



# Jahreszeitschrift 2022



Vereinigung der Straßenbau-  
und Verkehrsingenieure  
im Freistaat Sachsen e. V.



***hentschke***

Erhaltung und Modernisierung eines einzigartigen historischen Bauwerks, Mandaubridge Zittau

***Der Spezialist  
für Verkehrswegebau***

***Handwerk · hightech · hentschke***  
[www.hentschke-bau.de](http://www.hentschke-bau.de)

## BEZIRKSVEREINE

CHEMNITZ

DRESDEN

LEIPZIG

OBERLAUSITZ

VOGTLAND

### ■ **Grußwort des Präsidenten der VSVI Sachsen** 3

### ■ **Fachbeiträge**

Das 100-Bauwerke-Programm des Freistaates Sachsen 5

Die B170 auf dem Weg zur intelligenten Mobilität 9

Schaumglasschotter (SGS) – ein zukunftsweisender Ressourcenspeicherbaustoff 12

Das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) 18

Die X-Brücke in Zittau – eine verkehrliche Besonderheit unter den Brücken Sachsens 21

### ■ **Berichte von Reisen und Exkursionen der Bezirksvereine**

**BV Chemnitz**

VSVI-Fachexkursion nach Karlsruhe/Freiburg 27

Exkursion BV Chemnitz – Neubaustrecke der A72 Bauabschnitt 5.2 30

**BV Dresden**

Wanderung durch die Radebeuler Weinberge inklusive Weinverkostung 33

**BV Oberlausitz**

Auf den Spuren des Grafen von Zinzendorf 36

Bericht Fachexkursion: Auf der A20 nach Vineta: Querung des Grenztaalmoores bei Tribsees 39

**BV Vogtland**

Exkursion in die Elsteraue in Plauen 45

Baustellenbesichtigung des VSVI-Bezirksvereins Vogtland – B92 Oelsnitz Egerstraße 48

Mini-Exkursion des VSVI-Bezirksvereins Vogtland zum Bahnbogen Chemnitz 52

### ■ **Tagungsberichte 2021/2022**

**BV Leipzig**

54. Fachtagung „Aktuelle Probleme des Verkehrsbaus“ 55

**BV Chemnitz**

Fachtagung „Kommunaler Straßenbau im Freistaat Sachsen“ 59

### ■ **Die VSVI im Freistaat Sachsen**

Bericht des Präsidiums für das Jahr 2022 64

Jahresberichte der Bezirksvereine 2022 66

Nachruf für Dr.-Ing. Gerhard Wange 74

Gremien der VSVI Sachsen e. V. 76

Inserentenverzeichnis 77

Autorenverzeichnis 78

Bildnachweis | Impressum 79

**kompetent & zuverlässig**



**Straßenbau · Tiefbau**

Planung und Projektierung

-----  
Ausschreibung und Vergabe

-----  
Bauüberwachung

-----  
Zustandsanalysen · Gutachten

-----  
Rechnerische Dimensionierung

**Verkehrsplanung · Verkehrstechnik**

Verkehrsuntersuchungen

-----  
Verkehrskonzeptionen

-----  
Verkehrsmodellierung

-----  
Lichtsignalsteuerung

-----  
Straßenausstattung

**Forschung · Entwicklung**

Analytische Dimensionierung

-----  
Verkehrsbelastung

**Uhlig & Wehling GmbH · Ingenieurgesellschaft**

09648 Mittweida · Leipziger Straße 27 · Telefon: 0 37 27 - 97 62 30

-----  
01069 Dresden · Schnorrstraße 70 · Telefon: 0 351 - 479 28 787

-----  
06112 Halle/Saale · Grenzstraße 28 · Telefon: 0 345 - 68 44 753

info@uhlig-wehling.de

**www.uhlig-wehling.de**

# Grußwort des Präsidenten der VSVI Sachsen

## Liebe Mitglieder der VSVI Sachsen, sehr geehrte Damen und Herren,

in diesem Jahr begeht unsere Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure ihr 30-jähriges Gründungsjubiläum – wir halten im Tagesgeschäft einen Moment inne und blicken mit Stolz zurück auf diesen Zeitraum.

Was ist alles in den zurückliegenden 30 Jahren in unserer Branche passiert bzw. geschaffen worden?

Der rasante Anstieg des Kraftfahrzeugbestandes sowie der Verkehrs- und Transportleistungen nach der Deutschen Einheit, die dringend nötige umfassende Modernisierung des Straßennetzes von den Autobahnen bis zu den Gemeindestraßen in den 90er Jahren, die Umsetzung des Sonderprogramms „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“, der Neubau der BAB A17 Dresden–Prag, der City-Tunnel in Leipzig, die Modernisierung der Flughäfen in Dresden und Leipzig mit umfassenden Anbindungen an das Straßennetz und viele andere große Bauvorhaben.

Lange Konjunkturphasen haben sich mit Rezessionen um die Jahrtausendwende und späteren Konjunkturprogrammen abgewechselt. Die Straßenbauverwaltung des Freistaates Sachsen wurde mehrfach umorganisiert, das Landesinstitut für Straßenwesen LIST als spätere LIST GmbH wurde zur Unterstützung der behördlichen Aufgaben gegründet, die Strukturreform für Bundesfernstraßen hat zur Gründung der Autobahn GmbH des Bundes und des Fernstraßenbundesamtes geführt.

Wahrnehmung und Akzeptanz gegenüber Verkehrsbauvorhaben und insbesondere Straßenbauvorhaben haben sich geändert – die Rede ist von Mobilitätswandel, Elektromobilität, es gibt neue Fahrzeugkollektive wie E-Bikes, Lastenfahrräder, E-Scooter, die ebenfalls alle in den knappen Straßenraum drängen. Ganz aktuell soll ab 2023 die Verlagerung der Mobilität auf den Öffentlichen Verkehr durch Einführung eines 49-Euro-Tickets beschleunigt werden. Genehmigungsverfahren haben sich wegen des überbordenden nationalen und europäischen Umweltrechtes ins Uferlose verzögert, Planungszeiten von 15 bis 20 Jahren sind eher Normalität geworden.

Eins ist über diese drei Jahrzehnte gleichgeblieben – die Straße ist unangefochten der Verkehrsträger Nummer 1. Nach dem Statistischen Jahrbuch standen im Jahr 2017 bei den Beförderungsleistungen 96 Milliarden Kilometer bzw. 2,8 Milliarden Personen auf der Schiene 950 Milliarden Kilometer bzw. 58 Milliarden Personen auf der Straße gegenüber. Im Güterverkehr wurden 401 Millionen Tonnen auf der Schiene, aber 3,68 Milliarden Tonnen auf der Straße transportiert. Die geringen Kapazitätserweiterungen bei der Bahn können allenfalls die Verkehrszuwächse der Straße aufnehmen und beim derzeitigen Zustand des Schienennetzes noch nicht einmal das. Verlagerungen in großem Umfang von der Straße auf die Schiene sind in absehbarer Zeit keinesfalls möglich. Neue Eisenbahnstrecken werden heute ja genauso bekämpft und verzögert wie neue Straßenverkehrsanlagen.

Vor diesem Hintergrund ist es völlig unverständlich, wie von Politik und von den Medien die fundamentale Bedeutung der Straße als eine der wichtigsten Grundlagen für die Funktionsfähigkeit von Wirtschaft und Gesellschaft verleugnet werden. Wenn sich in Berlin Unruhestifter und Störenfriede auf die Fahrbahnen kleben und stundenlang gefährliche Staus mit großem volkswirtschaftlichen Schaden verursachen, dann kann es nicht sein, dass eine Verkehrssenatorin das öffentlich „... mit dem Recht auf zivilen Ungehorsam ...“ legitimiert. Das ist ein Aufruf zum Gesetzesbruch! Und für die positive Darstellung in den Medien als „Klimaaktivisten“ fehlt inzwischen ebenfalls das Verständnis.

Zurück zu unserem 30-jährigen Jubiläum. Die VSVI Sachsen hat mit ihren fünf Bezirksvereinen in all diesen Jahren ihre satzungsgemäßen Ziele und Aufgaben hervorragend erfüllt: Unzählige Fortbildungsveranstaltungen, Fachexkursionen, Themenabende und Stammtische haben für eine gute Aus- und Weiterbildung der Straßen- und Verkehrsingenieure auf dem aktuellen Stand des Regelwerkes gesorgt und darüber hinaus die Gesprächskultur und den Austausch zwischen den Vertretern von Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft positiv gefördert und unterstützt.

Von den Gründungsvätern sind an dieser Stelle zweifelsohne Herr Dr. Manfred Körner und Prof. Reinhard Dietze zu würdigen, aber auch viele andere haben sich um die VSVI Sachsen verdient gemacht. Es sind nicht nur diejenigen, die in den letzten 23 Jahren mit dem Artur-Speck-Preis geehrt wurden – die Liste können Sie der neuen Website unserer VSVI Sachsen entnehmen – sondern auch die vielen anderen ehrenamtlichen Mitglieder in den Bezirksvereinen, die von der Veranstaltungsorganisation über die Beiträge in unserer Zeitschrift, über die Organisation der Geschäftsstellen bis hin zur finanziellen Verwaltung viele wichtige Aufgaben wahrgenommen haben. Dafür unseren ganz herzlichen Dank, verbunden mit der Bitte, Nachwuchs aufzubauen und die Erfahrungen weiterzugeben, damit die VSVI Sachsen auch in den kommenden 30 Jahren erfolgreich weiterarbeiten kann.

Nach Redaktionsschluss für diesen Beitrag haben wir für den 10. November 2022 eine Festveranstaltung in Verbindung mit dem Kolloquium „Kommunaler Straßenbau in Sachsen“ geplant, um das Jubiläum entsprechend zu würdigen. Dabei freuen wir uns vor allem auf die Festrede von Frau Doris Drescher, die als Präsidentin des neuen Fernstraßenbundesamtes unser Gast sein wird und in Sachsen ja „Heimvorteil“ hat.

Die neue VSVI-Zeitschrift – die Sie nun in Ihren Händen halten – kann über diese Veranstaltung verständlicherweise noch nicht berichten. Trotzdem ist es wieder ein umfassender und schöner Rückblick auf das interessante und vielfältige Vereinsleben unserer VSVI Sachsen geworden. Darüber hinaus aber auch ein Ausblick auf kommende Aktivitäten und mit interessanten Fachartikeln. Mein Dank dafür gilt allen Autoren, die uns Beiträge zur Verfügung gestellt haben, er gilt auch allen Inserenten, die uns eine wirtschaftliche Drucklegung ermöglichen, und er gilt ganz besonders unserem Redakteur Herrn Siegbert Kuhs, der alle Texte gründlich

und sorgfältig redigiert sowie am Ende meist unter Zeitdruck zu diesem Werk zusammenführt.

An dieser Stelle liegt mir aber auch am Herzen, mich bei Herrn Bernd Gregorzyk zu bedanken, der in diesem Jahr nach 44 Jahren Zugehörigkeit zur Stadtverwaltung Chemnitz, davon nach 16 Jahren als Leiter des Straßen- und Tiefbauamtes und nach ebenso langer Zeit als Vorsitzender des BV Chemnitz in seinen wohlverdienten Ruhestand eingetreten ist. Unter seiner Führung ist der BV Chemnitz immer eine wichtige Stütze in unserer Vereinigung gewesen und hat mit der Veranstaltung zum kommunalen Straßenbau ein Kolloquium etabliert, das Teilnehmer auch über die Landesgrenzen Sachsens hinaus angezogen hat. Seinem Nachfolger Herrn Wolf Uhlig als neuem Vorsitzenden des BV Chemnitz wünschen wir für dieses schöne Amt viel Erfolg, viel Spaß und ausreichend Zeit.

Und noch eine wichtige personelle Veränderung: Vor wenigen Wochen wurde Herr Ministerialdirigent Dipl.-Ing. Stephan Berger als neuer Abteilungsleiter Mobilität im Sächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr berufen. Das ist dem Autor dieser Zeilen eine besondere Freude, Herrn Berger als Absolvent der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden und damit einem inzwischen gestandenen Ingenieur und Vertreter unserer Zunft zu diesem wichtigen und verantwortungsvollen Amt ganz herzlich zu gratulieren und ihm viel Erfolg zu wünschen.

Für das kommende Jahr 2023 wünsche ich Ihnen allen und Ihren Familien vor allem Gesundheit und Wohlergehen. Ich drücke Ihnen noch mehr die Daumen, dass Ihre privaten und beruflichen Wünsche in Erfüllung gehen. Aber auch, dass unsere VSVI Sachsen noch stärker und interessanter wird.

*Prof. Dr.-Ing. Dr. e. h. Christian Lippold*  
Präsident

## Das 100-Bauwerke-Programm des Freistaates Sachsen

*Dipl.-Ing. (FH) Sören Trillenberg, Dipl.-Ing. Carsten Richter, Dipl.-Ing. Ricardo Klimas*

### 1 Unterstützung zum Erhalt der Mobilität auf Sachsens Staats- straßen durch das 100-Bauwerke- Programm

Das öffentliche, klassifizierte Straßennetz in Sachsen umfasst eine Gesamtlänge von ungefähr 13400 Kilometern. Davon befinden sich rund 4600 Kilometer Staatsstraßen in Baulasträgerschaft des Freistaates Sachsen. Diese leisten einen wesentlichen Beitrag beim Güternahverkehr sowie Warentransport über mittlere und lange Distanzen. Damit stärken sie die Bedeutung Sachsens als wichtige Logistik- und Transitregion im Güterverkehr. Ein entscheidender Nutzen wird ihnen zudem im Alltagsverkehr sowie bei der touristischen Erschließung der zahlreichen Sehenswürdigkeiten, Wander-, Ausflugs- und Naherholungsgebiete zuteil. Um den dabei gestellten hohen Anforderungen an die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit gerecht zu werden, sind stetige Investitionen notwendig. Maßgebliches Ziel ist es, die bestehende Substanz zu erhalten und zu verbessern.

Wesentliche Bestandteile der Straßeninfrastruktur sind dabei die Ingenieurbauwerke, wie Brücken und Stützbauwerke. Diese Ingenieurbauwerke sind teilweise in einem schlechten baulichen Zustand. Ein Teil der Bauwerke hat ein Alter von über 100 Jahren. Vor diesem Hintergrund und der daraus resultierenden Gefahr möglicher Verkehrseinschränkungen sind kurzfristige Instandsetzungen oder Erneuerungen notwendig. Die „Ausbau- und Erhaltungsstrategie Staatsstraßen 2030“ (AES 2030) des Freistaates Sachsen hat das Ziel, die uneingeschränkte Mobilität im Netz der Staatsstraßen dauerhaft zu gewährleisten. Gemäß dieser werden 189 der insgesamt 1145 als instandsetzungsbedürftig bewerteten Brücken- und Stützbauwerke mit einer Zustandsnote von 3,0 oder schlechter und somit höchster Maßnahmindringlichkeit kategorisiert. Hierfür sind erhebliche finanzielle Aufwendungen für die Planung und bauliche Umsetzung der Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen notwendig.

Um diesen Zweck zu erreichen, hat der Freistaat Sachsen das „100-Bauwerke-Programm“ zur Verbesserung des Bauwerkszustandes an Staatsstraßen aufgelegt. Über 100 Brücken und Stützbauwerke vorrangig kleinerer und mittlerer Größe wurden für die Erneuerung oder Instandsetzung durch die LASuV-Niederlassungen Bautzen, Meißen, Leipzig und Zschopau ausgewählt. Die Finanzierung der zweckbezogenen Ingenieur-, Bau- und Grunderwerbsausgaben erfolgt durch den Freistaat Sachsen unter Anwendung der „Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums der Finanzen zu Auszahlungen von Haushaltsmitteln des Freistaates Sachsen durch Stellen außerhalb der unmittelbaren Staatsverwaltung“ (VwV-Mittelabruf).

### 2 Anspruchsvolle Aufgaben

Nach Abschluss der entsprechenden Dienstleistungsverträge Ende 2013 begann im darauffolgenden Jahr die Zustandsanalyse zur Feststellung der dringlichsten Vorhaben. Ausgehend von den über 100 Einzelbauwerken wurden teilweise mehrere Bauwerke zu umfassenden Einzelmaßnahmen zusammengefasst. Im nächsten Schritt erfolgte die Erarbeitung der Leistungsbeschreibungen für Planung, Vermessung, Baugrund, Beauftragung der



Bild 1: Bestandbauwerk 5 im Verlauf der S151 bei Neusalza-Spremberg

Fachplaner und zu zahlreichen Vorhaben die kurzfristige Durchführung erster vorbereitender Arbeiten wie Vermessung sowie Baugrunderkundungen.

Die gestellten Aufgaben waren und sind sehr vielseitig und reichen von der Instandsetzung der Stützwand zum angrenzenden Privatgrundstück in enger Ortsdurchfahrt über die Erneuerungen von Brücken über Bahnstrecken der DB AG bei fortlaufendem Zugbetrieb bis zur innerörtlichen Straßenkomplexerneuerung mit Brücken und Stützwänden, Kanalsanierung und Mitverlegung straßenbegleitender Leitungen zur Gas-, Wasser- und Stromversorgung.

### 3 Mehr als 50 Prozent des 100-Bauwerke-Programms bereits realisiert

Seit Start des 100-Bauwerke-Programms des Freistaates Sachsen hat sich einiges getan. Es konnten mittlerweile, nach der baulichen Realisierung der ersten Maßnahmen im Jahre 2015, zwischenzeitlich bis zum Ende der ersten Jahreshälfte 2022, die Maßnahmen zu 67 Einzelbauwerken baulich abgeschlossen werden. Drei Bauwerke befinden sich derzeit in der Bauausführung. Die restlichen Bauwerke sind in unterschiedlichen Bearbeitungsständen von der Variantenuntersuchung über die Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis hin zur Erstellung der Ausschreibungsunterlagen für das Vergabeverfahren noch in Planung.

#### *Ersatzneubau Bauwerk 6 im Verlauf der S207 in Mittelsaida*



Bild 2: Bestandsbauwerk aus dem Jahr 2016



Bild 3: Ersatzneubau aus dem Jahr 2019

#### *Ersatzneubau Bauwerk 1 im Verlauf der S210 in Mulda*



Bild 4: Bestandsbauwerk aus dem Jahr 2019



Bild 5: Ersatzneubau aus dem Jahr 2021

#### *Ersatzneubau Stützwand 19 im Verlauf der S178 bei Schlottwitz*



Bild 6: Ersatzneubau Stützwand 19

#### 4 Innovative Pilotprojekte und komplexe Vorhaben

Die vielen kleinen, aber dennoch für die Verkehrsinfrastruktur bedeutsamen Brücken und Stützbauwerke sind unter den heutigen vielschichtigen Randbedingungen in Planung und Realisierung durchaus anspruchsvoll.

Nachfolgend sollen jedoch zwei Maßnahmen vorgestellt werden, die unter anderem durch die Anwendung innovativer Bauverfahren und durch ihre Komplexität besonders gekennzeichnet sind. So ist die Erneuerung der Brücke BW 9 im Verlauf der S111 über das Kuppritzer Wasser bei Wurschen zu nennen. Der notwendige Ersatz der bestehenden Plattenbrücke mit den schadhaften, stark korrodierten Walzstahlhauptträgern erfolgte durch eine neue Betonbrücke mit Carbonbewehrung. Damit wurde erstmalig in Deutschland eine Brücke im klassifizierten Straßennetz geplant und ausgeführt, deren Überbau ausschließlich mit nicht rostenden Carbonstäben und Carbonmatten bewehrt ist. Der Zulassungs- und Normungsprozess für diese im Ingenieurbau für Verkehrsanlagen neue innovative Verbundbauweise konnte mit den gewonnenen Erfahrungen unterstützt werden.

Aufgrund der Verwendung von unkonventionellen Materialkombinationen und der Überschreitung der Gültigkeitsgrenzen der geltenden Normung im Anwendungsbereich des Brückenbaus gehörte die Beantragung einer Zustimmung im Einzelfall (ZiE) sowie die ständige Führung notwendiger Abstimmungen mit der zuständigen Bauaufsichtsbehörde (SMWA) und dem Baulastträger (LASuV) zur Projektaufgabe. Im gesamten Planungs- und Bauprozess galt es zum einen über die Carbonbetonbauweise aufzuklären und zum anderen die Belange verschiedenster Institutionen zu berücksichtigen.

##### *Ersatzneubau BW 9 im Verlauf der S111 bei Wurschen*



Bild 7: Bestandsbauwerk aus dem Jahr 2021



Bild 8: Carbonbewehrung S 111 Wurschen vor der Betonage



Bild 9: Belastungsversuch nach Fertigstellung



Bild 10: Ersatzneubau nach Verkehrsfreigabe im Jahr 2021

Als weiteres Beispiel erfolgreich geplanter und realisierter komplexer Vorhaben im Rahmen des 100-Bauwerke-Programmes ist der Ersatz der Brücke BW 10 im Verlauf der S177 über die Bahnstrecke 6248 Dresden–Elsterwerda bei Gröbern zu nennen. Die anspruchsvolle und stets konstruktive, effektive und zielorientierte Zusammenarbeit mit Dritten konnte auch im Falle dieser Brückenerneuerung bewiesen werden. So ist es gelungen, beginnend mit den planungsvorbereitenden Arbeiten Anfang 2016 bis zum Baubeginn im Oktober 2020 im Zeitraum von vier Jahren Baurecht, Baureife und öffentliche Vergabe der Bauleistungen für den Ersatzneubau der stark geschädigten Bestandsbrücke zu erreichen. Die Brückenerneuerung wurde im

Zeitraum von Oktober 2020 bis März 2022 unter weitestgehender Beibehaltung des Zugbetriebes und des Straßenverkehrs über die S177 mittels Behelfsbrücke erfolgreich ausgeführt. Drohende Verkehrsein- und Belastungsbeschränkungen, welche beim alten Bauwerk kurzfristig notwendig gewesen wären, ließen sich so vermeiden. Die Leistungsfähigkeit der bedeutenden Straßenverbindung über die S177 von und nach Meißen wurde durchgehend erhalten.

**Ersatzneubau BW 10 im Verlaufe der S177 bei Gröbern**



Bild 11: Bestandsbauwerk aus dem Jahr 2020

Das 100-Bauwerke-Programm ist gekennzeichnet durch die Notwendigkeit einer schnellen Umsetzung von Maßnahmen, welche der Erhaltung der sächsischen Straßeninfrastruktur und damit der Nutzbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer dienen sollen.

Tagtäglich findet sich dabei ein Spannungsfeld zwischen der Anwendung von Regelwerken nach dem aktuellen Stand der Technik, dem effizienten Einsatz von Ressourcen und dem minimalmöglichen Verbrauch von finanziellen Mitteln.

Dies zu lösen bleibt oberstes Ziel, um Instandsetzung und -haltung der Straßeninfrastruktur weiter voranzubringen.

**Dankeschön**

An dieser Stelle sei ein großer Dank an alle Beteiligten bei dem LASuV, den Landratsämtern, der Landesdirektion, den Städten und Gemeinden, der Landestalsperrenverwaltung, den Medienträgern, der DB AG, den planenden und bauausführenden Auftragnehmern sowie vielen anderen Institutionen gerichtet, die zum Gelingen einer möglichst reibungslosen baulichen Umsetzung der Maßnahmen beigetragen haben.



Bild 12: Stahlträgereinlub, 2021



Bild 13: Ersatzneubau nach Verkehrsfreigabe im Jahr 2022

**LIST** Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

DIGITALISIERUNG | IT +++ FACHINFORMATIONSSYSTEME +++ PLANUNG | BAU  
+++ QUALITÄTSSICHERUNG +++ NATUR | UMWELT +++ KONZEPTARBEIT | INNOVATION

**FÜR SACHSEN AUF DEM WEG IN DIE ZUKUNFT.**

# Die B170 auf dem Weg zur intelligenten Mobilität

*Dr.-Ing. Christian Leitzke*

## Ausbau B170

Die B170 als überregionale Verbindung in das Ost-erzgebirge und damit als wichtige Verkehrsachse konnte im früheren Bestand mit einem einbahnig zweistreifigen Querschnitt den bestehenden Verkehr nicht mehr bewältigen.

Mit dem Jahr 2018 begann der Ausbau der Strecke, aufgeteilt in drei zeitlich und räumlich getrennte Streckenbaulose, beginnend an der Anschlussstelle Dresden-Südvorstadt. Mit dem Ausbau ist der Streckenabschnitt in drei verschiedene Bereiche gegliedert:

- zweibahnig vierstreifiger Abschnitt zwischen AS DD-Südvorstadt und dem Knotenpunkt Boderitzer Straße mit straßenbegleitendem Radweg,
- einbahnig dreistreifiger Abschnitt (mit zwei Fahrstreifen in Richtung Dippoldiswalde) zwischen den Knotenpunkten Boderitzer Straße und Windbergstraße,
- einbahnig zweistreifiger Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt Windbergstraße und dem Ortsausgang Bannewitz.

Am 23. September dieses Jahres fand dann die feierliche Fertigstellung mit dem Durchschneiden des Bandes statt.



Bild 1: von rechts nach links: Martin Dulig (Staatsminister im SMWA), Dr. Saskia Tietje (Präsidentin LASuV), Frank Süsler (Referatsleiter Bundesfernstraßen Nord-Ost, Maßnahmen des Strukturstärkungsgesetzes im BMDV), Heiko Wersig (Bürgermeister der Gemeinde Bannewitz)

## Intelligente Verkehrssysteme auf der B170

Verkehrswege als Grundlage für Mobilität können nicht unendlich ausgebaut werden. Gleichzeitig steigen aber auch die Verkehrszahlen. Das bedeutet auch, dass sich immer mehr Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln den Straßenraum teilen müssen. Insbesondere bei Störfällen kommt dann das Verkehrssystem an seine Grenzen und es entstehen Verzögerungen, Staus und gefährliche Situationen oder gar Unfälle. An dieser Stelle setzt das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) als Straßenbaulastträger für Bundes- und Staatsstraßen an und errichtet eine Verkehrszentrale, die zukünftig das Verkehrsmanagement auf Bundes- und Staatsstraßen im Freistaat Sachsen übernehmen soll.

Ziel ist es dabei, eine Kenntnis über die Verkehrslage im Straßennetz zu bekommen, Störfälle frühzeitig zu erkennen und entsprechende Maßnahmen zur Verkehrslenkung und Information der Verkehrsteilnehmer umzusetzen. Und genau an dieser Stelle kommen die Intelligenten Verkehrssysteme (IVS) ins Spiel. Allgemein kann man sagen, dass es sich bei IVS um Systeme zur Verkehrsdatenerfassung und -auswertung handelt, wobei ein wesentliches Merkmal die Vernetzung der Systeme untereinander, aber auch mit den Fahrzeugen oder Endgeräten

der Verkehrsteilnehmer ist. Derzeit erfolgt durch das LASuV der Aufbau solcher Systeme. Das bedeutet, dass eine Verkehrszentrale als zentraler Angelpunkt für die Verkehrsdaten und als Dienste-Plattform errichtet und gleichzeitig die Straße mit den notwendigen Komponenten zur Verkehrsdatenerfassung ausgerüstet wird, um so ein Bild der aktuellen Verkehrslage zu bekommen.

Im Rahmen des Ausbaus der B170 von Dresden nach Bannewitz wurde die Strecke mit verschiedenen technischen Komponenten zur Datenerfassung ausgerüstet. Dazu gehören dabei zum Beispiel altbekannte Systeme wie Dauerzählstellen, also Induktionsschleifen, aber auch neue Systeme wie die Reisezeiterfassung per Bluetooth und WLAN oder sogenannte Roadside Units zur funkgestützten Kommunikation mit den Verkehrsteilnehmern.

Zur Ausstattung gehören unter anderem:

- 7 LSA mit „grüner Welle“ und ÖV-Bevorrechtigung,
- dediziertes Glasfasernetz zur Datenanbindung an Zentrale,



Bild 2: Aufbau von IVS-Komponenten (Kamera, Bluetooth-Reisezeitsensor, Roadside Unit)

- 2 LED-Informationstafeln mit manueller und automatischer, zentralenseitiger Beschaltung,
- Roadside Units zur Kommunikation mit Fahrzeugen, z. B. zur Übertragung des aktuellen Zustands der Lichtsignalanlage,
- Sensoren zur Reisezeiterfassung,
- Straßenwetterstation.

Die Auswertung der Daten der einzelnen Datenerfassungssysteme, das Generieren von Verkehrsinfos und das Ableiten von Handlungsempfehlungen sowie das Schalten straßenseitiger Aktorik übernimmt zukünftig das übergeordnete Verkehrsmanagementsystem VAMOS (Verkehrs-, -Analyse-, -Management und Optimierungs-System), welches derzeit implementiert wird.

Bei der Ausstattung der B170 stehen zwei Ziele im Fokus. Zum einen dient die B170 zum initialen Errichten der Systeme, auch der zentralenseitigen Hintergrundsysteme. Hier sollen vor allem neuartige Systeme im Bereich Sensorik und Kommunikation errichtet und getestet werden. Basierend darauf können anschließend Prozesse entwickelt werden, mit deren Hilfe die Systeme bei Eignung in die Fläche gebracht werden können. Der Blick richtet sich dabei aber nicht nur auf den Autoverkehr, sondern es wird ein intermodaler Ansatz umgesetzt, was auch für die gesamte Verkehrszentrale gilt. Das heißt, dass auch die Bedürfnisse des ÖV berücksichtigt werden und in die Verkehrszentralensysteme integriert werden, so zum Beispiel über ÖV-Bevorrechtigungen oder

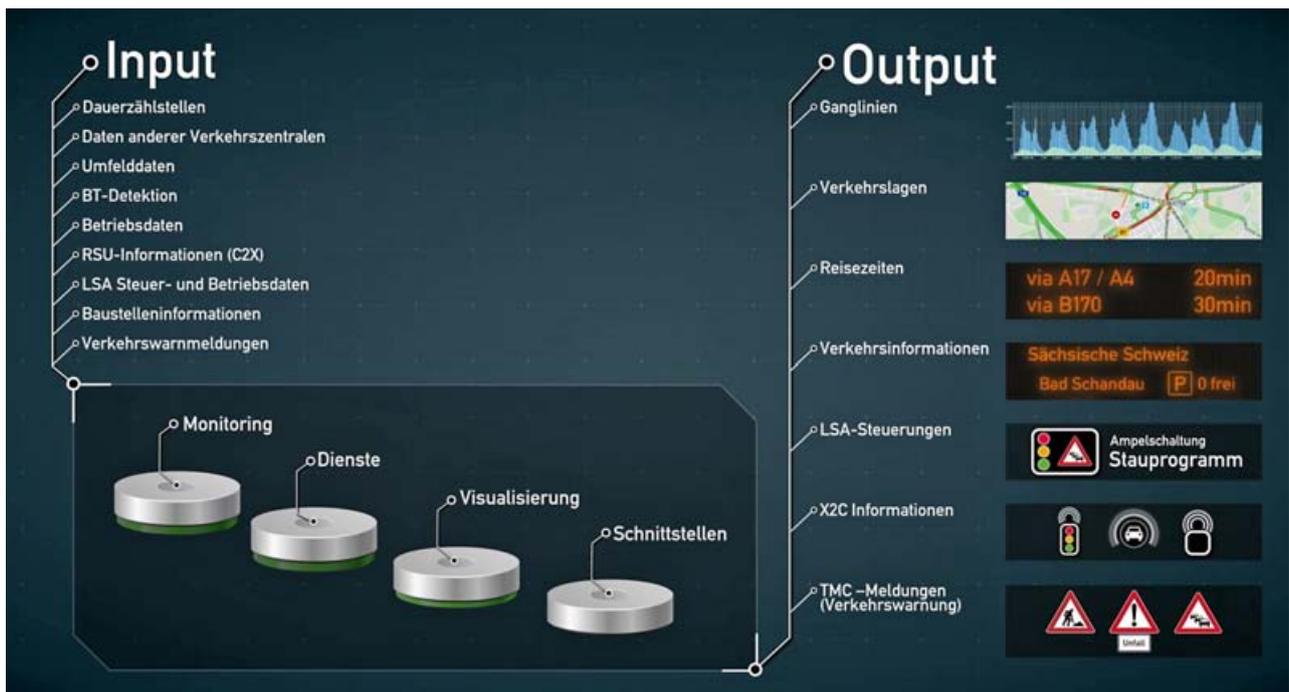


Bild 3: Verkehrszentrale Sachsen, Datenerfassung und -auswertung

entsprechende Informationen der Verkehrsteilnehmer, um eine geeignete Verkehrsmittelwahl zu erreichen.

Die Forschung und Entwicklung ist die zweite Säule des Projektes B170. Die Strecke soll Forschungseinrichtungen und der Industrie zur Verfügung stehen, um neue Systeme zu erproben, zum Beispiel im Bereich automatisiertes oder autonomes Fahren. Dazu wird die Strecke entsprechend ausgestattet, wobei die Partner auch eigene Technik zusätzlich installieren können.



