung im Tunnel sind unter anderem Wechselverkehrszeichen, Dauerlichtzeichen, Radardetektoren und Schrankenanlagen geplant. Als weitere sicherheitstechnische Ausstattungselemente werden einseitig begehbare Notrufstationen installiert. Per Höhenkontrolle wird das Einfahren von überhohen Fahrzeugen in den Tunnel verhindert. Im Tunnel sorgen Videoüberwachungs- und Lautsprecheranlagen für zusätzliche Sicherheit. Zur Gewährleistung eines zuverlässigen Funkbetriebes von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten wird ein Tunnelfunk eingerichtet. Darüber hinaus ist der Einbau von Funkkanälen für Betriebs- und Verkehrsfunk geplant. Die Tunnelfunkanlage soll auch für digitalen Funk ausgelegt werden. Für die Stromversorgung im Notfall ist im Betriebsgebäude unterbrechungsfreie Stromversorgung mit Batterien vorgesehen, die alle sicherheitsrelevanten Anlagen im Tunnel entsprechend den Forderungen der RABT in Betrieb hält.

Gestaltung der Tunneloberflächen: Stadtteile wachsen wieder zusammen

Während die neuen Tunnelanlagen von ihrer Bauweise und technischen Ausstattung modern-

sten Lärmschutz gewährleisten, entsteht auf ihrer Oberfläche ein neues Gesicht der einzelnen Stadtteile. Großzügige Parkanlagen lassen die Ingenieurbauwerke nahezu aus dem Stadtbild verschwinden. In die Gestaltungsvorgaben sind die besonderen Bedürfnisse und Wünsche der Nachbarschaften eingeflossen.

Die Gestaltungskonzepte wurden im Rahmen eines europaweiten Wettbewerbs ermittelt. Das Preisgericht unter Vorsitz des Schweizer Landschaftsarchitekten Guido Hager wählte die Gewinner unter insgesamt 22 Einreichungen aus. Für den Tunnel in Schnelsen hat die Jury eine Realisierungsempfehlung für den Beitrag des Berliner Büros POLA Landschaftsarchitekten ausgesprochen: Auf insgesamt 560 Metern entsteht eine großräumige Wiesenfläche, die westlich durch eine baumbestandene Promenade und östlich durch einen Kleingartenpark gerahmt wird. Nördlich der Frohmestraße ist eine kompakte Kleingartensiedlung geplant. Die Frohmestraße selbst wird das „urbane Zentrum“ auf dem Schnelsener Tunneldach. Cafés, Treffpunkte, Märkte und Feste machen den Bereich zum neuen Herzstück des Stadtteils.

In Stellingen soll der Vorschlag von Weidinger Landschaftsarchitekten aus Berlin umgesetzt werden. Die Tunneloberfläche wird landschaftlich in drei Teile gegliedert. Im südlichen Teil zur Kieler Straße gibt es eine Fläche für Kleingärten, auf der sich eine echte Vereinsstruktur mit rund 60 Parzellen entwickeln kann. In Richtung Norden – oberhalb des Wördemanns Weg – folgt ein sogenannter Wiesenpark mit viel Raum für Freizeitaktivitäten. Im nördlichsten Bereich verwandelt sich die freie Fläche schließlich in einen naturnahen Baumpark.

Für den circa 2.300 Meter langen Tunnel in Bahrenfeld / Othmarschen wird 2011 im Rahmen eines weiteren Wettbewerbs ein Gestaltungskonzept gesucht.



Abb. 5: Schnelsen ergrünt: Wiesen, Promenade, Kleingärten und mehr urbanes Lebensgefühl prägen die Deckeloberfläche

Herausforderung in Langenfelde

Eine besondere Herausforderung im Zuge der Erweiterung ist die Brücke in Langenfelde. Sie überführt mit einer Gesamtlänge von rund 392 Metern die A7 über die Gleisanlagen der DB Hamburg-Langenfelde sowie über die vierstreifige Hauptverkehrsstraße Binsbarg und die Anliegerstraße Rohlfsweg.



Abb. 6: Mehr Lebensqualität für Stellingen durch Kleingärten, Wiesen und Waldfläche

Die achtstreifige Erweiterung der A 7 ist auf dem vorhandenen Bauwerk nicht unterzubringen und



Abb. 7: Ein Kraftakt innerhalb des Projekts: Der Rück- und Neubau der Brücke Langenfelde

benötigt eine größere Brückenbreite. Eine Berechnung hat ergeben, dass sowohl die Überbauten wie auch die Pfeiler nicht in der Lage sind, die zusätzlichen Belastungen aus einer Verbreiterung und den Lärmschutzwänden aufzunehmen. Überlegungen, den Überbau durch ein zusätzliches Brückenbauwerk zu verbreitern, wurden aus Trassierungs- und Kostengründen verworfen. Eine Verschwenkung der Fahrstreifen würde sich nachteilig auf den Streckenverlauf auswirken und zu erheblichen Mehrkosten in den Anschlussstellen Stellingen und Volkspark führen. Es wurde daher beschlossen, die Brücke rückzubauen und an gleicher Stelle neu herzustellen. Der Rückbau der Überbauten erfolgt nacheinander. Begonnen wird mit dem östlichen Überbau, anschließend erfolgt nach Herstellung des neuen östlichen Überbaus der Abbruch des westlichen Überbaus. Zur Aufrechterhaltung

des Verkehrs auf der A7 wird eine Verkehrsführung 6+0 auf dem jeweils zur Nutzung stehenden Überbau eingerichtet. Aufgrund der exponierten Lage der Brücke und der Nähe zu einer Vielzahl technischer Anlagen wird beim Rückbau auf konventionelle Abbruchmethoden wie Sprengungen über den Gleisanlagen verzichtet. Vorgesehen ist ein kontrollierter mechanischer Rückbau des Bauwerks unter Ausnutzung von Sperrzeiten des Bahnbetriebs. Die Bauzeit je Richtungsfahrbahn wird auf circa 21 Monate geschätzt.

Die Bauphasen der Tunnel Stellingen und Schnelsen

Die einzelnen Bauphasen beider Tunnel werden so gestaltet, dass der laufende Verkehr so wenig

wie möglich behindert wird. Deswegen wird während aller Baumaßnahmen die bestehende Anzahl der Spuren beibehalten. Im Baubereich Stellingen läuft der Verkehr weiterhin über mindestens drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung, im Baubereich Schnelsen bleibt es bei je zwei Spuren in jede Richtung. Ebenso sollen Einengungen, Umleitungen und Sperrungen auf das unvermeidbare Minimum reduziert bleiben. Der Baustellenverkehr wird grundsätzlich nur über die Autobahn durchgeführt.

Der Neubau in Stellingen beginnt auf der Rfb Flensburg. Alle sechs Spuren sind währenddessen auf der Rfb Hannover untergebracht. Die Autofahrer müssen dazu nördlich des AD HH-Nordwest und südlich der AS HH-Volkspark auf die Gegenfahrbahn wechseln. Zur selben Zeit werden die Rampen der Anschlussstellen erneuert. Da der Streckenbau gegenüber dem Tunnelneubau eine wesentlich kürzere Zeit in Anspruch nimmt, sind Teilfreigaben nördlich des Tunnels geplant. Sobald die erste Tunnelhälfte fertig ist, wird der Verkehr auf die Fahrbahnseite Richtung Flensburg in die neue Tunnelhälfte verlagert und der Bau der zweiten Tunnelhälfte in Angriff genommen. In der letzten Bauphase des Abschnitts Stellingen wird schließlich die Mittel-Lärmschutzwand geschlossen. Autofahrer können dann den jeweils linken Fahrstreifen der Richtungsfahrbahnen nicht nutzen. Der Abriss sowie der neue Überbau der Brücke über die DB Langenfelde sind parallel zum Strecken- und Tunnelausbau geplant.

Für den Baubereich Schnelsen ergibt sich eine ähnliche Baureihenfolge. Der Bau des Abschnitts Stellingen soll 2015/2016 abgeschlossen sein. Im Anschluss erfolgt der Bau der Abschnitte Schnelsen und Bahrenfeld/ Othmarschen bis voraussichtlich 2017 bzw. 2018.

Bildnachweise:

Abb. 1, 2, 5, 6, 7: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Abb. 3, 4: LANG HUGGER RAMPP GmbH

Stahl oder Beton – eine Glaubensfrage?

Dipl.-Ing. Volker Goergen
Geschäftsführer
Gütegemeinschaft
Stahlschutzplanken e.V.
Spandauer Str. 25
57072 Siegen
Tel.: 0271 / 530 38
e-mail: info@guetegemeinschaft-stahlschutzplanken.de



Viele Autofahrer registrieren mit Argwohn, dass auf neuen oder komplett sanierten Autobahnabschnitten Betonelemente die gewohnten Stahlschutzplanken, meist Leitplanken genannt, verdrängen. Jedoch auch Experten sind sich nicht einig darüber, ob das neue Material Beton viel-

leicht doch Vorzüge hat. Bedauerlich ist, dass die Diskussion darüber meist sehr emotional geführt wird und von wenig Sachkenntnis geprägt ist. Bei manchen Verfechtern für den einen oder anderen Werkstoff kann man den Eindruck gewinnen, dass es sich hierbei um einen Glaubenskrieg handelt.



Durchbruchssicher mit niedriger Anprallheftigkeit

Im Folgenden werden die wesentlichen Argumente näher beleuchtet und richtig gestellt, da sie immer wieder auch in seriösen Presseorganen schlichtweg falsch wiederholt werden. Interessant dabei ist, dass der eigentliche Zweck von passiven Schutzeinrichtungen, egal aus welchem Werkstoff, die Verkehrssicherheit für den Verkehrsteilnehmer sein sollte. Bei den meisten Diskussionen wird dieses Kriterium jedoch an den Rand geschoben.

Erstes Argument: Beton sei billiger.

Beim Vergleich der Systeme sollte man, wenn man seriös vorgehen will, etwas differenzieren: Vergleicht man relativ teure Betonfertigteilelemente oder Betonwände in Ortbetonbauweise? Auch bei den Stahlschutzplankensystemen ist zu differenzieren: Das System einfache Distanzschutzplanke (EDS) kostet nur einen Bruchteil von Betonssystemen. Moderne und stärkere Systeme, wie z.B.

Super-Rail mit ca. 70 kg/m Gewicht, sind, abhängig vom Vormaterialpreis, oft nur unwesentlich teurer als Ortbetonsysteme. Wichtig beim Preisvergleich ist, dass alle Arbeiten, die zum System gehören, mit eingerechnet werden. Hierzu gehören auch die Vorarbeiten (auskoffern, Fundament, zusätzliche Entwässerung), die des Öfteren dem Deckenlos zugeordnet werden. Diese Kosten sind jedoch bei geramten Stahlsystemen nicht notwendig.

Zweites Argument: Betonsysteme müssten nicht repariert werden.

Richtig ist, dass bei leichten Anfahrten die Systeme außer ein paar Kratzspuren keine offensichtlichen Schäden zeigen. Im Falle der Reparatur sind jedoch die Reparaturkosten um ein vielfaches höher (Faktor 10 bis 20 im Vergleich zu Stahlsystemen). Die durchschnittliche Reparaturzeit bei



Sicher: Super-Rail VZB

Super-Rail beträgt 1,5 und 2 Stunden pro Schaden, bei Beton sind dies 20 bis 30 Stunden. Hinzu kommt, dass oftmals Beton durch Setzrisse oder Spannungsrisse, die auch ohne ein Abkommen eines Fahrzeugs von der Fahrbahn entstehen, repariert werden müssen, um Wassereintritt durch die Risse zu verhindern.

Drittes Argument: Nur Betonsysteme gewährleisten Durchbruchsisicherheit.

Die meisten im Mittelstreifen z. Zt. eingebauten Betonschutzsysteme erfüllen nicht die höchste Aufhaltestufe H4b, bei der nachgewiesen werden muss, dass auch ein 38 Tonnen Sattelaufleger sicher umgelenkt wird. Das Stahlsystem Super-Rail hat dies mehrfach nachgewiesen. Gerade durch nachgiebige Systeme wie Super-Rail können auch schwere Fahrzeuge sicher umgelenkt werden. Geschicktes Nachgeben eines Systems

und dadurch die sichere Umlenkung einzuleiten ist besser als ein System, dass die Energie dadurch vernichtet, dass die Fahrzeuge aufsteigen. Die Kippgefahr oder die Überquerung der passiven Schutzzeineinrichtung ist dadurch größer. Ein Beleg hierfür ist die Tatsache, dass auch Betonsysteme, die H4b erfüllen, in der Regel verschiebbar sind und damit versuchen, einen ähnlichen Effekt zu erzielen wie Stahlsysteme. Hinterfüllt man solche Systeme jedoch mit Erde oder anderem wird dieser positive Effekt zunichte gemacht.

Viertes Argument: Für Insassen von PKW seien beide Systeme gleich ungefährlich.

Die europäische Norm EN 1317 unterscheidet zwischen den Systemen der Anprallheftigkeitsstufe A, B und C. Nachgiebige Systeme aus Stahl liegen in der Regel in der Anprallheftigkeitsstufe A, einige auch in B. Je starrer ein System ist, wie z. B.



Fachgerechte Betonreparatur?



Besonders kritisch: Übergänge

Betonsysteme, die nicht verschiebbar eingebaut werden, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass diese Systeme in der Anprallheftigkeitsstufe C liegen. Nach der Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) sind bei vergleichbaren Umständen A-Systeme B- und C-Systemen vorzuziehen. Wörtlich heißt es in der RPS 2009: „Die Anprallheftigkeitsstufe A stellt für die Insassen eines von der Fahrbahn abkommenden Fahrzeugs eine geringere Belastung dar, als die Anprallheftigkeitsstufe B“. Sie soll bei vergleichbaren Umständen bevorzugt eingesetzt werden. Auch in der europäischen Norm ist angemerkt, dass die Anprallheftigkeitsstufe A eine größere Stufe der Sicherheit für die Fahrinsassen eines anfahrenden Fahrzeuges darstellt als die Stufe B oder C. Wenn die Anprallheftigkeitsstufe A in dem tatsächlichen Unfallgeschehen keine Rolle spielen würde, weshalb haben sich dann die Fach-

leute bei der Erstellung der Norm bzw. der RPS so intensiv damit beschäftigt? Der frühere Leiter des Instituts für Kraftfahrwesen der RWTH Aachen, Prof. Dr.-Ing. Wallentowitz, hatte in einem Radio-interview sogar behauptet, dass Risiko tödlicher Verletzungen sei beim Anprall gegen Beton etwa dreimal höher. Leider gibt es nach wie vor keine Unfallstatistiken, die eine verlässliche Aussage machen. Die Schlussfolgerung daraus jedoch zu ziehen, dass das Risiko tödlicher Verletzungen bzw. schwerer Verletzungen an beiden Systemen etwa gleich sei, scheint sehr gewagt.

Fazit:

Sicherlich haben auch Systeme aus Beton ihre Berechtigungen. Überall dort, wo eine besondere Gefährdung für unbeteiligte Personen gegeben ist und aufgrund beengter Platzverhältnisse Systeme erforderlich sind, die keine Durchbiegung auf-

weisen, ist der Einsatz von Betonsystemen mit einem hohen Verletzungsrisiko für Fahrzeuginsassen sicherlich vertretbar. Beispiele hierfür sind einsturzfährdete Brückenpfeiler, die dicht am Fahrbahnrand angeordnet sind oder dort, wo Fahrbahnen getrennt werden müssen, die ganz eng aneinander liegen, oder wo der Mittelstreifen ganz schmal ist. Die pauschale Vorgabe im Mittelstreifen von Autobahnen ab einem gewissen Verkehrsaufkommen bzw. Schwerverkehrsaufkommen Beton einzusetzen, obwohl in fast jedem Mittelstreifen einer deutschen Autobahn ausreichend Platz vorhanden ist, um nachgiebige Systeme zu verwenden, ist im Sinne der Verkehrssicherheit zu kurz gegriffen. Bei der Planung sollten alle Kriterien wohl abgewogen werden. Das Hauptkriterium „Verkehrssicherheit“ sollte dabei an erster Stelle stehen.

Hamburgs zukünftiger Umgang mit dem Regenwasser

Das Projekt RISA – Regen-Infra-Struktur-Anpassung

Dipl.-Ing. Christoph F.J. Schröder
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Stadthausbrücke 8
20355 Hamburg
Tel.: 040 / 428 40-3625
e-mail: christoph.schroeder@bsu.hamburg.de



1. Anlass

Mittlerweile ist es bekannt – das Klima verändert sich – und immer mehr werden die Auswirkungen spürbar. Das Projekt RISA stellt sich diesen Veränderungen und will neue Wege beim Thema Regenwasser aufzeigen.

Die Europäische Wasserrahmenrichtlinie [1] hat ein Umdenken in der Wasserwirtschaft zum Ziel und will – verkürzt auf den Punkt gebracht – den Zustand der Gewässer verbessern.

Aus diesen beiden Randbedingungen resultieren Aufgaben, die nicht mehr auf herkömmliche Weise lösbar sein werden. Das Projekt RISA will daher Wege finden, den steigenden Abflussmengen einerseits und der Gewässerbelastung andererseits zu begegnen.

2. Wie arbeitet RISA ?

Es liegt eine Projektstruktur zugrunde, die die unterschiedlichen Arbeitsgebiete erfasst. Interdisziplinarität darf keine bloße Floskel sein, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Den organisatorisch-fachlichen Aufbau des Projektes zeigt die Abbildung 1.

Mitwirkende aus Behörden und von Hamburg Wasser werden in den Arbeitsgruppen neue Lösungen suchen. Unterstützung liefern Hochschulen durch wissenschaftlichen Input bzw. Ingenieurbüros, die auf dieses Themenfeld spezialisiert sind.

Das Projekt wurde im September 2009 gestartet und hat eine Laufzeit von drei Jahren.

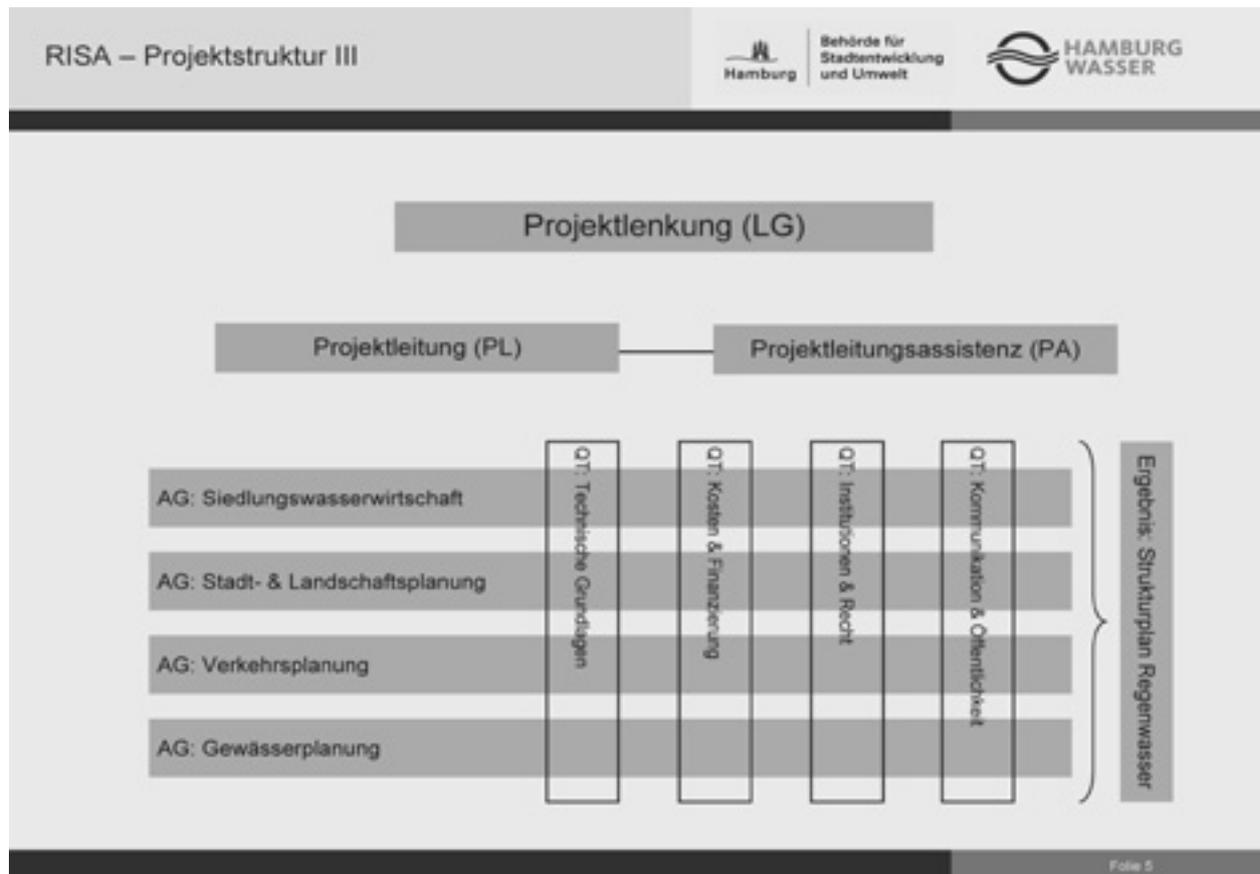


Abbildung 1: RISA-Projektstruktur

3. Aufgaben und Ziele

In Deutschland wie auch Hamburg nehmen Regenerieignisse an Intensität zu. Überflutungen von Straßen und anderen öffentlichen wie privaten Flächen und voll laufende Keller sind keine Seltenheit mehr und werden nach Prognosen noch häufiger zu erwarten sein.

Bisherige Praxis ist es, das Wasser zu fassen, zurückzuhalten und dann an Vorfluter bzw. Gewässer abzugeben. Alleine aus quantitativen Gründen wird das zukünftig immer weniger funktionieren. Ableitungssysteme wie Gräben, Siele und Gewässer sind nicht unbegrenzt erweiterbar. In vielen Teilen ist Hamburg so dicht bebaut, dass für oberirdische Anlagen kein Platz mehr zu finden ist. Unterirdische Kanalstauräume oder sonsti-

ge Speicherräume sind aus Platz- wie finanziellen Gründen ebenfalls nur in Einzelfällen realisierbar.

Auf der Qualitätsseite besteht ebenfalls Handlungsbedarf. Die erwähnte EG-Wasserrahmenrichtlinie gibt die grundsätzlichen Ziele vor. Große Teile Hamburgs werden mit Hilfe der Trennkanalisation entwässert, d. h. das häusliche und gewerbliche Schmutzwasser wird getrennt vom Oberflächenwasser von Dächern, Höfen und Straßen abgeleitet. Während das Schmutzwasser unmittelbar einer Kläranlage zufließt, entwässern die Regensiele sehr häufig ohne Vorbehandlung in das nächst gelegene Gewässer. Die Folge ist ein wasserwirtschaftlich unbefriedigender Zustand. Dazu trägt nicht nur die Belastung des abfließenden Regenwassers mit schädlichen Stoffen bei, auch führt der so genannte hydraulische Stress

– hervorgerufen durch hohe Mengen eingeleiteten Regenwassers – zu teilweise erheblichen Beeinträchtigungen eines Gewässers.

Was also ist zu tun?

Abbildung 1 zeigt die Verknüpfung der Handlungsfelder auf. Die Herausforderung wird es sein, innovativ neue Denkansätze zu verfolgen. Beispielsweise wird diskutiert werden, ob Straßenräume anders als bisher gestaltet werden müssen. Können sie planmäßig in die Wasserrückhaltung und -ableitung integriert werden? Was ist damit gemeint?

Straßeneinläufe mit Gräben und Sielen fassen keine „Jahrhundertregenerenisse“. Es werden also auch zukünftig Überflutungen nicht zu vermeiden sein. Warum also nicht von vorneherein Straßen so entwerfen, dass sie in der Lage sind, Wasser abzuleiten ohne dass dies zu Schäden führt?

Hier sind Verkehrsplaner, Städteplaner und Juristen gefordert, gemeinsam zu Ergebnissen zu gelangen.

Oder das Thema Gewässerqualität. In vielen Bereichen der Stadt mit Trennkanalisation wird es schwierig werden, zentrale Rückhalte- und Behandlungsanlagen zu bauen, um den Schadstoffeintrag zu minimieren. Daher kann es ein Weg sein, Straßeneinläufe zum Zwecke der Schadstoffrückhaltung weiter zu entwickeln. Auch müssen bekannte und eingeführte Verfahren auf ihre tatsächliche Wirksamkeit hin untersucht werden.

Nicht zuletzt ist es Aufgabe und Ziel von RISA, ein engeres Bewusstsein zwischen der städtischen Siedlungsentwicklung und dem Regenwasserabfluss herzustellen. Versiegelung ist ein weiterhin wichtiger Aspekt. Kann ihr z. B. durch Begrünung von Dachflächen begegnet werden, die im Übrigen auch hilft, andere Faktoren wie die CO₂-Bilanz oder das Kleinklima positiv zu beeinflussen?

4. Resümee

Hamburg beschreitet mit dem Projekt RISA einen zukunftsweisenden Weg. Noch gibt es nicht für alle Fragen Antworten und schon gar keine „Schubladenlösungen“. Aber der erste Schritt ist getan. Wie es für den Straßenplaner längst selbstverständlich ist, Umweltbelange zu berücksichtigen, z. B. durch Baumpflanzungen, ist er noch mehr als in der Vergangenheit gefordert, dem Wasser seine Aufmerksamkeit zu schenken.

Literatur

- [1] Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik

Neubau eines Doppelblock Steinkohle Kraftwerkes in Hamburg – Moorburg für die Vattenfall Europe Generation AG & Co. KG

Dr.-Ing. Hansjürgen Spanke
WK Consult Hamburg
Ingenieure für Bauwesen VBI
Tempowerkring 1 b
21079 Hamburg
e-mail: spanke@wk-consult.com



Der Standort für die Neubaublöcke ist das Gelände des bereits rückgebauten HEW-Kraftwerkes im Hamburger Stadtteil Moorburg. Die Lage an der Süderelbe ermöglicht die Errichtung und den Betrieb einer kraftwerkseigenen Schiffsentladung für die Steinkohle, sowie die Entnahme und Wiedereinleitung des Kühlwassers direkt am Standort. Die mit Steinkohle befeuerte Kraftwerks-Doppelblock-Anlage besitzt eine elektrische Bruttoleistung im Kondensationsbetrieb von insgesamt 1.654 MWel. Für die Fernwärmeversorgung der Stadt Hamburg können je nach Bedarf bis zu 650 MWth Wärmeleistung ausgekoppelt werden.

Der Kraftwerksneubau besteht aus zwei Kraftwerksblöcken mit den Dampferzeugeranlagen mit Steinkohle- Staubfeuerung und DeNOx- Anlage, Elektrofiltergebäuden, Rauchgasentschwefelungsanlagen im REA-Gebäude, zwei Dampfturbinen in den Maschinenhäusern, einem Hybrid-Kühlturm und Nebenanlagen (z.B. verschiedene

Siloanlagen, Verwaltungs-, Werkstatt- und Wasseruntersuchungsgebäude, Transportbauwerke für Wasser, Kohle und Gips) (s. Abb. 1).