Bild 4: LED-Matrixtafel zur Anzeige von Verkehrsinformationen

EIBS

Ingenieure im Verkehrsbau

**Die EIBS GmbH ist mit mehr als 100 Mitarbeitern eines der großen unabhängigen Ingenieurunternehmen im Verkehrsbau in Deutschland. Langjährige Planungserfahrungen, qualifizierte und engagierte Mitarbeiter sowie eine moderne technische Ausstattung machen das Unternehmen zu einem zuverlässigen und kompetenten Partner bei der Vorbereitung und Realisierung Ihrer Bauvorhaben. Zu unseren Arbeitsbereichen zählen:**

• Autobahnen, Straßen	• Verkehrsplanung	• Vermessung	• Ingenieurbauwerke
• Gleisanlagen	• Verkehrstechnik	• Bauüberwachung	• Tragwerksplanung
• Radwege	• Landschaftsplanung	• Projektsteuerung	• Bauwerksprüfung

**A 14, Ersatzneubau Muldebrücke bei Grimma, Ansicht: BIM-Modell**

**Chemnitzer Modell, Stufe 2 - Straßenbahnstrecke**

**Talbrücke Bonnewitzer Grund im Zuge der S 177 - Westumfahrung Dresden**

EIBS GmbH · Bernhardstraße 92 · 01187 Dresden · Tel.: 0351 4661-0 · Fax: 0351 4661-3000 · E-Mail: eibs@eibs.de · Internet: www.eibs.de

# Schaumglasschotter (SGS) – ein zukunftsweisender Ressourcenspeicherbaustoff

*Dipl.-Ing. Bau (TU) Holger Weiß*

---

## Ressourcenspeicher

Interpretiert man das Wort Ressourcenspeicher, so versteht man darunter Objekte, Produkte, Materialien, die Ressourcen/Rohstoffe/Energie über einen längeren Zeitraum speichern.

Im Bauwesen sind dies:

1. Baustoffe, die heute hergestellt werden und später wiederverwendet werden oder bis zu 100 Prozent recyclingfähig sind.
2. Gebäude, die in der Lebenszyklusphase „End-of-Life“ durch gezielte Planung bei der Auswahl von Baumaterialien und der Fügung von Elementen (modulares Bauen) beim Rückbau wieder sortenrein voneinander getrennt und in den Stoffkreislauf zurückgeführt werden.

## Bauwerke ressourcenschonend entwickeln – bitte smart!

Die Nachhaltigkeit im Bauwesen wird künftig mit neuen Kriterien wie Recycling, Ressourcenspeicher, Senken der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen betrachtet. Dabei wird der Nutzen für die Umwelt und für die tatsächlichen Kostenvorteile künftig vorrangig auch bei der Entsorgung betrachtet.

Der Schaumglasschotter (SGS) ist bereits ein Up-cycling-Baustoff. Er wird aus Alt-Glas-Bruch (Deponie) als mineralischer, sehr leichter „Schotter“ mit vielen hervorragenden Eigenschaften hergestellt.

Es wird einmal Energie für die Herstellung des SGS benötigt und diese über Jahrhunderte hinweg im SGS gespeichert. Er ist ständig wiederverwendbar, oder wenn tatsächlich nötig, ist er zu 100 Prozent recyclingfähig (Sand).

Mit dem SGS als Ressourcenspeicherbaustoff werden heute im Hoch- und Tiefbau, Straßenbau, dem Hallen- und Ingenieurbau die Weichen für nachhaltiges Bauen gestellt. Deshalb möchten wir die besonderen Eigenschaften und Anwendungsfelder des SGS allen bei der Planung Beteiligten vorstellen.

## Eigenschaften des SGS

Er ist extrem leicht, recyclingfähig, ressourcenspeichernd, kostengünstig, entlastet die Umwelt, unterstützt energieeffizientes Bauen, hilft die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken, spart natürliche Ressourcen und Deponien werden künftig vor „umweltschädlichen“ Baustoffen geschützt.

Der SGS ist ein Ressourcenspeicherbaustoff, der bereits heute umfassend angewendet wird. Er bietet Bauherren den Vorteil, das nachhaltige Bauteil Bodenplatte als Systemlösung zu nutzen, bei dem der SGS im Gründungspolster als leichte Gesteinskörnungen gemäß DIN EN 13055-2:2004, System 2+ auch dämmend fungiert. Damit werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber traditionellen Lösungen um 25 Prozent gesenkt.

Der SGS ist ein Ressourcenspeicherbaustoff, der bereits heute umfassend angewendet wird. Er bietet Bauherren den Vorteil, das nachhaltige Bauteil Bodenplatte als Systemlösung zu nutzen, bei dem der SGS im Gründungspolster als leichte Gesteinskörnungen gemäß DIN EN 13055-2:2004, System 2+ auch dämmend fungiert. Damit werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber traditionellen Lösungen um 25 Prozent gesenkt.

## Sanierung und Neugestaltung der Schlachthofbrücke in Leipzig

Wir möchten an diesem Bauvorhaben mit besonderen Anforderungen demonstrieren, wie diese mit dem SGS unkompliziert erfüllt wurden.

Aufgabenstellung war es, beim Abriss der Brücke den entstandenen Raum mit einer Unterfüllung auszugleichen und eine Hangsicherung mit Gabionen herzustellen.

Bei der Baustoffauswahl wurde eine Systemlösung gesucht, die

- extrem leicht ist und eine hohe Tragfähigkeit ermöglicht,
- umweltschonend, nicht verrottet, dauerhaft, wasserableitend/drainierend und frostsicher ist,
- keinen zusätzlichen, seitlichen Druck auf die Brückenbauwerke ausübt,
- mit leichter Technik (Minibagger, per Hand) eingebaut werden kann und
- problemlos entsorgt bzw. wiederverwendet werden kann.

Im Ergebnis der Arbeit einer Projektgruppe wurde eine optimale Lösung mit dem SGS, der alle genannten Forderungen erfüllen konnte, erarbeitet.

Die technologische Umsetzung erfolgt in zwei Etappen:

1. Abriss des südlichen Teils der Brücke und Einbau des SGS und Einbau der Gabionen.
2. Abriss des nördlichen Teils der Brücke und Einbau SGS und Gabionen.

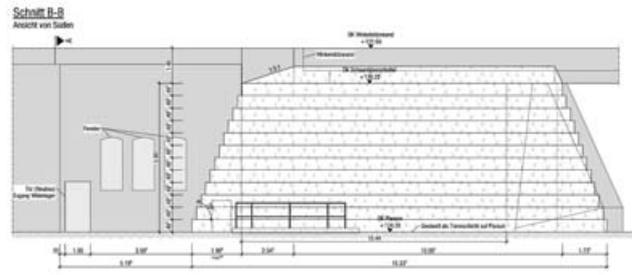
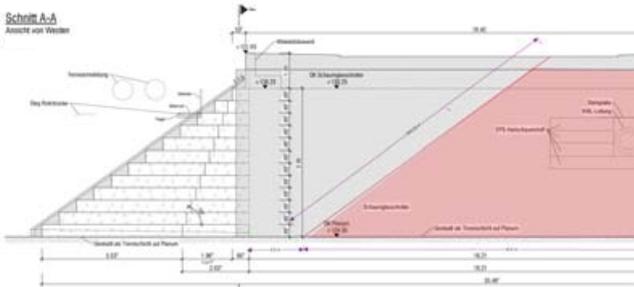
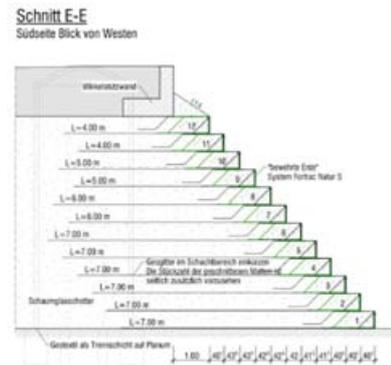
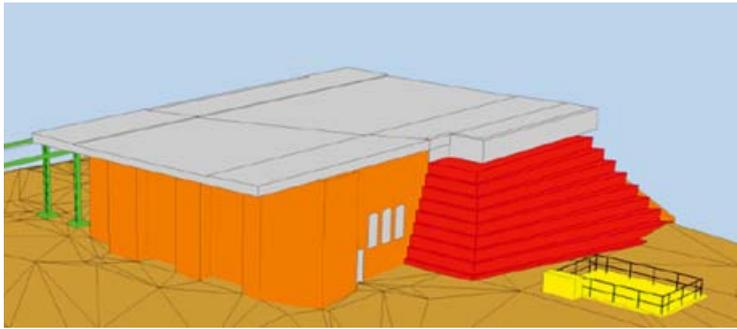


Bild 1: Planungsunterlagen, Modell vom Soll-Zustand



Bild 2: Der Abriss am südlichen Teil der Brücke

Nach dem lagenweisen Verdichten wird die Tragfähigkeit geprüft (Bilder 4–6).

Analog wurden weitere fünf Lagen à 25 cm eingebaut (Bilder 7 und 8).



Bild 4

### Einbau des SGS und Einbau der Gabionen

In einer ersten Ebene wurde der SGS vollflächig unter beiden Brückenteilen eingebaut (Bild 3).



Bild 3



Bild 5



Bild 6

Mit Erreichen der notwendigen SGS-Einbauhöhe begann der Aufbau mit den Gabionen (Bilder 9–10).



Bild 9



Bild 7



Bild 10

Es wurde die Endhöhe für den SGS-Einbau erreicht (Bilder 11 und 12) und der Südbereich abgeschlossen (Bilder 13–16).



Bild 8



Bild 11



Bild 12



Bild 13



Bild 14



Bild 15

Nach dem Abriss des Brückennordteils wurde analog der Einbautechnologie der Südseite der SGS auf der Nordseite erfolgreich eingebaut (Bilder 17–20).



Bild 17



Bild 16



Bild 18



Bild 19

## Schaumglasschotter-Einbautechnologie für das Bauvorhaben Schlachthofbrücke Leipzig

Aufgrund der beengten Baustellenbedingungen und der geringen Durchfahrhöhe unter der Rohrleitung war es notwendig, beim ersten Einbau eine passende Einbautechnologie zu erproben. Für diese Situation wurde folgende Einbauvorlage erstellt.

Das Entladen des SGS kann von der Brücke aus erfolgen. Erst beim seitlichen Einbau wird das Entladen im Südbereich sinnvoll.

Das Entladen der LKW kann bei Bedarf bis 90 Minuten dauern, das heißt es kann schubweise entladen werden, mit einem Anteil für eine Schüttlage, die verteilt und verdichtet wird. Es folgt dann unmittelbar die Entladung der weiteren Einbaulage, mit analoger Einbauabfolge.

Im Innenbereich sind die zwei Minibagger, ein kleinerer und ein größerer, geeignet. Für die Gestaltung im südlichen Außenbereich ist ein leistungsfähigerer Bagger nötig, um das im Südbereich antransportierte Material schnell zu entladen.

Im Nordbereich kann von der Brücke direkt vom LKW entladen werden und der Einbau/die Verteilung erfolgt mit dem größeren Minibagger.

Das Überfahren von loser oder verdichteter SGS mit dem Raupenfahrwerk der Bagger ist kein Problem, im Gegenteil, es bringt nach dem Verdichten eine weitere Kompression des SGS. Es ist aber darauf zu achten, dass die Bagger keine harten Wendemanöver im SGS vollziehen.

Im Normalfall wird der SGS durch zwei kreuzweise Überfahrten in geraden Bahnen mit Rüttelplatten



Bild 20

(20 kN Schlagkraft) verdichtet. Bei leichteren und Rüttelplatten mit geringerer Schlagkraft von 18 kN sind drei Überfahrten sinnvoll.

Beim lagenweisen SGS-Aufbau ergaben sich Schichten von 50 bis 75 cm. Da zunächst vorrangig der Südbereich aufgebaut wurde, musste die so entstandene Schüttlage der SGS zum Nordbereich mit der Rüttelplatte schräg, nach oben ziehend, verdichtet werden. Die Verzahnung des SGS zum Nordbereich wird so gewährleistet.

Das Prüfen der  $EV_d$ -Werte (Eigenkontrolle) erfolgt lagenweise. Es muss ein  $EV_d$ -Wert von mindestens  $12 \text{ MN/m}^2$  erreicht werden. Optimal sind 14 bis  $16 \text{ MN/m}^2$ . Meine Empfehlung zu den letzten zwei Lagen SGS wäre ein Wert von  $17 \text{ MN/m}^2$ .

## Erfahrungen und Fazit

Ein kleiner und ein etwas größerer Minibagger waren auf dem SGS im Einsatz. Das gerade Überfahren des losen als auch verdichteten SGS mit dem Raupenfahrwerk war kein Problem.

Mit dem Entladen des SGS von der Brücke aus war das Verteilen und laufende Verdichten eine gewisse Herausforderung an die Mitarbeiter.

Beim lagenweisen Einbau von 25 cm werden bei der Prüfung der  $EV_d$ -Werte 14 bis  $16 \text{ MN/m}^2$  erreicht und auf den letzten Lagen Werte von 17 bis  $20 \text{ MN/m}^2$  gemessen, optimale Werte!

Im Einsatz waren zwei Rüttelplatten mit 100 kg und 50 cm Breite. Mit zwei Übergängen wurde der SGS lagenweise verdichtet.

Der Einbau war erfolgreich, die geforderten Werte wurden erreicht und das Zeitbudget eingehalten.

## MIT UNS



Meißner Straße in Radebeul

Annenstraße in Dresden



Sophienstraße in Dresden

## DIE ZUKUNFT BAUEN MIT UNS DIE ZUKUNFT BAUEN

Die Kompetenz für überzeugende Leistungen im Tief- und Straßenbau beweisen unsere zahlreichen Projekte in und außerhalb von Sachsen. Basis unseres Erfolgs sind erfahrene Mitarbeiter, modernste Bautechnik und effiziente Logistik.

**W  
M** **WOLFF & MÜLLER**

WOLFF & MÜLLER Tief- und Straßenbau GmbH & Co.KG • NL Dresden • Drescherhäuser 5c  
01159 Dresden • Tel. 0351/42 91 – 700 • Fax 0351/42 91-705 www.wolff-mueller.de



Elbebrücke Magdeburg

  
**Leonhardt, Andrä und Partner**  
[www.lap-consult.com](http://www.lap-consult.com)

# Das Fernstraßen-Bundesamt (FBA)

Isabel Pfeiffer

Das FBA wurde im Oktober 2018 errichtet und hat Anfang 2021 seinen Dienst aufgenommen. Inzwischen sind rund 270 der geplanten 430 Stellen besetzt. Parallel zum weiteren Personalaufbau erfolgt der Arbeitshochlauf.

## Vom Aufbau in den Regelbetrieb

Die Entscheidung, die Bundesfernstraßenverwaltung zu reformieren und die Bundesautobahnen in bundeseigene Verwaltung zu überführen, fiel bereits 2016. Die Reform ist Teil des Gesetzespaketes zur Umsetzung der von der Ministerpräsidentenkonferenz beschlossenen Neuordnung der Bundesländer-Finanzbeziehungen und sah neben der Gründung der Autobahn GmbH des Bundes auch die Errichtung des FBA vor. Das FBA wurde im Wesentlichen für hoheitliche Aufgaben zum 1. Oktober 2018 eingerichtet.

In der Stunde null bildete ein kleines Team den sogenannten Aufbaustab, der den Aufbau des FBA auf den Weg brachte. Der heutigen Abteilungsleiterin Z (Zentraler Servicebereich), Birgit Schenderlein, wurde die Leitung des Aufbaustabs übertragen. Mit sechs Beschäftigten startete sie zunächst mit der Schaffung eines zentralen Servicebereichs – ganz entscheidend für die Personalgewinnung, den organisatorischen und technischen Aufbau der Behörde. Ohne Mitarbeiter keine neuen Mitarbeiter, ohne Schreibtisch und Büro keine neue Behörde.

Im März 2020 wurde mit Frau Doris Drescher die erste Präsidentin des Fernstraßen-Bundesamtes ernannt. Bis Ende 2020 waren bereits rund 100 Einstellungsverträge geschlossen. Nach und nach konnten detaillierte Zuständigkeiten mit dem Bundesverkehrsministerium abgestimmt, entsprechende Arbeitsprozesse und Stellenbeschreibungen formuliert und letztlich das dafür geeignete Personal angeworben werden. Auch eine passende Immobilie hat das FBA Anfang 2021 in Leipzig bezogen, sie wird bis Ende nächsten Jahres noch erweitert und wächst so mit dem Personalbestand. Inzwischen hat das FBA rund 270 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ist weitestgehend im Regelbetrieb, alle Referate haben ihre Zuständigkeiten und Aufgaben gefunden.

Im März 2020 wurde mit Frau Doris Drescher die erste Präsidentin des Fernstraßen-Bundesamtes ernannt. Bis Ende 2020 waren bereits rund 100 Einstellungsverträge geschlossen. Nach und nach konnten detaillierte Zuständigkeiten mit dem Bundesverkehrsministerium abgestimmt, entsprechende Arbeitsprozesse und Stellenbeschreibungen formuliert und letztlich das dafür geeignete Personal angeworben werden. Auch eine passende Immobilie hat das FBA Anfang 2021 in Leipzig bezogen, sie wird bis Ende nächsten Jahres noch erweitert und wächst so mit dem Personalbestand. Inzwischen hat das FBA rund 270 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ist weitestgehend im Regelbetrieb, alle Referate haben ihre Zuständigkeiten und Aufgaben gefunden.

Organigramm des Fernstraßen-Bundesamts

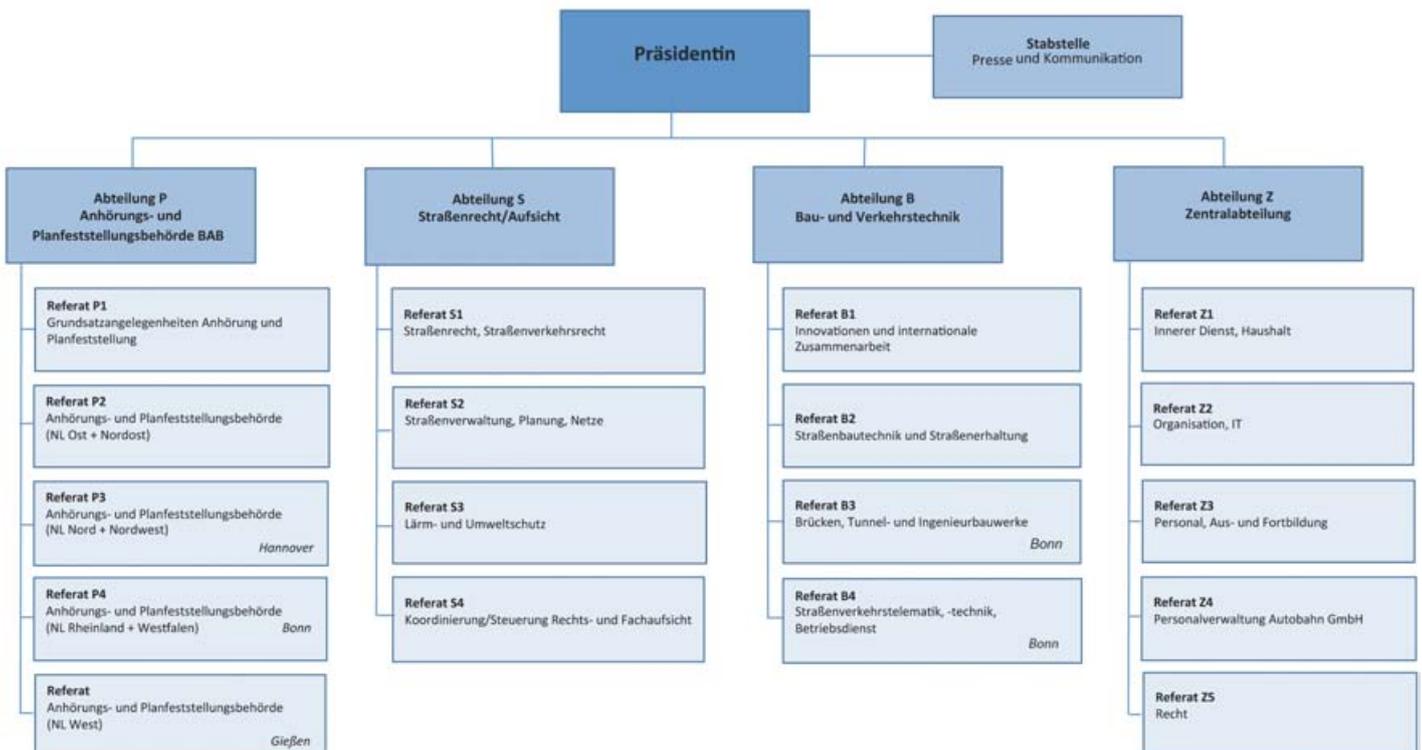


Bild 1: Organisationsdiagramm FBA

## Interview mit Doris Drescher

*Man sollte meinen, die Aufgaben und Zuständigkeiten des FBA hat der Gesetzgeber von Anfang an klar geregelt.*

Die Rechtslage war zu jedem Zeitpunkt klar. In der Aufbauphase mussten jedoch zahlreiche Aufgaben von denen des BMDV und der Autobahn GmbH des Bundes – teils auch von der BAST – erst einmal neu sortiert werden. Das war und ist ja die große Chance der Autobahnreform! Dass man alles entflechten und neu aufstellen kann.

*Welche Aufgaben hat das FBA grob umrissen?*

Wir tragen beispielsweise die Verantwortung für die Linienbestimmung an bundesweit allen Bundesstraßen und Autobahnen, ebenso für die Widmung, Umstufung und Einziehung an Bundesautobahnen. Außerdem sind wir eine zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Bau oder die Änderung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung.

Bei uns im FBA sind auch die Tunnelverwaltungsbehörde und die Tunneluntersuchungsstelle verortet, die die Sicherheit und technische Zulässigkeit der Autobahntunnel prüft.

Das BMDV entwickelt und aktualisiert in Zusammenarbeit mit BAST und FBA technische Regelwerke aus der Straßenbautechnik, dem Ingenieurbau und der Verkehrstechnik, etwa für Telematik und Baustellenmanagement. Das FBA unterstützt das BMDV auch bei weiteren Aufgaben.

Ein Highlight, über das ich mich persönlich sehr gefreut habe, ist der ITKo, die Koordinierungsstelle der Bund/Länder-Fachinformationssysteme im Straßenwesen, deren Geschäftsstelle uns übertragen wurde. Er ist zuständig für jegliche Informationen, Fragestellungen und IT-Vorhaben bzw. -Verfahren im deutschen Straßenwesen als wichtige Schnittstelle für alle damit verknüpften Kompetenz- und Aufgabenbereiche.

*Aber das FBA ist doch auch die Rechts- und Fachaufsichtsbehörde über die Autobahn GmbH?*

Gesellschafter der Autobahn GmbH ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Aber ja, es stimmt, das FBA hat die Rechts- und Fachaufsicht über die Autobahn GmbH, soweit diese hoheitlich tätig wird.

*Können Sie uns ein Beispiel nennen?*

Die Aufgabe der Verkehrsbehörde für die Autobahn ist eine hoheitliche Aufgabe, die eigentlich dem FBA

obliegt. Aber wie könnte dann ein Leiter einer Straßenmeisterei der Autobahn GmbH eine akute Gefahrenstelle auf seiner Strecke absichern? Auch die Genehmigung von Schwerlasttransporten oder die Organisation von Baustellen auf Autobahnen hätten in dieser Konstellation hohe Reibungsverluste und vor allem Doppelstrukturen bei uns und der Autobahn GmbH bedeutet. Das Ministerium war sehr weitsichtig und hat in der einschlägigen Rechtsgrundlage eine Abweichungsmöglichkeit eingeplant. Die Autobahn GmbH trifft nun selbst die verkehrsbahördlichen Entscheidungen im eigenen Netz. Das FBA übt mit einer schlagkräftigen, kleinen Mannschaft die Rechts- und Fachaufsicht aus.



Bild 2: Doris Drescher ist die Präsidentin des Fernstraßen-Bundesamtes in Leipzig

*Wenn also eine Autobahnbaustelle zur Stau- und Unfallquelle wird, dann kann ich das dem FBA schreiben und Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter überprüfen das dann?*

So ist es. Solche Einzelfallprüfungen machen wir und das ist

auch gut so. Aber wir wollen natürlich lieber präventiv arbeiten. Viel wichtiger ist uns deshalb die konstruktive Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH. Meine Kolleginnen und Kollegen aus den Fachreferaten haben mit ihrem jeweiligen Gegenüber solide Arbeitsebenen gefunden, um Abstimmungsprozesse, Leitlinien und idealerweise bundesweit einheitliche Lesarten für ihre Themen zu finden.

*Ein brandaktuelles Thema ist da die Genehmigung von Photovoltaik-Anlagen entlang der Autobahn. In Bayern sieht man das allerorten, bei uns in Sachsen bislang kaum. Woran liegt das?*

Die Nutzung erneuerbarer Energien sind sowohl dem Ministerium als auch dem FBA ein wichtiges Anliegen. Und das Thema ist ein sehr gutes Beispiel für die Chancen, die eine bundesweite Vereinheitlichung bietet. Tatsächlich hatten das die Länderverwaltungen bisher unterschiedlich gehandhabt.

Wir reden hier über viel Fläche, die ohnehin kaum für andere Zwecke genutzt werden kann. Aber für Photovoltaik-Anlagen und entsprechende Stromtrassen sind natürlich langfristige, privatrechtlich wirksame Verträge einzugehen und auf den bundeseigenen Flächen werden möglicherweise eigene Nutzungsrechte stark einschränkt. Stichwort Betriebsdienst. Stichwort Ausbaupläne. Wir sind hierzu in einem engen Austausch mit dem Bundesverkehrsministerium und der Autobahn GmbH, die gerade ein Konzept zur Installation und Eigennutzung von Photovoltaikanlagen auf den Flächen der Autobahnen erarbeiten. Hier geht es zum Beispiel um Photovoltaik auf Dachflächen von Betriebsdienstgebäuden oder Lärmschutzwänden.

Das FBA trifft für die Nutzung von Flächen für Photovoltaik-Anlagen von privaten Investoren im Nahbereich der Bundesautobahnen anbaurechtliche Entscheidungen. Entlang der Bundesautobahnen gibt es eine gesetzlich festgelegte Anbauverbotszone von 40 Metern. Dort dürfen keine baulichen Anlagen errichtet werden. Das FBA kann aber im Einzelfall Ausnahmen zulassen. Dafür nehmen meine Kolleginnen und Kollegen dann insbesondere eine Abwägung zwischen dem Belang der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs – ich denke hier an den Blendschutz für die Verkehrsteilnehmer – und dem Belang der erneuerbaren Energien vor.

Fakt ist: Bundestag und Bundesrat haben gerade erst im Juli mit dem Sofortmaßnahmen-Paket für einen beschleunigten Ausbau der erneuerbaren Energien selbigen eine hohe Bedeutung zugestanden. Die Errichtung und der Betrieb von Anlagen sowie den dazugehörigen Nebenanlagen liegen demnach im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit. Das FBA wird dafür sorgen, dass das bundesweit mit Pragmatismus und der gebotenen Sorgfalt in die Tat umgesetzt wird.

*Auch für die Planfeststellung sollten ja bundesweit einheitliche Standards die Bauvorhaben im Zuge von Autobahnen beschleunigen. Sind Sie da schon vorangekommen?*

Dafür haben wir ganz entscheidende Grundlagen geschaffen. Autobahn GmbH und DEGES verwenden inzwischen einen Leitfaden für die Antragstellung, den unsere Planfeststellungsbehörde erarbeitet hat. Bundesweit einheitliche Anforderungen an die Antragsunterlagen sind ein wichtiger Schritt in Richtung Beschleunigung. Denn nachzufordernde Unterlagen bergen Risiken, sie können unter Umständen viel Zeit kosten und Verfristungen verursachen. Das lässt sich durch die Anwendung des Leitfadens vermeiden.

*Ist das alles, was Sie als FBA tun können?*

Keineswegs! Wir haben uns als Behörde so aufgestellt, dass unsere Planfeststellerinnen und -feststeller ihre Entscheidungen auf ein sehr breites Wissensfundament aufbauen können. Der zunehmenden Flut von Rechts- und Fachgutachten begegnen wir mit eigenem Know-how. Wir arbeiten interdisziplinär. Die Juristinnen und Juristen arbeiten jetzt in Teams gemeinsam mit Bauingenieurinnen und Bauingenieuren, Expertinnen und Experten in Fragen des Umwelt- und Naturschutzes und des Lärmschutzes. Auch wenn ich selbst Juristin bin – es dient der Planungsbeschleunigung enorm, wenn auch Praktiker die Verfahren mitbetreuen (schmunzelt).

*Einheitliche Antragsunterlagen. Fachleute aus Bau und Umwelt im Planfeststellungsverfahren. Gibt es noch mehr Wege, die Planung zu beschleunigen?*

Nicht unerwähnt bleiben darf das Beteiligungsportal des Bundes, das Anfang 2023 an den Start gehen soll. Das FBA entwickelt hier gemeinsam mit anderen Behörden aus dem Geschäftsbereich des BMDV eine Plattform, über die die öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erfolgen wird. Auch die Entgegennahme von Stellungnahmen und Einwendungen soll das Portal nutzerfreundlich und rechtswirksam leisten können. Das wird ein Meilenstein in Sachen Transparenz und Bürgernähe.

Auch für die Antragsteller wird dadurch vieles einfacher, einerseits durch die Bereitstellung der Unterlagen, andererseits auch die Auswertung von Einwendungen durch digitale Instrumente. Bei Großvorhaben muss man mit vielen Einwendungen rechnen. Mit dem Portal können dann gleichartige Themen und Belange gefiltert werden, ihre Bearbeitung kann dann konzertiert erfolgen.

*Digitalisierung ist ja ein geflügeltes Wort dieser Tage. Kann das FBA hier mit Taten glänzen?*

Das können wir in der Tat. Wir arbeiten inzwischen routiniert mit der E-Akte, der E-Rechnung und Online-Meetings. Auch wenn wir natürlich von Gesetz wegen noch viele Korrespondenzen nach außen per Unterschrift und Postversand erledigen müssen. Mit der BUND-ID wird in Zukunft viel Papier gespart werden, davon bin ich überzeugt.

*Aber die Keller mit Aktenbergen gibt es noch?*

Wir führen unsere Akten inzwischen elektronisch. Natürlich können wir das Papier, das man uns zuschickt, nicht einfach vernichten, aber es wird schon spürbar weniger. Wir sind ja noch eine junge Behörde, dass es zu Kellern voller Aktenberge kommt, wird die Digitalisierung sicherlich bremsen.

Unsere Beschäftigten bekommen übrigens an ihrem ersten Arbeitstag einen Laptop und Kopfhörer. Das ist alles, was wir im Alltag als Arbeitsmittel benötigen. Wir haben mit unserer Personalvertretung eine Dienstvereinbarung abgeschlossen, die es den Beschäftigten freistellt, einen Teil ihrer Arbeitszeit von unterwegs oder zuhause zu arbeiten. Es ist nicht mehr so wichtig, wo wir arbeiten. Wichtiger ist mir, dass unsere Beschäftigten Familie und Beruf gut unter einen Hut bekommen, motiviert an ihre Aufgaben gehen können und dadurch sehr gute Arbeitsergebnisse erzielen können.

*Vielen Dank für das Gespräch.*

# Die X-Brücke in Zittau – eine verkehrliche Besonderheit unter den Brücken Sachsens

*Dipl.-Ing. Bernd Just, Dipl.-Ing. Lutz Günther*

## 1 Historie

Was mag es mit der Bezeichnung X-Brücke wohl auf sich haben? Mit diesem ungenormten Begriff wurden in der Vergangenheit Bauwerke bezeichnet, auf denen sich verschiedene Verkehrsverbindungen über einem Hindernis niveaugleich kreuzten. Da diese Verkehrskreuzungen in der Draufsicht meist einer X-Form entsprechen, wurde dieser Begriff für diese Besonderheit im Brückenbau verwendet. Ein bekanntes Beispiel dafür ist die X-Pont in Le Mans über den Fluss Sarthe aus dem Jahre 1896 in Frankreich, auf der sich zwei Straßenbahnlinien X-förmig kreuzen. Diese Brücke wurde, das Datum ist den Autoren nicht bekannt, zerstört. Nicht zerstört, und immer noch zu bewundern, ist eine prinzipiell ähnliche Brücke im Zuge der Staatstraße 132 in Zittau. Hier kreuzen sich X-förmig zwei unterschiedliche Verkehrsarten, und zwar eine Straßen- und

Gehwegverbindung mit der Eisenbahnstrecke der Zittauer Schmalspurbahn einschließlich der dazu erforderlichen Brückenkonstruktionen, niveaugleich mitten über dem Fluss Mandau.