Die Steinkohle gelangt über die Hauptkaianlage mit Gurtfördereinrichtungen zu den am Standort angelegten Kohlekreislagern mit einer maximalen Lagerkapazität von insgesamt 320.000 t. Die Kühlung der Dampfturbinenkondensatoren erfolgt im Durchflussbetrieb mit Elbwasser und im Umlaufbetrieb durch Anbindung an einen Hybrid-Kühlturm. Die bei der Energieerzeugung anfallende Filterasche wird zertifiziert, in vier Silos mit einem Volumen von insgesamt ca. 100.000 m³ zwischengelagert und dann zur weiteren Verwendung per Schiff abtransportiert.

Die maximale Höhe der Gesamtanlage über Gelände beträgt am Schornstein ca. 138 m, während die Hauptanlage, bestehend aus den Dampferzeugergebäuden und den Maschinen-

häusern mit angegliederten Zwischenbauten bei ca. 105 m liegt. Der erstmalig im norddeutschen Raum geplante Hybrid-Kühlturm (rechts in der Visualisierung) erreicht bei einem Durchmesser von ca. 130 m eine Höhe von ca. 60 m.

Bei den in den letzten 3 Jahren durchgeführten Prüfungen ist eine Vielzahl von exponierten Bauwerken und Baukonstruktionen bearbeitet worden. Zuerst wurde die massive, elastisch gebettete, Bodenplatte unter den Hauptgebäuden mit den



Abb. 1: 3-D Visualisierung des Kraftwerks Moorburg (Hamburg)
(Quelle: Vattenfall Europe Generation AG)

Bautechnische Prüfung der Gebäude und Bauwerke

Das Büro WK Consult Hamburg mit dem Prüflingenieur Dr.- Ing. Hansjürgen Spanke erhielt 2007 den Prüfauftrag zur bautechnischen Prüfung der Standsicherheit der Bauwerke, die im Rahmen des Kraftwerksneubaus zu errichten sind. Die Hochwasserschutzlinie wird durch die Bauaufsichtsbehörde, Hamburg Port Authority (HPA), geprüft.

Die Prüfaufgabe erstreckt sich auf eine Großzahl von verschiedenen Bauwerkstypen des konstruktiven Hochbaus, die den Bauwerksklassen III bis V zugeordnet wurden.

Abmessungen von ca. 230 x 120 m, bei Dicken von bis zu 3,00 m bearbeitet. Außergewöhnlich war die Bewehrungsführung, da es oben und unten bis zu 14 Lagen Stabstahlbewehrungsstahl \varnothing 28 mm kreuzweise einzubauen galt. Für die oberen Lagen wurde extra eine Profilstahlkonstruktion als Unterstützungskonstruktion gebaut und mit einbetoniert.

Auf der Bodenplatte wurden dann drei bis zu 105m hohe Treppenhäuser in Gleitbauweise erstellt, die in der Bauphase als frei auskragende Türme konzipiert waren.

Danach wurden die Massivbaueile der Maschinenhäuser (MH) mit den Zwischenbauten sowie

der Dampferzeuger (DE) betoniert. Die Trennwand zwischen MH und DE wurde aus Zeitgründen ebenfalls in Gleitbauweise hergestellt und musste bei einer Länge von ca. 180 m ihre Windbelastungen in der ersten Bauphase über eine Höhe von ca. 42 m frei auskragend abtragen.

Neben dem MH wird sukzessive die Stahlkonstruktion des Dampferzeugers Block A aufgebaut, die eine Gesamthöhe von ca. 105 m erreicht und ca. 24 Ebenen aufweist. Der Kessel hat im Betrieb ein Gewicht von ca. 25.000 t (ca. 330 DB-Loks) und wird an den Kesseldeckenträgern aufgehängt, so dass sich die durch die thermischen Einflüsse ergebenden Längenänderungen von ca. 50 cm zwängungsfrei nach unten einstellen können. Alle am Kessel angeschlossenen Bauteile können diese Dilatationen ebenfalls kompensieren.

Zur Montage der Stahlkonstruktionen wird unter anderem auch einer der größten Raupenmobilkranne Europas (CC 8800) mit einem Gesamtgewicht von ca. 2.000 t und einer Hubleistung von 1.600 t eingesetzt.

Der Rohbau der Verwaltungs- und Werkstattgebäude wurde in Fertigteilbauweise, teilweise mit vorgespannten Bindern hergestellt. Mittlerweile wurde ein Großteil der Bauwerke (s. Visualisierung) auf ihre Standsicherheit geprüft und befindet sich zurzeit in der Bauausführung. Durch deren Vielzahl ist eine tägliche, mehrstündige Bauüberwachung unerlässlich. Lediglich der Hybrid – Kühlturm und einige kleinere Nebenbauwerke befinden sich noch in der Entwurfsphase.

Als weitere Besonderheit stellt sich die Gründung der verschiedenen Bauwerke durch den für die



Abb. 2: Baustellenansicht, Wasserseite Stand 07-2010

Tragfähigkeit ungünstig anstehenden Baugrund (Elbtalniederungen) dar. Die Bodenplatte der Hauptgebäude konnte durch die Vorbelastung des ehemaligen HEW – Kraftwerks und mittels weiterer Verbesserungsmaßnahmen, hier durch Tiefenverdichtung, flach gegründet werden. Fast alle anderen Bauwerke wurden auf Pfählen oder Spundwänden tief gegründet.

Brückenplanung unter Berücksichtigung des Bahnbetriebs am S-Bahnhof Wilhelmsburg

Dipl.-Ing. Stefan Eschweiler
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Gewässer und Hochwasserschutz
Projekt „Sprung über die Elbe“
Sachsenkamp 1-3
20095 Hamburg
Tel.: 040 / 428 26-2426
e-mail: stefan.eschweiler@lsbg.hamburg.de



Einleitung

Im Kontext mit dem vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) im Laufe des Jahres 2003 entwickelten und verabschiedeten Leitpro-

jektes „Sprung über die Elbe“ als stadtentwicklungspolitische Rahmenvorgabe soll im Jahr 2013 in Wilhelmsburg die Internationale Gartenschau (igs 2013) und die Internationale Bauausstellung (IBA) stattfinden.



Abb. 1: Vorhandenes S-Bahn-Gebäude

Das diesen Veranstaltungen als Entree dienende S-Bahngebäude Wilhelmsburg mit den zugehörigen Fußgängerbrücken genügt hinsichtlich äußerer Gestalt und Funktionalität/Behindertengerechtigkeit weder den daran gestellten repräsentativen Ansprüchen noch den im Einzugsbereich des Bahnhofs für die Zukunft geplanten und zu erwartenden Entwicklungen für Wohnungsbau, Gewerbe und Freizeit.

Vorgesehen sind daher die Umgestaltung des S-Bahnhofs und der Neubau einer Fußgängerbrücke von der S-Bahnstation zur Erschließung der igs 2013 und zur Anbindung der Neuen Mitte Wilhelmsburg. Das Projekt steht auch in engem funktionalen Zusammenhang mit der parallel dazu stattfindenden Aufwertung des Berta-Kröger-Platzes und des Bahnhofsvorplatzes auf der Ostseite der Bahn, die über die Brücke mit der neuen Mitte verknüpft werden.

Im Rahmen eines seitens der IBA GmbH im Einvernehmen mit der FHH und der Deutschen Bahn AG (DB AG) ausgelobten Gutachterverfahrens wurde im Juli 2008 von der Jury ein Entwurf von Gössler Kinz Kreienbaum Architekten ausgewählt, der Grundlage für die geplante Realisierung ist.

Ausgangssituation

Zurzeit besteht am Standort die 1980 erbaute S-Bahnstation Wilhelmsburg als Durchgangsbauwerk mit einem östlichen Zugang über ein verzweigtes Brückenbauwerk (die sog. Spinne), das die Verbindung zwischen dem vorhandenen S-Bahnhof, dem Berta-Kröger-Platz und dem Busbahnhof herstellt. Diese Fußgängerbrücke ist damals zusammen mit der S-Bahnstation erbaut worden.

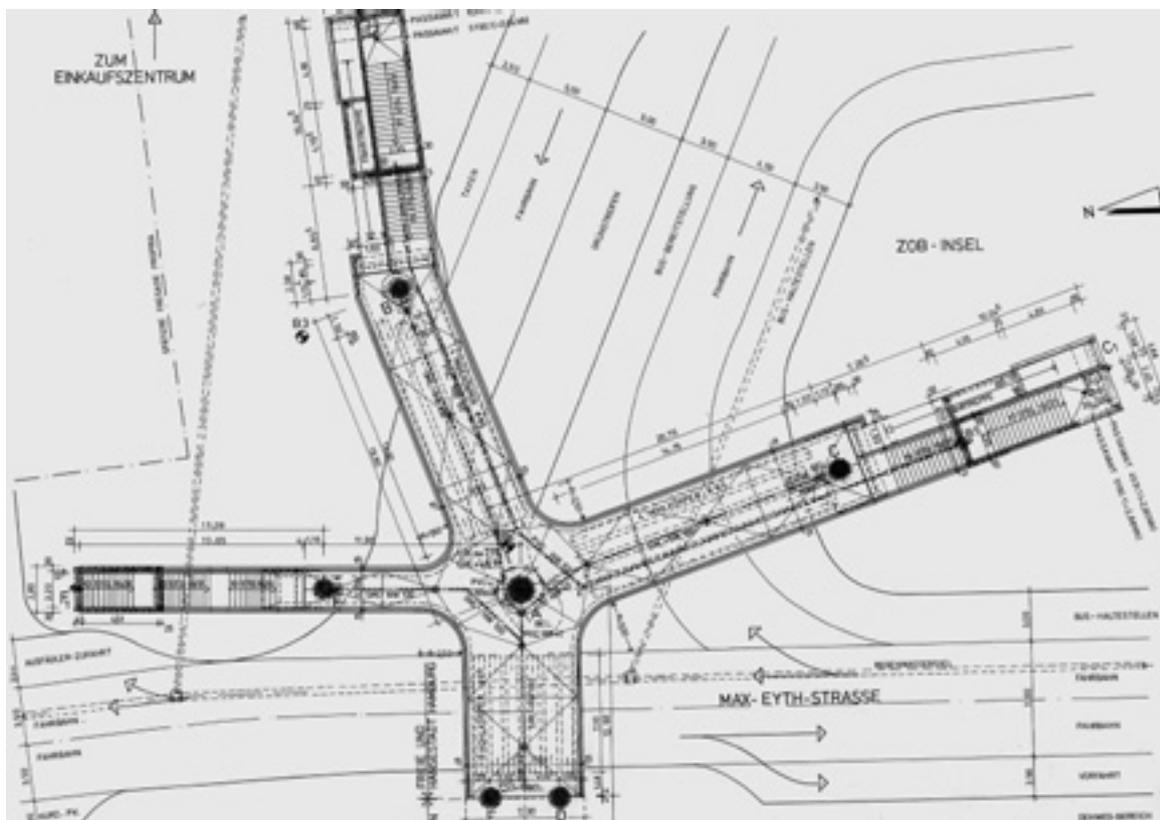


Abb. 2: sog. Spinne am ZOB

An das Empfangsgebäude oberhalb der S-Bahn-
gleise schließt westlich eine 1985 nachträglich
erstellte rd. 4 m breite und 140 m lange 5-feldri-
ge, stählerne Trogbrücke über ein elektrifiziertes
Gleisfeld mit 4 Fernbahn-, 2 Hafenbahn- und 5
Rangiergleisen an.

Die beiden Brückenbauwerke stellen zusammen
mit dem bestehenden Empfangsgebäude eine
durchgehende, fußläufige Ost – West-Verbindung
über das gesamte Bahngelände dar, die durch eine
zu steile Rampenneigung zum bestehenden Emp-
fangsgebäude bisher nicht behindertengerecht ist.

*„Sowohl der S-Bahnhof Wilhelmsburg als auch
die Fußgängerbrücke bilden einen zentralen Bau-
stein in der Verbindung und Artikulation der Neu-
en Mitte Wilhelmsburg.“*

*Die Brücke fungiert hierbei als verknüpfendes
landschaftliches Element, das die Verbindung
vom Bahnhof zur igs bzw. die Querung der
Bahnlinien in eine Folge von Raum- und Weg-
sequenzen unterteilt. Der verhältnismäßig lan-
gen zu überwindenden Distanz wird somit eine
Bewegungsqualität verliehen, die sie kürzer und
kurzweiliger werden lässt.*



Abb. 3: vorhandene Stahlbrücke

Wettbewerbsergebnis

Aus dem Gutachterverfahren mit 8 namhaften
deutschen Architektenbüros ist das Büro Gössler
Kinz Kreienbaum Architekten als Sieger hervor-
gegangen, die ihren Entwurf wie folgt charakte-
risieren und beschreiben:

*Zwei sich überschneidende Wegstränge [breit
(zur igs) und schmal (zur Berufsschule)] bilden
in mäanderförmigen Bewegungen unterschied-
lichste Raumsituationen...*

*Das Bahnhofsgebäude folgt konsequent seiner
Bestimmung als Schnittpunkt von Bahn und
städtischem Gefüge und entwickelt sich aus der
Formensprache der Brücke... In dieser formal*

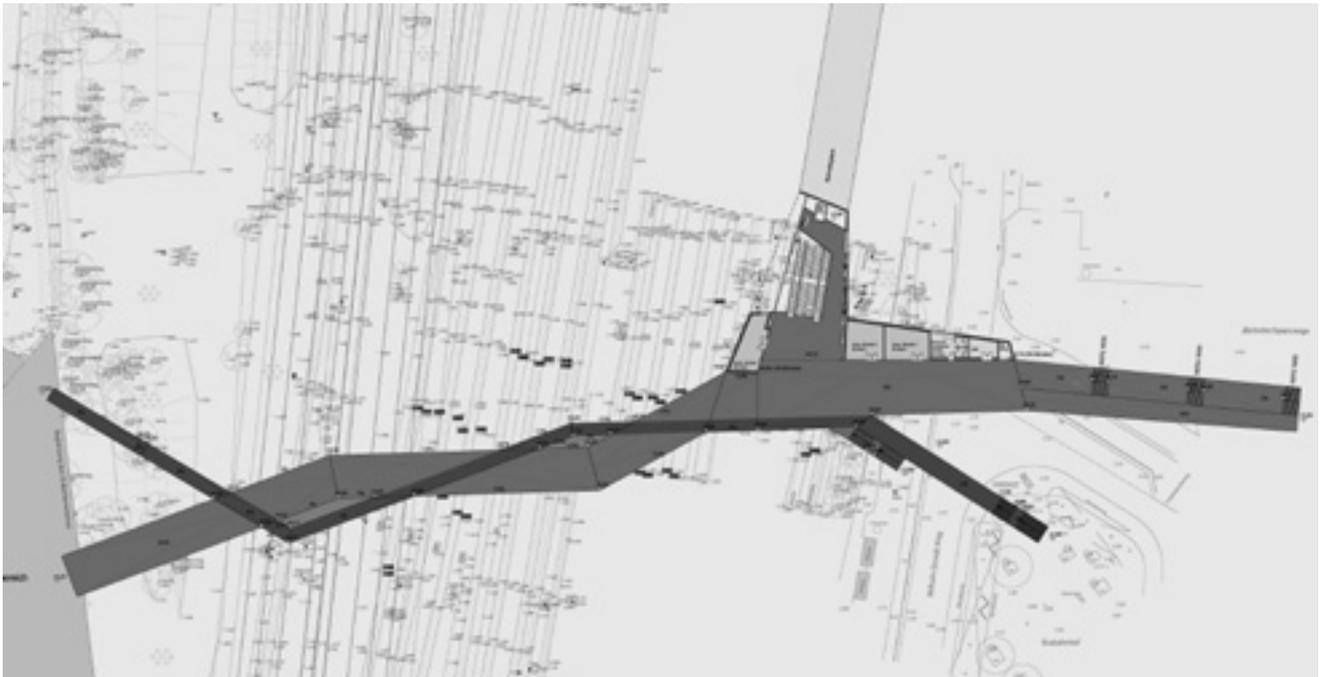


Abb. 4: Siegerentwurf Gutachterverfahren

betonten Schnittstelle der zwei Verkehrsströme treffen sich zudem alle weiteren Anbindungen von ZOB, Bahnhofspassage und Fußgängerweg. Der Bahnhof und die Brücke sind zwei sich

ergänzende Elemente. Von besonderer Wichtigkeit ist sowohl die visuelle als auch funktionale Durchgängigkeit der Brücke ohne Unterbrechung durch den Bahnhof....“



Abb. 5: Zukünftiger S-Bahnhof mit Fußgängerbrücke

Aufgabenstellung

Mit dem Senatsbeschluss vom 09.12.2008 wurden die finanziellen Möglichkeiten im Rahmen des Leitprojektes „Sprung über die Elbe“ geschaffen und der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) mit der Umsetzung des Siegerentwurfs beauftragt. Unter der Gesamtkoordination des LSBG soll der Neubau der Fußgängerbrücke und des Empfangsgebäudes bei strikter Kostendeckelung bei 15 Mio. € als Einheit unter Einbeziehung des Bahnsteigs/Bahnsteigdaches geplant und realisiert werden.

Mit dem zwingenden, ganzheitlichen Fertigstellungstermin bis Anfang 2013 war zunächst geplant, dass der LSBG die Fußgängerbrücke und die DB Station & Service (DB S&S) das Empfangsgebäude plant und baulich umsetzt. Im Verlauf der Entwurfsbearbeitung reduzierte sich der DB Anteil jedoch darauf, lediglich die Ausführungsplanung, Ausschreibung und Bau durchführung für den reinen Hochbau mit Ausbaugewerken auf einer vom LSBG zu erstellenden Stahlbetonkonstruktion zu realisieren.

Randbedingungen

Innerhalb der Bauzeit finden in Vorbereitung auf die igs 2013 im gesamten Umfeld Wilhelmsburgs umfangreiche Arbeiten statt.

Neben Hotel und Wohnungsbau, dem Bau einer Kletter- und Schwimmhalle sowie weiteren igs-Hallen und dem Bau der igs-Hauptpassage grenzt mit dem Vorplatz der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) das Gelände des neu entstehenden BSU-Gebäudekomplexes unmittelbar an die westlichen Brückenwiderlager. Diese Baumaßnahme findet zeitgleich statt und hat dort unmittelbare Berührungspunkte, die einer engen Abstimmung bedürfen.

Auf der Ostseite finden im Vorfeld der igs 2013 Maßnahmen zur Aufwertung des Berta-Kröger-Platzes und des Bahnhofsvorplatzes statt.

Planung und Entwurf

Gegenstand der einheitlichen Entwurfsplanung war daher, neben dem Rückbau der beiden vorhandenen Brückenbauwerke und des bestehenden Bahnhofsgebäudes, der Neubau einer durchgängigen Fußgängerbrücke über das gesamte Gleisfeld sowie die Errichtung des neuen südlichen Empfangsgebäudes der S-Bahnstation Wilhelmsburg. Von dem bestehenden Empfangsgebäude bleibt ein Teil des derzeitigen, auf dem Bahnsteig befindlichen Technikgebäudes bestehen und wird in die Neuplanung integriert.

Das neue **Empfangsgebäude** wird die Empfangshalle, drei Vermarktungseinheiten und einen Sozialraum sowie eine öffentliche, behindertengerechte WC-Anlage beinhalten. Über eine Treppenanlage mit zwei Fahrtreppen und einem Aufzug wird der Bahnsteig erschlossen. Ein weiterer Aufzug führt hinab auf die Straßenebene.

Hinsichtlich ihrer Konstruktion und Gestaltung muss die neue Fußgängerbrücke verkehrstechnischen, ästhetischen und wirtschaftlichen Anforderungen gerecht werden. Die Geometrie im Aufriss folgt der Kontur und Gestaltung des Architektenentwurfes.

Am westlichen Brückenende wird die Grenze zum geplanten BSU-Vorplatz als Geländesprung ausgebildet, in den die beiden Widerlager bündig zur Vorderkante zu integrieren waren. Von dort ausgehend wird das Bauwerk zunächst als 3-feldrige Stahlbrücke ausgebildet, die im Osten auf einem die S-Bahngleise überspannenden Stahlbetonrahmen auflagert. Hieran wird im Norden – durch eine wasserdichte Bauwerksfuge getrennt – baugleich die Tragkonstruktion des neuen Empfangsgebäudes „angeflanscht“. Im Osten schließt sich daran eine **Rampenanlage** in Richtung Berta-Kröger-Platz und die Fahr-/Treppenanlage zum ZOB an, die ebenfalls in Betonbauweise vorgesehen sind.

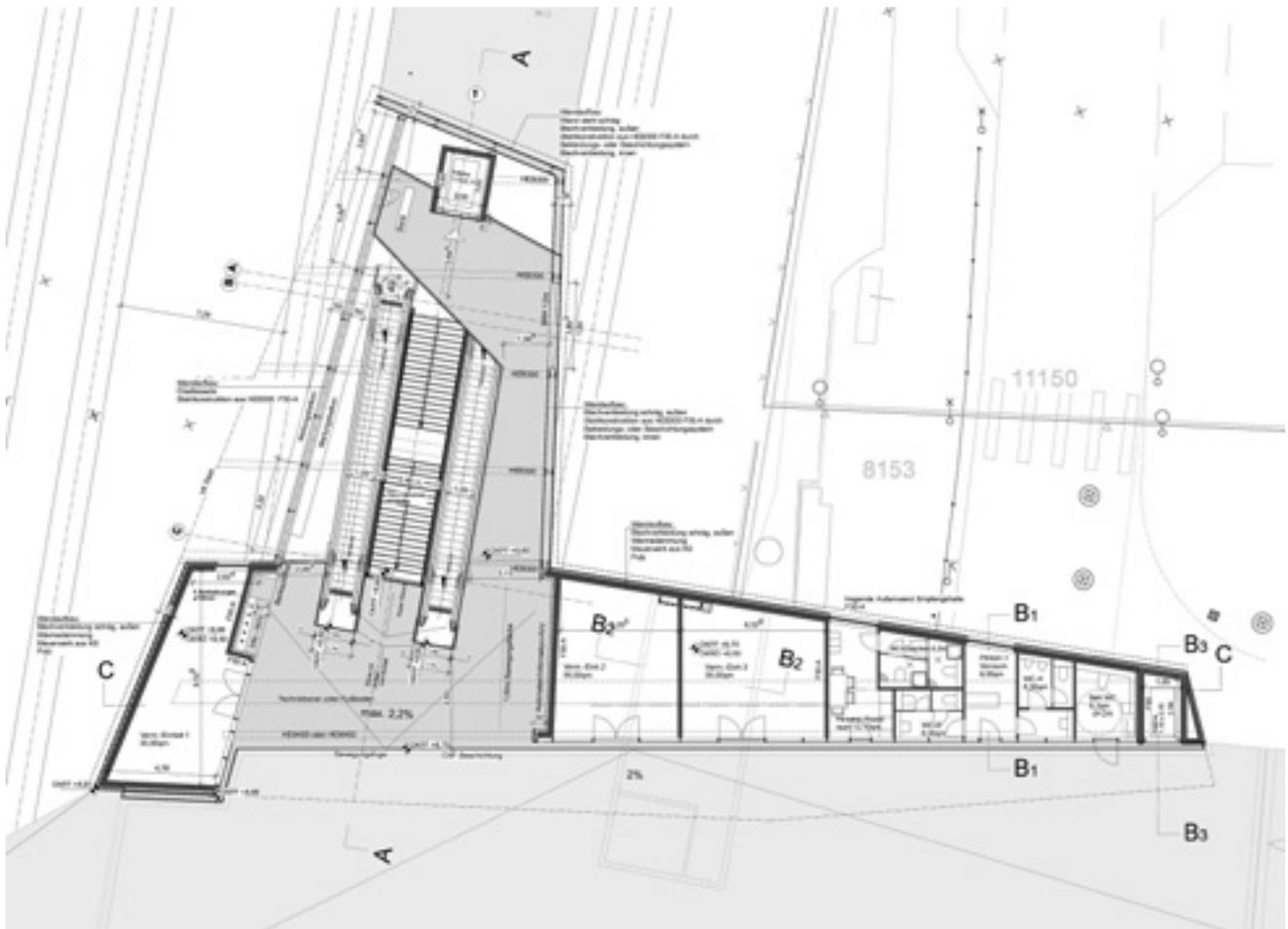


Abb. 6: Empfangsgebäude in Brückenebene

Die Wahl der Konstruktion und der Bauverfahren der Fußgängerbrücke wurde von Anfang an stark durch das Gleisfeld der DB und die erforderliche Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes geprägt. Im Rahmen der Entwurfsplanung wurden daher nur Varianten im Hinblick auf eine Umsetzung des prämierten Gestaltungsentwurfs weiter untersucht.

Stützenanordnung und Stützweiten

Die Lage der Stützenachsen und die Stützweiten werden im Gleisbereich im Wesentlichen durch die Standorte der alten Brücke vorgegeben, da nur dort sehr beengte, aber gerade ausreichende Gleisabstände vorhanden sind, die übrigen Stützen ergeben sich aus statisch konstruktiven

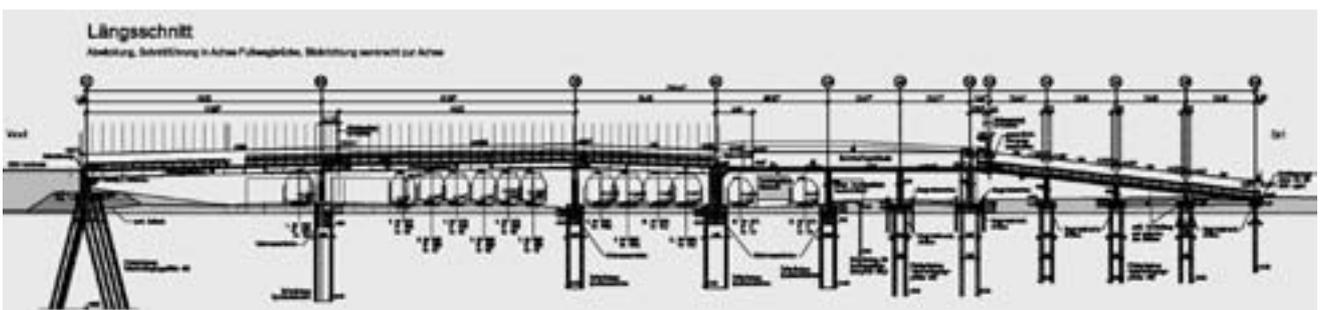


Abb. 7: Gesamtlängsschnitt der Fußgängerbrücke

Überlegungen in den Nebenflächen des öffentlichen Grundes.