Die ungewöhnliche Kombination dieser beiden Verkehrswege entstand im Zusammenhang mit der Regulierung der Mandau. Die Hochwässer der Mandau bereiteten der Stadt Zittau viel Ungemach und darum wurde 1888 zur Bannung der Überschwemmungsgefahren eine sinnvolle Regulierung der Mandau durch den Ingenieur Schmidtgen entworfen. Gleichzeitig nahmen Pläne und Bau der Zittauer Schmalspurbahn in das Zittauer Gebirge konkrete Formen an. Da mit der Umsetzung der Schmidtgen Regulierungspläne die Stadt Zittau eine Straßenbrücke und die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft eine Brücke zu bauen hatten, einigte man sich darauf, beide Verkehrswege über dem Flusslauf der regulierten Mandau

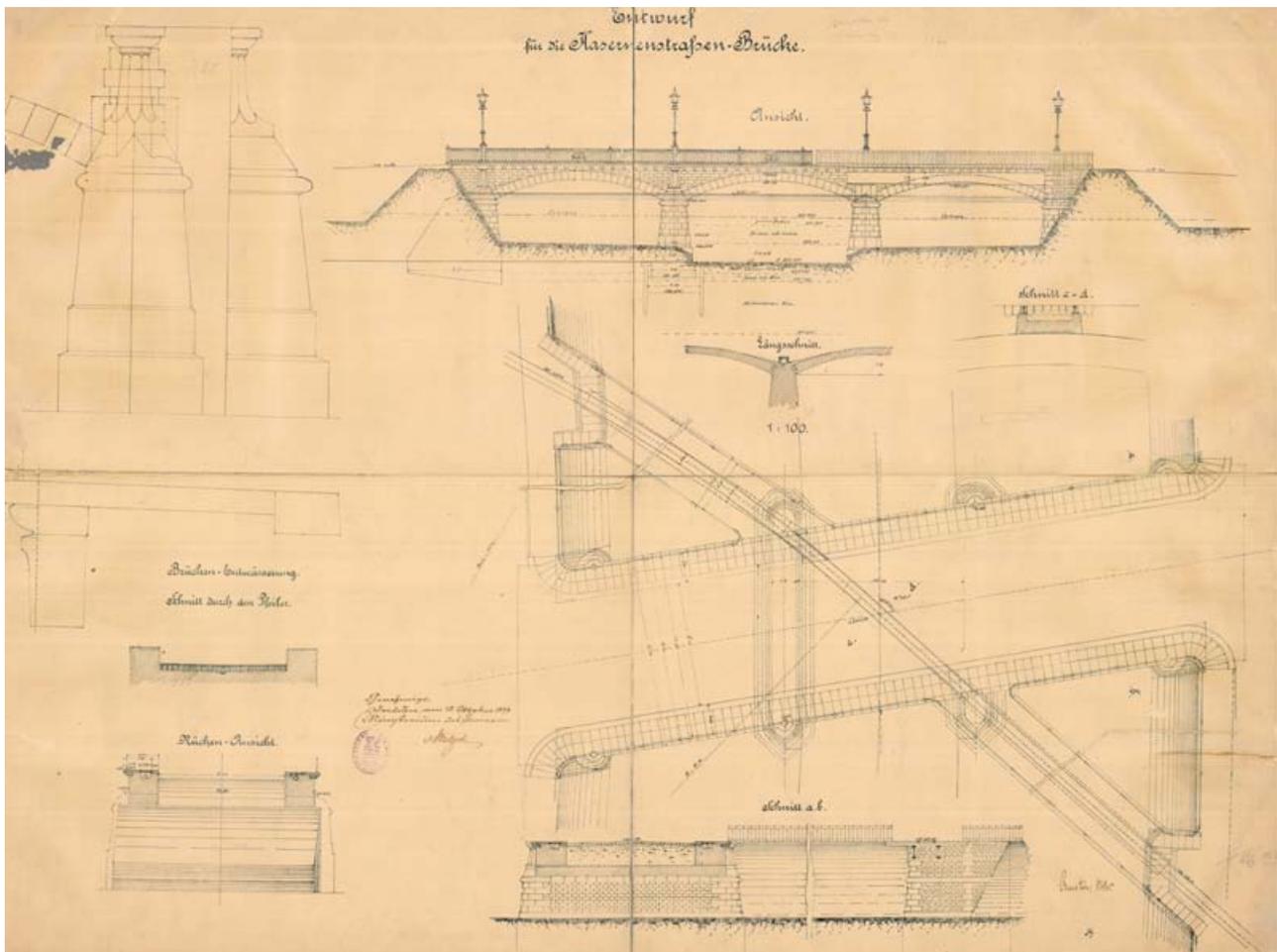


Bild 1: Bauwerksentwurfsplan 1896

kreuzen zu lassen. Ursprünglich war geplant, beide Brückenkonstruktionen aus „Eisenträgern“ herzustellen, was die Verbindung der Konstruktionen erleichtert hätte. Der Stadtrat von Zittau entschied sich aber für den Bau einer 3-feldrigen, massiven Bogenbrücke, was die Verbindung etwas schwieriger gestaltete. Die Lagerung der Eisenbahnbrücke erfolgte auf den verlängerten Pfeilern der Straßenbrücke und die Träger stießen stumpf an die Bogenbrücke beziehungsweise die Gleise wurden mit einer Holzübergangskonstruktion auf die Straße geführt. Beide Brücken kreuzen sich in einem Winkel von ca. 52 Grad.

Die Bauarbeiten wurden an der damals noch sogenannten „Kasernenbrücke“ im Jahr 1897, mit Unterbrechungen durch ein erneutes Mandauhochwasser, ausgeführt und der Zugbetrieb über die neue X-Brücke am 1. Oktober 1897 aufgenommen.

Die Straßenbrücke wurde als Bogenbrücke aus Konglomeratbeton, ein ungenormter Begriff für einen Beton aus großformatigen Bruchsteinen, gebaut. Die massiven Pfeiler wurden zwei Meter tief unter der Flusssohle mittels Spundwänden aus vier Meter langen Pfählen auf Konglomeratbetonschicht gegründet. Die Ansichtsflächen der Bögen, der Stirnwände sowie Pfeiler und Widerlager erhielten ein Verbundmauerwerk aus Sandstein und Phonolith.



Bild 2: Brückenbauer 1897

Im Jahre 2009 erbt die Sächsische Straßenbauverwaltung die später benannte „Prinz-Friedrich-August-Brücke“, wie auch alle anderen Brücken im Zuge der Staatsstraßen, von der Stadt Zittau infolge des Einwohnerschwundes und den damit verbundenen Straßenbaulastverfügungen des Sächsischen Straßengesetzes. Lange Zeit dienten zwar beide Bauwerke zuverlässig ihrem Nutzungszweck, jedoch ging die Zeit nicht spurlos vorbei. Die Straßenbrücke besaß umfangreiche Schäden, welche die Dauerhaftigkeit, Verkehrs- und Standsicherheit

beeinflussten. Der neue Straßenbaulastträger musste daher die Nutzung der Brücke auf 16 Tonnen Gesamtlast beschränken und zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit Gleitwände und Warnbaken errichten. Es wurde Zeit, sich mit einer umfassenden Instandsetzung oder Erneuerung der Brücke zu beschäftigen.

## 2 Planungsprozess

Nachdem die Erneuerung der „König-Albert-Brücke“ über die Mandau, in Konstruktion, Baujahr und Material eine Schwester der X-Brücke, erfolgreich im Jahre 2014 abgeschlossen wurde, widmeten sich die Fachleute der Niederlassung Bautzen verstärkt der nächsten Herausforderung. Von Anfang an war klar, dass wiederum der Anspruch bestand, die Brücke, wie bereits die „König-Albert-Brücke“, im Kontext des historischen Erscheinungsbildes zu erneuern und für die aktuellen Anforderungen des Straßenverkehrs fit zu machen, zur erneuten Freude der Denkmalschutzbehörde. Diesmal bestand jedoch die größte Herausforderung im Zusammenspiel mit dem anspruchsvollen Kreuzungsbeteiligten der X-Brücke, der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH, im weiteren SOEG genannt. Für die SOEG war von Anfang an

klar, dass die Baumaßnahme nur unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs in der touristischen Hauptsaison, also von April bis Oktober, erfolgen muss. Unter dieser Vorgabe begann, zusammen mit der sächsischen Niederlassung einer ostdeutschen Ingenieurgesellschaft, ein langer Planungsprozess.

Die robusten Unterbauten aus Konglomeratbeton, welcher als Beton mit einer Festigkeitsklasse C20/25 eingestuft wurde, wiesen Dauerhaftigkeits-, aber keine Standsicherheitsschäden auf und konnten wiederverwendet werden.

Dagegen musste eine Überbauerneuerung vorgesehen werden, um der vollständigen Wiederherstellung der Tragfähigkeit für die Anforderungen aus dem geltenden Lastniveau nach dem Eurocode gerecht zu werden. Dazu wurden verschiedene Tragwerksvarianten für den Überbau untersucht, welche anstelle des Bogentragwerkes ein Balkentragwerk beziehungsweise nur die Erneuerung des Mittelfeldes mittels Stahlsprengwerk vorsahen. Der Vorzug lag im Abschluss auf einer Spannbetondurchlaufträgerkonstruktion, welche

durch extreme Voutung das Erscheinungsbild einer Bogenbrücke, analog der „König-Albert-Brücke“, erzeugen würde. Die Thematik der Aufrechterhaltung des Schmalspureisenbahnbetriebes sollte durch die Anhebung der Bahngradienten und den Einsatz der Gleisabfangung „System Dresden“ einschließlich eines individuell angepassten Gleistragwerkes gelöst werden. Damit verbunden war eine Bauzeit von zwei Jahren.

Mit dieser Vorzugslösung ging der Vorhabenträger in die Herstellung des Baurechts über den Entfall von Plangenehmigung und Planfeststellung und scheiterte. Mit der zuständigen Wasserbehörde und der LTV, als Unterhaltungspflichtigen der Mandau, konnte kein Einvernehmen für die umfangreichen Einschränkungen des Abflussprofils der Mandau durch die Traggerüste, insbesondere des Gleistragwerkes, über einen Zeitraum von zwei Jahren und des damit verbundenen latenten Hochwasserrisikos hergestellt werden.



Bild 3: Mandau-Hochwasser 2010

Eine neue Lösung, ein neuer Alternativentwurf war erforderlich und im Kopf der Verantwortlichen der Niederlassung Bautzen schnell gereift. Jedoch würde diese Lösung Widerstand erzeugen, oder positiver ausgedrückt, ein großes Entgegenkommen des Kreuzungsbeteiligten erforderlich machen, wenn auf das Instrument des zeitaufwendigen Planfeststellungsverfahrens verzichtet werden sollte, was stets der Vorzug für die Niederlassung Bautzen ist.

Die neue Lösung orientiert sich maßgeblich an Geometrie und Tragmechanismus des Bestandsbauwerks und führt die Überbauerneuerung als ein Bogentragwerk aus Stahlbeton-Fertigteilen in klassischer „Gewölbekonstruktion“ mit Beton-Auffüllung und Stirnwandkonstruktion aus. Komplettiert in der Ansicht werden diese Tragelemente durch das vorhandene Steinmaterial, sodass nur wenige Veränderungen im erneuerten Erscheinungsbild wahrnehmbar sind.

Durch den Einsatz von Fertigteilen und weiteren vorfertigen Bauteilen konnte die Bauzeit vor Ort, und damit die Beeinträchtigungen für die Verkehrsnutzung, deutlich auf ein vernünftiges Maß

reduziert werden. Verbunden damit war jedoch eine Vollsperrung des Schmalspurbahnbetriebes für einen Zeitraum von vier Monaten.

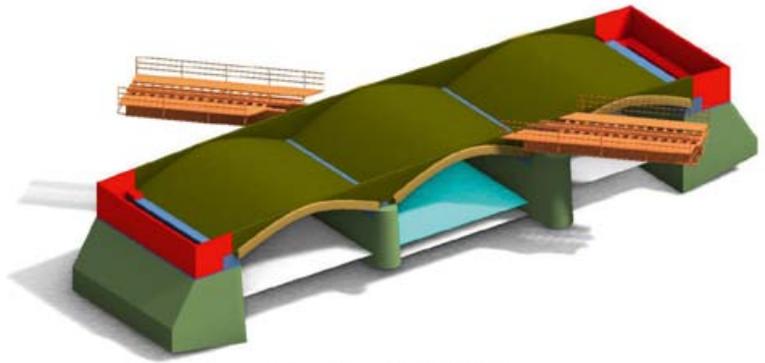


Bild 6: Montage Winkelstützwände

Bild 4: Schematische Darstellung Bauphasen

Weiterhin entfallen die Traggerüste für die Überbauerneuerung und die Gleisabfangung und das potentielle Hochwasserrisiko wurde auf ein Minimum beschränkt, sodass ein Einvernehmen mit den bereits erwähnten Behörden nunmehr herstellbar wurde.

Die bittere Pille dieser Lösung für den Kreuzungsbeteiligten, die Sperrung der Schmalspurbahn in der touristischen Saison, konnte durch zielorientierte Betrachtung und Anwendung der Erlasse und Richtlinien zum Eisenbahnkreuzungsgesetz in einem konstruktiven Ringen mit der SOEG geschluckt beziehungsweise aufgelöst werden. Die Kreuzungsvereinbarung, welche die Baumaßnahme als Erhaltung einer bestehenden Kreuzung nach §§ 3, 14 (1) nach Eisenbahnkreuzungsgesetz definiert, wurde als wichtigster Baustein für die Herstellung des Baurechts im September 2020 abgeschlossen.

Die rechtzeitige und nachdrückliche Anmeldung der baurechtlich gesicherten Maßnahme für das Bauprogramm 2021/2022 schuf die erforderliche Sicherheit für alle Beteiligten und die lang geplante Baumaßnahme konnte im Frühsommer 2021 ausgeschrieben werden.

### 3 Baurealisierung

Bei der Angebotseröffnung am 1. Juli 2021 gingen lediglich vier Angebote ein, welche alle über der Kostenberechnung lagen. Beim Mindestbieter waren dies bereits 18 Prozent. Beauftragt wurde am 13. August 2021 ein Unternehmen aus Bautzen mit einer Bruttosumme von 3,07 Millionen Euro. Laut Vertrag sollten die vorbereitenden Arbeiten bereits am 26. August 2021 beginnen und die Gesamtleistung am 21. November 2022 abgeschlossen sein. Als besondere Vertragsbedingungen waren Beginn und Ende der Bahnsperrenpausen vom 28. Februar bis 30. Juni 2022 vereinbart.

Es war geplant und mit allen Vorhabenträgern abgestimmt, das Bauvorhaben in sechs Bauphasen zu realisieren. Die Planung erfolgte vor Beginn der

Ausschreibung durch das erwähnte Ingenieurbüro bereits ausführungsfähig. So konnte dann auch direkt nach Auftragserteilung mit den bauvorbereitenden Arbeiten vor Ort und im firmeneigenen Betonwerk in Bautzen begonnen werden.

### Phase 0 – 12/2021 bis 28. Februar 2022 – Vorbereitende Leistungen vor Bahnspernung

- Herstellung der Fertigteile im Fertigteilwerk in Bautzen ab 12/2021
- Baumfällungen und Baustelleneinrichtung
- Herstellung der Baustraße mit Gewässereingriff bis Ende 2021
- Verkehrssicherung und Vollsperrung des Baubereiches ab 31. Januar 2022
- Einrichtung von Umleitungen
- Einrichtung einer Langsamfahrstrecke der Schmalspurbahn
- Abbruch der Phonolithverblendung, Sandsteinstelen und -gesimse an Pfeilern, Widerlagern und Bogenstirnseiten
- Leitungssicherung und provisorische Umverlegung aller vorhandenen Kabel
- Aufbau Provisorium Streckenkabel sowie LWL-Kabel und Umschaltung
- Rückbau der LST-Anlagen auf der Brücke und im Bereich der Gleisanlagen zwischen dem Schalthaus und dem Bahnübergang Schliebenstraße
- Fräsen der Fahrbahndecken



Bild 5: Letzter Zug am 27. Februar 2021 vor Brückenabbruch

### Phase 1 – März 2022 – Abbruch des Brückenüberbaus, Beginn Sperrpause Bahn

- Vollsperrung der Schmalspurbahn ab 1. März 2022
- Abbruch Brückenausstattung (Geländer, Beleuchtung, Gehwege, Gleise)
- Aufnahme Schutzbeton und Bogenauffüllung von der Brücke aus
- Bauzeitliche Sicherung der Vorländer im Baubereich mit Betonplatten
- Bauzeitliche Sicherung der Bahnbrücken (Abstapelung auf Hilfsjoche)
- Schaffung der Furt über die Mandau mit Betonplatten

- Streifenweiser (1,50 m) Abbruch der drei Brückenbögen gleichzeitig
- Abbruch der Widerlager- und Pfeilerköpfe mit Seilsägen



Bild 6: Streifenweiser Abbruch der drei Bögen

### Phase 2 – April 2022 – Montage Fertigteile

- Schalen, Bewehren, Betonieren der Widerlager- und Pfeilerköpfe
- Einbau der Lagerbankfertigteile im Mörtelbett
- Montage Winkelstützmauerfertigteile an den Brückenden
- Versetzter Einbau der Bogenfertigteile vom 26. bis 28. April 2022
- Herstellung der Betongelenke mittels Injektionsverfahren



Bild 7: Fertigteilmontage 28. April 2022

### Phase 3 – Anfang bis Mitte Mai 2022 – Einbringen der Bogenverfüllung

- Schließung aller vorhandenen Fugen im Trog
- Betonage der seitlichen Stelen und Anschlüsse
- Verlegung der Leerrohre für alle Medien
- Einbringen der Magerbetonverfüllung



Bild 8: Betonage der Fahrbahnplatte am Schienentrog

- Einbau einer Trennlage auf der Magerbetonverfüllung

**Phase 4 – Mitte Mai bis Ende Juni 2022 – Fahrbahnplatte, Ende Bahnsperre**

- Fahrbahnplatte Schalung und Bewehrung
- Montage des vorgefertigten Gleistroges am 19. Mai 2022
- Einbau Tropfüllen und Entwässerung
- Fahrbahnplatte Betonage am 2. Juni 2022
- Dichtungsarbeiten im Sicherheitsbereich der Bahn
- Einbau der Gleise auf dem Brückenbauwerk und in den Anschlussbereichen
- Verbinden Bestandsgleise mit neuen Gleisen, Endschweißung am 28. Juni 2022
- Wiederaufnahme des Schmalspurbahnbetriebs am 1. Juli 2022



Bild 10: Bänderschnitt im Rahmen Historik Mobil am 5. August 2022

**Phase 5 – Anfang Juli bis Ende November 2022 – Komplettierung der Brücke**

- Grundierung und Abdichtung der restlichen Gesamtbrücke
- Herstellung Stahlkonstruktion von Straßenbrücke zu Bahnbrücke
- Granitborde, Schalung, Bewehrung und Betonage der Kappen
- Herstellung Gussasphaltrinnen und Gussasphalt-schutzschicht
- Asphaltdeckschicht über gesamten Baubereich, Gleisbereich Gussasphalt
- Herstellung des historischen Geländers auf dem Bauwerk
- Verlegung Medien in Brücke (Bahnkabel und Stadtbeleuchtung)
- Installation der Ausrüstung des Bahnübergangs (AD-Kreuz mit Ampel)



Bild 9: Erste Fahrplanüberfahrt 1. Juli 2022 durch ein „Wassertor“



BV Chemnitz

## VSVI-Fachexkursion nach Karlsruhe/Freiburg

*Dipl.-Ing. (FH) Corinna Arnold*

Drei Jahre Vorbereitung für eine Fachexkursion ist schon ungewöhnlich. Aber was war schon gewöhnlich in den letzten Jahren.

Wir als Vorstand hatten geplant, den Testturm von Thyssen-Krupp in Rottweil als Hauptziel der Fachexkursion zu besichtigen und, mit Insiderinformation gespickt, einen Fachvortrag zu bekommen.

Leider waren dann über die drei Jahre Veränderungen in der Betreibergesellschaft eingetreten, so dass wir keine Möglichkeit mehr fanden, dieses Ziel zu verwirklichen.

Als weitere Attraktion war das noch in Bau befindliche Fußballstadion des FC Freiburg geplant. Auch das Stadion in Freiburg war mittlerweile fertiggestellt. Kurzerhand wurde das Programm etwas umgestrickt, der Testturm wurde durch die Besichtigung des in Karlsruhe im Dezember 2021 fertiggestellten Stadtbahntunnels ersetzt und das Stadion sahen wir eben als fertiges Stadion an.

Wir starteten also am 7. April mit einem voll besetzten Bus Richtung Karlsruhe-Freiburg.

In Karlsruhe erwartete uns Herr Dr. Christian Homagk von den Verkehrsbetrieben. Wir erhielten eine kurze Erläuterung zum Bauprojekt. Prinzipiell wird hier von einer Kombilösung gesprochen, weil zum einen die Straßenbahn unterirdisch verlegt wurde, zum anderen noch ein Autotunnel die Trasse kreuzt. Unser Interesse galt der unterirdischen Straßenbahn, auch U-Strab genannt.

Das Vorhaben wollte erreichen, dass Bereiche der Karlsruher Fußgängerzone frei von Straßenbahnen sind (Kaiserstraße zwischen Mühlburger Tor und Durlacher Tor sowie im Süden des Marktplatzes). Dies war das Hauptanliegen eines Bürgerentscheids im Jahr 2002.

Wie immer bei innerstädtischen Baumaßnahmen gab es umfangreiche Zwänge in der Tiefe durch Versorgungsträger und Medien, die entsprechend umzuverlegen waren.

Insgesamt wurden sieben unterirdische Haltestellen angelegt, die Haltestelle Marktplatz als Gleisdreieck ausgebaut.

Bemerkenswert für die Chemnitzer ist die Tatsache, dass auch in Karlsruhe das Stadtbahnnetz und das Netz der DB mit den Stadtbahnzügen genutzt werden kann (Karlsruher Modell), in Chemnitz

jedoch unter dem Begriff Chemnitzer Modell bekannt. Das bedeutet auch, dass die Bahnen alle mit Oberleitungen fahren. Die Kosten lagen insgesamt (kompletter Umbau) bei 1,5 Milliarden Euro.



Bild 1: Illustration Marktplatz

Nach dieser umfassenden Übersicht ging es unter die Erde.

Wir besichtigten zwei Haltestellen, fuhren also vom Ettlinger Tor bis zum Marktplatz. Abgesehen vom bautechnischen Know-how beeindruckte auch die architektonische Lösung.

Die Haltestellen sind sehr hell und offen, man kann durch Glasscheiben auf die Gleise schauen.



Bild 2: Haltestelle Ettlinger Tor

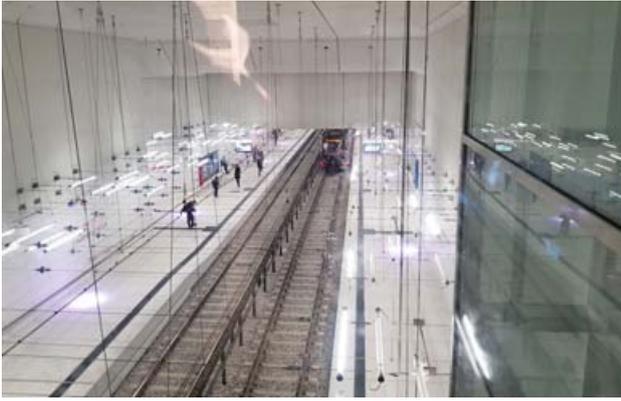


Bild 3: Blick durch die Glasfront auf die Gleise

Nach der unterirdischen Besichtigung überzeugten wir uns von der straßenbahnfreien Fußgängerzone.



Bild 4: Marktplatz

Später ging es dann Richtung Freiburg ins Hotel.

Am Freitag besichtigten wir den Neubau der Straßenbahntrasse mit Straßenraumgestaltung in Freiburg, Zollhallenplatz.

Auch diese Baumaßnahme war so gut wie fertiggestellt und sollte am kommenden Montag in Teilbereichen eröffnet werden.

Wir wurden von Herrn Peter Schley auf der Baustelle in Empfang genommen. Im Baucontainer erhielten wir anhand der ausgegangenen Pläne einen ersten Überblick mit vielen Details.

Ziel war es, mit der aktuell größten städtebaulichen Entwicklung Freiburgs rund 3800 Einwohnerinnen und Einwohner und 4000 Arbeitsplätze besser an die Stadtbahn anzuschließen.



Bild 5: Lageplan

Herausforderung war hier, eine ansprechende verkehrstechnische Lösung für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Bei Straßenbahntrassen in Mittel- lage der Straße sind Querungen des Fuß- und Radverkehrs zu beachten, ebenso die Fahrbeziehungen der Kraftfahrzeuge.

Auch die Verkehrsführung während der Bauzeit mit all ihren Verkehrsteilnehmern war eine Herausforderung. Es waren insgesamt vier Bauabschnitte geplant. Zu unserer Besichtigung waren zwei Abschnitte schon fertiggestellt.

Nach der Einführung ging es bei regnerischem Wetter nach draußen. Da der Abschnitt am Montag freigegeben werden sollte, konnten wir gemütlich über die fertiggestellte Anlage laufen.



Bild 6: Besichtigung im Regen



Bild 7: Blick von Gleisanlagen

Nach dem Gang über die Baustelle bei recht regnerischem Wetter ging es nach einer kleinen Mittagspause zur nächsten fertiggestellten Baustelle – dem Fußballstadion des FC Freiburg.

Fußballstadien haben ja an sich schon eine Faszination für sich und das Stadion so menschenleer zu erleben, war schon beeindruckend.



Bild 8: Eindruck Stadion

Hier haben wir gleich einmal gesehen, was für ein Aufwand mit der Rasenpflege betrieben wird.

Herr Wunder, vom FC Freiburg, Fanbetreuung, erklärte uns, dass natürlich der Rasen beheizt und mit entsprechendem Licht zu versorgen ist. Und betreten darf man den Rasen auch nicht, da an den Schuhen Pilze und Keime haften würden, welche auch hier das Wachstum stören könnten. Also blieben wir in respektvoller Entfernung und lauschten den Anekdoten des Herrn Wunder.

Wir gingen einmal um das Stadion und bis zum Spielertunnel. Die inneren Räume durften wir aufgrund der hygienischen Bestimmungen nicht betreten. Interessant waren die Wandmalereien. Abgebildet war eine Zeitreise durch die Geschichte des FC Freiburg.



Bild 9: Aufgang zum Spielerbereich



Bild 10: Spielertunnel

Kurios waren die heftigen Windverwirbelungen, welche sich in der Dachkonstruktion verfangen und sehr laute unangenehme akustische Töne hervorriefen. Das war selbst Herrn Wunder suspekt und wir fingen aus bautechnischer Sicht an zu spekulieren, was hier die Ursache sein könnte.



Bild 11: Gesamtansicht Stadion

Nach der knapp 1,5-stündigen Führung durch das Stadion hatte der SC Freiburg gefühlt 20 Fans mehr und wir fuhren wieder Richtung Stadtzentrum, um den Nachmittag/Abend bei Wein und badischer Küche ausklingen zu lassen.

Wie bei jeder Fachexkursion war der Samstag ohne Fachthemen nur der Kultur und den Sehenswürdigkeiten der Stadt gewidmet.

Wir begannen bei recht freundlichen Wetter mit einem Altstadttrudgang sowie einer Besichtigung des Münsters.

Am Nachmittag spazierten wir durch die Rebhänge des Schlossberges und konnten einige historische Geschichten rund um das Thema „Weinfälcher und Festungsreben“ erfahren. Natürlich war auch eine Weinverkostung auf einem badischen Weingut mit eingeplant, welche uns die letzte Kühle aus den Gliedern trieb und wir danach im wahrsten Sinne des Wortes beschwingt in den Bus stiegen.

Fazit: Freiburg ist eine wunderschöne Stadt, ein Besuch lohnt sich immer und unsere Fachexkursion war nach zweijähriger Pause und trotz der schwierigeren Vorbereitungsbedingungen wieder gelungen.



Bild 12: Wiedersehen

## Exkursion BV Chemnitz – Neubaustrecke der A 72 Bauabschnitt 5.2

Dipl.-Ing. Karsten Mühlmann

Am 14. September unternahm eine Gruppe von 22 neugierigen Mitgliedern des BV Chemnitz einen Ausflug zur Neubaustrecke der A72 zwischen Rötha und dem Autobahnkreuz Leipzig-Süd. Nach individueller Anfahrt trafen wir uns gut gelaunt in der Baustelleneinrichtung der Autobahn des Bundes GmbH in Rötha. Wir wurden herzlich von Frau Jurk, Oberbauleiterin für den Ingenieurbau, und Herrn Porstmann, Oberbauleiter Strecke, empfangen.

Der letzte noch fehlende Abschnitt der Neubaustrecke der A72 zwischen Chemnitz und dem Autobahnkreuz Leipzig-Süd ist mit einer Baulänge von ca. acht Kilometern nicht besonders groß, hat aber mit einer Bauzeit von zehn Jahren und Kosten von ca. 250 Millionen Euro schon viele Presseartikel über sich ergehen lassen müssen. Nur wenige waren verständnisvoll. Umso mehr Zeit nahmen sich die beiden Kollegen von der Autobahn, uns die Baumaßnahme im Detail im großen Besucherraum in der Baustelleneinrichtung zu erläutern.

Was ist also an dem Bauabschnitt so besonders? Er umfasst knapp acht Kilometer zweibahnige Autobahn, davon drei Kilometer 6-spurig. Im Abschnitt werden die Anschlussstelle Zwenkau, zehn Brückenbauwerke und mehrere Lärmschutzwände errichtet. Hinzu kommen noch fünf Rückhaltebecken, ausgeführt als weiße Wannen mit drei Kammern (die dritte Kammer ist dabei wieder eine Besonderheit dieser Baustelle, eigentlich unüblich). Das größte Bauwerk ist die neue Brücke im Zug der B2 über die Gleise der DB, die S72 und die kanalisierte Pleiße innerhalb der AS Zwenkau. Die verfügbaren Pfeilerstandorte erforderten eine Brücke mit 132 Metern Stützweite. Aus den schwierigen Pfeilerstand-

orten ergab sich als Bauverfahren eine Kombination aus Freivorbau und Taktschieben für die Stahlträger der Verbundbrücke. Vier der Bauwerke sind Stabbögen mit Stützweiten um die 65 Meter, denen allen mit ca. 50 gon eine ungewöhnliche Schiefwinkligkeit gemeinsam ist. Die AS Zwenkau hat im Grundriss in der Ost-West-Richtung eine durchaus ungewöhnlich „gequetschte“ Form. Das führt dazu, dass ein Stabbogen aus Platzgründen sowohl verdreht als auch lagefalsch zu seinem endgültigen Standort hergestellt werden muss. Er hat auf der Baustelle nach der Montage noch eine 70-Meter-Fahrt vor sich. Die Lärmschutzwand bei Großdeuben hat eine freie Höhe über Gradienten von zehn Metern. Das alles sind erwähnenswerte Herausforderungen, aber sie rechtfertigen weder die Kosten noch Bauzeit.