Erschwert wurde die Wahl der Stützenstandorte durch die zeitgleich von der DEGES in Planung und Abstimmung befindliche Trassenfindung einer möglichen Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahntrasse, da eine Brückenstütze sowohl in der heutigen Gleislücke als auch gleichzeitig im späteren Mittelstreifen des Querschnitts der verlegten B4/B75 liegen muss.

In diesen Brückenfeldern war auch die lichte Höhe auf das Lichtraumprofil der DB und nicht das einer Bundesfernstraße auszulegen.

Gründung

Für alle Unterbauten und Stützungen werden bei den vorhandenen Baugrundverhältnissen Tiefgründungen erforderlich.

Die westlichen Widerlager und die Tiefgründungen östlich der Bahngleise werden durch Teilverdrängungspfähle, Durchmesser 0,6 m, tiefgegründet. Die Pfahlköpfe werden in eine Pfahlkopfplatte eingebunden. An die Pfahlkopfplatte schließen die aufgehenden Widerlagerwände bzw. die aufgehenden Stahlbetonrundstützen an.

Als Gründung im Gleisbereich ergaben sich fast alternativlos Spundwandkästen, die in den tragfähigen Gründungshorizont einbinden, mit daran aufgehängten Fundamentplatten. Die Spundwände können mit relativ kleinen Geräten freireitend im Vibrationsverfahren eingebracht werden, Geräte für Großbohrpfähle sind dagegen nicht oder nicht mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand über die Gleise und unter den Oberleitungen ins Baufeld zu verbringen und für die Pfahlkopfplatten (auch bei Gewipfählen) neben den Gleisen hätten ohnehin Spundwände eingebracht werden müssen.

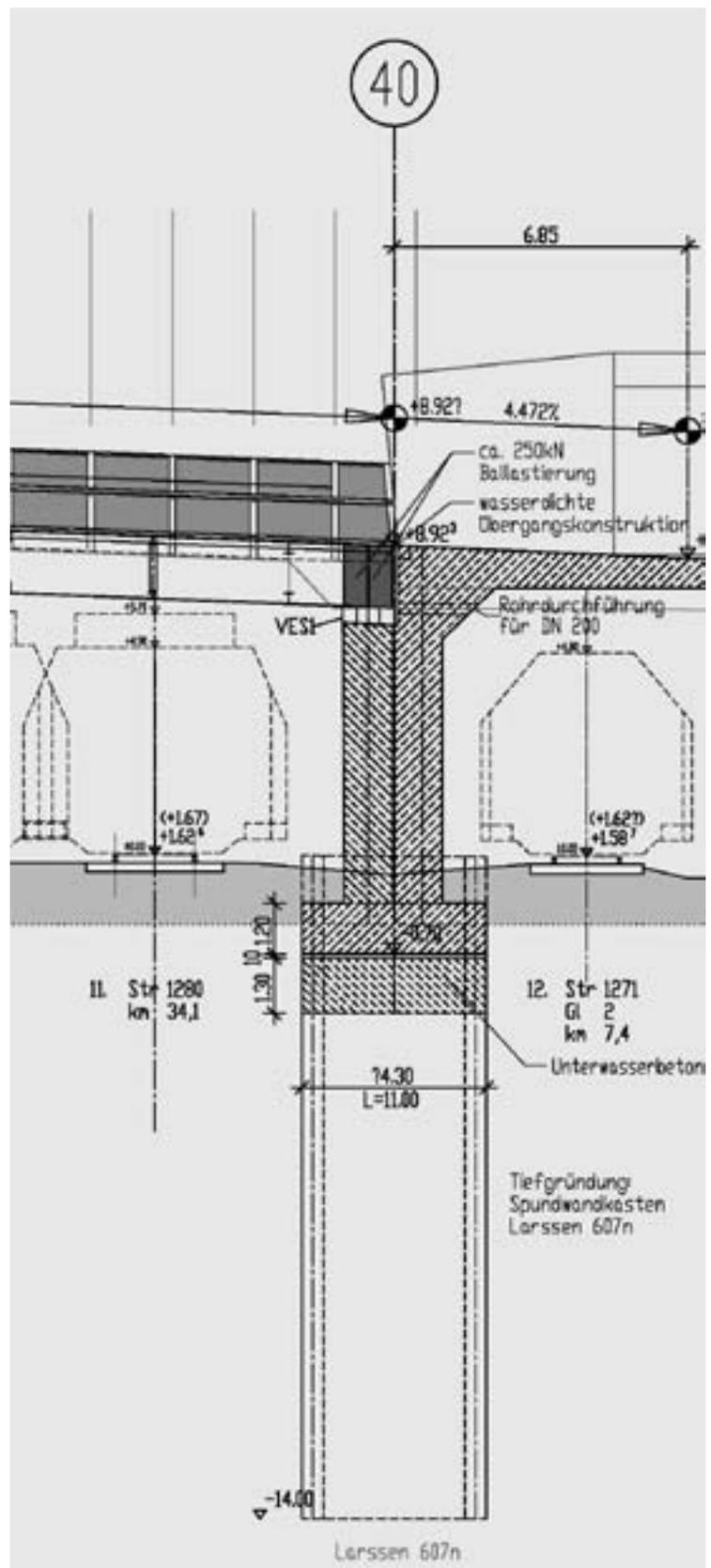


Abb. 8: Übergang Stahl-/Betonüberbau

Stahlüberbau:

Wegen der Problematik der Überbauung von 11 elektrifizierten Gleisen, davon die 4 hochfrequentierten Güter- und Personenzuggleise des Nord-/Süd-Fernverkehrs, konzentrierten sich zunächst alle Betrachtungen im Rahmen der Vorplanung auf mögliche Bauverfahren, wobei eine Ortbetonkonstruktion mit Traggerüst von vorneherein ausschied.

Bei den Überlegungen zum Überbau mussten frühzeitig auch klassische Bauweisen für schwierige Randbedingungen aus technischen oder bahnbetrieblichen Gründen ausgeschlossen werden.

Das Taktschiebeverfahren ist bei diesem Bauwerk wegen der ungleichförmigen Geometrie und des problematischen Rückbaus der Verschiebbahnen nicht realisierbar.

Das Freivorbauverfahren schied auch wegen der Bauwerksgeometrie und dem Erfordernis zu langer Sperrzeiten aus.

Die Verbundbauweise wurde wegen der nur extrem kurzen zur Verfügung stehenden Sperrzeiten verworfen.

Innerhalb der Vorplanung wurden daher umfang-

reiche Untersuchungen und Varianten zum Bauablauf durchgeführt, wobei der Grundsatz einer leichten Bauweise oberhalb der Gleise und möglichst geringe Relativbewegungen zwischen Brücke und Bahnhofsgebäude Grundbedingungen darstellten.

Im Hinblick auf den Bauablauf über den in Betrieb befindlichen Gleisen wurde daher eine leichte Überbaukonstruktion aus Stahl gewählt, um möglichst große, vorgefertigte Brückenelemente innerhalb von kurzen DB-Sperrpausen mittels Einhebeverfahren einbauen zu können.

Die Richtungsänderungen im Verlauf der Brückenachse und die wechselnden Aufweitungen führen zu starken Torsionsbeanspruchungen im Überbauquerschnitt. Um einen torsionssteifen Querschnitt zu erreichen wurde ein Hohlkastenquerschnitt konstruiert, der zudem für den Korrosionsschutz eine günstige großteilige Oberflächenstruktur aufweist.

Die Brückenkonstruktion als Kombination aus Stahl- und Betonüberbauten hat sich so bei allen Betrachtungen der möglichen Bauweisen als die wirtschaftlichste Lösung herauskristallisiert.

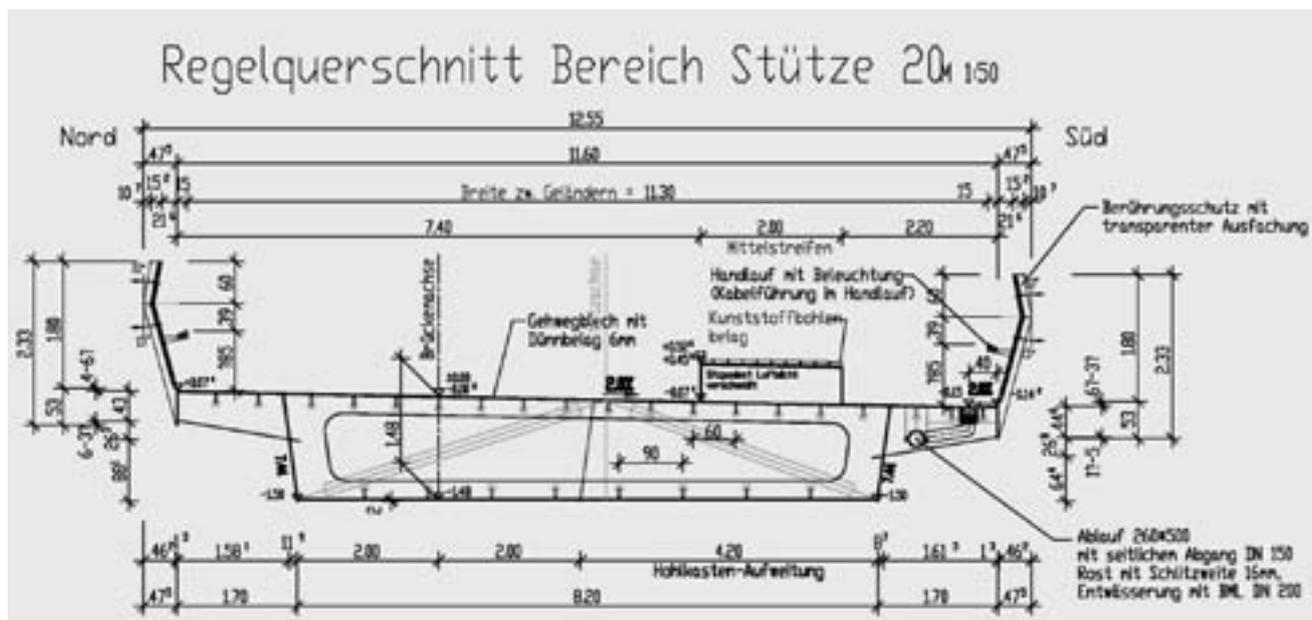


Abb. 9: Regelquerschnitt

Betonüberbau:

Das Bahnhofsgebäude und die Brücke werden zur Abgrenzung der Eigentums- und Zuständigkeitsverhältnisse durch eine Fuge baulich klar getrennt werden. Innerhalb dieser knapp 50 m langen Längsfuge sollten möglichst geringe Bewegungen entstehen, was durch eine massive Betonplatte, die an die baugleiche Betondecke des Empfangsgebäudes anschließt, am besten gewährleistet wird. Der so entstehende bewegungsarme Betonüberbauteil fungiert zugleich als „Festpunkt“ für die beidseitig anschließenden Bauwerksabschnitte.

Die Herstellung der Betonplatte mit dem erforderlichen Traggerüst kann trotz darunter laufendem S-Bahnbetrieb in Ortbetonbauweise ausgeführt werden.

Rampen:

Aus einer Vielzahl von verschiedenen Rampenvarianten wurde nach intensiver Abstimmung mit den Behindertenverbänden letztendlich eine breite Rampe mit $> 6\%$ Gefälle mit Zwischenpodesten festgelegt. Die Behindertengerechtigkeit des Bauwerks wird auf der Ostseite durch den neuen zum Empfangsgebäude gehörenden Aufzug sicher gestellt. Der westliche Brücken-/Bahnhofszugang ist durch nur schwach geneigte Rampen behindertengerecht.

Die Rampeplatte in Richtung Bahnhofspassage und die Treppen und Seitenarme werden auf der Brückenplatte des Rahmenbauwerkes aufgelagert und mit wasserdichten Übergangskonstruktionen angeschlossen. Gestützt wird die Rampe in 3 Achsen auf jeweils zwei Ortbetonrundstützen.

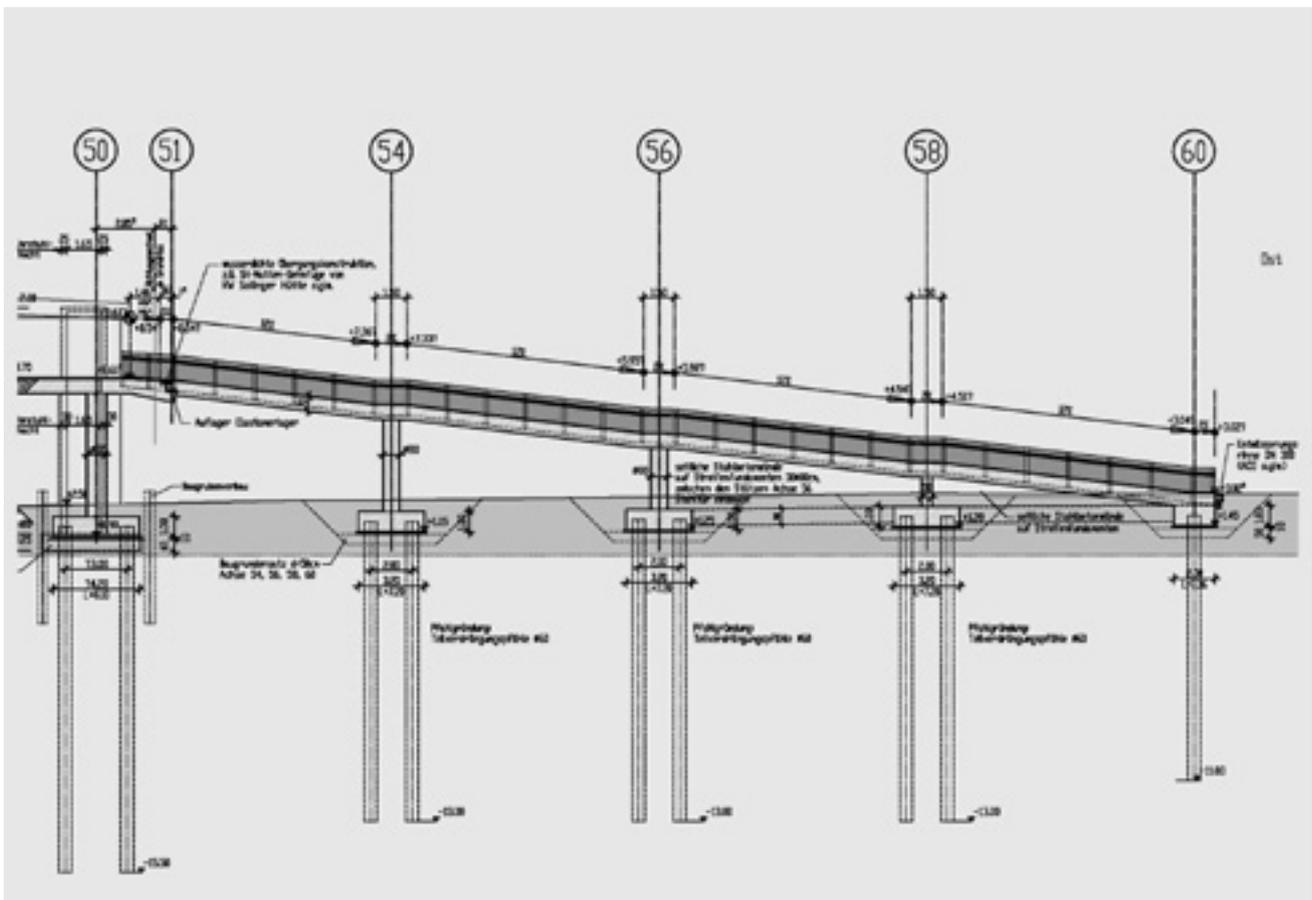


Abb. 10: Stahlbetonrampe zur Bahnhofspassage

Die Stützen schließen wie beim Rahmenbauwerk monolithisch an die Rampenplatte an. Als Endauflager dient ein Streifenfundament.

Bahnerfordernisse/Vorwegmaßnahmen

Im Bereich der westlichen Baustelleneinrichtungsflächen (BE) wurde bereits eine erdverlegte Speiseleitung (DB Versorgungsleitung 15 KV) um- und tiefer gelegt, um sie im Baubetrieb später auch mit schwerem Gerät überfahren zu können. Durch den Wegfall der vorhandenen Brücke und deren Erneuerung an anderer Stelle werden Anpassungsarbeiten an der Höhenlage der Oberleitungen erforderlich, die auf die neue Brückensituation ausgerichtet sind. Diese Maßnahmen an DB-Anlagen werden z.Z. in enger Abstimmung mit DB-Netz geplant und müssen bis spätestens zum Einhub der neuen Überbauten (Anfang 2012) umgesetzt sein.

Im Zusammenhang mit den Umbauarbeiten an der S-Bahnstation muss im Bereich des alten Empfangsgebäudes die Haltestelleninfrastruktur (Videoüberwachung/Zugabfertigung, Lautsprecher, Zugzielanzeige, Notruf-/Infosäulen u.ä.) bauzeitlich geändert und angepasst werden.

Das gesamte Bahngelände zwischen dem S-Bahnsteig und dem zukünftigen BSU-Gelände war als Bombenblindgängerverdachtsfläche eingestuft, so dass im Vorfeld der Maßnahme eine Kampfmittelsondierung erforderlich wurde. Auf Forderung des Kampfmittelräumdienstes der Behörde für Inneres waren Sondierungen nicht nur im Umfeld der geplanten Gründungen sondern flächig auch unter und beidseitig in einem 10 m breiten Streifen neben der geplanten Fußgängerbrücke durchzuführen. Ein Befreiungsantrag zur Reduzierung der Sondierflächen wurde abgelehnt, so dass im Frühjahr 2010 ca. 3.000 m² innerhalb der Gleisflächen auf Kampfmittel sondiert worden sind und damit für die Baumaßnahme inzwischen Kampfmittelfreiheit gegeben ist.

Ausschreibung und Vergabe

Mit dem Ziel, die baugleichen und unmittelbar aneinander grenzenden Konstruktionen des Stahlbetonrahmens der Brücke und der Tragkonstruktion des Empfangsgebäudes (EG) an einen gemeinsamen Auftragnehmer zu vergeben hat sich in langen Verhandlungen mit der DB ergeben, dass der LSBG beide Teile gemeinsam EU-weit ausschreibt und die Stahlbetonkonstruktion des EG im Namen und für Rechnung der DB Station & Service vergibt.

Der darauf aufbauende Hochbau der S-Bahnstation wird von der DB S&S gesondert ausgeschrieben und beauftragt.

Geplante Baudurchführung

Das westliche Endfeld der vorhandenen Fußgängerbrücke wird vor Beginn der Gesamtbaumaßnahme bereits im Oktober 2010 abgebrochen, um Baufreiheit für das neue BSU-Gebäude zu erlangen. Damit ist die Brücke nicht mehr nutzbar, so dass im gleichen Zuge eine Umleitung für den Fußgängerverkehr vom S-Bahnhof Wilhelmsburg insbesondere zum Berufsschulzentrum über die Neuenfelder Brücke eingerichtet wird.

Während der Bauzeit der Hauptmaßnahme wird dann auf dem südlichen Bahnsteig eine provisorische Behelfsbrücke/Treppenanlage erstellt, um den Betrieb der S-Bahnstation fortführen zu können. Der Bahnsteigzugang Nord bleibt unberührt. Feste BE Flächen stehen an beiden zukünftigen Brückenden zur Verfügung.

Um den sicheren Zugang für Personal, Gerät und Material zwischen die Gleise zu ermöglichen, wird eine diese querende, befestigte Baustraße hergerichtet, die als Bahnübergang ausgebaut und mit Profiltoren sowie einem Bahnübergangsposten gesichert wird. Diese Baustraße führt von Westen über die 7 Hafenbahn- und Abstell-/Rangiergleise, die Fernbahngleise werden dabei nicht gequert. Zur Sicherung der Nutzbarkeit der Baustraße, die etwa mittig über von der DB vermietete Abstell-

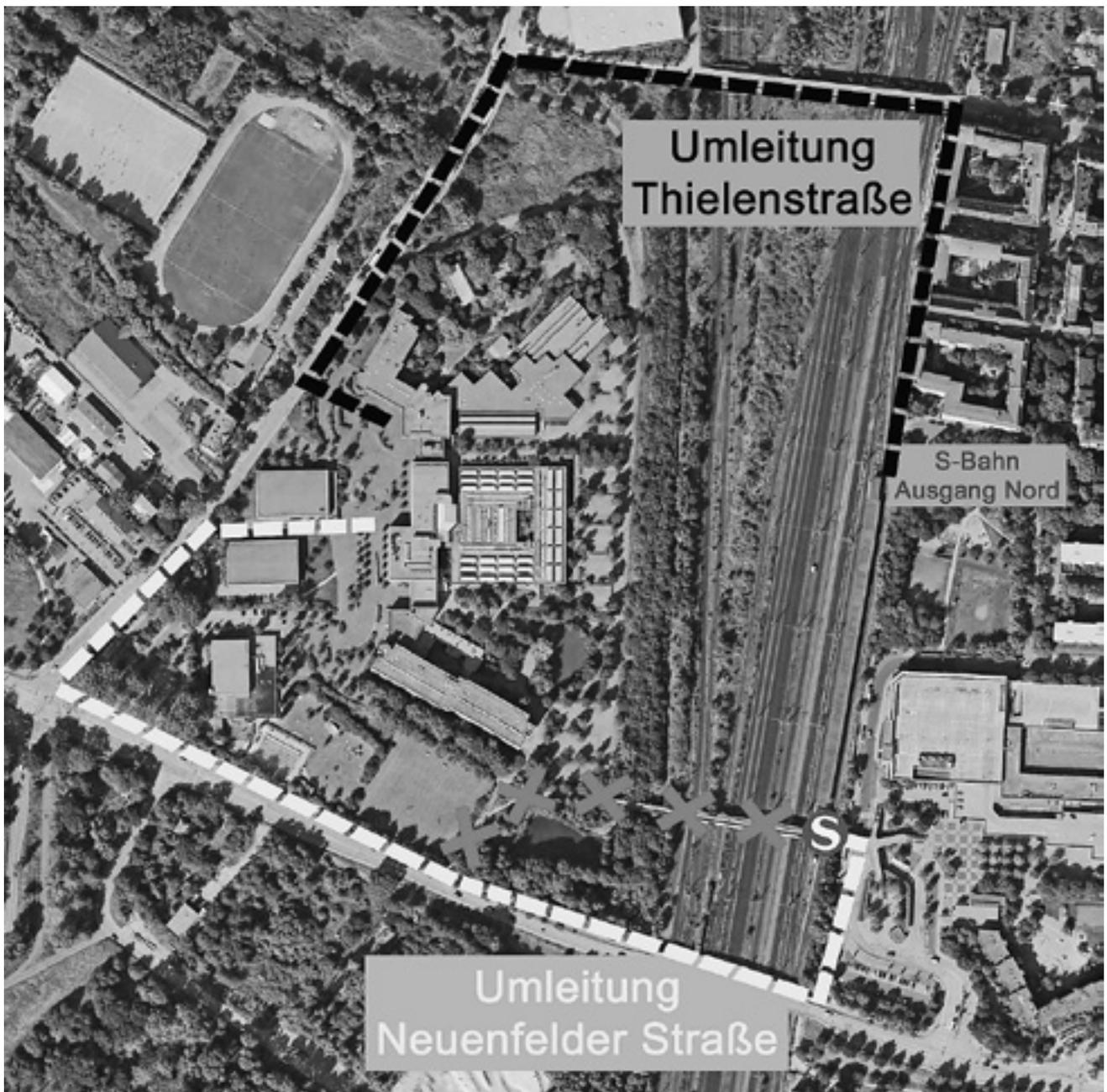


Abb. 11: Fußgängerverkehrsführung

gleise führt, werden z.Z. vertragliche Regelungen erarbeitet, die die Mieter verpflichten – gegen Kostenerstattung – die abgestellten Züge an der Baustraße zu trennen.

Die einzelnen Arbeitsbereiche zwischen den Gleisen, insbesondere für Gründung und Stützen, werden durch Schutzzäune begrenzt und sind nur über

den Bahnübergang zu erreichen. Eine Baudurchführungsvereinbarung mit DB-Netz regelt die Abwicklung der Maßnahme im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb.

Alle den Bahnbetrieb beeinträchtigenden Arbeiten dürfen nur bei Vorliegen einer entsprechenden

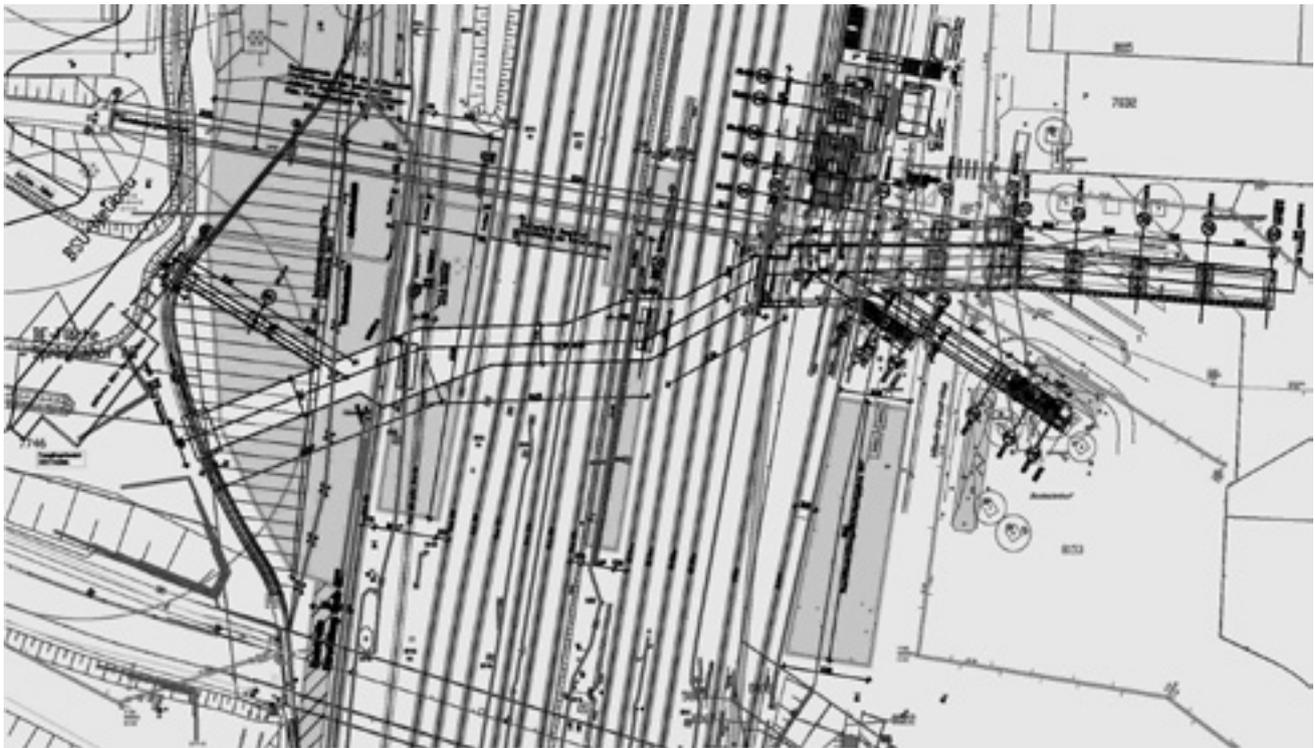


Abb. 12: Baustelleneinrichtungsflächen mit Gleisquerungen

Betriebsanweisung (Betra) und im Schutze von Sicherungsposten (Sipos) durchgeführt werden.