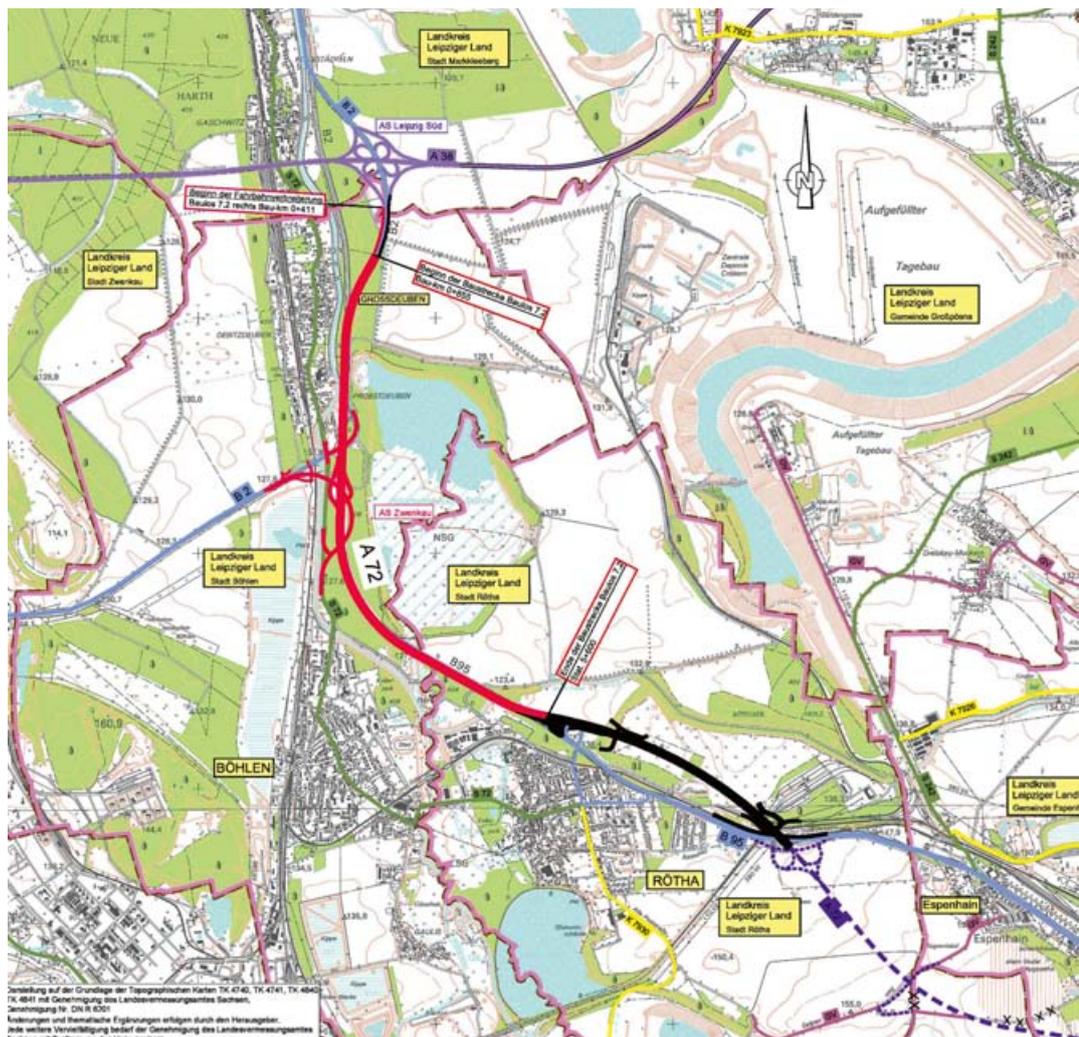


Bild 1: Übersichtsplan – Auszug

Was macht also dann den Abschnitt so besonders? Nun begannen die Kollegen der Autobahn von den Herausforderungen zu berichten und die Liste sollte lang werden. Schaut man auf die Karte der Region, findet man die Orte Rötha, Böhlen, Zwenkau und Großdeuben. Sie liegen auf dem „Festland“. Der Zwenkauer See im Westen, das Rückhaltebecken Stöhma und der Störmthaler See im Osten sind die Restlöcher der ehemaligen Braunkohletagebaue Zwenkau und Espenhain. Das weitere Gelände ist einfach nur eine ca. 70 Meter starke Absetzerkippe, locker und „regellos“ per Freifall geschüttet, bis in 70 Meter Tiefe ausgekühlt. Die Verdichtung dieser Schüttungen wurde der Schwerkraft überlassen, sodass das gesamte Gelände sehr setzungsempfindlich ist. Zum Leidwesen der Autobahnbauer sind diese Setzungen nicht gleichmäßig, sie können auf wenigen Metern von einigen Zentimetern bis zu mehreren Dezimetern differieren. Vorhersagbar sind sie nicht. Die Baugrundbeschreibung konnte nicht ansatzweise diese Gegebenheiten beschreiben. Von wilden, ungeordneten Schüttungen war die Rede. Doch so „ungeordnet“ ist die Schüttung dann aber eben auch nicht. Aus dem Tagebaubetrieb resultiert eine relativ gleichmäßige Schüttung, die deutlich sichtbare Schüttrippen hinterlassen hat (Bild 2). Vorhersagbar sind sie nicht, bei Nichtbeachtung aber im Ergebnis durch deutliche Wellen in Verkehrsflächen (wie im Bestand der B95) spürbar.

Der gesamte Boden und das aufsteigende Wasser sind mit pH-Werten um 3 auch keine Wochenendgrundstücke. Für die Kohleförderung war im gesamten Gebiet das Grundwasser auf fünf Meter unter Tagebausoehle abgesenkt, nach Abschluss des Abbaus wurde nicht mehr abgepumpt, das Wasser stieg wieder, aktuell steigt es immer noch und „unterstützt“ die Autobahnbauer auch mit Oberflächendurchbrüchen.

Wie zum Beispiel in der Gösellache bei Rötha. Hier ist inzwischen, von Schilf bewachsen, ein besonders geschütztes Biotop entstanden. Wie auch das zu erwähnende SPA-Vogelschutzgebiet Stöhmaer Becken sowie eine Reihe weiterer FFH-Gebiete.

Das Umfeld des Festlandssockels ist also ein nicht sehr einladendes Bauland. Die größte Herausforderung ist auf dieser gigantischen Baustelle zweifelsohne der Baugrund.

Lagetechnisch sind ebenso Zwangspunkte vorhanden, der Festlandssockel bietet kaum Platz, er

ist bis auf das Maximum ausgelastet. Dort drängen sich die Ortslagen, die B95, die S72, eine DB-Strecke, die im Kanal verlaufende Pleiße und alle denkbaren Versorgungsleitungen. Und die Untersuchungen zum Lärmschutz im Zug des Bauverfahrens ergaben trotz der enormen Wandhöhen zunächst noch verbleibende Überschreitungen zulässiger Grenzwerte.

Um es vorwegzunehmen, die Probleme sind alle gelöst. Einen wichtigen Freund haben die Autobahnbauer: die Schwerkraft. Auf dieser Baustelle dreht sich fast alles um Gewicht und Zeit. Was die Kollegen der Autobahn auf dieser Baustelle alles unternahmen, wie viel Ingenieurwissen gefragt ist und in welchen Dimensionen, füllt mehr als diesen Beitrag, wesentlich mehr. Aber es hat auch einen Preis, gefordert sind noch einige Jahre Geduld. Diese Baustelle wird von Provisorien in Größenordnungen bestimmt, was bei anderen Baustellen die eigentliche Baumaßnahme darstellt. Vor allem



Bild 2: Baufeld BW 63Ü. Gut erkennbar, die regellose Baugrundsituation. Die Schüttfolgen der Absetzerkippe sind an den streifenförmigen Mustern gut zu erkennen, leider erst, wenn sie so schön freigelegt sind wie im Bild.

wird sie durch die komplizierte Verkehrsführung geprägt. Die Provisorien werden zurückgebaut und dann durch den eigentlich geplanten Bau der A72 ersetzt.

Nach zwei Stunden Theorie waren wir mit Wissen ausgestattet. Nun verließen wir erst richtig neugierig die Baustelleneinrichtung. Schnell auf die Autos verteilt, arbeitsschutztechnisch richtig ausgerüstet, ging die geführte Erkundung los.

Es wurde sehr warm und sehr staubig. An mehreren markanten Punkten folgten Besichtigungen mit ausführlichen Erläuterungen. Geduldig wurden alle Fragen beantwortet. Es war bemerkenswert, wie viel Zeit sich die Kollegen der Autobahn für uns nahmen. Und sie wussten über jedes Detail

zu berichten und dessen Sinn und Zweck zu erklären.

Wir waren uns einig, die Baustelle hat es wirklich in sich und ist eine ingenieurtechnische Meisterleistung in Planung und Ausführung!

Wer die Gelegenheit bekommt, diese Baustelle so wie wir zu erleben, dem sei der Besuch dringend empfohlen. Nach zwei Stunden kamen wir verschwitzt, staubig und trotzdem beeindruckt zur Baustelleneinrichtung zurück und verabschiedeten uns mit einem kleinen Dankeschön bei unseren fachkundigen Kollegen von der Autobahn.

Ach ja: Nichts vergessen. Für den gesamten Baustellenverkehr gilt rechts rein, rechts raus. Links abbie-



Bild 3: Teilnehmer der Exkursion, im Hintergrund: Baufeld BW 69, links das Baufeld von BW1B2



Bild 4: Baufeld BW 67, vorn bauzeitliche Hilfsstützen

gen ist streng untersagt. Wer was vergisst, muss zwischen AS Rötha und Kreuz Süd einen großen „16-Kilometer-Kreis“ fahren. Das kann bei Stau auch sehr lang dauern.

# INGENIEURBÜRO **ECKERT**

Ö. b. u. v. Sachverständiger f. Baugrunduntersuchungen u. Gründungen  
Vom Sächsischen Oberbergamt anerkannter Sachverständiger f. Geotechnik

Ingenieurbüro ECKERT GmbH | Crusiusstraße 7 | 09120 Chemnitz  
Tel. 0371 53012-0 • info@eckert-chemnitz.de • www.eckert-chemnitz.de

- Baugrunduntersuchung | Gründungsberatung ➤
- Hydrogeologie | Versickerungsprüfungen ➤
- Abfall- | Altlastuntersuchungen ➤
- Altbergbau- | Hohlräumerkundung ➤
- Erdstofflabor | Feldversuche (Inklinometer | Bohrlochkamera) ➤
- Erd- | Grundbaustatik | Standsicherheitsberechnungen ➤
- Böschungs- | Felssicherungen | Stützbauwerke | Sonderlösungen ➤
- Altbergbausicherung | -verwahrungen ➤
- Markscheidewesen | Ingenieurvermessung | 3D-Aufmaße (Drohne) ➤

BV Dresden

## Wanderung durch die Radebeuler Weinberge inklusive Weinverkostung

*Dipl.-Ing. Janette Wittig*

Der Bezirksverein Dresden hat am 17. September 2022 eine Wanderung durch die Radebeuler Weinberge durchgeführt. Was wäre dabei eine Weinwanderung ohne Weinverkostung? Daher haben wir uns bereits am Vormittag mit Frau Fritze an den Landesbühnen Sachsen in Radebeul getroffen, um uns über die Weinberge in Radebeul berichten zu lassen, etwas über die Weinherstellung zu lernen und natürlich auch den Geschmack der regionalen Weine besser kennenzulernen (Bild 1).

Unser Weg führte durch die malerischen Straßen von Radebeul vorbei an den historischen Gebäuden

und natürlich auch an verschiedenen Weingütern, wie das Weingut Karl Friedrich August. Über das Spitzhaus Radebeul und die Spitzhaustreppe ging es weiter zum Weingut Hoflöbnitz (Bilder 2 und 3). Die geführte Weinwanderung mit Frau Fritze endete schließlich pünktlich zur Mittagszeit an der Gaststätte Grundmühle. Mit Frau Fritze haben wir folgende Weine verkostet: Saxecco der Sächsischen Winzergenossenschaft Meißen eG, Pinotin Rosé vom Weinbau Fehrmann, Lady in White von Maria Lehmann Weine und Reb&Stock Chardonnay vom Weingut Hoflöbnitz.



Bild 1: Weinverkostung mit Frau Fritze



Bild 2: Spitzhaustreppe und Staatlicher Weinberg Goldener Wagen



Bild 3:  
Weingut  
Hoflöbnitz

Gestärkt vom Mittagessen führte uns unsere Weinwanderung weiter über die Besenwirtschaft Jägerhof im Paradies zur Friedensburg und zum Wasserturm Wasserwerk Niederlöbnitz. Nach einer einzigartigen Aussicht über Radebeul und das Elbtal kehrten wir schließlich im Schloss Wackerbarth zur Vesper ein (Bild 4). Nach dem Schloss Wackerbarth war Endspurt angesagt. Durch die Innenstadt Radebeuls ging es auf direktem Weg zum

Wirtshaus Sonnenhof, wo unsere Wanderung mit einem leckeren Abendessen endete. So bunt, wie der Herbst ist, war auch unsere Weinwanderung: Von strahlender Sonne bis zu starkem Regen und von anstrengenden Weinberghöhenmetern bis zu entspannenden Genussmomenten bei einem leckeren Wein. Es war ein wunderschöner Tag bei toller Gesellschaft sowie interessanten und lustigen Gesprächen (Bild 5).



Abb. 4: Schloss Wackerbarth



Bild 5: Weitere Impressionen zur Weinwanderung

 <p><b>PLANUNGSBÜRO FÜR BAUWESEN</b></p>	<p><b>KOMPETENT UND ZUKUNFTSORIENTIERT</b></p> <p><b>IN STABILER PARTNERSCHAFT</b></p> <p><b>DEN LEBENSRAUM VON MORGEN GESTALTEN</b></p>
	<p><b>WKP Planungsbüro für Bauwesen GmbH, VBI</b></p> <p><b>SITZ DRESDEN</b> Karl-Marx-Straße 23 01109 Dresden Tel.: 0351 48503-0 Mail: info@wkp-dresden.de Web: www.wkp-dresden.de</p> <p><b>ZWEIGNIEDERLASSUNG BERLIN</b> Möllendorffstraße 47 10367 Berlin Tel.: 030 5577964-0 Mail: info@wkp-berlin.de Web: www.wkp-berlin.de</p>
<p><b>Beraten, Planen, Prüfen - Leistungen, auf die man bauen kann!</b></p>	<p><b>WWW.WKP-DRESDEN.DE</b></p>

## Software für den Straßenbau auf Höhe der Zeit



**ADtoPave**  
Analysing and Design Tool  
for Pavement



**IDAV** Ingenieurgesellschaft  
für Dimensionierung und  
Analyse von Verkehrsflächen

- Versuchsauswertung und Dimensionierung
- Substanzbewertung und Prognose
- Struktur- und Schadensanalyse
- Erhaltungsstrategie und -management

- Planung und Beratung
- Ingenieurtechnische Dienstleistungen
- Forschung und Entwicklung
- Software und Weiterbildung

Projektverwaltung	
Versuchsauswertung	
Klima und Verkehr	
RSt0 12	
Strukturanalyse	
RS0 Asphalt	

Probekörpererfassung	
Materialdatenbank	
Auswertung Klimadaten	
RDO Asphalt	
Auswertung Schichtdicke	
Berechnungen PMS	

[www.adtopave.de](http://www.adtopave.de)

[www.idav-de.eu](http://www.idav-de.eu)

BV Oberlausitz

## Auf den Spuren des Grafen von Zinzendorf

*Dipl.-Ing. Bernd Just*

### Touristenparkplatz Herrnhut

Am Samstag, den 21. August 2021 konnte nun endlich als pandemiebedingter Nachholer aus dem Jahr 2020 die alljährliche Tagesausflugstour mit Baustellenbesichtigung des VSVI-BV Oberlausitz stattfinden. Aufgrund der Streckenlänge von nur etwas über zwölf Kilometer und eines anspruchsvollen Höhenprofils diesmal als Wanderung durch den Herrnhuter Stadtwald zum Regenrückhaltebecken Rennersdorf. Mehrere Zwischenstopps waren für informative und kulinarische Zwecke vorgesehen. 19 Mitstreiter des BV Oberlausitz waren der Einladung gefolgt und standen pünktlich 9.00 Uhr auf dem neu erweiterten Touristenparkplatz am Waldbad in Herrnhut.

Der alte Touristenparkplatz war für die Anziehungspunkte der Stadt Herrnhut vor allem für Busse zu klein und wurde 2020 bis 2021 um zusätzliche Bus-, PKW- und Fahrradstellplätze, Toilettenanlage, Stromtankstelle und mehrere Sitzgruppen erweitert. Damit kann der gestiegenen Gästeschar in Zentrumsnähe ein guter Ausgangspunkt angeboten werden. Die Stadt Herrnhut hat einiges zu bieten: die Herrnhuter Brüder-Unität mit dem Kirchensaal, dem Gottesacker und dem historischen Archiv, die Herrnhuter Sterne-Manufaktur, das Völkerkundemuseum, die Touristeninformation mit Heimatmuseum sowie die Herrnhuter Kunstergilde. Aber auch für die Aktivangebote soll der neue Parkplatz als Ausgangspunkt dienen. Dazu zählen das Waldbad, der Abenteuerspielplatz mit

Minigolfanlage, der Hutberg mit Aussichtsturm, die Radrouten „Sächsische Mittelgebirge“, „Spreeradweg“ und „Umgebendehausradweg“ und der Skulpturenpfad. Auf dem Skulpturenpfad sollte die Wandertour beginnen.

### Der Skulpturenpfad – Auf den Spuren des Glaubens

Der Skulpturenpfad verbindet Herrnhut und Großhennersdorf. Auf dem bequem zu gehenden Weg erwarten den Wanderer 17 verschiedene künstlerische Skulpturen. Diese befassen sich mit der Geschichte der Herrnhuter Brüdergemeine und der Biographie des Grafen von Zinzendorf. Nikolaus Ludwig Reichsgraf von Zinzendorf (1700–1760) gilt als der Gründungsvater der Herrnhuter Brüdergemeine. Bereits 1722 gewährte der Reichsgraf mährischen Exulanten aus Prag die Ansiedlung auf dem Grund und Boden seiner Gutsherrschaft Bertelsdorf in der Oberlausitz an der Landstraße zwischen Löbau und Zittau. Er wollte damit den in ihrer Heimat vertriebenen „Böhmischen Brüdern“ ein neues Zuhause „unter des Herrn Hut“ geben und zugleich mit der Unität eine ökumenische Gemeinschaft schaffen, in der die Vielfalt protestantischer Glaubensformen der evangelischen Kirche zusammengeführt werden sollten. Die Skulpturen am Wegrande sind Botschafter der Herrnhuter Brüdergemeine und der Biographie von Zinzendorfs und begleiten uns bis zum Regenrückhaltebecken Rennersdorf.



Bild 1: BV Oberlausitz auf dem Skulpturenpfad

## Das Hochwasserrückhaltebecken Rennersdorf

Das Hochwasserrückhaltebecken in Rennersdorf liegt zwischen Bernstadt auf dem Eigen, Herrnhut und Großhennersdorf. Das in der Bau- und Unterhaltungslast der Landestalsperrenverwaltung Sachsen liegende Rückhaltebecken soll das Flussgebiet der Pließnitz vor Hochwasser schützen, indem die Durchflussmenge ihres längsten Quellflusses, des Petersbachs, reguliert wird. Das Staubecken wird nur im Hochwasserfall eingestaut, es kann dabei bis zu 3,5 Millionen m<sup>3</sup> Wasser zurückhalten. Zu den Zuflüssen zählen neben dem Petersbach der Erlichtbach und der Triebenbach. Das Einzugsgebiet ist ca. 64 km<sup>2</sup> groß. In Rennersdorf, unterhalb des Staudamms, vereinigt sich das Berthelsdorfer Wasser mit dem Petersbach zur Pließnitz.

Zur Erstellung des Hochwasserrückhaltebeckens wurden in einer ersten Bauphase von 2006 bis 2008 die Ingenieurbauwerke errichtet und bis 2010 komplettiert. Die Gesamtbausumme betrug ca. 38 Millionen Euro.

Der Bau des eigentlichen 300 m langen und 16 m hohen Hauptdamms, so berichtet uns der Betriebsteilnehmer der LTV Betriebsteil Bautzen, begann im Dezember 2009. Nach vier Jahren Bauzeit ist das Hochwasserrückhaltebecken fertiggestellt und am 8. Dezember 2010 im Beisein des Umweltministers Kupfer offiziell eingeweiht worden. Der in einem Ökostollen begehbare Staudamm ist ein Steinschüttdamm mit einer bituminösen Kerndichtung, der an der Krone etwa fünf Meter breit ist.



Bild 2: Hochwasserrückhaltebecken Rennersdorf

Anfang 2011 musste das Hochwasserrückhaltebecken aufgrund eines Schmelzhochwassers unplanmäßig eingestaut werden. Bei diesem Zwangseinstau wurde festgestellt, dass eine erhebliche Menge von Sickerwasser aus der Kontrolldrainage austrat. Sofort danach begannen die Auswertungen und die Ursachenforschung. Es wurden zusätzliche Bohrungen veranlasst und ein planmäßiger Einstautest durchgeführt, bei dem die Sickerwassermengen genau erfasst wurden.

Im Jahr 2013 begann die Sanierung des Beckens. Der Staudamm erhielt auf der Wasserseite eine zusätzliche Dichtung. Diese wurde mittels einer Zementsuspension vor der bestehenden

Asphaltichtung realisiert und reicht mindestens fünf Meter in den Untergrund. Beim erneuten, diesmal erfolgreichen Probestau im Frühjahr 2017 wurde das Hochwasserrückhaltebecken stufenweise bis auf rund elf Meter Wasserstand angestaut.

## Über Eulmühle, Kretscham, Wasserschloss nach Herrnhut

Vom Regenrückhaltebecken führt uns der idyllische Wanderweg über das Wiesental am Petersbach zur Ruine der ehemaligen Eulmühle, einer ehemaligen Wassermühle. Kaum vorstellbar, dass für den Fall des Einstaus die Wassermassen bis hierher reichen. Von der Eulmühle blieben nach dem Abriss 2012 nur das Portal des Hauptgebäudes und das Sägewerk als technisches Denkmal im Eigentum der Stadt Herrnhut erhalten. Durch Euldorf geht es weiter zum Eulkretscham, wo uns im gemütlichen Biergarten bei schönstem Wetter eine Stärkung er-



Bild 3: Gemütlicher Biergarten im Eulmühle

wartet. Der Eulmühle ist seit einigen Jahren Domizil für unsere Themenveranstaltungen. Diesmal geht es zu Fuß weiter zum Ruppertsdorfer Wasserschloss.

Das Wasserschloss Ruppertsdorf aus dem Jahre 1725 wurde als Anstalt der Familie von Nostitz errichtet und beherbergt heute eine Jugendmission. Leider steht es nicht für Besichtigungen offen. Unser Weg führt uns durch die Wald- und Auelandschaft entlang des Petersbaches zum Heinrichsberg, wo uns wiederum eine tolle Aussicht auf die Oberlausitzer Berglandschaft erwartet.

## Herrnhut Stadtführung mit Gottesacker

... erwartet werden wir auch schon an der evangelischen Kirche auf dem Zinzendorfplatz in Herrnhut. Die Gästepfarrerin der Herrnhuter Brüder-Unität führt uns durch den gerade erst für die 300-Jahrfeier Herrnhut frisch sanierten Kirchensaal. Dieser empfängt uns ungewöhnlich weiß, hell und freundlich und erinnert wenig an andere Kirchen. Die weiße Farbe der Wände und Bänke symbolisiert Reinheit, Freude und Erlösung. Die schlichte Gestaltung lässt das Wichtigste, die versammelte Gemeinde, gut zur Geltung kommen. Bis Mitte des 20. Jahrhunderts

saßen Frauen und Männer im Großen Saal getrennt und noch heute heißt die linke Seite „Schwesternseite“ und die rechte „Brüderseite“.

Faszinierend wirkt auf uns auch der benachbarte Friedhof der Herrnhuter Brüdergemeine, welcher uns als „Gottesacker“ vorgestellt wird. Der „Gottesacker“ ist eine barocke Parkanlage am Fuße des Hutberges, die seit 1730 Begräbnisplatz der Herrnhuter Brüdergemeine ist. Die Bezeichnung „Gottesacker“ spiegelt den Glauben der Gemeinde wider, dass die Verstorbenen, wie in einen Acker gesät, auf den Tag der Auferstehung warten.

Auch heute noch werden die Gemeindeglieder, getrennt nach Schwestern und Brüdern, in der Reihenfolge ihres Heimgangs hier begraben. Familiengrabstätten gibt es nicht. Die schmucklosen Grabsteine aus sächsischem Sandstein versinnbildlichen die Gleichheit aller Menschen im Tode und vor Gott. Lediglich die Gräber der Familie Zinzendorf wurden im 18. Jahrhundert – wohl als Zeichen des Respektes gegenüber der Ortsherrschaft – hervorgehoben und befinden sich auf dem Hauptweg zum Altan, dem Aussichtsturmchen auf dem Gipfel des Hutberges. Von diesem bietet sich bei schönem Wetter ein herrlicher Rundblick.

Der Gottesacker ist untrennbar mit dem geistlichen Leben der Brüdergemeine verbunden. Nicht



Bild 4: Blick vom Altan auf Herrnhut und die Oberlausitzer Berglandschaft

nur bei Begräbnissen versammelt sich die Gemeinde hier, auch alljährlich am Ostermorgen feiert man hier die Auferstehung Jesu in Verbundenheit mit den schon „heimgegangenen“ Geschwistern. Der Herrnhuter Gottesacker gilt als Kulturdenkmal von überregionaler Bedeutung, wurden doch nach seinem Vorbild Begräbnisplätze der Brüdergemeine in aller Welt angelegt.

Vorbei an der althehrwürdigen Comenius-Buchhandlung und an den Herrschaftshäusern am Zinzendorfplatz erreichen wir gegen 17.00 Uhr unseren Ziel- und Ausgangsort. Wir verabschieden uns mit der festen Überzeugung, auch im nächsten Jahr die schöne Tradition einer Vereinsrad- oder -wandertour fortzusetzen.



**Ingenieurbüro  
Langenbach**

➤ Verkehrsanlagen

➤ Wasserwirtschaft

➤ Bauleitplanung

➤ Umweltplanung



Dresden • Sigmaringen • Stuttgart • Überlingen

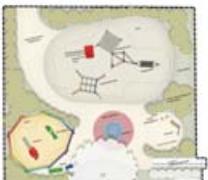
www.langenbach.de • info.dd@langenbach.de • Tel. 03 51 / 315 41-0 • Alemannenstr. 15A • 01309 Dresden

# GLI-PLAN GMBH

**INGENIEURBÜRO FÜR GARTEN-, LANDSCHAFTS-  
UND INGENIEURBAUPLANUNG**






**BAUTZENER STRASSE 34 - 01877 BISCHOFSWERDA**  
**HOMEPAGE: WWW.GLI-PLAN.DE - TEL.: 03594 77 78 27 - FAX: 03594 74 57 64**  
**GESCHÄFTSFÜHRERIN: DIPL.-ING. UTE GÜNTHER - EMAIL: GUENTHER@GLI-PLAN.DE**

# Bericht Fachexkursion: Auf der A 20 nach Vineta: Querung des Grenztales bei Tribsees

Dr.-Ing. Ralf Hennig

## In den hohen Norden

Wenn sich der Bezirksverein Oberlausitz auf den Weg zur Fachexkursion begibt, liegen Ziele bedeutender Verkehrsbauvorhaben in Deutschland schon allein durch den Startort häufig in gewisser Ferne. Doch nach dem Besuch der Hochmoselquerung 2019 war Mecklenburg für die 2021er Fahrt vom 10. bis 12. September schon fast ein Nahziel. Abfahrtszeiten von 4.15 Uhr ab Zittau können niemanden mehr überraschen und so begaben sich 21 interessierte Vereinsmitglieder und Angehörige auf den Weg nach Norden. Die Trebelquerung der A20 bei Tribsees legt vielleicht schon phonetisch durch den Ortsnamen fließende Bodenarten nahe. Aber man tut der Stadt hier Unrecht. Nicht nur, dass sie mehr als ganz speziellen Baugrund und einen versunkenen Autobahndamm zu bieten hat, – auch der Stadtname ist wohl weniger germanischen Ursprungs, sondern leitet sich wie der vieler umliegender Städte und Gemeinden von slawischen Wortstämmen ab – in diesem Falle wahrscheinlich von „trebez“ = Rodung. Genau hier erstreckt sich aber auch zwischen den Flüssen Trebel und Recknitz das Grenztalesmoor, dessen südlicher Ausläufer mit der A20 zu queren war. Die Bedingungen des Baus, der einsetzenden Probleme an den Dämmen im Moorbereich und vor allem des Managements zur Schadensbehebung und Instandsetzung der Dammabsackung in diesem Moorabschnitt wollten wir uns bei der 2021er Exkursion näher ansehen. Wir hatten dazu für die Vorträge leitende Mitarbeiter der Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern gewonnen.

## B111 Ortsumgehung Wolgast

Dass bemerkenswerte Brückenbauwerke in Mecklenburg-Vorpommern nicht nur entlang der A20 zu finden sein werden, sollte uns zunächst einmal ein Vortrag über den Planungsstand der Ortsumgehung Wolgast im Zuge der B111 mit Querung des Peenestromes zeigen. Etwa im Jahre 2005 liegt hier der Ausgangspunkt der Planung. Auf ca. 2,7 km Länge führt die wichtigste Zufahrt zur

Insel Usedom durch das Stadtgebiet Wolgast. Nach sechs zu querenden Lichtsignalanlagen auf diesem Wege mündet die Trasse dann in Hafennähe auf die Peenestrombrücke, die täglich fünfmal für den Schiffsverkehr aufgeklappt wird und dann den Verkehr der B111 bis zu 30 Minuten je Öffnungszeit zum Erliegen bringt. Bei alledem hatte die B111 im Jahre 2015 einen DTV von 13000 Kfz/24 h zu bewältigen und die Prognose für 2030 liegt bei 17300 Kfz/24 h. Dies bedeutet, dass allein während so einer Brückenöffnungszeit etwa 500 bis 1000 Fahrzeuge Wolgast erreichen und auf die Brückenpassage warten. Man mag sich nicht vorstellen, was das für die Fahrzeuginsassen sowie die Anwohner und Gäste in der Stadt bedeutet. Es wird von Anwohnern berichtet, die im Frust die Anforderungstaste der Fußgänger-Lichtsignalanlage betätigen, auch wenn sie gar nicht die Fahrbahn queren wollen.

Die geplante Ortsumgehung soll Abhilfe schaffen; zum Zeitpunkt unseres Besuches ist der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig. Vorgezogene ökologische Maßnahmen haben stattgefunden und der symbolische erste Spatenstich erfolgte am 14. August 2021. Die Ortsumgehung wird auf 6,3 km Länge als südliche Umgehung mit einem zweistreifigen Querschnitt (RQ11), sechs Brückenbauwerken, weiteren Bauwerken wie Lärmschutz-, Kollisions- und Irritationsschutzwänden sowie einer Uferwand mit einem geplanten Etat von ca. 138 Millionen Euro gebaut.

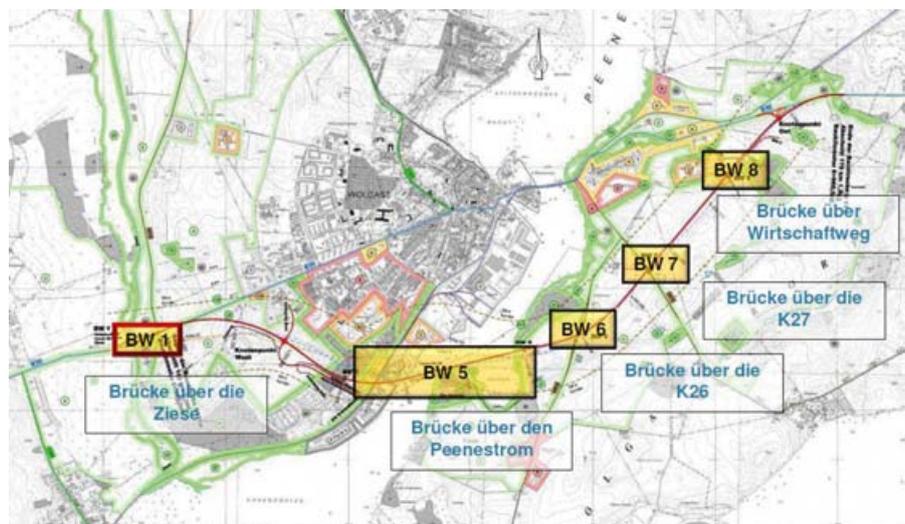


Bild 1: Übersichtsplan Ortsumgehung Wolgast mit Bauwerken

Herausragendes Bauwerk ist die neue Peenestrombrücke (BW 5) in der Nähe der Peene-Werft. Sie wird eine Gesamtstützweite von 1480 m bei einer

größten Einzelstützweite von 252 m und eine lichte Höhe von 42 m über Mittelwasser der Peene haben. Der Wahl der Konstruktion des Tragwerkes gingen umfangreiche Untersuchungen voraus, bei denen mehrere Varianten einer technischen, wirtschaftlichen und ökologischen Bewertung unterzogen wurden. Für den Durchzug von Rastvogelarten entlang der Peene wurde zum Beispiel eine radargestützte Zugvogeluntersuchung durchgeführt und das Kollisionsrisiko mit Varianten der Brückenkonstruktion bestimmt. Die Wahl fiel schließlich auf eine Zügelgurtbrücke als Vorzugslösung. Die große Gesamtlänge ergibt sich durch die Vorlandbereiche, um die nötige lichte Höhe über dem Peenestrom zu erreichen (4,1% Längsneigung) sowie durch die Lage und relativ schleifende Querung des Peenestromes einschließlich Mündung der Sauziner Bucht, während die Halbinsel Alte Schanze, welche die Bucht vom Strom abtrennt, als Tabuzone nicht zu betreten und zu bebauen ist.



Bild 2: Visualisierung Ortsumgehung Wolgast

Noch vieles Interessantes gäbe es zu berichten zur Ortsumgehung Wolgast, zur Konstruktion der Peenestrombrücke, zu den anderen Bauwerken, den Verknüpfungen mit dem weiteren Straßennetz. Die Frage, wann wir als Nutzer die Ortsumgehung befahren können, möchte heute noch niemand so genau beantworten. Das Jahr 2026 ist erst einmal im Rennen, jedenfalls werden dann alle den auch für den touristischen Aufenthalt schönen Stadt- und Hafbereich befreiter vorfinden und auch wer eiliger nach Usedom möchte, wird auf seine Kosten kommen. Uns zieht es nunmehr auf die Baustelle nach Tribsees.

## **A20 Instandsetzung Dammbabsackung bei Tribsees**

Der Bezug zu Vineta im Titel des Exkursionsberichtes ist bitte mit einem Augenzwinkern zu verstehen. Die Lage der nach der Sage bei einer Sturmflut versunkenen Stadt wird an der nahegelegenen

vorpommerschen Küste verortet. Als sich im Jahre 2017, ca. zwölf Jahre nach seiner Inbetriebnahme und ca. 1000 Jahre nach Vinetas Untergang, der Damm im Anschluss an die 530 m lange Talbrücke der Trebel senkte, offenbarte so manche Berichterstatterung – wie bei Vineta – tatsächlich sagenhafte Gedanken. Es ist aber weder Aufgabe noch Anspruch unserer Exkursion, den Ursachen fachlich detailliert auf den Grund zu gehen. Vielmehr wurde die Frage erörtert, wie diese nun einsetzende Krisensituation des Funktionsverlustes beim Trebel-damm gemeistert werden konnte. Aus heutiger Sicht stellt sich der Weg von der Erkenntnis der Schadensdimension über die Aufrechterhaltung des Verkehrs im Zuge der A20 und die Entwicklung einer Instandsetzungslösung sowie ihrer Realisierung bei Beseitigung des kollabierten Erdbauwerkes von 2017 bis zur geplanten Inbetriebnahme der fertigen neuen Lösung 2023 ohne Zweifel als erhebliche Leistung der zuständigen Straßenbau-

verwaltung dar. Ursprünglich war das Bauwerk Bestandteil eines im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 10 hergestellten Abschnittes mit einem Planungsbeginn im März 1991, der Aufstellung der Vorentwürfe ab 1995, einem Baubeginn des Teilabschnittes Rostock–Grimmen-West 1997 und einem Bau der Trebelquerung 2001 bis 2005.

## **Schadensverlauf und Sofortmaßnahmen**

Es beginnt ganz unmerklich. Setzungen und auch mal spürbare Senken bei Dammbauwerken sind im Verkehrsbau zunächst nicht ungewöhnlich. Die besondere Bauweise des bis 6 m hohen und fast

800 m langen Dammes im Durchströmungsmoor der Trebel mit Bodenverbesserung durch ca. 15 cm starke und 13 m lange CSV-Säulen sensibilisierte die für die Unterhaltung zuständige Verwaltung von Anfang an zu besonderer Beobachtung und Messungen. Auf Nachverdichtungen und Deckenmaßnahmen folgten nach ersten Schadstellen daher sehr rasch weitere Sofortmaßnahmen. Der Schadensverlauf war bemerkenswert und erforderte rasche Entscheidungen:

- **Setzungen ab II/2017** → schrittweise Einengung auf eine Fahrspur Richtung Lübeck; Sperrung Richtungsfahrbahn Lübeck und Einrichtung 2s+0 Verkehrsführung auf der Richtungsfahrbahn Stettin
- **9. Oktober 2017** Grundbruch auf einer Länge von ca. 50 m → Beginn der Überlegungen zur Vollsperrung; Abstimmung und Planung Behelfsausfahrt



Bild 3: Beginn der Setzungen an der Trebelbrücke



Bild 4: Grundbruch Richtungsfahrbahn Lübeck

- 19. Oktober 2017 Baubeginn Behelfsausfahrt
- 27. Oktober 2017 Vollsperrung der A 20

Bis zur Vollsperrung wurden alle Schadensverläufe noch unter Mitwirkung des Lasteintrags durch die Verkehrslasten erklärt.

Nach der Vollsperrung kam es jedoch auch ohne weitere Einwirkung von Verkehrslasten zum Kollabieren der Tragwirkung größerer Dammabschnitte:

- 31. Januar 2018 plötzliche Schadenserweiterung des zuvor registrierten Grundbruches an der Richtungsfahrbahn Lübeck
- 11. Februar 2018 Kollabieren des Dammes der Richtungsfahrbahn Stettin



Bild 5: Zustand Schadstelle am 12. Februar 2018

## Instandsetzungskonzept als Rahmen und schrittweise Rückführung des Verkehrs auf die A20

Der sicher nicht einfach zu treffenden Entscheidung zur Vollsperrung der Autobahn im Oktober 2017 lag die Einschätzung des realen Risikos eines solchen „Kartenhaus-Effektes“ beim Versagen der Dammgründung über den bislang lokal auf ca. 50 m Länge begrenzten Schadbereich hinaus zu Grunde. Die Ereignisse im Februar 2018 bestätigten diese Überlegungen. Niemand möchte sich diese Schadensentwicklung unter laufendem Verkehr vorstellen! Der Verkehr, den man mit der A20 gerufen hatte, war nun aber da. Zurückgehen auf Anfang, zum sogenannten Planungsnullfall, als im Wesentlichen die Bundesstraßen 109, 105 und 96 die Hauptlast des Verkehrs im Ostseeküstenbereich Mecklenburg-Vorpommerns trugen, war nicht möglich. Immerhin konnte durch die sofort errichtete Behelfsausfahrt der Verkehr der Autobahn richtungsweise auf verschiedene Straßen des darunter klassifizierten Netzes verteilt werden. Aber

möglichst rasche Überlegungen zur Instandsetzung des kollabierten Abschnittes der A20 waren geboten!

Diese bewegten sich durch den geschilderten Schadensverlauf weg von Gedanken zur örtlichen Reparatur (Prüfung permanenter oder temporärer Maßnahmen wie Ableiter, Fangedamm, Moorsprengung, Ponton, Vereisung, Brunnenringe...) und hin zu einer Risikoeinschätzung des gesamten Erdbauwerkes. Als zentrale Frage schälte sich heraus, wie im Rahmen eines Gesamtinstandsetzungskonzeptes der Verkehr ganz oder teilweise rasch wieder von den nun eingerichteten Umleitungen auf die A20 zurückgeführt werden könnte. Dieser Zeitdruck führte auch zu Überlegungen des Einsatzes einer Behelfsbrücke des Bundes (SS80-Brücke), die beim Verkehrsministerium auch am 6. November 2017 angefordert wurde. Daraufhin konnte ein Liefertermin am 2. Januar 2018 vereinbart werden. Somit war der Weg zum Ersatz des Dammes durch ein Brückenbauwerk eingeschlagen.

War die benachbarte Querung der schmalen Moorniederung der Recknitz von vorn herein komplett mit einem 700 m langen Brückenbauwerk überbrückt, so hatte man damals aus den möglichen Planungsvarianten beim immerhin an der A20-Querung über 1300 m breiten Durchströmungsmoor der Trebel die Lösung mit zwei Brückenbauwerken an den beiden Rändern des Moorabschnittes (Trebelbrücke mit 530 m Länge auf Ostseite, Brücke Prahmgraben mit 9 m auf Westseite) und einem dazwischen liegenden 780 m

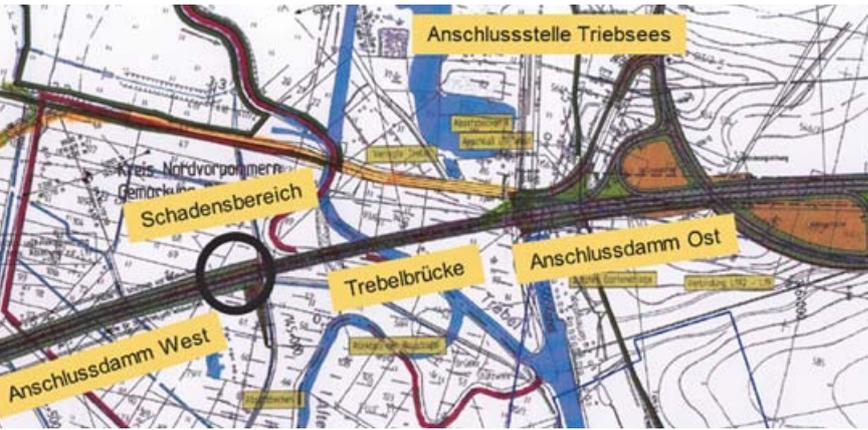


Bild 6: Übersicht Lage der Schadstelle: Brücke – Schadstelle – Damm

langen und bis 6 m hohen Damm gewählt. Davon sind ca. 100 m eingestürzt. Der Einsturz erfolgte aufgrund verschiedener ungünstiger Parameter (vgl. hierzu Vortrag M. Schübler, F. Rackwitz, R. Glasenapp, „Bundesautobahn A20 bei Tribsees - Analyse des Versagens einer Dammkonstruktion auf weichen Böden“, CVK-Graz 2022). Bild 6 zeigt die Situation im Lageplan.

Bereits im früheren Planungsverlauf gab es im Gegensatz zur dann realisierten Dammlösung eine Variante mit einer mehr als 1 km langen Brücke an der Treibelquerung, die dem Bundesverkehrsministerium aber zu teuer war. Die Verfügbarkeit einer relativ schnell realisierbaren Behelfslösung mit dem angeforderten Brückengerät, die risikoärmere Prüfbarkeit der Gründungslösung beim Brückenbauwerk und die an Recknitz und Treibel nachgewiesene Dauerhaftigkeit dieser Grundsatzlösung mögen mit dem Ausschlag gegeben haben, den Damm am Durchströmungsmoor der Treibel komplett abzureißen und in Fortsetzung der bestehenden 530 m langen Brücke über den Treibelfluss direkt im Anschluss eine weitere knapp 775 m lange Brücke zur Querung des Moores zu errichten. Unter Beachtung formeller Bedingungen, wie europäischer Vergabeverfahren wurde auch der weitere Ablauf sehr zügig realisiert:

Maßnahme	Bekanntmachung	Zuschlag
Dammrückbau	08.02.2018	20.03.2018
Lieferung Behelfsbrücke	15.02.2018	20.03.2018
Gründung Brücke Los 1	11.03.2018	02.05.2018
Gründung Brücke Los 2	11.03.2018	27.06.2018

Auf diese Weise begannen die Bohrarbeiten bereits am 18. Juni 2018. Die Behelfsbrücke wurde im Zuge der südlichen Richtungsfahrbahn mit 27 Segmenten mit Längen von 19 bis 33 m auf 301 Großbohrpfählen mit 1,20 m Durchmesser gegründet. Bereits am

12. Dezember 2018 konnten beide Fahrrichtungen somit mit je einer Spur und Richtung wieder auf die A20 rückverlegt werden.

## Neubau Brücke

Parallel wurde intensiv die Planung und Realisierung der Überbrückung des ehemaligen Dammbereiches durch Brückenbauwerke verfolgt. Die bereits für die Behelfsbrücke im Zuge der Richtungsfahrbahn Stettin errichteten Bohrpfähle wurden hier einbezogen und waren in ihrer eingebrachten Konstruktion weiter zu verwenden. Aufgeteilt auf drei konstruktiv unterschiedliche Teilbauwerke (zweimal Spannbetonplattenbalken und eine tiefgegründete Bodenplatte) erfolgte aufgeteilt in zwei Bauweisen zwischen Juli 2019 und Dezember 2021 der Neubau für die Richtungsfahrbahn Lübeck. Mit diesem Stand konnte der Verkehr von der Behelfsbrücke auf den Neubau umgelegt werden, was wegen der spürbar höheren Geschwindigkeiten, die auf dem Neubau im Vergleich zum Behelfsgerät gefahren werden konnten, bereits eine erhebliche Entspannung der täglichen Stausituation auf der A20 brachte. Als wir uns im September 2021 über die fast fertige Richtungsfahrbahn Lübeck während unserer Besichtigung bewegen, erreichen uns vom auf dem benachbarten Brückengerät gemächlich vorbeirollenden Verkehr auch Rufe, wir sollten uns lieber geeignete Arbeitsgeräte schnappen, um den Bau voranzubringen.



Bild 7: Fast fertiggestellte Brücke RF Lübeck, daneben Behelfsbrücke unter Verkehr. Das Bild zeigt einen ca. 10 m langen Zwischenabschnitt zwischen der Treibelbrücke und dem Neubau der Dammbücke mit den beiden Fahrbahnübergangskonstruktionen.

Aktuell ist nunmehr das Baulos 3 mit dem Neubau der drei Teilbauwerke im Zuge der Richtungsfahrbahn Stettin in Bau; die Fertigstellung ist im 3. Quartal 2023 geplant. In einem 4. Baulos sollen dann bis Ende 2023 ergänzende Arbeiten wie Rückbau von Provisorien und die Fertigstellung von Leit- und Sperrwänden erfolgen. – Motto der alljährlichen Vineta-Festspiele auf der nahen Insel Usedom ist der Schwur, dass Vineta nie wieder untergehen werde. So sei es auch mit der irgendwie gedanklich damit verbundenen A20!

## Waren an der Müritz und die traditionelle Wanderung

Die letzten Jahre hielten für unsere Wanderung in den böhmischen und polnischen Mittelgebirgen oder auch in Franken und an der Mosel reichlich Höhenmeter bereit. In diesem Jahr bleiben wir Flachlandjodler und bewegen uns nicht weit vom Meeresspiegel weg. Zunächst einmal setzen wir um an Deutschlands größten Binnensee, die Müritz. Bei Waren ist die Pension Zur Fledermaus – im Müritz-Nationalpark gelegen – unser Basislager. Alle baulichen Anlagen unserer Unterkunft scheinen hier seit Jahrzehnten einer Veränderungssperre zu unterliegen, so atmet das Haus irgendwie den Charme eines Kessel Bunters. Jedenfalls beherbergt es untersetzt durch wissenschaftliche Tätigkeit des Inhabers auch ein Fledermausmuseum mit lebendigen Exemplaren in einem Flugraum und allerlei Schautafeln. Wir sind durchaus verblüfft, was wir hier in ca. 30 Minuten Führung alles zu den Fledermäusen



Bild 8: Vortrag im Fledermauskeller in der Pension „Zur Fledermaus“

erfahren können. So schalten die Tiere zum Beispiel aus Gründen des energetischen Körperhaushaltes ihr ultraschallgestütztes Navigationssystem in bekanntem Gelände aus. Nur ungewohnte Einflüsse während des Fluges würden sie zum Navigieren bewegen. Falls wir nun bezwecken, dass im Flug eine Irritationsschutzwand vor dem Frontalaufprall bemerkt wird, müssten wir in ausreichendem räumlichen oder zeitlichen Abstand leichtgewichtigerer Hindernisse in der Flugbahn anbringen, die den Fledermäusen ohne Absturzwirkung die kommende Veränderung anzeigen.

Die Wanderung am Samstag führt uns über ca. 15 km zunächst am Rande des Teufelsbruches entlang und zum Vogelbeobachtungsturm Schnakenburg. Über Wege am Müritzufer erreichen wir die Landenge am Feisnecksee, wo uns ein zünftiges Bad abkühlt. Das alles spielt sich zwischen 60 und 85 m über dem Meeresspiegel ab. Appetit und Durst können da dennoch gedeihen und so begeben wir uns am Abend in das Brauhaus Müritz und verbringen den Abend in fröhlicher Runde.



Bild 9: Exkursionsgruppe an der Schnakenburg

Die Stadtführung in Waren am Sonntagvormittag bringt neben den geschichtlich und architektonisch interessanten Fakten zur Stadtentwicklung in Waren auch den Verkehr als Fluch und Segen einer Stadt auf das Tableau. Noch heute teilen sich die historische Altstadt mit dem Markt und den umgebenden Gassen, der Bahnhof mit fünf einbindenden Streckenästen und zwei durch den Ort führende Bundesstraßen die nur ca. 350 m schmale Landenge zwischen der Binnenmüritz und dem Tiefwareensee. Nach dem Mittagsimbiss sind wir wieder auf der Fahrt nach Zittau.



Bild 10: Ausklang im Brauhaus Waren

### Quellen

B111 Ortsumgehung Wolgast, VSVI-Vortrag mit Präsentation, Hon. Prof. Dr.-Ing. Olaf Mertzsch, Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, September 2021

A20 Instandsetzung Dammabsackung bei Tribsees, VSVI-Vortrag mit Präsentation, Michael Eichert, Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, September 2021



LEBENSWERTE **STÄDTE**



**BRÜCKEN** VERBINDEN



PROFESSIONELLE STRASSEN **PLANUNG**



MIT **RADWEGEN** MENSCHEN BEWEGEN

**fugmann + fugmann**  
architekten und ingenieure



**fugmann + fugmann**  
architekten und ingenieure gmbh

Eisenbahnstraße 1  
08223 Falkenstein  
Telefon: +49 3745 78 01 0  
info@fugmann-fugmann.de

**Qualität und Anspruch**  
seit über 30 Jahren!

- Straßenbau
- Brücken- und Ingenieurbau
- Industrieaußenanlagen
- Stadtsanierung
- Dorfgestaltung
- ÖPNV und SPNV
- Wasser- und Abwasseranlagen
- Hochwasserschutzanlagen
- Bauwerksprüfungen
- Außenanlagen
- Gewässerrenaturierung
- Rückhaltebecken
- Entwässerungskonzepte
- Gutachten
- Tragwerksplanung

[www.fugmann-fugmann.de](http://www.fugmann-fugmann.de)

Die GEO-ANALYTIK GmbH ist ein Unternehmen aus den neuen Bundesländern. Unser engagiertes Team wird sämtlichen Anforderungen an Ingenieur- und Laborleistungen in den Bereichen

- Baugrunduntersuchung / Baugrundgutachten / Baugrubenabnahmen
- Fremd- bzw. Eigenüberwachung bei der Deponie- und Haldensanierung sowie bei Hochwasserschutzmaßnahmen
- Deklarationsanalytik über akkreditierte Prüflabore und Bewertung (TR LAGA, Deponieverordnung, BBodSchV, RuVA-StB u. a.), inkl. Probenahme nach LAGA PN 98 bzw. DIN 19698-1
- Messung und Bewertung radioaktiver Kontaminationen

gerecht.

Wir sind eine anerkannte Prüfstelle nach RAP Stra für Eignungsprüfungen, Kontrollprüfungen und Schiedsuntersuchungen an:

- Böden inkl. Bodenverbesserung,
- Gesteinskörnungen,
- hydraulisch gebundenen Gemischen inkl. Bodenverfestigung und
- Gemischen für Schichten ohne Bindemittel.

Des Weiteren sind wir als Prüfstelle zur Messung und Bewertung von radioaktiven Kontaminationen in Umweltmedien, sowie zur messtechnischen Begleitung von Sanierungsvorhaben beim Sächsischen Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie registriert.



B 175 nördlich Mosel – geotechnische und radiologische Baubegleitung



B 169 Ortsumgehung Göltzschtal in Rodewisch – Baugrunduntersuchungen 6. BA



Bestimmung der Korngrößenverteilung durch Sedimentation nach DIN EN ISO 17892-4

Stützensgrüner Straße 2  
D-08304 Schönheide

FON (037755) 4085  
FAX (037755) 4949

GEO-ANALYTIK@t-online.de  
[www.geo-analytik-gmbh.de](http://www.geo-analytik-gmbh.de)



Anerkannte Prüfstelle nach RAP Stra

Ing.-Büro für Baugrund, Geotechnik,  
Altlasten und Strahlenschutz

## Exkursion in die Elsteraue in Plauen

*Dipl.-Ing. Karin Schneider*

Am 13. Oktober 2021 trafen sich eine große Gruppe Mitglieder des VSVI-Bezirksvereins Vogtland im Bereich der Elsteraue mit Hempelscher Fabrik, Weisbachschem Haus und Weberhäusern, um einen Blick auf Altes und gleichzeitig Neues zu werfen. Dieser Bereich der Stadt Plauen spiegelt im besonderen Maß den Weg der Textilkultur und Geschichte verschiedener Epochen wider. Im Bereich der Elsteraue angesiedelt war die Textilindustrie bis ins 19. Jahrhundert hinein ein wesentlicher Industriezweig der Stadt.

Die chemische Bleicherei, Färberei und Appreturanstalt Friedrich August Hempel ist die einzige erhaltene Appreturanstalt in Plauen aus dem 19. Jahrhundert. Bis 1990 war diese in Betrieb und stand seitdem leer. Der Erhalt des Areals ist von großer stadt- und industriegeschichtlicher Bedeutung.

Verschiedene Maßnahmen sind seitens der Stadt Plauen im Projekt Elsteraue zur Revitalisierung dieses Stadtbereiches vorgesehen. Hier soll ein Zentrum entstehen, das Plauenern und Besuchern einen Eindruck der einstigen Industriemetropole übermittelt. Diese Maßnahmen werden durch Förderprogramme EFRE und die Städtebauförderung gefördert.

Es waren einige Gebäude auf dem Areal vom Zerfall dermaßen betroffen, dass sie nicht mehr

erhalten werden konnten. Im Jahr 2017 wurde mit dem Abbruch begonnen. Dies betraf das Heizhaus mit Schornstein und die westlich gelegene Produktionshalle.

Das Projekt zur Um- und Neugestaltung des gesamten Areals umfasst zahlreiche Maßnahmen.

Eine dieser Maßnahmen, die wir uns im Rahmen unseres Rundganges ansahen, war die neue „Kindertagesstätte Regenbogen Elsteraue“, die am 14. Oktober 2021 offiziell eröffnet wurde. Sie entstand im ehemaligen Produktionsgebäude, der Fabrikhalle 2. Ab Februar 2019 begannen die Um- und Ausbauarbeiten am Gebäude. Dabei wurde das Tonnengewölbe in der ehemaligen Maschinenhalle und das Kreuzgewölbe in Halle 2 erhalten. Entstanden ist aus alten und neuen Gebäudeteilen ein moderner, großzügiger Platz für Kinder. Bestaunen konnten wir das auch als Theater nutzbare Treppenhaus, die Kantine, Sanitärräume für kleine Menschen und die Bobbycarstrecke im modernen Zwischenbau.

Die Außenanlagen der Kindertagesstätte sollen im Jahr 2022 errichtet werden. Dabei sind eine Freispielfläche mit Spielgeräten, die Bepflanzung, die Fahrbahn sowie Stellplätze für PKW und Fahrräder vorgesehen.



Bild 1: Spielzimmer mit Tonnengewölbe



Bild 2: Kantine im historischen Kreuzgewölbe



Bild 3: Bobbycarbahn im modernen Zwischenbau



Bild 4: Blick auf das Areal der Hempelschen Fabrik mit dem Kindergarten in der Mitte und der Halle 1 rechts

Weitere Informationen bekamen wir zur Sanierung der Halle 1 der Hempelschen Fabrik, die ein in der Region ansässiger Softwarekonzern gekauft hat und nun mit dem Umbau beginnen wird. Seit den 1990er Jahren steht das Gebäude leer. Es verfügt über eine Nutzfläche rund 4000 Quadratmetern und steht unter Denkmalschutz. Neben dem Softwarekonzern sollen weitere Unternehmen der Kreativwirtschaft Flächen anmieten und einziehen können. Mehr als 100 Arbeitsplätze sollen perspektivisch entstehen. Es ist geplant, dass der Ausbau bis Mitte 2023 abgeschlossen wird.

Auf einer weiteren Station unseres Rundganges konnten wir uns den Hempelschen Garten ansehen. Die Gartenanlage aus dem späten 19. Jahrhundert lag seit den 1990er Jahren brach. Es blieben somit wertvolle Altbaumbestände und Vegetationsbestände erhalten. Diese historischen Strukturen sollen nun, gemäß der definierten Zielsetzungen und Maßnahmen der denkmalpflegerischen Zielstellung, sukzessive revitalisiert und wiederhergestellt werden. Die öffentliche Nutzung der Anlage ist vorgesehen.

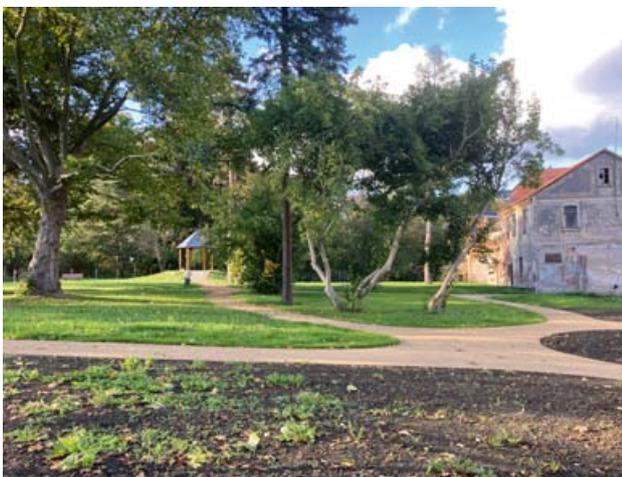


Bild 5: Hempelscher Garten mit wertvollem Altbaumbestand

Die nächste Station war das Weisbachsche Haus. Der erste Gebäudeteil wurde 1776/1777 im Auftrag des Kattundruckers Johann August Neumeister im Stil des fränkischen Barock errichtet. Es wurden weitere Gebäudeteile aufgrund der geschäftlichen Entwicklung errichtet. Das Gebäude diente als Kattundruckerei (Kattundruck = Druck auf Baumwollgewebe), einschließlich der zugehörigen Warenlager, Trockenböden, Couleurrküche (Farbmischerei) und Kontor. Auch die Wohnungen der Angestellten und Manufakturarbeiter befanden sich innerhalb des Gebäudes. Der spätere Eigentümer und Direktor Ernst Wilhelm Conrad Gössel ließ 1808 im Gebäude Spinnmaschinen aufstellen, womit in Plauen die mechanische Baumwollspinnerei eingeläutet wurde. Er baute den Kattundruck, die Spinnerei und Weberei weiter aus. Teile der verbliebenen Baumwollspinnerei pachtete 1834 Carl Wilhelm Weisbach. Er wurde später deren Inhaber und nach 1850 Besitzer des Gebäudekomplexes und betrieb die Fabrik bis zu seinem Tode im Jahre 1882. Die Familie Weisbach blieb im Besitz des Gebäudes, weshalb es bis heute als Weisbachsches Haus bezeichnet wird. Es ist ein wesentlicher Teil des industriekulturellen Erbes der Stadt Plauen.



Bild 6: Weisbachsches Haus – Baustelle zur „Fabrik der Fäden“

Die Sanierung der Häuser Bleichstraße 1–3 ist ein Leitprojekt der EFRE-Gebietskulisse Elsteraue in der Förderperiode 2014 bis 2020. Das Weisbachsche Haus wird im Rahmen der Errichtung eines Sticker- und Spitzenzentrums zur „Fabrik der Fäden“. Es wurde ein Erlebniskonzept entwickelt, welches die Textilentwicklung und industrielle Entwicklung der Region für den Besucher lebendig machen wird. Im 1. Bauabschnitt wird das Gebäude, einschließlich der Fenster, im fränkischen Barock wiederhergestellt. Es wird im Innenhof ein moderner Zwischenbau errichtet, der eine Metall-Glasfassadenverkleidung erhält, deren Abschluss eine Gardine sein wird, welche mittels eines 3-D-Druckers erstellt wird. Der Zwischenbau im Innenhof ermöglicht eine großzügige Ausstellungs- und Erlebnisfläche zur Textil- und Industriegeschichte Plaunens und

seiner Umgebung mit dem Schwerpunkt der Entwicklung der PLAUENER SPITZE. Die Eröffnung ist für 2023 geplant.

Als Abschluss unseres Rundganges besuchten wir, die im Bereich der Elsteraue befindlichen Weberhäuser und den Handwerkerhof. Die Weberhäuser stammen aus dem 17. Jahrhundert und gelten als eine der ältesten Häuserzeilen der Stadt. In diesem Stadtquartier am Mühlgraben siedelten sich einst die Färber und Gerber an und an diesem wildromantischen Platz hat der Verein Unikat e.V. in den letzten 20 Jahren ein (Kinder)kunstzentrum aufgebaut. Die Schauwerkstätten bieten Kunsthandwerk

zum Mit- und Nachmachen an. Der Unikat e.V. übernahm auch die sehr maroden Stallungen, den Trockenturm und die Hausmeisterwohnung der ehemaligen Hempelschen Fabrik 2017 in Erbpacht von der Stadt Plauen und baute sie zu Handwerkerhäusern um und aus. Es entstand ein historisches Klassenzimmer, eine Drechselwerkstatt, im Turmhaus eine Malerwerkstatt und eine Linoldruckwerkstatt. Im Galeriehaus wurden Räume für Kleinkunst und Veranstaltungen eingerichtet.

Wir durften in diesen liebevoll eingerichteten Räumen verweilen und wurden mit einem Imbiss bewirtet. Dies war ein schöner Abschluss für eine gelungene und interessante Veranstaltung!



Bild 7: Blick auf die Weberhäuser



Bild 8: Handwerkerhof mit Turmhaus



Bild 9: Gemütliches Beisammensein bei Kaffee und Kuchen im Galeriehaus der Handwerkerhäuser

Der Rundgang sollte uns dazu bewegen, uns weiterhin mit der Vergangenheit und der Zukunft des Areales Elsteraue zu beschäftigen und dieses zu besuchen. Es wird sicher sehr interessant und lehrreich werden und einen neuen, tieferen Blick auf die Textil- und Industrieentwicklung ermöglichen.

Wir bedanken uns recht herzlich bei Frau Bürgermeisterin Wolf, Herrn Löffler und Herrn Haupt von der Stadt Plauen sowie bei Frau Ruffer vom Unikat e.V. für die Organisation, ihre Ausführungen und die gute Betreuung und Bewirtung.

#### Quellen

Wikipedia

Veröffentlichungen der Stadt Plauen (Internet)

## Baustellenbesichtigung des VSVI-Bezirksvereins Vogtland – B92 Oelsnitz Egerstraße

*Dipl.-Ing. (FH) Antje Schröder*

Kurz vor der Fertigstellung und Verkehrsfreigabe am 26. November 2021 besichtigten wir die Baustelle der B92 Oelsnitz Egerstraße. Die B92 stellt für das Obere Vogtland eine wesentliche Verkehrsverbindung zur A72 und in Richtung Plauen, aber auch die Verbindung in Richtung der tschechischen Grenze dar.

Treffpunkt war der Beginn der Baustrecke in Oelsnitz (Bild 1). Zunächst stellten Herr Müller als Referatsleiter Bauwerksplanung des LASuV NL Plauen und Frau Schmidt vom LASuV die Maßnahme vor.

Mit der Bauausführung wurde im Februar 2020 begonnen. Die Gesamtlänge der Baumaßnahme betrug 1,5 km (Bild 2). Bereits Ende 2020 wurde ein erster 0,7 km langer Abschnitt dem Verkehr übergeben.

Neu hergestellt wurde auf einer Länge von 1,2 km ein Geh-/Radweg, der ganz wesentlich die Verkehrssicherheit auf diesem Abschnitt der



Bild 1: Treffpunkt am Beginn der Baustelle und Erläuterungen zur Baumaßnahme und speziell zu den Bauwerken

Ortsdurchfahrt erhöht. Im Bereich des Letzten Hellers wird der Fußgänger- und Radfahrerverkehr über die kommunale Straße geführt.



Bild 2: Übersichtslageplan

Im Zuge der Baumaßnahme wurden durch die Versorgungsunternehmen neue Gas- und Elektroleitungen verlegt, eine Straßenbeleuchtungsanlage installiert sowie Trinkwasser- und Telekommunikationsanlagen in Teilabschnitten erneuert.

Hervorgehoben wurde, dass durch Anstrengungen aller am Bau Beteiligten der Termin der Verkehrsfreigabe gehalten werden konnte. Dabei brachten beispielsweise wechselnde Verkehrsführungen während der Bauzeit und Überraschungen im Baugrund, wie z. B. massive Reste alter Wasser-

kraftanlagen, oder die Beseitigung von Altablagern an den Fahrbahnrandern den Bauablaufplan ins Wanken. Dazu kamen dann die zu Beginn der Bauzeit noch nicht vorhersehbaren Unsicherheiten bei Materiallieferungen als Folge der Coronapandemie, die gemeistert wurden.

Die Fahrbahn wurde mit einer Breite von 7,00 m und einem vollgebundenen Fahrbahnaufbau ausgeführt. Asphalt-schichten mit 38 cm Dicke im Fahrbahn-bereich für die Belastungsklasse BK 10 wurden hergestellt.

Querneigung Fahrbahn rechtsgeneigt

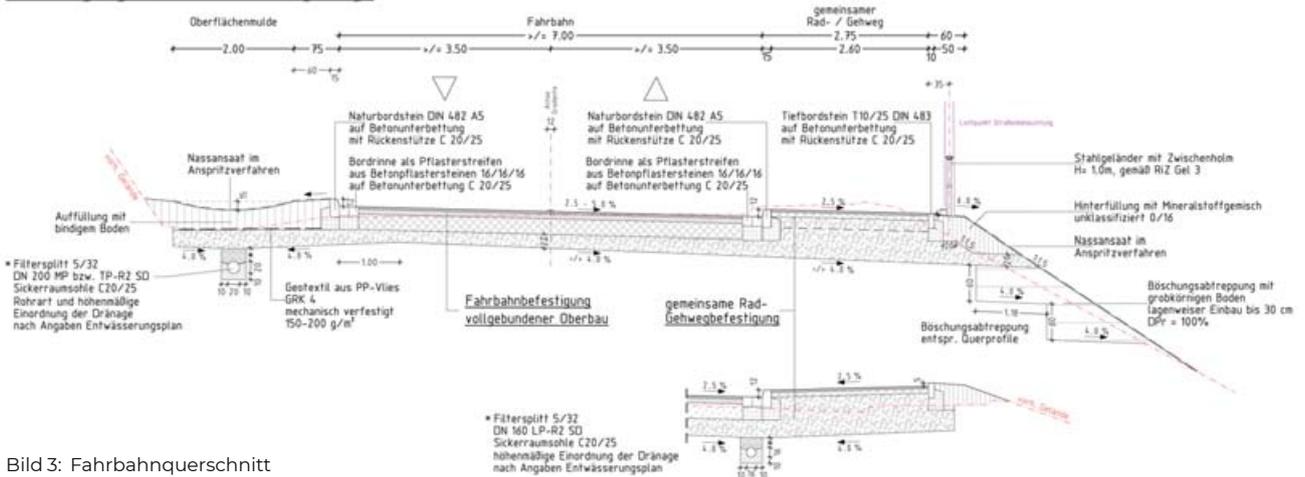
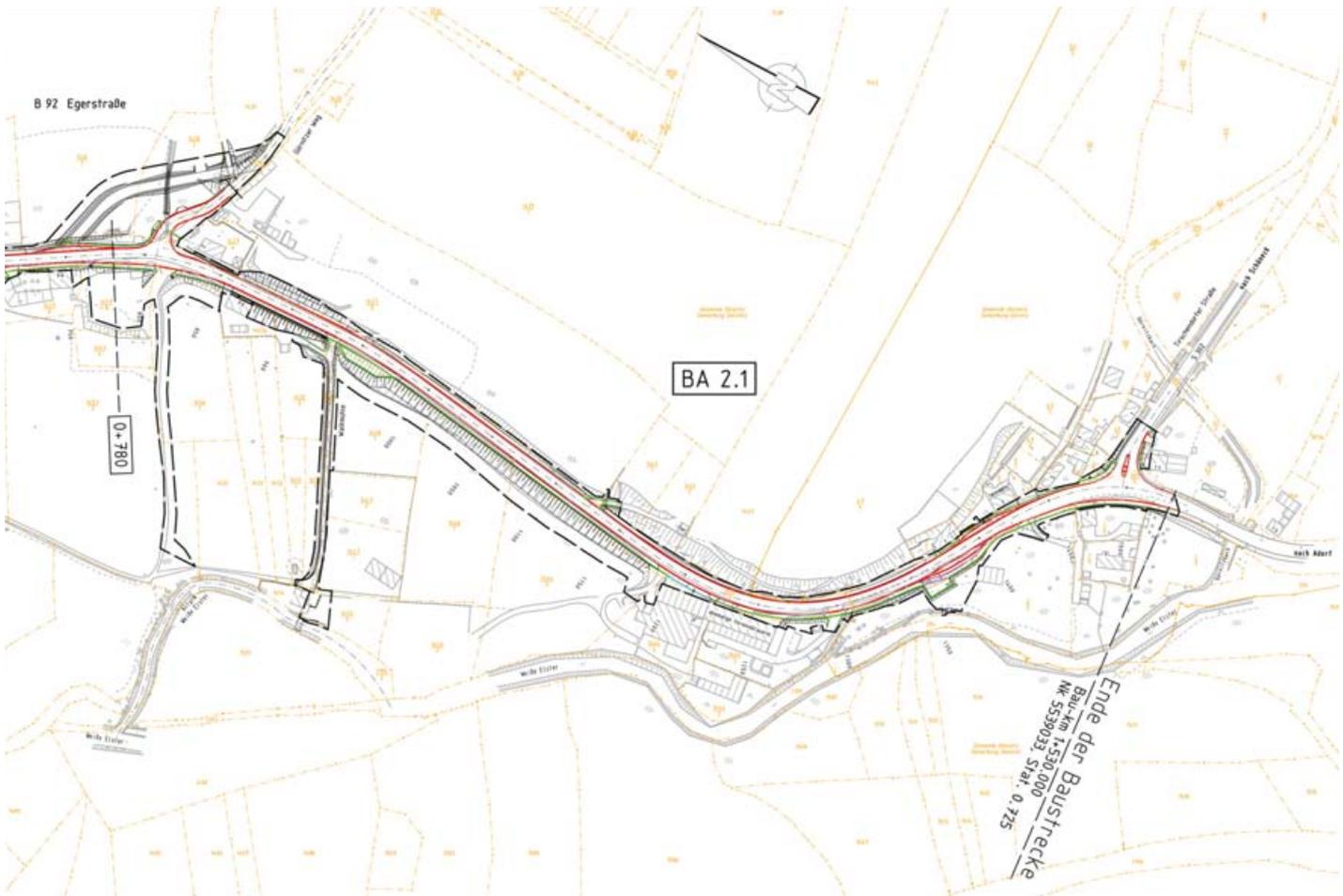


Bild 3: Fahrbahnquerschnitt



In großem Umfang wurden aufgrund der Topografie Bauwerke erforderlich:

1900 m<sup>2</sup> Netzsicherung sowie eine 45 m lange Stützwand aus Gabionen, gefüllt mit Theumaer Steinen, wurde hergestellt. Eine 222 m lange Stützwand einschließlich Absturzsicherung oberhalb des Letzten Hellers war ebenfalls erforderlich. Diese verbessert die Standsicherheit der Bundesstraße und die Sicherheit für die Anwohner. Eine vorhandene Stützwand aus Natursteinen wurde saniert.

Am Abzweig des Görnitzer Weges wurde ein Linksabbiegestreifen eingeordnet und eine Fußgänger-LSA errichtet.

Vier Bushaltestellen im Bereich der Baumaßnahme wurden barrierefrei ausgebaut, hier wurden taktile Leitsysteme und Busborde hergestellt, die barrierefreie Beschilderung erfolgte durch den Verkehrsverbund Vogtland.



Bild 4: Letzte Restarbeiten im Bereich der barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen

Außerdem wurden zwei unterirdische Regenklärbecken und ein unterirdisches Regenrückhaltebecken hergestellt.

Von einer wesentlichen Herausforderung für die Baustelle wurde berichtet. So stellte die Verkehrsführung während der Bauzeit ein wesentliches Problem für die Baustelle dar. Für den überregionalen Verkehr in und aus Richtung Oberes Vogtland wurde eine großräumige Umleitung beschildert. Herausgestellt wurde, dass das Bauen unter Verkehr, das für viel Kritik gesorgt hat, für die Baumaßnahme alternativlos war. Für den Anlieger- und Lieferverkehr wurden trassennahe Lösungen gesucht und gefunden, bei denen dann das Problem war, dass Tonnagebeschränkungen ignoriert wurden. Berichtet wurde, dass eine Verkehrsführung, die ausschließlich für PKW-Verkehr beschildert war, auch durch LKW genutzt wurde und es dadurch zur Gefährdung der Arbeiter im Baustellenbereich kam, woraufhin wieder zur Vollsperrung für alle Verkehrsteilnehmer zurückgegangen wurde.

Während wir zunächst von Oelsnitz aus in Richtung Bauende am Ortsausgang in Richtung Adorf liefen, nahmen wir auf dem Rückweg den Letzten Heller, eine Straße, die parallel zur B92 verläuft und über die zum Teil auch der Anliegerverkehr während der Bauzeit geführt wurde. Zwischen letztem Heller und der B92 stehen mehrere Gebäude dicht an der Fahrbahn. Bereits vorhandene Stützwände wurden im Zuge der Baumaßnahme ergänzt und aufgestockt, auch das Ausmaß der 222 m langen, neuen Stützwand, die man von der B92 kaum wahrnimmt, kann man von hier aus gut sehen.



Bild 5: Fahrbahn und Stützbauwerke aus Blick des Autofahrers auf der B92



Bild 6: Sanierte und erhöhte Stützwand aus Blickrichtung „Letzter Heller“



Bild 7: Neu errichtetes Stützbauwerk aus Blickrichtung „Letzter Heller“



Bild 8: Blick in Richtung des Baubeginns und auf die Stadt Oelsnitz/Vogtland

Nach Fertigstellung der Arbeiten im Bereich der B92 wurde im Letzten Heller noch der Asphalt erneuert, nachdem der bauzeitliche Verkehr nicht spurlos an der alten Fahrbahn vorbei gegangen ist.

Trotz der Umstände durch Corona und den damit verbundenen Materialengpässen und Kostenerhöhungen ging man zum Zeitpunkt der Exkursion davon aus, dass die geplanten Baukosten von acht Millionen Euro nicht wesentlich überschritten wurden.

Ein Dank geht an die Mitarbeiter des LASuV, insbesondere Herrn Uwe Müller und Frau Margit Schmidt, sowie Herrn Frank Lehmann vom Baubetrieb für die interessanten Ausführungen zu Bauausführung und Baugeschehen.

**Quelle**

Pressemittteilung zur Verkehrsfreigabe des LASuV, NL Plauen  
<https://www.lasuv.sachsen.de/b-92-oelsnitz-v-5851.html>  
 (aufgerufen: 29. Juni 2022)



# Projekta

Beratung · Planung / Projektierung · Bauleitung

## PLANUNG MIT IDEEN



B 169 OU Göltzschtal



S 289 Ausbau in Lengenfeld



S 299 Verl. westl. Rodewisch



S 293 Verl. westl. Zwickau

Planung · Projektsteuerung · Bauleitung · Bauüberwachung · Vermessung

→ Straßenbau

→ Wasserbau

→ Wasserversorgung

→ Stadttechnik

→ Ingenieurbau

→ Kanalisation

→ Kläranlagen

→ Straßenerhaltung

PROJEKTA Ingenieurgesellschaft für Tiefbautechnik Auerbach mbH · Friedrich-Naumann-Straße 1 · 08209 Auerbach (Vogtland)  
 Tel. +49 3744 / 267 – 0 · Fax +49 3744 / 267 – 250 · Email [info@projekta-auerbach.de](mailto:info@projekta-auerbach.de) · Homepage [www.projekta-auerbach.de](http://www.projekta-auerbach.de)

## Mini-Exkursion des VSVI-Bezirksvereins Vogtland zum Bahnbogen Chemnitz

*Dipl.-Ing. (FH) Antje Schröder, Dipl.-Ing. Matthias Opitz, Dipl.-Ing. Ingolf Nöbel*

Unter dem Motto „Neustartversuch“ unternahm eine kleine Gruppe Vogtländer am 16. März 2022 bei kühlem, aber sonnigen Wetter eine Mini-Exkursion zum im Bau befindlichen Bahnbogen Chemnitz.

Besichtigt wurden als Bestandteil der Sachsen-Franken-Magistrale der Chemnitzer Bahnbogen sowie das Chemnitzer Viadukt. Es handelt sich dabei um einen kleinen Einblick in die zahlreichen Einzelprojekte an der Sachsen-Franken-Magistrale, die sich in den unterschiedlichen Phasen zwischen Planung und Ausführung befinden.

Über die Sachsen-Franken-Magistrale fahren seit über 160 Jahren Züge von Hof aus nach Dresden und Leipzig.

Aktuell erfolgt der Ausbau und die Ertüchtigung von Bauwerken und Gleisen der Sachsen-Franken-Magistrale und es werden Anpassungen an neue technische Standards vorgenommen, die letztendlich eine schnellere Verbindung für den Eisenbahnverkehr ermöglicht. Im Abschnitt zwischen Dresden und Hof kann durch die Maßnahmen mit einer Verkürzung der Reisezeit um 50 Minuten gerechnet werden.

Beim Chemnitzer Bahnbogen handelt es sich um viele kleine Einzelmaßnahmen, den Neubau von Eisenbahnüberführungen und Straßenüberführungen, die Erneuerung und Anpassung von Haltepunkten sowie Erneuerungen des Oberbaus und natürlich die Erneuerung der Oberleitungen auf dem gesamten Streckenabschnitt.

Neben den vielen Einzelbauwerken des 1. Bauabschnittes des Chemnitzer Bahnbogens mit den verschiedensten Brückenkonstruktionen wurde uns die Eisenbahnüberführung Chemnitzer Viadukt vorgestellt.

Zunächst erhielten wir einen kleinen historischen Abriss zum imposanten Bauwerk:

Bereits 1858 mit Eröffnung der Eisenbahnlinie Chemnitz–Zwickau (Kohlenbahn) wurde das Tal der Chemnitz mit einer Steinbogenbrücke überquert. 1890 erfolgte ein erster Projektvorschlag für die Höherlegung der Strecke zum Erreichen der Kreuzungsfreiheit. Es wurde mit ersten Planungen für ein Viadukt aus Stahl begonnen. Die Fertigstellung des 2-gleisigen, stadtseitigen Viaduktüberbaus erfolgte 1902, 1908 wurde dann das 4-gleisige Viadukt fertiggestellt.

1909 erfolgte die Inbetriebnahme des Abschnitts Chemnitz Hauptbahnhof bis Chemnitz-Kappel (4-gleisig).

Reparationsbedingt wurden 1945 nach dem Zweiten Weltkrieg zwei Gleise zurückgebaut.

Das Viadukt besteht aus zwölf Segmenten mit jeweils vier Überbauten. Widerlager und Stützenfundamente besehen aus Natursteinmauerwerk und Beton auf einer Flachgründung. Mit seiner Länge von ca. 275 m, einer Breite zwischen den Geländern von 17,50 m und einer maximalen lichten Höhe von ca. 9,00 m handelt es sich um ein ortsbildprägendes Bauwerk. Das Bauwerk besteht aus zwei Bögen und zehn Balkenfeldern.

Für einen Ersatzneubau gab es aufgrund von Einsprüchen von Initiativen aus der Bürgerschaft und der Denkmalschutzbehörden keine Genehmigung, sodass durch die DB Netz AG begleitet durch einen Fachbeirat mit erfahrenen Experten eine praktikable Ertüchtigungslösung gesucht – und gefunden wurde. Das Ziel war es, alle Vorgaben an modernen und sicheren Bahnverkehr zu erfüllen und bestmöglich die Vorgaben des Denkmalschutzes zu beachten.

Interessant war auch die Darstellung der Konflikte, die sich aus der historischen Bausubstanz und den Anforderungen an ein modernes Projekt ergeben. So war die 16. BImSchV für das Vorhaben



Bild 1: Chemnitzer Viadukt – Unterseite auf die vier Hauptbögen mit Behelfs-Tragkonstruktion parallel



Bild 2: Chemnitzer Viadukt – Behelfs-Tragkonstruktion, welche die Oberleitungsmasten, Kabel und den Wartungsweg trägt



Bild 3: Baustellenzufahrt des AN – im innerstädtischen Raum unter beengten Verhältnissen angelegt

anzuwenden. Das Gleisbett auf Stahlüberbau macht anteilig eine Lärmschutzwand auf dem Viadukt in Höhe von mindestens 2 m erforderlich. Auf Wunsch des Denkmalamtes sollte jedoch auf eine Lärmschutzwand auf dem Viadukt verzichtet werden.

Nach Abstimmung im Fachbeirat wurde vorgeschlagen, eine Betonplatte auf dem Stahlüberbau zu errichten, die es nach rechnerischer Nachweisführung ermöglicht, auf die Lärmschutzwände

zu verzichten. Damit ergab sich eine neue Aufgabenstellung, die zu lösen war. Die bereits überlasteten Durchlaufträger erfahren durch die Betonplatte eine zusätzliche Belastung. Aber auch hierfür wurde eine Lösung erarbeitet. Die äußeren Überbauten verbleiben im Bestand. Die inneren, statisch weit überbelasteten Überbauten (Balkenbereiche) werden ausgebaut und durch neue Träger ersetzt. Die Bogenbereiche werden durch punktuelle Verstärkungen ertüchtigt.

Mit interessanten Zahlen zum Bauwerk – im Rahmen der Ertüchtigung ist der Austausch von 10560 Nieten erforderlich, das Gesamtgewicht der Stahlbauteile beträgt ca. 2500 t, ca. 33000 m<sup>2</sup> Beschichtung sind herzustellen – und vielen interessanten Eindrücken im Gepäck begaben wir uns auf den Heimweg ins Vogtland.



Bild 4: EÜ Reichenhainer Straße – rechts das Bahnhofsgebäude Chemnitz-Süd

**Quelle**

DB Netze, Chemnitzer Bahnbogen, 13. Oktober 2021 (Exkursions-Präsentation digital)



Bild 5: SÜ Zschopauer Straße – parallel in Koordination mit DB durch die Stadt Chemnitz errichtet



Bild 7: EÜ Augustusburger Straße – Walzträger in Beton, Stützen mit Natursteinverblendung



Bild 6: Gleisstopfvorgang – für Straßenbauingenieure nicht tägliches Erleben und damit mal über den Tellerrand geschaut



Bild 8: Parallel zur Baustelle rollt ständig der Bahnverkehr



## Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure im Freistaat Sachsen e.V.

**VSVI - Ihr Partner im Straßenbau- und Verkehrswesen.**



Bezirksverein  
**CHEMNITZ**



Bezirksverein  
**DRESDEN**



Bezirksverein  
**LEIPZIG**



Bezirksverein  
**OBERLAUSITZ**



Bezirksverein  
**VOGTLAND**

## Werden auch Sie Mitglied der GfVSVI!

Wir fördern in enger Verbindung mit der VSVI Informations- und Weiterbildungsveranstaltungen für die Straßenbau- und Verkehrsingenieure im Freistaat Sachsen.

Infos unter [www.vsvi-sachsen.de/verein/foerderverein](http://www.vsvi-sachsen.de/verein/foerderverein)



# card\_1

**Koordiniert ans Ziel – Lösungen für BIM Projekte.**

Infrastrukturmaßnahmen von A bis Z planen. Komplexe Verkehrswege richtlinienkonform entwickeln, prüfen und visualisieren. Bestand 3D-modellieren.

**... mehr auf [www.card-1.com](http://www.card-1.com)**

IB&T Software GmbH



BV Leipzig

## 54. Fachtagung „Aktuelle Probleme des Verkehrsbaus“

*Dr.-Ing. Manfred Körner*

Nach zwei Jahren Abstinenz hatten wir uns kurzfristig entschlossen, die Tradition der Tagung „Aktuelle Probleme des Verkehrsbaus“ im Jahr 2022 trotz unwägbarer Risiken wieder aufzunehmen. Für die vertraute Tagungsstätte, dem Stadtratssaal im Neuen Rathaus Leipzig, konnte wegen der noch nicht absehbaren Entwicklung der Corona-Pandemie keine verbindliche Zusage erteilt werden und auch andere Objekte in der Stadt Leipzig waren entweder bereits belegt oder aus gleichem Grund nicht verfügbar. Schließlich fanden wir im Kulturhaus Böhlen noch eine zeitliche Lücke, sodass dort die Tagung am 26. April 2022 unter angenehmen Bedingungen stattfinden konnte. Wir planen deshalb, sie dort auch im nächsten Jahr am 23. Mai durchzuführen. Allein schon die extrem gestiegenen Parkgebühren in der Stadt Leipzig, die verkehrsgünstige Anbindung durch Bahn und die Autobahnen A72 und A38 sowie die kostenlose Parkplatznutzung sprechen für diese Entscheidung.

Erwartungsgemäß war die Teilnehmerzahl von etwas über 100 Fachkolleginnen und -kollegen durch die kurzfristige Einladung gegenüber den Jahren vor der Pandemie geringer, aber wir hoffen, dass wir im Wonnemonat Mai 2023 wieder mehr Interessenten gewinnen können.

In seiner Begrüßung würdigte der Berichterstatter besonders die hochrangigen Vortragenden, die die Veranstaltung erst wirklich ermöglichten. Außerdem stellte er die Region des Veranstaltungsortes vor, die vor reichlich 30 Jahren noch als ökologisch verloren galt. Der Braunkohlenabbau rund um Leipzig hatte dort mit den Tagebauen Espenhain und Böhlen sowie der Verschmelzung und Verarbeitung der Braunkohle und nicht zuletzt durch die großen Braunkohlenkraftwerke eine dominierende Stellung. Anstelle der über 50 überbagerten Dörfer und Ortsteile ist heute ein attraktives Naherholungsgebiet mit vielen Seen entstanden, das auch durch neue Autobahnen und Straßen sehr gut erschlossen ist. Wir hoffen, 2023 den Teilnehmern diese Entwicklung etwas näherzubringen, auch in Verbindung mit dem Bau der letzten Kilometer der A72 bis zum Anschluss an die A38.

Anschließend begrüßte der Landrat des Kreises Leipzig, *Herr Henry Graichen*, dessen Gebiet aus dem Zusammenschluss von fünf ehemaligen Landkreisen entstanden ist, die Tagungsgäste. Herr Graichen brachte seine Freude zum Ausdruck, dass die traditionelle Tagung in Böhlen stattfand und stellte sich und seine Wirkungsstätte mit allen Problemen vor. Diese ergeben sich aus der vollständigen Umgestaltung und Erneuerung nach der politischen Wende und wirken noch immer, speziell infolge des geplanten vollständigen Ausstieges aus der Braunkohle bis 2038 und dem damit zusammenhängenden zu erwartenden Verlust von Tausenden Arbeitsplätzen. Er konnte aber auch auf die großen Erfolge in den letzten Jahrzehnten auf ökologischem und ökonomischem Gebiet verweisen.

Als erster Vortragender ergriff der Präsident der Vereinigung der Straßen- und Verkehrsingenieure des Freistaates Sachsen, *Herr Prof. Dr.-Ing. Dr. e. h. Christian Lippold*, das Wort. In dieser Eigenschaft begrüßte er die Initiative zur Wiederbelebung der Fachtagung, dankte den Organisatoren und den Teilnehmern der Tagung und wünschte für die Zukunft viel Erfolg in der planmäßigen Weiterbildung der Ingenieure in der Planung, dem Bau und der Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur. Danach stellte er sich als Geschäftsführer Technik der 2018 gegründeten und seit 2021 tätigen Autobahn GmbH des Bundes vor. Diesem neuen Staatsbetrieb vorangegangen war eine Neuordnung der Bundesländer in ihren Finanzbeziehungen sowie die damit verbundene Reform der Bundesfernstraßenverwaltung, die im Juni 2017 von Bundestag und Bundesrat beschlossen wurde. Daraus resultierte auch die Errichtung des Fernstraßenbundesamtes im Jahr 2018 mit Sitz in Leipzig. Die Autobahn GmbH des Bundes verwaltet gegenwärtig das bestehende 13000 km lange Autobahnnetz und beschäftigt in 300 Standorten, davon 189 Autobahnmeistereien, 13000 Mitarbeiter. Jährlich sind ca. fünf Milliarden Euro für Investitionen in Bau und Unterhaltung vorgesehen. Die Zentrale der Autobahn GmbH befindet sich in Berlin-Moabit. Von den zehn

Niederlassungen liegen zwei in den neuen Bundesländern. Dort sind auch fünf von 41 Außenstellen angesiedelt.

Als maßgebende Arbeitsfelder des neuen Betriebes wurden Nachhaltigkeit und Klimawandel, Mobilität (Infrastruktur für alternativen Antrieb, Regelbetrieb automatisierter Fahrzeuge) sowie Digitalisierung und Automatisierung genannt. Die Maxime lautet eindeutig Erhaltung vor Neubau, wobei die Brückensanierung das Kernstück darstellt. Daneben stehen Lärmsanierung und innovative Rastanlagen, insbesondere für LKW, im Vordergrund. Zu neuen technischen Details der Straßenkonstruktionen und der Oberflächengestaltung gibt es erste Überlegungen.

Traditionell berichtet auf der jährlichen Tagung ein prädestinierter Vertreter der Straßenbaubehörde der Nachbarbundesländer Sachsens über die verkehrsbaulichen Entwicklungen in seinem Bundesland. In diesem Jahr war Thüringen an der Reihe. Der Leiter der Abteilung Straßenneubau und Regionalbereiche der Straße im Landesamt für Bau und Verkehr, *Herr Hans-Joachim von der Osten*, stellte in seinem Vortrag zunächst die Struktur der Straßenbauverwaltung des Freistaates Thüringen vor. Dem Präsidenten, Herrn Rippel, sind vier Abteilungen für Zentrale Dienste, Hochbau, Liegenschaften, Straßen- und Verkehrswesen sowie Straßenneubau und Regionalbereiche Straße nachgeordnet. Die Regionen umfassen je vier bis sieben Landkreise und kreisfreie Städte. Investitionssteuerung und Erhaltung, Straßenverwaltung, Netzplanung, Bautechnik und Qualitätssicherung sind der Abteilung 3 zugeordnet, während für den Neubau die Abteilung 4 zuständig ist. Per 1. Januar 2022 bestand das Straßennetz aus 521 km Autobahnen, 1603 km Bundesstraßen und 4037 km Landstraßen und aus 1900 Ingenieurbauwerken. Das Radwegnetz, das aktuell in Deutschland im Vordergrund steht, umfasst 247 km reine Radwege und 590 km, die auch von Fußgängern genutzt werden. Die zur Verfügung stehenden Mittel betragen für Bundesstraßen 2021 112,4 Millionen Euro und für Landstraßen 118,4 Millionen Euro.

Der Vortragende stellte neue Strecken von Bundes- und Landstraßen in einer Gesamtlänge von 170 km vor, die teilweise von der DEGES realisiert werden. Dabei handelt es sich besonders um Ortsumgehungen. Der Brückenbestand befindet sich derzeit noch überwiegend in sehr gutem bis ausreichendem Bereich, wobei jedoch der Trend eindeutig in die negative Richtung zeigt.

Eine Besonderheit in Deutschland bildet die vollständige Privatisierung des Betriebs- und Winterdienstes durch Abschluss von Rahmenverträgen mit zwei bis fünf Jahren Laufzeit. Auch in Thüringen stehen der Neubau und die Erhaltung von Radverkehrsanlagen im Fokus. Das gilt sowohl für straßenbegleitende als auch für separate Radwege, die aufgrund der Bedarfsermittlungen in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Baulastträgern geplant und erhalten werden.

*Herr Dr. Jens Albrecht*, Abteilungsleiter im Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, befasste sich im Anschluss mit den äquivalenten Problemen, die für den Freistaat Sachsen die Richtschnur bilden. Das Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen verwaltet 2310 km Bundesstraßen, 4780 km Staatsstraßen und 1237 km Radwege. Auch hier gilt die Prämisse Erhalt vor Aus- und Neubau. Mit dem Ausbau und der Erhaltungsstrategie soll eine schrittweise Verbesserung des Straßenzustandes bis 2030 erreicht werden. Für die Umsetzung des AES 2030 im Jahre 2021 war ein Budget von 53 Millionen Euro/Jahr angepeilt, mit dem das Staatsstraßennetz annähernd zu erhalten gewesen wäre. Tatsächlich wurden dann aber im Haushalt nur 30 Millionen Euro/Jahr eingestellt. Für Radverkehrs- und Straßenanlagen in kommunaler Bauleitträgerschaft stehen 2022 250 Millionen Euro zur Verfügung, die nach einer neuen Förderrichtlinie finanziert werden sollen.

Der Redner berichtete auch über die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur und die Förderung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene einschließlich der Aktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken. Im Strukturstärkungsgesetz Kohleregion sind straßenseitig nur noch der BA 3.3 der B178 Niederoderwitz-Zittau und der im Bau befindliche BA 5.2 der BAB A72 Borna-Nord bis AD A38 enthalten, während im Bereich Schiene sieben Strecken aufgeführt sind.

Die Weiterentwicklung der Wiederverwendung von Asphalt in Deutschland war das Thema des Geschäftsführers des Deutschen Asphaltverbandes, *Herrn Dipl.-Ing. André Täube*.

Die Wiederverwendungsmenge von Asphaltgranulat liegt in Deutschland seit 1994 konstant bei etwa zehn Millionen Tonnen pro Jahr. Allerdings ging die Jahresproduktion von Asphalt von 68 Millionen Tonnen im Jahr 1995 auf 40 Millionen Tonnen pro Jahr zurück, sodass der Anteil Altasphaltzugabe relativ von 15 Prozent auf 25 Prozent stieg.

Neben der ständigen Aktualisierung des Regelwerkes unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse hinsichtlich stofflicher Eigenschaften, Verträglichkeit, Gleichmäßigkeit und Anpassung der Maschinenteknik stehen gegenwärtig die Anwendung von Rejuvenatoren und eine zusätzliche Gütesicherung im Mittelpunkt der Weiterentwicklung. Das Ziel bleibt, möglichst den gesamten anfallenden Altasphalt sinnvoll so zu verwenden, dass die Lebensdauer von damit hergestellten Asphaltsschichten erhalten oder sogar erhöht werden kann. Langfristig wird auch die Zugabe von Granulat zu Splittmastixasphalt angestrebt. Der Einsatz von Rejuvenatoren soll dazu dienen, gealterte Bitumen wieder in die Nähe seiner ursprünglichen rheologischen Eigenschaften zu versetzen bzw. um bisher ungeeignete Bindemittel nutzbar zu machen. Er wies darauf hin, dass diese Verjüngungsmittel noch nicht hinreichend erforscht sind, und stellte zu dieser Problematik ein Technisches Informationspapier des

DAV e. V. vor, das auf dem Hinweisblatt des Europäischen Asphaltverbandes EAPA basiert. Eine solche Information wird auch von der FGSV vorbereitet.

Ebenfalls in Bearbeitung ist eine zusätzliche freiwillige Güteüberwachung von Ausbauasphalt mit der Schaffung eines RAL-Gütezeichens.

Über „Neue Entwicklungen auf dem Gebiet Bindemittel im Asphaltbau“ referierte *Herr Dr.-Ing. Tobias Hagner* (Total Energies).

Angesichts der neuen Herausforderungen durch Klimawandel, steigende Verkehrsleistungen der Straße, erhöhte Anforderungen an den Arbeitsschutz (Senkung der Arbeitsplatzgrenzwerte) und die Möglichkeit rechnerischer Dimensionierung durch Einbeziehung und Wertung von Eigenschaftskriterien der Bindemittel und der Asphaltzusammensetzung stellte er bereits in Erprobung und in Zukunft denkbare Lösungsmöglichkeiten vor.

Schwerpunkte bilden die Wiederverwendung von Altasphalt, die Modifizierung von Bindemitteln, die Erhöhung der Qualitätsanforderungen an Baustoffe und Bauausführung, neue Erhaltungs- und Instandsetzungstechnologien und die Anpassung an den Klimawandel (größer werdende Temperaturextreme) durch erhöhten Verformungswiderstand, höhere Kälteflexibilität und bessere Kohäsion und Adhäsion des Asphalts.

Weiter auf der Agenda stehen die Entwicklung alterungsempfindlicher Bindemittel durch den Eingriff in die chemische Struktur der Bitumen und eine geringere Versprödung durch verminderte Reaktivität bei größeren Asphaltgranulatzugaben.

Den nächsten Vortrag hielt *Herr Dipl.-Ing. Marco Schünemann* zum Thema „Kompakte Asphaltbefestigungen“. Er stellte zunächst die zwei gängigen Verfahren vor:

Verfahren 1 Kompaktmodulbauweise als zweischichtiger Einbau im Verfahren „heiß auf heiß“ mit einem Spezialfertiger und hochverdichtender Bohle für die obere Schicht

Verfahren 2 InLine Pave als zweischichtigen Einbau im Verfahren „heiß auf heiß“ mit zwei unmittelbar hintereinanderfahrenden Fertigern mit extrem hochverdichtender Bohle für die untere Schicht

Aufgrund des monolithartigen Schichtenverbundes und hohen Verdichtungsgraden der Schichten ist eine höhere Lebensdauer zu erwarten. Voraussetzung bildet, dass die besonders hohe Verdichtung mit optimalen Hohlraumgehalten durch Optimierung der Mischgutzusammensetzung bereits in der Erstprüfung berücksichtigt wird. Bei Verwendung von Ausbauasphalt sollte in den Mischern aufbereitetes Asphaltgranulat eingesetzt werden. Weiterhin sollte mehr Frischbitumen eingesetzt und eine Mindesthärte festgelegt werden.

Der Vortragende ging sodann auf die Frage ein, ob das Regelwerk für Kompaktasphalt ausreichende Kriterien enthält und unterbreitete Vorschläge, in welcher Weise Ergänzungen und Veränderungen erforderlich wären. Das gilt unter anderem auch für die erforderliche Veränderung der Mischgutkonzeption für Binder- und Deckschicht hinsichtlich der Verdichtbarkeit. Er plädierte für eine Absenkung der Einbautemperatur speziell für die Binderschicht sowie für eine Höchstdicke von 2,5 cm für die Asphaltdeckschicht, da sonst durch die Verzahnungstiefen in der Binderoberfläche zu viel Deckschicht eingesetzt werden müsste, deren Menge nur über Lieferscheine verifiziert werden könnte.

Der für die Leipziger Tagung bereits obligate Vortrag von *Professor Dr. Frohmut Wellner* (TU Dresden) beschäftigte sich diesmal mit dem Thema „Klimaschutz kontra Straßenbau“. Eingangs in einem Wortspiel stellte er die Frage, ob in der Umkehr auch von „Straßenbau kontra Klimaschutz“ gesprochen werden sollte, wie das in der ideologischen Auseinandersetzung oftmals argumentiert wird.

Der Vortragende zeigte anhand vieler Argumente, dass die Straße in der Volkswirtschaft unersetzlich ist und damit auch ihren Anteil zur Bezahlbarkeit eines effektiven Klimaschutzes beiträgt. Professor Wellner stellte danach eine Vielzahl von Schaubildern und Diagrammen, Ergebnisse von Forschungsberichten, Dissertationen und Masterarbeiten der TU Dresden vor, die die Auswirkungen des Klimawandels, insbesondere durch Erhöhung der Durchschnittstemperatur, beschreiben. Diese Erwärmung bewirkt eine Herabsetzung der Viskosität von Bindemitteln und erhöht die Gefahr der Spurbildung. Bei konstanter Konstruktionsdicke wird auch die Asphalttragschicht stärker auf Erwärmung belastet, sodass nicht eine Nutzungsdifferenz eintritt, die durch eine Erhöhung der Konstruktionsdicke um 2 bis 3 cm auszugleichen ist. Eine bloße Erhöhung der Viskosität des Bindemittels ist nicht möglich, da mit dem Klimawandel auch eine Erhöhung extremer Niedrigtemperaturen eintreten kann. Es kommt also darauf an, die Plastizitätsspannen der Bindemittel durch geeignete Zusatzmittel zu erhöhen.

Insgesamt sollte die Forschung wesentlich erweitert werden, wobei natürlich auch die Erfahrungen von Ländern genutzt werden müssen, die die extremen Temperaturen im Kontinentalklima schon länger berücksichtigen müssen.

Im Anschluss an die Ausführungen von Herrn Prof. Dr. habil. Wellner wollten *Frau Christin Walther* vom Tiefbauamt der Stadt Prenzlau und *Herr Jan Bartholdy* (PEBA Löcknitz) einen Vortrag über „Zerstörungsfreie Untersuchungen mit Hilfe von Georadar in Kombination mit Tragfähigkeitsmessungen“ halten. Leider waren beide Vortragende erkrankt, jedoch liegt die Power-Point-Fassung vor, sodass an dieser Stelle eine kurze Zusammenfassung erfolgen kann.

Ausgangspunkt ist die Erfahrung, dass Risse und andere Schäden zunächst visuell nur sehr schwer oder gar nicht erkennbar sind, sich aber ohne Behandlung schnell ausbreiten und dann hohe Sanierungskosten verursachen. Ein solches Beispiel bildete der 2018 am Ostufer des Unteruckersees der Stadt Prenzlau errichtete Radweg. Zunächst hatte sich lediglich Wurzeleinwuchs an der Oberfläche gezeigt. Die Stadt vermutete einen mangelhaft ausgeführten Oberbau. Zur Verifizierung fand auf der gesamten Streckenlänge eine Georadarbefahrung statt. Durch Senden und Empfangen von elektromagnetischen Wellen, die Messung der Laufzeit der Wellen und der Reflexion der Wellen lassen sich Unterschiede im Schichtenaufbau ableiten und in Diagrammen abbilden. So konnte nachgewiesen werden, dass die ungebundenen Schichten unterdimensioniert waren bzw. teilweise sogar fehlten, ohne dass Schürfe und Sonden eingesetzt werden mussten, die immer nur eine punktuelle Auswertung ermöglichen.

Der letzte Vortrag der Veranstaltung stand unter der Überschrift „Anwendung von Geokunststoffen im Straßenbau“. Herr Norbert Wagner, Vorstandsvorsitzender des Industrieverbandes Geobaustoffe e. V. (BVG) stellte eingangs fest, dass Geokunststoffe inzwischen als hochwertige, qualitätszertifizierte

Standardbaustoffe etabliert sind, als Baustoffe in qualifizierten Baumärkten geführt werden und nunmehr „Geobaustoffe“ heißen.

Die zweite These beinhaltete den Anspruch, dass Geobaustoffe die Antwort auf den zunehmenden Bedarf an ökologisch nachhaltigen sowie ressourcenschonenden Bauweisen bilden, die zu wirtschaftlichen Vorteilen führen.

Der Vortragende stellte sodann die Aufgaben und Ziele des IVG vor. Mit zehn Mitgliedern umfasst er fast alle in Deutschland tätigen Hersteller. Die Förderung der Bauweise, Öffentlichkeitsarbeit, Interessenvertretung, Werbung, Einflussnahme auf Normen und Regelwerke, Unterstützung der Ausbildung, Stimulierung der „Lust“ auf Geokunststoffe und nicht zuletzt die Qualitätssicherung durch freiwillige Güteüberwachung anstatt Baustoffeingangsprüfungen der Anwender stehen im Mittelpunkt der Verbandsarbeit.

Im letzten Teil des Vortrages wurden die Übereinstimmungen der Anwendung von Geobaustoffen bezüglich Nachhaltigkeit und Klimaschutz sowie deren Mikroplastikpotenzial festgestellt und durch zahlreiche Vergleiche verifiziert.

Im Schlusswort zog Herr George im Namen der Veranstalter eine positive Bilanz der Tagung und kündigte deren Weiterführung auch in der Zukunft an.

# Institut Dr. Körner & Partner

## Ingenieurgesellschaft mbH Leipzig



Privatrechtlich anerkannte Prüfstelle nach RAP Stra 15 für die Fachgebiete A, BB, BE, C, D, E, F, G, H, I

Anerkannte Überwachungs- und Zertifizierungsstelle nach BauPVO für Gesteinskörnungen und Asphaltgemische Kenn-Nr.: 1570

VMPA-Betonprüfstelle (VMPA-B-2059)

**Graf-Platow-Straße 1,**  
**04683 Naunhof** OT Albrechtshain

Telefon/-fax +49 (34293) 527-0/30 ·  
www.ikpleipzig.de · E-Mail info@ikpleipzig.de

- Baustoffprüfungen
- Straßenzustandsanalysen
- Baugrundgutachten
- Forschung, Entwicklung

Gutachten, Beratung für die Fachgebiete

- Straßen- und Tiefbau
- Gleisanlagen
- Wegebau, Wasserbau
- Dichtungssysteme
- Deponie, Umwelt



## Fachtagung „Kommunaler Straßenbau im Freistaat Sachsen“

am 10. November 2022 in Mittweida

*Dipl.-Ing. Julia Schmidt*

Nach vierjähriger Pause hatte der Bezirksverein Chemnitz am 10. November 2022 zur 11. Fachtagung „Kommunaler Straßenbau im Freistaat Sachsen“ in das Wasserkraftwerk Mittweida eingeladen. Im Rahmen der Veranstaltung, bei der sich rund 120 Teilnehmer aus Sachsen und den angrenzenden Bundesländern einfanden, wurde zudem der Festakt zum 30-jährigen Jubiläum der VSVI Sachsen begangen.

Eröffnet wurde die Tagung von *Herrn Dr.-Ing. Wolf Uhlig*, Vorsitzender des Bezirksvereins Chemnitz der VSVI Sachsen.



Bild 1: Eröffnung durch Dr.-Ing. Wolf Uhlig

Er begrüßte die zahlreichen Gäste sowie Referenten aus Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft im Wasserkraftwerk Mittweida. Erbaut wurde dieses produzierende technische Denkmal von 1908 bis 1909 als Dampfkraftwerk. Bereits 1923 erfolgte die Inbetriebnahme der Wasserkraftanlage, welche bis heute regenerative Energie erzeugt. Herr Dr.-Ing. Uhlig bedankte sich bei der GFVSVI und dem Präsidium der VSVI Sachsen für die Unterstützung der Fachveranstaltung und des Festteils. Sein besonderer Dank galt Herrn Bernd Gregorzyk, Vorsitzender des BV Chemnitz von 2010 bis 2022, für die langjährige Vorstandsarbeit als Vorsitzender sowie aktuell als aktives Vorstandsmitglied.

Anschließend informierte *Herr Ralf Schreiber*, Oberbürgermeister der Großen Kreisstadt Mittweida, in seinem Grußwort über die Geschichte und

Entwicklung der Stadt sowie die Herausforderungen im kommunalen und Staatsstraßen-Netz der Region.



Bild 2: Grußwort der Stadt Mittweida durch Oberbürgermeister Ralf Schreiber

*Herr Prof. Dr.-Ing. Christian Lippold*, Präsident der VSVI Sachsen, eröffnete mit seiner Festrede anlässlich des 30-jährigen Jubiläums der sächsischen VSVI den festlichen Teil des Tages. Er ließ die vergangenen 30 Jahre aus straßenbau- und verkehrstechnischer Sicht Revue passieren. Genannt seien hier die Modernisierung des sächsischen Straßennetzes

nach der Wende sowie bedeutende Verkehrsprojekte der Deutschen Einheit wie der Bau der Autobahn A17, des Citytunnels Leipzig sowie die Flughäfen Dresden und Leipzig/Halle inklusive deren Anbindung. Zudem prägten mehrere Reformen der Landesverwaltung, die Gründung der LIST GmbH, des LASuV sowie des Fernstraßenbundesamtes und der Autobahn GmbH die letzten drei Jahrzehnte.



Bild 3: Festrede 30 Jahre VSVI Sachsen durch Prof. Dr.-Ing. Dr. e.h. Christian Lippold

Die VSVI Sachsen mit ihren fünf Bezirksvereinen Chemnitz, Dresden, Leipzig, Oberlausitz und Voigtland etablierte sich in dieser Zeit als verlässliche und starke Gemeinschaft von Berufskolleginnen und -kollegen, die in den unterschiedlichsten Bereichen der Straßenverkehrsinfrastruktur Sachsens tätig sind. Mit einer Vielzahl von branchenbezogenen Fortbildungen, Exkursionen und Stammtischen unterstützt sie die Aus- und Weiterbildung und ermöglicht den kollegialen Austausch zwischen Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft. Prof. Dr.-Ing. Christian Lippold bedankte sich bei allen Kolleginnen und Kollegen für ihr langjähriges Engagement und die stets gute Zusammenarbeit in der VSVI und wünscht uns weiterhin gutes Gelingen für die nächsten 30 Jahre.

*Frau Janette Wittig* von der DEGES GmbH übernahm mit ihrer Laudatio auf den diesjährigen Preisträger des Artur-Speck-Preises „den wohl schönsten Programmpunkt des Tages“.

Zusammen mit dem Vorsitzenden der GFVSVI, *Herrn Dipl.-Ing. Jürgen Rannacher* und dem Präsidenten der VSVI Sachsen, *Herrn Prof. Dr.-Ing. Christian Lippold*, überreichte Sie den Preis der VSVI Sachsen in Form einer sächsischen Postmeilensäule an *Herrn Siegbert Kuhs*. Die VSVI Sachsen würdigt damit die Arbeit von Herrn Kuhs in der Planung und Überwachung, die sich an zahlreichen Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerken in Sachsen manifestiert. Beispielhaft seien die Elstertalbrücke Pirk, die Talbrücke über die Kleine Striegis, der Flughafen Dresden, die BAB A4 von Dresden bis Bautzen, die A72 von der Landesgrenze bis Zwickau Ost und die A17 der Anschlussstelle DD-Südvorstadt bis Anschlussstelle Pirna genannt. Die VSVI Sachsen dankt Herrn Kuhs für sein 18-jähriges Engagement als Redakteur der VSVI-Zeitschrift, sowie für die Übernahme der Geschäftsstelle der Bezirksgruppe Dresden im Jahr 2018.

Der Preisträger bedankte sich beim Gremium der Preisvergabe sowie allen Kolleginnen und Kollegen, die ihn bei der Suche nach Fachbeiträgen

unterstützten und den Autorinnen und Autoren, die mit ihren eingereichten Fachbeiträgen und Berichten seine Arbeit als Redakteur erst ermöglichten.

Im Anschluss stellte *Frau Doris Drescher*, Präsidentin des Fernstraßen-Bundesamtes, die neue Behörde des Bundes vor. Neben dem Aufbau und der Struktur des FBA erläuterte Sie die Ziele der Reform und ging insbesondere auf die Planfeststellung und deren angestrebten Digitalisierung ein.



Bild 6: Referentin Doris Drescher



Bild 7: Referentin Doris Drescher mit Auditorium



Bild 4: Laudatio durch Janette Wittig



Bild 5: Preisträger Siegbert Kuhs

Den festlichen Teil der Fachtagung beendete der VSVI-Vizepräsident *Herr Stephan Berger*, Abteilungsleiter „Mobilität“ im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, mit seinem Grußwort aus dem Ministerium.

Er informierte über die Zuweisung von zusätzlichen Sondermitteln in Höhe von insgesamt 60 Millionen Euro für die Jahre 2022 bis 2024, welche für Erhaltungsmaßnahmen am Staatsstraßennetz eingesetzt werden. Gleichzeitig appellierte er an eine enge Zusammenarbeit der Landkreise, Verkehrsbehörden und Kommunen mit dem LASuV, um alle Weichen für die Realisierung der Baumaßnahmen,



Bild 8: Grußwort SMWA durch Stephan Berger

insbesondere im Hinblick auf die zur Verfügung stehenden Umleitungsstrecken, zu stellen. Neben dem enormen Erhaltungsrückstand im Staatsstraßenbereich liegen derzeit die Themenschwerpunkte im SMWA auch im kommunalen Straßenbau und der Einführung der sogenannten Kommunalbudgets sowie der Umsetzung des „Deutschlandtickets“ im Bereich ÖPNV.

Das Thema des ersten Fachvortrages der Tagung beinhaltete neue Anforderungen an die kommunale Infrastruktur durch neue Formen der Mobilität. Spätestens mit der Erläuterung, dass u. a. E-Scooter zu den Formen der neuen Nahmobilität zählen, konnte Herr Alexander Kirste, Leiter der Abteilung Verkehrsplanung im Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Chemnitz, das Interesse aller Teilnehmenden wecken. Denn mittlerweile kennt jeder die umstrittenen Fahrzeuge in den Städten.

Die Erfahrungen der Stadt Chemnitz zeigen, dass die erhofften Ziele – nämlich die Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Netzes, die Nutzung außerhalb des zentralen Stadtraums, die Minderung der PKW-Nutzung, sowie die Verkehrsverlagerung in Richtung Umweltverbund – leider bislang nicht erreicht werden konnten. Dies liegt hauptsächlich an fehlenden, durchsetzbaren Vorgaben für die Angebots- und Abstellorte der Fahrzeuge. Herr Kirste stellt in seinem Vortrag abschließend Lösungsansätze der Stadt Chemnitz vor, z. B. über das Steuerungsinstrument Sondernutzung (auch in den weniger attraktiven Stadtbereichen) und die Einführung von sogenannten Geteilten-Mobilitäts-Parkplätzen.

Den Appell von Herrn Stephan Berger zur engen Abstimmung von Umleitungsstrecken griff Frau Maria Hübschmann von der LIST GmbH in ihrem Vortrag zum Baustellen- und Umleitungsmanagement (BUM) in Sachsen auf.

Aufgrund der Vielzahl an Vorhabenträgern (u. a. Autobahn GmbH, LASuV, Landkreise, Kommunen, Versorgungsunterneh-

men) und Betroffenen, wie beispielsweise Rettungsdienste, ÖPNV, Gewerbetreibende und Anlieger, ist eine Koordination von Baustellen und Umleitungsstrecken im sächsischen Straßennetz notwendig. Hierbei unterstützen das Baustelleninformationssystem „SPERRINFOSYS“ und zukünftig das Werkzeug für Arbeitsstellenmanagement und Sperrkonferenzen „WASP“ alle Beteiligten bei der Koordination und Durchführung des Umleitungsmanagements. In der Fachanwendung „SPERRINFOSYS“ erfolgt der technische Datenaustausch zwischen den Verkehrsbehörden als zentraler Service. Dabei wird die geografische Planung von Sperrungen und Umleitungen unterstützt. Das System ermöglicht zudem die Information der Öffentlichkeit als auch verwaltungsintern die Erkennung von Konflikten bei der Planung von Verkehrsraumeinschränkungen. Das iterative und automatisierte Erkennen von Konflikten unterstützt darin die Fachanwendung „WASP“, welche die LIST GmbH im Auftrag des LASuV entwickelt. Zukünftig sollen zudem die Maßnahmen der Autobahn GmbH, der benachbarten Bundesländer und weiterer Vorhabenträger in beiden Systemen integriert werden. Eine Ausweitung auf das kommunale Straßennetz ist zudem ebenfalls geplant.

Einen Blick über den Tellerrand hinaus gewährte der Vortrag von Herrn Ringo Lottig, Vorstandsvorsitzender der Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft eG, mit dem Titel „E-Mobilität und Ladeinfrastruktur aus Nutzersicht und wohnungswirtschaftlicher Sicht“.

Es wurden aktuelle Themen der organisierten Wohnungswirtschaft wie die Umsetzung von bedarfsgerechter Ladeinfrastruktur, Mieterstrom und dezentraler Energieerzeugung für Mieter, Gewerbetreibende und sonstige Drittnutzer von Herrn Lottig erläutert. Am Projektstandort „Tanzende Siedlung“ auf dem Kaßberg in Chemnitz hat die CSG bereits erfolgreich das Konzept Mieterstrom und Laden umgesetzt.



Bild 9: Referent Alexander Kirste



Bild 10: Referentin Maria Hübschmann



Bild 11: Referent Ringo Lottig

*„Es liegt ein grauer Pflasterstein  
auf der Chaussee, doch nicht allein;  
denn wenn allein er läge,  
dann wäre er im Wege;  
doch so, inmitten anderer,  
erfreut er alle Wanderer.  
Anstatt ihn dankbar nun zu grüßen,  
Tritt man mit Füßen ihn, mit Füßen...!“*

Mit diesen Zeilen von Heinz Erhardt begann Prof. Dr.-Ing. habil. Frohmüt Wellner von der Technischen Universität Dresden seinen Fachvortrag zur konstruktiven Gestaltung von Pflasterbefestigungen in Kommunen.

Auf die poetische Einleitung folgte bald die Ernüchterung in Form verschiedener Schadensbildern, die der Referent fotografisch festgehalten hatte. Herr Prof. Wellner erläuterte die häufigsten Ursachen, welche zu Schäden in Pflasterflächen führen. Hierzu zählen neben mangelnder Filterstabilität der Bettung und wasserundurchlässiger Tragschichten auch falsche Fugenmaße sowie die falsche Wahl des Steinverbandes. Umfangreiche Hinweise zur Planung und Ausführung von Verkehrsflächen in Pflasterbauweise findet man im technischen Handbuch von 2014 „Dauerhafte Verkehrsflächen mit Betonpflastersteinen“, dessen Überarbeitung mittlerweile abgeschlossen ist und im Frühjahr 2023 veröffentlicht werden soll.

Im abschließenden Vortrag der Tagung umriss Rechtsanwalt Michael Utecht aus der Chemnitzer Kanzlei „Utecht Schweppe Milimonka Reitemeyer“ in der Kürze der Zeit das hochaktuelle und komplexe Thema der Materialpreissteigerungen und Preisanpassungen in bestehenden Bauverträgen.

Er erläuterte Grundlagen und Irrtümer im Zusammenhang mit den Erlässen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr aus März und Juni 2022 aufgrund der Folgen des Ukrainekrieges auf die Bauwirtschaft.

Die zur Verfügung stehenden Pausen nutzten die Tagungsteilnehmer auch zum intensiven Informationsaustausch an den Ständen der zahlreich vertretenen Aussteller in der historischen Maschinenhalle des Wasserkraftwerkes. Hier präsentierten sich Anbieter spezieller Bauprodukte ebenso wie



Bild 12: Referent Prof. Dr.-Ing. Frohmüt Wellner

Softwareentwickler, Planungsunternehmen oder wissenschaftliche Einrichtungen und Verbände. Zudem bestand die Möglichkeit, den technisch sehr interessanten Tagungsort zu besichtigen (Bild 14).

Im Ergebnis der Veranstaltung konnten die Teilnehmer viele wichtige Informationen und Anregungen für ihre Tätigkeit mitnehmen. Der festliche Teil am Vormittag unter anderem mit Festrede und Verleihung des Artur-Speck-Preises sowie die optimalen technischen und kulinarischen Bedingungen am Veranstaltungsort rundeten die 11. Fachtagung Kommunaler Straßenbau im Freistaat Sachsen ab.

Der gastgebende Bezirksverein bedankt sich bei allen Teilnehmern, Referenten, Ausstellern sowie der

envia Mitteldeutsche Energie AG, welche die Eventlocation im Wasserkraftwerk Mittweida betreibt.

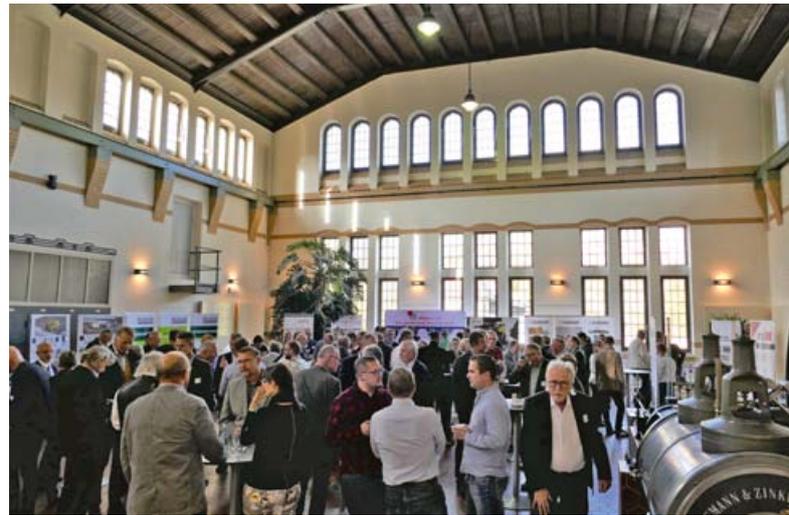


Bild 14: Pausengespräche in der Maschinenhalle mit Fachausstellung



Bild 13: Referent Michael Utecht



Bild 15: Vorstand BV Chemnitz

# Wege finden - Verbindungen schaffen

PROF. DR.-ING.  
HEINRICH BECHERT +  
PARTNER

Ingenieurbüro für Bauwesen



## BAB A 7, AD Salzgitter - AS Göttingen Abschnitt km 231,9 bis 250,2 (ÖPP)

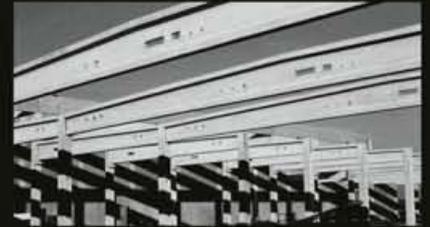
Entwurfs-, Ausführungs- und Tragwerksplanung  
Ingenieurbauwerke und Verkehrsanlagen  
Ausschreibung Ingenieurbauwerke und Verkehrsanlagen  
Optimierung Brückenbauwerke und Streckenplanung  
Optimierung Entwässerungsplanung  
Planung von Provisorien

## Fachgebiete des Büros

Verkehrswegebau (Straße, Schiene, Luftfahrt)  
Ingenieur-, Brücken-, Tunnelbau  
Hochbau

## Leistungsgebiete

Bauoberleitung  
Bauüberwachung  
Tragwerksplanung  
Entwurfsplanung  
Ausführungsplanung  
Sige Koordinierung  
Vermessung  
Schweißfachingenieure



## Bericht des Präsidiums für das Jahr 2022

Das Jahr 2022 war dadurch geprägt, dass die Einschränkungen durch Corona Schritt für Schritt geringer geworden sind. Die Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure im Freistaat Sachsen hat dies intensiv genutzt und wieder mehr Fortbildungen und Exkursionen in Präsenzveranstaltungen angeboten. Mehr dazu ist in den einzelnen Berichten der Bezirksvereine enthalten.

Für den 10. November 2022 (nach Redaktionsschluss für den vorliegenden Bericht) begehrt die VSVI ein festliches Jubiläum – 30 Jahre VSVI Sachsen. Dazu wird es in Verbindung mit dem Kolloquium „Kommunaler Straßenbau in Sachsen“ eine Festveranstaltung in Mittweida geben, über die wir dann im kommenden Jahr berichten.

In Mittweida werden wir nach der coronabedingten Zwangspause auch endlich wieder ein Mitglied der VSVI Sachsen für dessen Verdienste für die VSVI Sachsen mit dem Artur-Speck-Preis ehren. Der Name der Preisträgerin oder des Preisträgers wird erst mit der Laudatio bekannt gegeben.

Das Präsidium hat in diesem Jahre ebenfalls regelmäßig, aus Zeitgründen aber überwiegend in Videokonferenzen getagt.

Die Mitgliederzahlen haben wir leicht erhöhen können. Nunmehr sind 779 Mitglieder in unserer Vereinigung organisiert, davon 157 Pensionäre und 12 beitragsfreie Mitglieder. Die Einschränkungen durch Corona haben damit nicht zu einem Mitgliederschwind geführt.

Auch die Gruppe der „Jungen VSVI“ ist weiter aktiv, hat sich im Sommer zu einer Weinwanderung getroffen und wird vor den Feiertagen noch einmal in Dresden zum traditionellen Glühwein trinken zusammenkommen. Der Striezelmarkt wird dafür gerade aufgebaut.

Die zunehmend digitalen Fortbildungsangebote ermöglichen auch bezirksgruppen- und länderübergreifende Teilnahmen. Attraktive Angebote werden so auch zunehmend von Kollegen aus Ostthüringen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg angenommen. Umgekehrt können auch Sie die

Angebote aus den anderen Bundesländern mitnutzen. Deshalb ist es wichtig, dass auch die BSVI regelmäßig über unsere Angebote informiert wird, die sie dann in ihren Veranstaltungskalender einstellen kann.

Für die auch in diesem Jahr stabile Arbeit in der VSVI bedanken wir uns vor allem bei den Vorsitzenden der Bezirksvereine Herrn Stritzke (BV Dresden), Herrn Gregorzyk (BV Chemnitz), Herrn George (BV Leipzig), Herrn Günther (BV Oberlausitz) und Herrn Weigel (BV Vogtland) sowie bei allen aktiven Mitgliedern in den Vorständen, die ihre Aufgaben in den jeweiligen Verantwortungsbereichen zuverlässig und mit hohem Engagement erledigt haben.

Herzlich danken wir insbesondere Herrn Bernd Gregorzyk, der in diesem Jahr nach 44 Jahren Zugehörigkeit zur Stadtverwaltung Chemnitz, davon nach 16 Jahren als Leiter des Straßen- und Tiefbauamtes und nach ebenso langer Zeit als Vorsitzender des BV Chemnitz in seinen wohlverdienten Ruhestand eingetreten ist. Seinem Nachfolger Herrn Wolf Uhlig als neuem Vorsitzenden des BV Chemnitz wünschen wir für dieses ehrenvolle Amt viel Erfolg, viel Spaß und ausreichend Zeit. Mehr dazu auch im Grußwort des Präsidenten.

Unser ganz besonderer Dank gilt aber auch dem Vizepräsidenten Stephan Berger, der dem Präsidenten wegen seiner zeitweiligen Beurlaubung zur Autobahn GmbH das gesamte Jahr sehr unterstützt und den Rücken freigehalten hat.

Und ebenfalls danken wir Herrn Siegbert Kuhs, der mit Verständnis und Geduld, trotz allem aber auch mit Nachdruck, die Textbeiträge einfordert, damit Sie diese schöne Zeitschrift in den Händen halten können. Die Zeitschrift jährlich rechtzeitig und kostendeckend zu erstellen, bedeutet jedes Mal einen Kraftakt, der von Herrn Kuhs brillant gemeistert wird. Außerdem hat die Zeitschrift ein neues, zeitgemäßes Layout erhalten. Erstmals haben wir recherchiert, wie viele Mitglieder eine Papierfassung oder eine digitale Ausgabe wünschen bzw. für ausreichend halten. Hier werden wir uns im kommenden Jahr Gedanken um die zweckmäßige Weiterführung der Zeitschrift machen.

Herr Jürgen Rannacher hat als Vorsitzender der Gemeinschaft zur Förderung der fachlichen Fortbildung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure im Freistaat Sachsen GfVSVI auch in diesem Jahr bedeutsame Veranstaltungen unserer Bezirksvereine kontinuierlich und zuverlässig gefördert. Es ist uns als Präsidium ein großes Anliegen, die wichtige finanzielle Unterstützung durch die Fördervereine entsprechend zu würdigen und auch die Mitglieder darüber zu informieren, welche Bedeutung der Förderverein für unsere Arbeit hat.

Die Stabilität in der Mitgliederzahl ist Ausdruck der guten Arbeit unserer fünf Bezirksvereine (BV). Gerade in der Vielseitigkeit der Angebote, von Fortbildungsveranstaltungen über große und kleine Exkursionen, Stammtische bis zu landesweiten Fachtagungen, liegt unsere Stärke. Die einzelnen Bezirksvereine gehen bei ihren Angeboten teilweise unterschiedliche Wege und erproben neue Formen der Mitgliederbeteiligung – darüber wird in den jeweiligen Berichten der Bezirksvereine genauer informiert. Alle fünf Bezirksvereine haben ihre Angebote und Termine ins Internet ([www.vsvi-sachsen.de](http://www.vsvi-sachsen.de)) gestellt, sie sind für jedermann einsehbar. Machen Sie unter Ihren Kollegen Werbung dafür!

Seit zwei Jahren haben wir einen neugestalteten, modernen Internetauftritt. Frau Wittig hat die Federführung übernommen und zusammen mit einer Werbeagentur eine hervorragend gestaltete Website realisiert, die Maßstäbe setzt, regelmäßig gepflegt und gut genutzt wird. Das hat allerdings auch seinen Preis. Da das Präsidium nicht über eigene Einnahmen verfügt, wird der Internetauftritt vor allem durch eine Umlage der Bezirksvereine unterstützt.

Eine professionelle Haushaltsführung ist die Grundlage für die gute Arbeit der Bezirksvereine. Die Steuererklärung für die Jahre 2019 bis 2021 ist erstellt, unterschrieben und wird nun dem Finanzamt zugeleitet. Die Raten an die BSVI wurden pünktlich bezahlt. Die Rechnungsprüfer haben den Jahresabschluss 2021 geprüft und keine Beanstandungen gehabt. Ein besonderer Dank gilt deshalb an dieser Stelle auch Frau Plank, die als Schatzmeisterin maßgeblich für die ordnungsgemäße Verwaltung

der Finanzen und für die Einreichung der Unterlagen durch das Steuerbüro beim Finanzamt verantwortlich ist.

Zum Jahresende steht die Mitgliederversammlung der VSVI Sachsen mit Neuwahl des Präsidenten, des Vizepräsidenten und der Schatzmeisterin an. Aus Kostengründen streben wir eine Videokonferenzveranstaltung an. Das Vereinsrecht lässt dies pandemiebedingt zu und als Treffpunkt und Präsenz bieten wir die oben bereits genannte Festveranstaltung zum 10. November 2022 an.

Die VSVI soll auch bundesweit besser und wahrnehmbarer positioniert werden. Verantwortlich dafür ist vor allem die Bundesvereinigung BSVI. Hier wurde das Präsidium im September 2021 auf der Mitgliederversammlung in Koblenz neu gewählt. Als Präsident wurde Herr Dipl.-Ing. Matthias Paraknewitz aus Schleswig-Holstein bestätigt. Durch die Wiederbesetzung mit Herrn Dr. Frank Greßler aus Thüringen und die Neubesetzung mit Herrn Dr.-Ing. Stephan Hoffmann aus Niedersachsen als Vizepräsidenten werden die Belange von Wissenschaft, Forschung und Nachwuchsgewinnung stärker fokussiert.

Die nächste Präsidialsitzung ist im November in Wuppertal (nach Redaktionsschluss).

Die Geschäftsstelle der BSVI beim Bayerischen Bauindustrieverband in München hat sich inzwischen etabliert und ist ein zuverlässiger Ansprechpartner für alle bundesweiten Angelegenheiten der BSVI. Die Kontaktdaten und die Adresse finden Sie auf der ebenfalls neugestalteten Website der BSVI ([www.bsvi.de](http://www.bsvi.de)).

Für das Jahr 2023 wünschen wir allen Mitgliedern der VSVI Sachsen Gesundheit und Wohlergehen sowie privaten und beruflichen Erfolg. Unterstützen Sie uns weiterhin aktiv, damit wir unsere satzungsgemäßen Aufgaben – die berufliche Weiterbildung der Ingenieure im Straßenwesen – erfolgreich fortführen können.

*Das Präsidium der VSVI Sachsen  
Prof. Dr.-Ing. Dr. e. h. Christian Lippold, Präsident*

# Jahresberichte der Bezirksvereine 2022

## Bericht BV Chemnitz

*Dipl.-Ing. Bernd Gregorzyk*

---

Endlich wieder Präsenzveranstaltungen! Nach einem weiteren Jahr Vereinsarbeit unter Bedingungen der COVID-19-Pandemie konnten wir für 2022 wieder ein echtes Vereinsleben organisieren.

Wir hatten uns im BV Chemnitz entschieden, die Vereinsarbeit mittels Online-Veranstaltungen nicht weiter auszubauen und sind deshalb sehr froh 2022 ein Programm umzusetzen, das wieder stärker auf direkte Kontakte zwischen den Mitgliedern setzt.

Begonnen haben wir im März mit einer Weiterbildung zum Thema Entwässerung im Rahmen eines Themenabends. Basis für die Fachdiskussion an diesem Abend war der Vortrag eines Vertreters einer fränkischen Firma. Die gute Resonanz auf die Veranstaltung bestätigte uns im dem Vorhaben, alle Veranstaltungen in diesem Jahr wieder in Präsenz vorzubereiten.

Nach zweimaliger Verschiebung der bereits 2019 vorbereiteten Fachexkursion fand diese nun in diesem Jahr vom 7. bis 10. April statt. Über Karlsruhe ging es nach Freiburg in den Breisgau.

In Karlsruhe konnten wir uns den fertiggestellten Stadtbahntunnel anschauen und mit den Kollegen vor Ort einen Austausch über Planung, Vorbereitung, Realisierung und Kosten eines solchen Milliardenprojektes führen.

In Freiburg standen dann zwei Baumaßnahmen auf dem Exkursionskalender. Ursprünglich war geplant, die Baustelle des neuen Fußballstadions des SC Freiburg anzuschauen. Das Stadion ist mittlerweile jedoch fertiggestellt und dem SC Freiburg übergeben. Dank des Engagements der Mitarbeiter des SC Freiburg wurde aus der Baustellenbegehung eine interessante Stadionbegehung.

Am nächsten Tag stand ein Baustellenbesuch gemeinsam mit Vertretern der Stadtverwaltung Freiburg auf dem Programm. Hier wurde uns gezeigt, wie durch den Neubau einer Straßenbahnlinie ein gesamter Straßenraum neugestaltet und ein neues Verkehrskonzept für den betroffenen Stadtteil umgesetzt wird. Das Freiburger Münster, die Freiburger Weine und die Geselligkeit hatten auch bei unserer Exkursion einen festen Platz. Über die Beteiligung unserer Mitglieder an der Exkursion waren wir recht zufrieden, da im Vorfeld, bedingt durch Corona, doch noch einige Risiken bestanden.

Die verschobene Jahreshauptversammlung des Bezirksvereins mit Vorstandswahl fand dann am

27. April im Schlosshotel Oberrabenstein statt. Die Resonanz war ausgesprochen gut und der Saal war voll besetzt.

Mit dem Eintritt ins Rentenalter hat der bisherige Vorsitzende, Herr Bernd Gregorzyk, nicht mehr für den Vorsitz kandidiert. Auch Herr Mühlmann stand nach langjähriger Mitarbeit im Vorstand nicht mehr zur Verfügung. Im Ergebnis der Wahl erhielt mit großer Mehrheit Herr Dr. Wolf Uhlig als neuer Vorsitzender das Vertrauen der Mitglieder. Mit Frau Julia Schmidt konnten wir eine weitere Kollegin für den neuen Vorstand gewinnen. Alle bisherigen Vorstandsmitglieder arbeiten auch zukünftig wieder im neuen Vorstand mit. Einschließlich des Fachvortrags war es eine rundum gelungene Veranstaltung.

Der Themenabend vor Ort fand am 10. Mai in der Firma Railbeton in Chemnitz statt. In einem interessanten Betriebsrundgang wurde uns von der Geschäftsführerin, Frau Haas, das umfangreiche Produktionsassortiment der Firma vorgestellt. Auch hier war die Teilnahmezahl erfreulich hoch.

Der alljährliche Wandertag des Bezirksvereins, diesmal organisiert von Herrn Hennig, führte uns auf Gottfried Silbermanns Spuren nach Frauenstein und Umgebung. Die interessante Führung hätte hier jedoch mehr Teilnehmer verdient.

Eine neue Form der Weiterbildung testeten wir mit der Radtour auf dem Chemnitztalradweg. Auf der Tour am 16. Juni erklärten uns dann Vertreter des Ingenieurbüros Schulze & Rank die jeweiligen Ingenieurbauwerke, die Rahmen des Neubaus des Radweges errichtet wurden. Die Veranstaltung hat auch Spaß gemacht.

Die Halbtagesexkursion ging mit dem Bus zur Firma GEORADO nach Dorfhain. Hier bekamen wir vom Geschäftsführer Herrn Jähmig einen umfassenden Einblick zu den verschiedenen Methoden der Felsicherung und nebenbei, wie man im Rahmen einer Stiftung wirtschaftliche Tätigkeit mit Kulturförderung verbinden kann – Respekt, Herr Jähmig!

Der Themenabend im Oktober wird sich mit Carbonbeton beschäftigen.

Der Schwerpunkt des Bezirksvereins liegt im Herbst jedoch auf der Vorbereitung und Durchführung der 11. Kommunalen Straßenbautagung am

10. November in Mittweida. Wichtiger Bestandteil dieser Veranstaltung wird neben der Verleihung des Artur-Speck-Preises der nachträgliche Festakt zu 30 Jahre VSVI in Sachsen sein.

Das geplante Fachprogramm wird die gesamte Bandbreite des aktuellen Verkehrs- und Straßenbaus widerspiegeln. Wir hoffen auf eine gute Resonanz und haben schon mal 200 Plätze reserviert.

Das Programmjahr 2022 wird mit der Jahreshauptversammlung am 12. Januar 2023 enden.

Abschließend soll an dieser Stelle nochmals allen Mitgliedern des alten Vorstandes für die in den letzten drei Jahren geleistete Arbeit herzlich gedankt sein. Dem neuen Vorstand alles Gute für die kommenden Aufgaben.



- **Straßen-, Gleis- und Tiefbauplanung**
- **Versorgungsnetze**
- **Erschließung von Bauvorhaben**
- **Fahrleitungs- und Elektroplanung**
- **Projektsteuerung, Oberbauleitung und Bauüberwachung**
- **Bauüberwachung für die DB AG**

**Hübnerstraße 27 · 01187 Dresden**  
Telefon: (03 51) 4 78 88-0 · Fax: (03 51) 4 78 88-50  
E-Mail: [info@mgp-dresden.de](mailto:info@mgp-dresden.de)

**Parkstraße 28 · 09120 Chemnitz**  
Telefon: (03 71) 23 87 10 90 · Fax: (03 71) 23 87 10 99  
E-Mail: [chemnitz@mgp-dresden.de](mailto:chemnitz@mgp-dresden.de)



**Ingenieure für Umwelt + Infrastruktur**  
Dipl. - Geogr. Frank Wiescholke

**Tel.: 0341 2414460**  
**Fax: 0341 2414461**

Mommensenstraße 2, 04329 Leipzig

E-Mail: [info@wplan.eu](mailto:info@wplan.eu)  
Web: [www.wplan.eu](http://www.wplan.eu)

- + Umwelt- und Landschaftsplanung
- + Biotopkartierung & -bewertung
- + Landschaftspflegerische Begleit- und Ausführungsplanung
- + Natura 2000
- + Landschaftsarchitektur
- + Faunistische Fachbeiträge
- + Ingenieurbilogie



**Hoch- und Tiefbau  
Reichenbach GmbH**



Bahnbogen Chemnitz, Augustusburger Straße

Friedensstr. 43 | 08468 Reichenbach | ☎ 03765 7888-0 | Fax 03765 7888-39 | [info@ht-reichenbach.de](mailto:info@ht-reichenbach.de) | [www.ht-reichenbach.de](http://www.ht-reichenbach.de)

## Bericht BV Dresden

*Dipl.-Ing. Michael Stritzke*

Ein Jahr mit vielen interessanten Themenabenden und Begegnungen liegt nunmehr schon wieder hinter uns, im BV Dresden.

Auftakt bildete unser erster Themenabend zum Forschungsprojekt SRCC (Smart Rail Connectivity Campus) in Annaberg-Buchholz. Geschäftsführer Herr Sören Claus erläuterte via Videokonferenz unter anderem die Entwicklung und Erprobung im Bereich des intelligenten Schienenverkehrs (erstes digitales Stellwerk Europas). Gemeinsam mit vielen Partnern wird das Gebäude des Unteren Bahnhofes in der Großen Kreisstadt zu einem Forschungszentrum ausgebaut. Herr Staatsminister Dulig war dazu im Nachgang am 14. März vor Ort und informierte sich über die Bauarbeiten. Zugleich erfolgte der Spatenstich zum Ausbau der B101 im Bereich des Bahnhofes.

Im Februar nahmen über 100 Teilnehmer am Fortbildungsseminar Bau- und Ingenieurrecht teil, welches wir ebenfalls als Onlineveranstaltung durchführten.

Zum zweiten Themenabend erfolgte die Vorstellung und geplante Ausführung des Ersatzneubaus der Brücke im Zuge der A14 über die Mulde bei Grimma. Dabei kommt die digitale Arbeitsmethode Building Information Modeling (BIM) zum Einsatz.

Im Frühjahr stellte sich die neue Amtsleiterin des Straßen- und Tiefbauamtes der Landeshauptstadt Dresden unseren Mitgliedern und Gästen vor. Es war seit langem wieder eine Präsenzveranstaltung. Auch unsere Mitgliederversammlung fand in Präsenz erstmals im *Johann Restaurant & Elbloung* statt.



Bild 1

Die Sanierung des Chemnitzer Viaduktes, ein Streitthema der vergangenen Jahre, war Inhalt unseres weiteren Themenabends und wurde von der Deutschen Bahn vorgestellt (Bild 1).

Der Wein und der Freistaat Sachsen sind untrennbar miteinander verbunden. Zahlreiche Weingüter bieten unter anderem Qualitätsweine an. Unsere Veranstaltungsreihe „Junge VSVI“ organisierte deshalb passend zur Weinlese im September eine Weinwanderung rund um die Stadt Radebeul herum (Bild 2).



Bild 2

Unser traditioneller Themenabend vor Ort fand 2022 auf dem Dresdner Altmarkt statt (Bild 3). Dieser wird aufwendig umgebaut, damit er den ständig steigenden Anforderungen wie eine größere Anzahl an Händlern beispielsweise zu den Weihnachtsmärkten gerecht werden kann. Dazu zählen aufwendig verlegte Elektrokabel, Leitungen der Wasser- und Abwasserversorgung, Bereitstellung von WLAN und auch eine behindertengerechte neue Oberfläche aus Natursteinpflaster. Der Dresdner Altmarkt erhält zudem Bäume und avanciert zum echten Schmuckstück unserer Landeshauptstadt.



Bild 3



Bild 4

Weitere Themen des Herbstes waren die Vorstellung des Projektes „VerMoL“ zur dringend notwendigen Güterverkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und ein interessanter Rückblick auf die Arbeit der Autobahn GmbH nach dem Start im Jahr 2021.

Als Ersatz für unsere Große Exkursion organisierten wir eine halbtägige Baustellenführung zum Neubau der S177 Ost-Umfahrung von Dresden (Bild 4).

Ein Projekt, welches mit der Verknüpfung der A17 insbesondere zur verkehrlichen Entlastung der A4 im Bereich von Dresden beitragen soll.

Der Vorstand des BV Dresden wünscht allen ein gesegnetes Weihnachtsfest sowie einen guten Rutsch in das neue Jahr. Bleiben Sie bitte gesund und vor allem zuversichtlich. Wir sind es auch.

Alles Gute.

# Gute Planung ist der bessere Weg

## Verkehrs- und Infrastrukturplanung

- Mobilitätskonzepte
- Straßenentwurf
- Entwässerungsplanung
- Straßenverkehrstechnik
- Immissionsschutz
- Verkehrs- und Baustellenmanagement



**HOFFMANN LEICHTER**  
Ingenieurgesellschaft  
[www.hoffmann-leichter.de](http://www.hoffmann-leichter.de)



Thomasiusstraße 2  
04109 Leipzig  
Tel.: +49 (0)341 656739 - 0  
[leipzig@hoffmann-leichter.de](mailto:leipzig@hoffmann-leichter.de)

Gostritzer Straße 1  
01217 Dresden  
Tel.: +49 (0)351 6475655 - 0  
[dresden@hoffmann-leichter.de](mailto:dresden@hoffmann-leichter.de)

Freiheit 6  
13597 Berlin  
Tel.: +49 (0)30 8872767 - 0  
[berlin@hoffmann-leichter.de](mailto:berlin@hoffmann-leichter.de)

Landsberger Straße 262  
12623 Berlin-Mahlsdorf  
Tel.: +49 (0)30 8872767 - 0  
[berlin@hoffmann-leichter.de](mailto:berlin@hoffmann-leichter.de)

## Bericht BV Leipzig

*Dipl.-Ing. (FH) Frank George*

---

Wie immer beginnt der Jahresbericht des aktuellen Jahres mit der Information über die immer zum Jahresende stattfindende Mitgliederversammlung des zurückliegenden Jahres. Zum wiederholten Mal waren Veranstaltungen dieser Art als Präsenzveranstaltung untersagt. Ohne die Aussicht auf Verbesserung der pandemischen Situation, endete damit auch das Vereinsjahr 2021.

Machte es auf dieser Grundlage überhaupt Sinn, einen Jahresplan für 2022 aufzustellen? Der Vorstand des BV Leipzig hat sich die Frage mit einem eindeutigen „Ja“ beantwortet und einen hoffnungsvollen Jahresplan erstellt, wenn auch nach dem erneut rasanten Anstieg der 7-Tage-Inzidenz als Folge der leicht gelockerten Pandemieauflagen zum Jahreswechsel, der Start um zwei Monate nach hinten verschoben wurde.

Beginnen sollte das Vereinsjahr demnach im April mit dem traditionellen Themenabend, an dem das LASuV Leipzig und die Stadt Leipzig vertreten durch die Herren Dipl.-Ing. Heier und Dipl.-Ing. Jana ihre wichtigsten Verkehrsbaumaßnahmen vorstellen sollten. Trotz der im Jahr vorgeschrittenen Zeit, konnte Herr Dipl.-Ing. Heier keine Zusage geben. Ohne tiefgründige Situationsanalyse kamen hier sicherlich die personellen und finanziellen Auswirkungen der Pandemie als auch die umfassende Umstrukturierung der Straßenbauverwaltung im Bund und in den Ländern als ungünstige Voraussetzungen zusammen. Auch der Bericht der Stadt Leipzig, der stellvertretend von Herrn Dipl.-Ing. Göhner gehalten wurde, fiel in Bezug auf den Umfang der geplanten Maßnahmen etwas zurückhaltender aus.

Der Start war gemacht und schürte Hoffnung auf mehr. Schon vor dem Jahreswechsel begannen trotz widrigster Umstände die Vorbereitungen für die 54. Fachtagung „Aktuelle Probleme des Verkehrsbaus“ als Präsenzveranstaltung. Mit viel Mut hatte das Team um den Ehrenvorsitzenden Herrn Dr.-Ing. Körner nach Referenten und vor allem nach einem Tagungsort gesucht. Nach der Absage der Stadt Leipzig, die weder den Ratsherrensaal (der traditionelle Tagungsort) noch den Festsaal im Leipziger Rathaus verlässlich anbieten konnte, fanden die Veranstalter das Kulturhaus in Böhlen als beste Alternative. Zur Veranstaltung selbst hat Herr Dr.-Ing. Körner in einem Extrabericht in dieser Zeitschrift informiert.

Der zweite Themenabend des Jahres informierte das Fachpublikum über „Barrierefreies Planen und Bauen“. Referiert hat Herr Sonderschau vom Behindertenverband Leipzig.

Im Anschluss folgten zwei Exkursionen. Besucht wurden ein privat geführtes Tankstellenmuseum in Borsdorf und die Baustelle der B2-Überführung über Bahn und Pleiße in Gaschwitz.

Zum nächsten Themenabend im Juni berichtete Herr Roll von den Leipziger Verkehrsbetrieben über die Umsetzung der Leipziger „Mobilitätsstrategie 2030“.

Eine insgesamt tragische Rolle im Jahresplan spielte eine Exkursion zu einer A14-Baustelle im Norden der Republik. Trotz größtem Engagement wurde geplant, verschoben, abgestimmt, eingeladen und letztlich abgesagt. Eine hoffentlich erfolgreichere Wiederholung ist für 2023 geplant.

Wegen der Ausfälle am Jahresanfang wurde ein Monat der sonst üblichen Sommerpause für eine Neuerung genutzt. Eine Bowlingveranstaltung sollte Mitgliedern die Annäherung von „Alt“ und „Jung“ ermöglichen. Im Resümee muss das weiter geübt werden.

Am ersten Themenabend nach der Sommerpause informierte die Präsidentin des Fernstraßen-Bundesamtes, Frau RA Drescher, in einem sehr interessanten Vortrag über die Aufgaben und Ziele ihres Amtes.

Nach der bis dahin optimistischen nachpandemischen Neubelebung der Vereinsarbeit folgten zwei Niederlagen. Das Mitteldeutsche Asphaltseminar, das in der 13. Auflage geplant war, scheiterte an der Verfügbarkeit des Tagungssaales an der HTWK Leipzig. Weiter fiel der Themenabend „Fahrradstadt Leipzig“ wegen der kurzfristigen, berufsbedingten Absage des Referenten aus. Auch hier ist eine Neuaufgabe im Jahr 2023 geplant.

Auch an den Veranstaltungen mit langer Tradition, der Herbstwanderung (siehe Bilder) und dem Skatabend wurde festgehalten. Die Wanderung führte uns in dem Raum in und um Kohren-Sahlis unter anderem zur Burg Gnadstein und zu verschiedene Töpferwerkstätten. Insgesamt hat die etwa 13 km lange Wanderung zur Gesunderhaltung der teilnehmenden Mitglieder beigetragen. Der Skatabend wurde wie immer von unserem langjährigen Mitglied, Herrn Helmut Richter, vorbereitet und ausgeführt. Dabei wurde deutlich, dass das Skatenspiel nicht zu den Hauptbeschäftigungen der jungen Mitglieder gehört.

Den Jahresausgang wird die Mitgliederversammlung im Dezember spielen. Nach dreijähriger Amts-



zeit ist in diesem Jahr auch der Vorstand neu zu wählen. Die Veranstaltung wird an vertrautem Ort, dem LVB-Saal Angerbrücke stattfinden.

Als Vorsitzender des BV-Leipzig weiß ich, wie viel ehrenamtliche Arbeit der gesamte Vorstand in die Organisation aller Veranstaltungen investiert hat. Dafür möchte ich mich an dieser Stelle im Namen aller Mitglieder ganz herzlich bedanken. Gleichzeitig möchte ich die Mitglieder daran erinnern, dass die beste Möglichkeit der Anerkennung die möglichst zahlreiche Teilnahme an den meist aufwendig organisierten Veranstaltungen ist.

Die Mitgliederzahl des BV Leipzig ist im Jahr 2022 geringfügig zurückgegangen. Trotz neu geworbener Mitglieder überwog die Anzahl der altersbedingten Austritte leicht.



**EVTI**  
INGENIEURBÜRO  
GMBH

ENTWURF FÜR VERKEHR-,  
TIEF- UND INGENIEURBAU

#### ➤ AUFTRAGSFELDER

- Verkehrsbauvorhaben im Gleisbau, Straßen- und Wegebau
- Tiefbauvorhaben für Rohrleitungsbau, Kabelanlagen, Energieversorgung
- Planungen für Straßenbegleitgrün
- Individualplanung für Außenbereiche
- Rohrtechnikplanung für Trinkwasser- und Abwassernetze
- Schalltechnische Berechnungen

#### ➤ LEISTUNGEN

- Projektierungsleistungen für Verkehrsanlagen gemäß HOAI Planungsphasen 1-9, örtliche Bauüberwachung und Bauoberleitung
- Vermessungstechnische Leistungen, Entwurfsvermessung, Bauvermessung
- Übernahme und Koordinierung aller dazugehörigen Gewerke
- SiGeKo-Leistungen

#### ➤ KONTAKT

INGENIEURBÜRO EVTI GMBH  
Entwurf für Verkehrs-, Tief- und Ingenieurbau  
Ludwig-Erhard-Straße 55a  
04103 Leipzig

☎ 0341 71186-3

☎ 0341 71186-50

✉ buero@evti-gmbh.de

🌐 www.evti-gmbh.de

## Bericht BV Oberlausitz

*Dipl.-Ing. Lutz Günther*

Nachdem die beiden zurückliegenden Corona-Jahre unser Vereinsleben sehr stark beeinflussten, hat die aktuelle Ukraine-Krise, also der bisher nicht vorstellbare Krieg in Europa, in diesem Jahr unser Jahresprogramm nicht direkt beeinflusst und so soll es auch bleiben.

Auftaktveranstaltung in diesem Jahr war unsere Mitgliederversammlung im Januar verbunden mit der Wahl des Vorstandes für die nächsten drei Jahre. Die Wahlergebnisse erzeugen etwas gemischte Gefühle, da diese selbst die besten Ergebnisse der DDR-Volkstammerwahlen in den Schatten stellen.

Nach dem erstmaligen Aussetzen unseres traditionellen Weiterbildungsseminars im Jahre 2021 werden wir dieses Jahr unser 26. Weiterbildungsseminar durchführen. Da wir die Kultur an der Hochschule Zittau/Görlitz sehr schätzen, haben wir die Vorbereitungen ganz auf eine Präsenzveranstaltung ausgerichtet und hoffen, dass bis zum Termin im Oktober nichts Störendes auftritt. Da viele unserer VSVI-BV-Mitglieder auch in der Natur aktiv unterwegs sind, müssten ausreichende Kleidungsalternativen vorhanden sein, für den Fall, dass die Energiesparvorgaben auch konsequent an der Hochschule umgesetzt werden.

Im August haben wir mit der Besichtigung der LASuV-Baustelle „Teilerneuerung der Prinz-Friedrich-August-Brücke über die Mandau“ in Zittau eine sehr gut besuchte Veranstaltung erleben können. Über die Besonderheiten dieser Brücke sowie über

die Herausforderungen an Planung und Baudurchführung kann in einem Fachbeitrag dieser Zeitschrift nachgelesen werden.

Sehr froh waren wir, dass unsere Fachexkursion erneut durchgeführt werden konnte, welche noch nie so nahe Ziele beinhaltete. Denn wir besuchten eine Großbaustelle in der unmittelbaren Nähe zur Oberlausitz – den Bau der Ortsumgehung von Pirna im Zuge der B172. Technisch anspruchsvolle Herausforderungen dieses Bauvorhabens und damit von großem Interesse für den engagierten Verkehrsbauingenieur sind die Tunnelbautechnologie durch den Pläner, ein Sedimentgestein der Oberkreide, am Kohlberg und der Bau der Gottleubatal-Brücke. Letztere stellt, mit ihrem Herstellungsprozess, alles bisher im Brückenbau Gelernte über die Anwendung von Sonderbauweisen und Tragwerkskonzeptionen auf den Kopf. Schönheit hat halt seinen Preis und dauert vor allem lange. Wir werden im nächsten Jahr in der VSVI-Zeitschrift genauer dazu berichten.

Unser Themenabend im April zum Thema „Asphalteinlagen – Einsatzmöglichkeiten und Grenzen“ war wieder gut besucht und das hoffen wir auch für unseren kommenden Themenabend „Betoninstandsetzung an Ingenieurbauwerken“ im November.

Auch freuen wir uns auf die Jahresabschlussveranstaltung im Dezember, welche traditionell in einer der Oberlausitzer Bergbauden, diesmal in der Bergbaude „Schöne Aussicht“ in Sora, stattfinden wird.



**MEIER**  
Bodenstabilisierung

Auf unsere Leistung können Sie bauen

- Bodenverbesserung
- Bodenverfestigung
  - Mix in Place-Recycling (Fräsrecycling)
  - Deponievorbereitung (Tonaufbereitung)
    - Wegebau in Land- und Forstwirtschaft

Niederer Hofweg 1 · 09376 Oelsnitz  
Tel. 03 72 98/3 39-0 · Fax 03 72 98/3 39-10  
[www.Bodenstabilisierung.de](http://www.Bodenstabilisierung.de)



**bp** bauplanung plauen  
INGENIEURE UND ARCHITEKTEN

- Architektenleistungen
- Fachingenieurleistungen
- Ingenieurleistungen für Tief- und Verkehrsbau
- Projektentwicklung
- Projektsteuerung
- Landschaftsarchitektur/ Freiflächengestaltung

08523 Plauen · Bahnhofstraße 61  
Telefon 03741 215 0  
mail@bauplanung-plauen.de

10719 Berlin · Kurfürstendamm 21  
Telefon 030 887 062 150  
[www.bauplanung-plauen.de](http://www.bauplanung-plauen.de)

## Bericht BV Vogtland

*Dipl.-Ing. Frank Weigel*

Leider hat die Corona-Pandemie das Vereinsleben in den Jahren 2020/2021 nahezu zum Erliegen gebracht, so dass ich meinen Jahresbericht auch nicht wie gewohnt mit der üblicherweise im geselligen Beisammensein stattfindenden Jahresendmitgliederversammlung 2021 beginnen kann ... die fand ja aus den bekannten Gründen leider nicht statt.

Im März haben wir unter Frischluftbedingungen eine äußerst interessante Baumaßnahme der DB AG – die Erneuerung des sogenannten Chemnitzer Bahnbogens einschließlich der Instandsetzung des Chemnitztalviadukts, einer unter Denkmalschutz stehenden Stahlfachwerkbogenbrücke – besichtigt. Anstelle eines regionalen Themenabends hatte ich im April auf die erste wieder stattfindende Fachtagung „Aktuelle Probleme des Verkehrsbaus“ in Böhlen, organisiert vom BV Leipzig, hingewiesen, an der dann auch Mitglieder unseres BV Vogtland teilgenommen haben.

Zu den im Mai und Juni ermöglichten Stammtischen haben wir uns den Themen „Anforderungen an die Vorreinigung von Regenwasser“ und „Abfall – Die neue Mantelverordnung“ gewidmet – Bereiche des Straßenbaus, die immer höhere Anforderungen an alle Beteiligten stellen.

Nach der „Sommerferien- und -urlaubspause“ konnten wir im September erneut ein wichtiges Vorhaben der DB AG besichtigen und uns fachkundig erläutern lassen – die Ertüchtigung der Elstertalbrücke quasi fast vor unserer Haustür in Jocketa.

Noch ganz frisch sind die Eindrücke unserer im November mit einem Jahr pandemiebedingter Verspätung stattgefundenen Vorstandswahl, die von

einem sehr konstruktiven Vortrag zur Autobahn GmbH des Bundes und zum sächsischen A72-Abschnitt „unter nordbayrischer Verwaltung“ abgerundet wurde. Die aktuelle Zusammensetzung des einstimmig gewählten Vorstandes können Sie auf unserer neugestalteten Website nachschlagen. Hierzu ein Gruß in die Oberlausitz – ja auch wir können das!

Wenn Sie das Druckexemplar unserer VSVI-Zeitschrift in den Händen halten, haben wir dann sehr wahrscheinlich nach zweijähriger Abstinenz endlich wieder gemeinsam präsent den Jahresabschluss in unserem Stammlokal Frohsinn bei Speis und Trank würdig begangen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allen und Ihren Familien eine schöne Weihnachtszeit und einen guten Start in das Jahr 2023 mit einem dann hoffentlich wieder aktiveren Vereinsleben.

Glück Auf und bleiben Sie gesund!

**Ingenieurgesellschaft *stu* GmbH**  
für Straßenbau, Tiefbau und Umwelttechnik | Beratende Ingenieure

- Vermessung
- Planung und Kostenermittlung
  - Ausschreibung und Mitwirkung bei der Vergabe
  - Bauabsteckung
  - Bauüberwachung, Abrechnung, Kostenkontrolle
- SIGEKO
  - Fertigung von Ausführungs- und Bestandsunterlagen sowie Bauwerksbüchern
  - Bauwerksprüfung nach DIN 1076

Bahnhofstraße 6    Tel.: 0 37 65 / 78 30-0    E-Mail: info@stu-reichenbach.de  
09468 Reichenbach    Fax: 0 37 65 / 78 30-21    Internet: www.stu-reichenbach.de

**WIR BAUEN FÜR DIE ZUKUNFT!**  
*Moderne Technik, innovative Bauweise*



**HIER ENGAGIEREN WIR UNS.**

**Unsere Leistungen:**

- Tiefbau, Straßenbau
- Rohrleitungsbau
- Kanalbau, Kabeltiefbau
- Hoch- und Ingenieurbau
- Projektentwicklung/ Eigenheime

**ARBEITEN, WO DU ZUHAUSE BIST.**

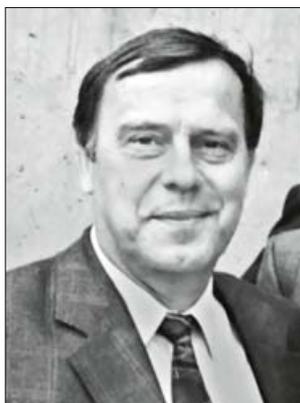
- Wir suchen qualifizierte Mitarbeiter.
- Wir bilden aus und sind Studium-Praxispartner.

Jetzt bewerben unter [personal@vstr.de](mailto:personal@vstr.de)



Infos unter [www.vstr.de](http://www.vstr.de) // Telefon: 03744 362-0

## Nachruf



### Herr Dr.-Ing. Gerhard Wange

Herr Dr.-Ing. Gerhard Wange ist nicht mehr unter uns. Er starb nach langer Krankheit am 24. September 2021. Wir werden ihn in guter Erinnerung behalten.

Dr. Wange war eine Seele von einem Menschen, mit dem man durch dick und dünn gehen konnte.

Er gab sprichwörtlich das letzte Hemd her, auch wenn er dann selber keines mehr hatte. Es war ein großes Glück für uns, dass er fast 20 Jahre als Referatsleiter Brückenbau in der Abteilung Verkehr des SMWA tätig war. Einen Besseren als ihn hätten wir uns nicht wünschen können.

Gerhard Wange war der Herr aller Brücken in Sachsen. In der Summe sind das über 3000 Brücken an Bundesautobahnen, Bundes- und Staatsstraßen sowie kommunalen Straßen, die nach der Wende alle neu gebaut, instandgesetzt oder umgebaut werden mussten. Das entsprach einem Finanzvolumen von mehr als drei Milliarden Euro. Dazu gehören auch zehn Elbebrücken und zahlreiche kommunale Brücken, z. B. die Waldschlöbchenbrücke. Alles musste vor Ort besichtigt, geprüft, geplant und gebaut werden. Alle Autobahnbrücken wurden durch ihn neu gebaut. Bis auf die Muldenbrücke auf der A14 bei Grimma. Um das alles abzuarbeiten, hat er sich einen kleinen Kreis engagierter Brückenbauer aufgebaut, die jetzt sein Erbe pflegen.

Viele reden gerade heute vom Brückenbau. Besonders unsere Politiker. Aber das sind Luftbrücken, die sie meinen. Wanges Brücken sind echt. Sie können auch einstürzen oder unter Last Schäden bekommen, wenn Fehler gemacht wurden. Dank seines großen Fachwissens, seiner ruhigen, besonnenen Art ist es gelungen, dass wir keine größeren Unfälle oder Bauschäden hatten.

Es sind Wanges Brückenkinder, aber heute Denkmäler der sächsischen Ingenieursbaukunst, die an ihn erinnern. Nie wieder werden in so kurzer Zeit im Freistaat Sachsen so viele Brücken neu gebaut.

Dr. Wange zählte zu den besten Brückenbauern Deutschlands. Für uns trug er zu Recht den Ehrenkodex der sächsischen Brückenbauer „Pontifex Maximus Saxoniae“. Deshalb wurde Dr. Wange 2017 anlässlich des Brückenbausymposiums an der TU Dresden mit dem großen Preis der Ingenieurkammer Dresden geehrt. Es war eine Ehrung eines besonderen Fachmannes unter Fachkollegen an einem würdigen Ort.

Auch in seiner Freizeit war Dr. Wange sehr aktiv. Er liebte die Natur und vor allem die Sächsische Schweiz, in der er oft wandern ging. Einmal im Jahr wurden alle Kolleginnen und Kollegen der Abteilung Verkehr zu einer Wanderung eingeladen. Als ehemaliger Handballer war Gerhard Wange gut in Form. Mit mir hingegen hatte er da schon seine Probleme. Ständig machte er mir Mut. Bis zum Gipfel ist es nicht mehr weit. Ich dachte so bei mir, ein Wange-Kilometer sind im realen Leben mindestens fünf. Aber der Gedanke an das anschließende Beisammensein versetzte auch bei mir Berge. Es sind viele schöne Erinnerungen, die wir mit diesen Ausflügen verbinden.

Nun hat Dr. Wange wieder als Erster den Gipfel erreicht und ist nicht mehr unter uns. Es ist ein Verlust, den wir nicht akzeptieren wollen. Ein Gedanke, der schwerfällt.

Wir erinnern uns noch sehr gut an seine Verabschiedung aus dem aktiven Dienst im SMWA. Er plante damals noch viele Dinge, die durch seine Tätigkeit im SMWA hintenangestellt wurden. Sein Haus, die Familie und seine Hobbys standen nun im Mittelpunkt. Aber durch seine Krankheit kam vieles anders als er dachte. Jetzt sorgten seine Frau Heidi, seine Kinder und Enkelkinder sich um ihn. Dr. Wange wurde über 80 Jahre alt.

Wir denken an einen wunderbaren Menschen und hervorragenden Fachmann.

Wir sind Herrn Dr. Gerhard Wange sehr dankbar, dass wir ein Stück seines Lebens begleiten durften.

*Dr. Bernd Rohde*

## Verkehrs-Consult Leipzig (VCL) GmbH

ein Unternehmen der BLIC GROUP



- ◆ Planung
- ◆ Bauüberwachung
- ◆ Consulting

für Verkehrsinfrastrukturprojekte des ÖPNV

Verkehrs-Consult  
Leipzig (VCL) GmbH

Georgiring 3  
Eingang Schützenstr. 2  
04103 Leipzig

T +49 341 96424 0  
T +49 341 96424 25

[info@vcl-gmbh.de](mailto:info@vcl-