Für die gravierendsten Eingriffe, insbesondere beim Ein- und Ausbau der Überbauteile wurden aufgrund der langen Vorlaufzeit bei der Deutschen Bahn AG bereits 2009 die erforderlichen Sperrzeiten für 2011 und 2012 beantragt. Für den Demontage-/Montagevorgang des Überbaues oberhalb der Fernbahngleise, bei dem alle 4 Gleise gleichzeitig gesperrt werden müssen, steht beispielsweise jeweils nur genau 1 Stunde für das Anheben und Ausschwenken zur Verfügung. Das erfordert zu gegebener Zeit auf allen Seiten eine generalstabsmäßige Vorbereitung dieser Einsätze.

Unterstützt werden die hierfür erforderlichen Abstimmungen durch den von der DB geforderten und besonders geschulten sog. Technisch Berechtigten bzw. den Bauüberwacher Bahn von speziell zertifizierten Ingenieurbüros.

Zunächst erfolgt der parallele Abbruch von Fußwegbrücke, Bahnhofsgebäude und Betonspinne auf dem Bahnhofsvorplatz, anschl. wird das Betonrahmenbauwerk sowie Rampe und Treppen mittels Traggerüst in Ortbetonbauweise hergestellt.

Für die Herstellung des Stahlüberbaus sind unterschiedliche Bauabläufe innerhalb des Vorwurfes untersucht worden. Entwurfsseitig ist vorgesehen, den Überbau segmentweise im Werk vorzufertigen und zu beschichten. Die einzelnen Segmente werden zu den Vormontageplätzen Ost und West im Baufeld geliefert, für den Einhub endmontiert und beschichtet. Die Größe der einzuhebenden Überbausegmente wurde mit Blick auf die möglichen Hubgewichte und die konfliktfreie Lage der Montagestöße ermittelt. Beginnend mit dem Brückensegment über den Fernbahngleisen, das als einziger Teil vom ZOB aus eingehoben wird, erfolgt die Montage im Anschluss an den



Abb. 12: Baustelleneinrichtungsflächen mit Gleisquerungen

Stahlbetonrahmen nach Westen hin fortschreitend in insgesamt 5 Schüssen.

Für die erforderlichen Kranstandorte der Aus- und Einhubvorgänge, z.T. auch innerhalb des Gleisfeldes, sind unter den Pratzen Tiefgründungen mit Stahlpfählen vorgesehen.

Finanzierung der Baumaßnahme

Die Bau- und Planungskosten belaufen sich insgesamt auf rd. 10,5 Mio. € (FHH) und 4,5 Mio. € (DB S&S). Kostenträger der Gesamtbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Diese Maßnahme unterliegt dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, wonach die FHH mit der DB Netz

AG als Kreuzungsbeteiligte eine entsprechende Kreuzungsvereinbarung über Umfang, Durchführung und Kostentragung der Maßnahme sowie über Eigentum und Zuständigkeiten beim Brückenbauwerk abschließen wird.

Das angrenzende Bahnhofsgebäude wird überwiegend durch Zuwendungen der FHH finanziert. DB S&S trägt lediglich einen geringen Eigenanteil der Baukosten des neuen Empfangsgebäudes. Hierüber wurde mit DB S&S ein Realisierungs- und Finanzierungsvertrag abgeschlossen.

Bauzeiten

Die Realisierung der Baumaßnahme wird mit dem Teilabbruch der bestehenden Fußgängerbrücke im

IV. Quartal 2010 begonnen. Der Auftrag hierfür ist bereits erteilt.

Die Beauftragung der Hauptmaßnahme für den Brückenbau (LSBG) und die Tragkonstruktion des EG (im Namen und für Rechnung der DB S&S) ist für Januar 2011 vorgesehen, der Rückbau der vorhandenen Konstruktionen für das II. Quartal 2011. Die Fertigstellung der Stahlbetonkonstruktionen und Übergabe der Tragkonstruktion des EG an DB Station & Service soll bis Ende 2011 erfolgen. Die Einhubvorgänge der Stahlkonstruktionen sind für das erste Halbjahr 2012, die Endfertigstellung und Inbetriebnahme der Fußgängerbrücke sowie der umgebauten S-Bahn-Station für Oktober 2012 vorgesehen.

Projektorganisation

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wurde Ende 2008 von der BSU mit der Gesamtkoordination des Ersatzneubaus des S-Bahnhofsgebäudes und der Fußgängerbrücke Wilhelmsburg beauftragt. Dazu wurde mit dem Amt für Verkehr und Straßenwesen ein gemeinsamer Kontrakt sowohl über den kompletten Brückenbau (Abt. V4) als auch über die Entwurfs- und Genehmigungsplanung mit Erstellung der Tragkonstruktion des Empfangsgebäudes (Abt. V2) abgeschlossen.

Realisiert wurde das Projekt bis zum jetzigen Zeitpunkt – unmittelbar vor der Ausschreibung – in enger Abstimmung mit DB Netz und DB Station&Service und unter Beteiligung einer Vielzahl von Fachplanern, von denen neben anderen insbesondere die GK Architekten (Objektplanung EG, Gestaltung), das Ingenieurbüro Böger + Jäckle (Objektplanung Brücke, Tragwerksplanung Brücke + EG), Pinck Ingenieure (TGA-Planung) und das Büro EDB (bahntechnische Beratung) zu nennen wären.

Gegenstand des Kontraktes des LSBG mit der Abteilung V2 (Öffentlicher Personennahverkehr)

ist darüber hinaus das Controlling der der DB Station & Service im Zuwendungswege zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel.

Die bauliche Umsetzung der beiden Teilprojekte wird in der aufgezeigten Aufgabenverteilung unabhängig voneinander durch die DB Station & Service und den LSBG, Fachbereich Projekt „Sprung über die Elbe“, mit einer (Gesamt-)Projektsteuerung durch den LSBG erfolgen.

Diese Broschüre wurde mit freundlicher Unterstützung folgender Firmen erstellt:

Werner Batzer, Tief- und Straßenbau GmbH
Bauindustrieverband Hamburg e. V.
Bau-Innung und Norddeutscher Baugewerbeverband e.V.
Becker Bau GmbH & Co. KG
Henri Benthack GmbH & Co.
B K P Ingenieurbüro
C.+ W. Borchert, Inh. Rüdiger Poersch
J. und H. Burmeister Tiefbau GmbH
Corneel GmbH
Deutag GmbH & Co. KG, Niederlassung Nord, Gebiet Hamburg
Druve, Straßenbau GmbH
Hugo Ehlers GmbH & Co., Tief- und Straßenbau
Eurovia Teerbau GmbH
FWF Bauunternehmung GmbH, Straßen- und Tiefbau Niederlassung Hamburg
Hermann Garbers Nachf., Straßen- und Tiefbau
GAT Gussasphalttechnik GmbH & Co. KG
Groth & Co.
Fritz Hack, Straßen- und Tiefbau
H+W Mischwerke GmbH
Hansa-Nord-Labor GmbH
Amandus Kaufmann GmbH, Straßenbau
KEMNA Bau, Andreae GmbH & Co. KG
Masuch & Olbrisch, Berat. Ing. VBI
Meyer & John GmbH & Co, Tief- u. Rohrleitungsbau
Josef Möbius, Bau-Gesellschaft GmbH & Co.
NNG Norddeutsche Naturstein GmbH
Nord-Stein GmbH
August Prien, Bauunternehmen
Wolf Pohl, Landschaftsarchitekt
PÖYRY INFRA TRAFFIC GmbH
R B S Kiesgewinnung
Sasol Wax GmbH
Silmer, Societe des silices de mer
Storimpex Asphalttec GmbH
Strabag AG, Straßenbau Ndl. Hamburg
TUST Tief- und Straßenbaustoffe GmbH & Co. KG
Urban – Ingenieurteam, Beratende Ingenieure für Bauwesen
Hermann Wellmann Max Wiede GmbH & Co, Straßen- und Tiefbau
Max Wiede, GmbH & Co. KG
Yeoman Baumineralien GmbH

Grußworte an die VSVI-Landesvereinigungen



Sehr geehrte Damen und Herren,

überschattet vom Tod unseres Präsidenten, Herrn Jürgen Mitz, wurde auch im vergangenen Jahr durch zahlreiche ehrenamtlich tätige Kollegen aus den Landesverbänden eine hervorragende Arbeit für die BSVI geleistet.

Ganz besonders hervorheben möchte ich das Wirken des Vorsitzenden des Koordinierungsausschusses der BSVI, Herrn Konrad Rothfuchs. Er hat mit vielen innovativen Ideen dazu beigetragen, dass die Arbeit der BSVI noch vielfältiger und interessanter geworden ist.

Rothfuchs. Er hat mit vielen innovativen Ideen dazu beigetragen, dass die Arbeit der BSVI noch vielfältiger und interessanter geworden ist.

Geprägt war das Wirken der BSVI im vergangenen Jahr von der Arbeit am BSVI-Preis 2010, der unter dem Motto „Straße und Umwelt“ ausgelobt wurde. Über das Ergebnis wird auf der nächsten Seite berichtet.

Einen hohen Stellenwert hat die Arbeit an unserer Homepage. Neben der kostenlosen Jobbörse wurde ein Fotoarchiv eingerichtet, in dem Fotos eingestellt sind, die für Publikationen oder Vorträge verwendet werden können.

Ein ganz besonders interessantes Projekt war die Herstellung eines Imagefilmes zum Berufsbild des Verkehrsingenieurs. Hier wurde mit professioneller Unterstützung ein Film geschaffen, der das Berufsbild



Sehr geehrte Damen und Herren,

im vergangenen Jahr hat die BSVI zwei Flyer zu Fachthemen herausgebracht. Neben dem Flyer zum Thema Klimaschutz und Straßenverkehr wurde eine Position zur Diskussion um Shared Space entwickelt, in der neben dem verkehrlichen Grundprinzip auch die unterschiedlichen Ansätze und Herangehensweisen diskutiert wurden. Durch die Beschränkung auf das Format eines Flyers kann natürlich nicht das gesamte Spektrum der Diskussion dargelegt werden, aber immerhin wird es möglich, einen Eindruck über diesen verkehrsplanerischen Ansatz zu erhalten. Das Thema Sicherheitsaudit für Verkehrsanlagen konnte noch nicht abgeschlossen werden, obwohl die Anforderungen ein Sicherheitsaudit durchzuführen in letzter Zeit zugenommen haben. Die Diskussion ist jedoch abgeschlossen, so dass noch in diesem Jahr damit gerechnet werden kann, dass der Flyer im Internet zur Verfügung steht. Hierfür bitte ich Sie auf der BSVI-Homepage unter Download zu gegebener Zeit zu schauen, ob der Flyer eingestellt ist. Daneben sind die Flyer auch jederzeit in den VSVI-Geschäftsstellen oder im BSVI-Büro in Hannover gedruckt zu erhalten.

Das Thema Klimaschutz und Straßenverkehr wurde eine Position zur Diskussion um Shared Space entwickelt, in der neben dem verkehrlichen Grundprinzip auch die unterschiedlichen Ansätze und Herangehensweisen diskutiert wurden. Durch die Beschränkung auf das Format eines Flyers kann natürlich nicht das gesamte Spektrum der Diskussion dargelegt werden, aber immerhin wird es möglich, einen Eindruck über diesen verkehrsplanerischen Ansatz zu erhalten. Das Thema Sicherheitsaudit für Verkehrsanlagen konnte noch nicht abgeschlossen werden, obwohl die Anforderungen ein Sicherheitsaudit durchzuführen in letzter Zeit zugenommen haben. Die Diskussion ist jedoch abgeschlossen, so dass noch in diesem Jahr damit gerechnet werden kann, dass der Flyer im Internet zur Verfügung steht. Hierfür bitte ich Sie auf der BSVI-Homepage unter Download zu gegebener Zeit zu schauen, ob der Flyer eingestellt ist. Daneben sind die Flyer auch jederzeit in den VSVI-Geschäftsstellen oder im BSVI-Büro in Hannover gedruckt zu erhalten.

Nächstes Jahr wird ein Flyer fertig gestellt werden, der den Verkehrslärm und die damit verbundenen Lärminderungsplanungen zum Thema haben wird. Hierbei soll auf die EU-Richtlinien und die daraus erwachsenden Handlungserfordernisse hingewiesen werden.

eines Verkehrsingenieurs aus Sicht eines Schülers beleuchtet. Wir alle kennen das Problem „Fachkräftemangel“ und unser Berufsstand ist bereits jetzt sehr stark betroffen. Nach Erhebungen der Deutschen Bauindustrie werden bis 2014 pro Jahr 4.500 Bauingenieure gebraucht. Es werden zurzeit aber nur ca. 3.000 Bauingenieure ausgebildet. So wollen auch wir als Berufsvereinigung einen Beitrag leisten, dass sich junge Menschen für das Berufsbild des Verkehrsingenieurs interessieren. Ich hoffe nun, dass wir diesen Film auch mit Ihrer Unterstützung in Deutschland verbreiten können. An dieser Stelle bedanke ich mich ganz herzlich bei allen Beteiligten.

Ein weiteres Thema, dem wir uns im Rahmen eines Initiativkreises besonders widmen, ist das Thema Baukultur. Hier möchten wir, gemeinsam mit der Stiftung Baukultur, das Thema wieder näher in den Mittelpunkt des Denkens bringen, wohl wissend, dass oft materielle Gründe Gestaltungsmöglichkeiten stark einschränken.

Wir werden auch in den nächsten Monaten weiter aktiv an den verschiedenen Projekten arbeiten und ich werde versuchen, die Geschicke unserer Bundesvereinigung im Sinne unseres verstorbenen Präsidenten zu lenken.

Ich danke allen Kollegen, die uns in unserer Arbeit unterstützen und wünsche allen Fachkolleginnen und Fachkollegen in den Ländern alles Gute.

Ihre Christiane Ehrhardt

Vizepräsidentin

Nürtingen, November 2010

Im Zusammenhang mit den gesetzten Themenschwerpunkten der BSVI international, interdisziplinär, innovativ und informativ wurden erste Tätigkeiten aufgenommen, obwohl hier sicher noch einiges an Diskussion erforderlich wird, um die richtigen Schwerpunkte zu setzen. Es wird immer wieder deutlich, dass die Fortbildung als eines der wichtigsten Aufgabenfelder für die VSVI'en gesehen wird. Hier kann die BSVI Angebote entwickeln, die eine Vernetzung der Themen ermöglicht.

Auf der Homepage der BSVI konnte die Bilderdatenbank eingerichtet werden, die es Ihnen ermöglicht Bilder herunterzuladen und für berufliche Zwecke zu nutzen. Ebenfalls kann der Film für die Werbung im Schülerkreis auf der Homepage angesehen werden. Hierzu soll in Kürze auch eine ergänzende Powerpoint-Präsentation und ein Flyer entwickelt werden. Hierdurch werden die Landesvereinigungen in die Lage versetzt, an Schulen für den Beruf des Verkehrsingenieurs zu werben.

Der BSVI-Preis unter dem Motto „Straßen für den Bürger“ wurde in den 80iger Jahren entwickelt, deshalb hat sich die BSVI jetzt zur Aufgabe gemacht, das Format des Preises zu überarbeiten. Hierzu hat sich eine Arbeitsgruppe gebildet, die nach Möglichkeiten sucht, den Preis so zu gestalten, dass die Themen wie auch die Wahrnehmung den zukünftigen Ansprüchen gerecht werden können.

Ihr Konrad Rothfuchs

Vorsitzender des Koordinierungsausschusses

Hamburg, November 2010

Preisverleihung BSVI-Preis 2010



In einem würdigen Rahmen fand am 22. Oktober 2010 die Preisverleihung zum BSVI-Preis 2010 in der Aula (ehemalige Dominikanerkirche) der Otto-Friedrich-Universität Bamberg statt. Unter dem Motto „Straßen für den Bürger“ lobt die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure regelmäßig Wettbewerbe zu brisanten und in der Öffentlichkeit oft kontrovers diskutierten verkehrspolitischen Themenstellungen, unter der Schirmherrschaft des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, aus. Seit 1984 wurden insgesamt 8 Wettbewerbe durchgeführt.

Für den BSVI-Preis 2010 wurde das Thema „Straße und Umwelt“ gewählt, ein Thema, welches selbst unter Fachkollegen sehr kontrovers diskutiert wird. Insgesamt wurden 21 Projekte eingereicht. Im Rahmen einer Jurysitzung wurden am 16. und 17. April 2010 in Potsdam die Preisträger ermittelt, die heute ausgezeichnet werden.



1
2|3|4|5
6

Der Einladung der BSVI zur heutigen Veranstaltung waren ca. 70 Fachkollegen und Fachkolleginnen gefolgt. Die Vizepräsidentin, Frau Christiane Ehrhardt, begrüßte die zahlreichen Gäste in der festlich geschmückten Aula, einem ganz besonderen Ambiente.

Im Namen des Oberbürgermeisters der Stadt Bamberg begrüßte Herr Stadtrat Karl Gallenz, stellvertretender Fraktionsvorsitzender der CSU-Fraktion des Bamberger Stadtrates, die Gäste.

Im Anschluss überbrachte Herr Dr. Andreas Scheuer, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Grüße des Bundesministers Herrn Dr. Peter Ramsauer. Herr Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer berichtete in seinem Grußwort, welche hohen Stellenwert das Thema Umwelt mittlerweile bei allen durch sein Ministerium betreuten Maßnahmen einnimmt.

Den Festvortrag hielt Herr Prof. Dr. Wilfried Krings i.R. Herr Professor Krings war von 1981 bis 2006 Inhaber der Professur für Historische Geografie an der Otto-Friedrich-Universität in Bamberg. In seiner Festrede machte er einen Exkurs zur Entwicklung der Verkehrswege in der Fränkischen Schweiz und erläuterte, dass die Wertigkeit einer Landschaft nur bedingt davon abhängt, wie gut ihre Infrastruktur ausgebildet ist.

Im anschließenden Festakt zeichnete der Parlamentarische Staatssekretär Herr Dr. Andreas Scheuer und die Vizepräsidentin Frau Dipl.-Ing. Christiane Ehrhardt die Preisträger aus. Die Projekte wurden kurz vorgestellt und die Wertung der Jury wurde verlesen.

Abschließend dankte die Vizepräsidentin den Kolleginnen und Kollegen, die sich am BSVI-Preis mit einer Einreichung beteiligt haben, den Mitgliedern der Jury, den Mitgliedern des begleitenden Arbeitskreises, allen Helfern, die dazu beigetragen haben, dass diese Veranstaltung heute in einem so würdigen Rahmen durchgeführt werden konnte, und natürlich allen Gästen der Veranstaltung.

Christiane Ehrhardt
Vizepräsidentin

1 | 2 Aula (ehemalige Dominikanerkirche) der Otto-Friedrich-Universität Bamberg

4 | Stadtrat Klaus Gallenz, Repräsentant der Stadt Bamberg

3 | Dr. Andreas Scheuer, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVBS, Vertreter des Schirmherrn

5 | Dipl.-Ing. Christiane Ehrhardt, Vizepräsidentin der BSVI

6 | Prof. Dr. Wilfried Krings i.R., Festredner

7 | BSVI-Preisträger, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Hyder Consulting GmbH Berlin und ag.u. Lange Berlin

8 | BSVI-Preisträger, Staatliches Bauamt Bamberg

9 | Mitglieder BSVI-Jury und BSVI-Arbeitskreis

7|8|9



Das grüne Tor zur Stadt – 65 ha Landschaftspark entlang der Stadtautobahn A 113



eingereicht durch

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin
- Hyder Consulting GmbH Deutschland, Berlin
- ag.u Lange - Landschaftsarchitektur und Umweltplanung, Berlin

Kurzbeschreibung: Gestaltung einer großzügigen, in intensiv und extensiv nutzbare Bereiche gegliederte Parklandschaft mit einer planfestgestellten Flächengröße von ca. 65 ha. Dabei wurde die Führung der BAB durch Trog- und Tunnellage verbessert.

Jurywertung: Im Zuge der Stadtautobahn A 113 – Südostverbindung Berliner Ring – ergab sich die Chance einer großzügigen Neugestaltung der Siedlungslandschaft zwischen den früher durch die „Mauer“ getrennten Ortsteilen Rudow und Altglienicke. Das Leitbild einer neuen Straßenraumgestaltung durch einen Landschaftspark unter Einbeziehung der Bevölkerung und der Landwirtschaft wurde vorbildlich erfüllt. Die gefundene multifunktionale Lösung dient sowohl der Naherholung als auch dem Biotopverbund und der Weiterentwicklung der Kulturlandschaft. Die Landwirtschaft sichert die Pflege der Parklandschaft durch eine extensive Wiesenbewirtschaftung. Das Projekt zeigt in innovativer Weise auf, wie in Zukunft Straßenraum im Einklang mit Mensch und Natur gestaltet werden kann.

B 470 Ortsumgehung Muggendorf



eingereicht durch

Staatliches Bauamt Bamberg, Bereich Straßenbau

Kurzbeschreibung: Mit dem Bau der B470 OU Muggendorf wurden sowohl den Belangen des Lärmschutzes, dem Erhalt des Erholungsraumes und der Minimierung der Eingriffe in Flora und Fauna (Amphibien) Bedeutung beigemessen. Die Baulänge beträgt insgesamt 2,1 km und beinhaltet zwei Querungen mit dem Flusslauf der Wiesent. Durch gezielte Vermeidungsmaßnahmen konnte die Eingriffsfläche um 1.000 m² reduziert werden. Insgesamt wurden drei Maßnahmen mit einem Flächenumfang von 2,2 ha ausgeführt (Biotopgraben, Streuobstwiesen, Feuchtwiesenbiotop).

Jurywertung: Für die schwierige Aufgabe, eine Ortsumgehung in dem beengten Tal der Wiesent zu bauen, wurde durch die Verlegung einer Bahnlinie und der Inanspruchnahme einer Kreisstraße eine platzsparende Trassierung gefunden. Diese Schonung des Talraums vermindert weitgehend eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes im Erholungsgebiet der „Fränkischen Schweiz“. Durch die Gestaltung und Dimensionierung der Brücken zur Querung der Wiesent wurde den ökologischen Anforderungen der Flusslandschaft Rechnung getragen. Das Projekt ist ein überzeugendes Beispiel dafür, wie in einem begrenzten Planungsumfeld die Verwirklichung von Infrastrukturmaßnahmen umweltgerecht möglich ist. Der Ansatz einer Trassierung in Abstimmung und unter Einbeziehung von Flächen anderer Verkehrsträger ist Beispiel für alle Planungsträger auch bei räumlich begrenzten Projekten innovative Planungskonzepte gemeinsam zu verfolgen.

BSVI-MEDAILLE 2010

Bau der A 60 und der B 50 – Vermeidung der Verinselung von Lebensräumen seltener Arten

eingereicht durch

Landesbetrieb Mobilität Trier

Autobahneckverbindung A 281 – zwischen Hightech, Laubenpieper und Natura 2000

eingereicht durch

- Freie Hansestadt Bremen, Amt für Straßen und Verkehr
- DEGES, Bereich Bremen, als Nachfolger der GPV
- Planungsgruppe Grün, Bremen

BSVI-BELOBIGUNG 2010

Stadtbahnlinie 4 in Bremen – Das „Grüne Band“ nach Borgfeld

eingereicht durch

- Freie Hansestadt Bremen, Amt für Straßen und Verkehr
- BPR Berater/Planer/Realisierer
- Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner, Bremen

A 99 Autobahnring München – Westabschnitt – Einhausung Aubing

eingereicht durch

Autobahndirektion Südbayern, München

Ausführliche Informationen zu allen Preisträgern erhalten Sie auf der Homepage der BSVI unter www.bsvi.de

In einer Broschüre der BSVI werden in den nächsten Wochen ebenfalls ausführliche Informationen zum Preis präsentiert werden.



Nachruf

Wir sind sehr traurig.

Am 17. Juli 2010 ist nach kurzer schwerer Krankheit unser Präsident Jürgen Mitz im 59. Lebensjahr verstorben. Wir sind tief betroffen, denn unsere Berufsvereinigung verliert einen herausragenden und sehr engagierten Verfechter unserer Ziele, die er mit viel Esprit verfolgt hat.

Seit 1978 war er Mitglied in der VSVI Niedersachsen und seit 1999 Vorsitzender der VSVI Bremen. In dieser Funktion war er auch aktiv in der BSVI tätig. In den Jahren 2003 bis 2007 gestaltete er die Arbeit der Bundesvereinigung als Vizepräsident mit.

Seit 2007 hat er mit großem Engagement als Präsident gewirkt.

Seine stets freundliche Art und seine Gabe, Kolleginnen und Kollegen von Ideen zu überzeugen und sein uneigennütziges, selbstloses Wirken sind vorbildlich für ehrenamtliches Engagement. Er war für unsere Vereinigung ein kompetenter und weitsichtiger Präsident und er war vor allem ein Mensch mit hoher emotionaler und sozialer Intelligenz: freundlich, verständnisvoll, fair, gerecht, wohlwollend und fördernd.

Wir haben einen lebenswerten und hochgeschätzten Menschen, Freund und Kollegen verloren. Was uns bleibt, nach dem Schmerz in dieser Stunde, ist aber die Erinnerung – die Erinnerung an einen großartigen Menschen.

Für das Präsidium und die Geschäftsstelle
Christiane Ehrhardt

■ Auf der Homepage der BSVI finden Sie eine kostenfreie Jobbörse. Wir würden uns über einen möglichst großen Nutzerkreis freuen.

■ Die Fotodatenbank steht nun auch zur Verfügung. Hier können Sie für Präsentationen oder Vorträge Fotos herunterladen. Wir freuen uns natürlich auch sehr über weitere Fotos zu verschiedenen Fachthemen, die wir dann allen Mitgliedern zur Verfügung stellen.

■ Die nächste Delegiertenversammlung der BSVI findet vom 22. – 24. September 2011 in Weimar statt. Weitere Informationen zu dieser Veranstaltung erhalten Sie im Frühjahr 2011 auf unserer Homepage.

Impressum:

Bundesvereinigung der Straßenbau-
und Verkehringenieure e.V.
Eichstraße 19, 30161 Hannover
Telefon 0511 312604
Fax 0511 3885142
info@bsvi.de
www.bsvi.de





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 § 5 der Satzung der VSVI – Hamburg zu entrichtenden jährlichen Mitgliedsbeitrag mittels Lastschrift zu Lasten meines nachfolgend aufgeführten Kontos einzuziehen:

Name des kontoführenden Geldinstitutes:

Bankleitzahl:

Kontonummer:

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

Datum:

Unterschrift: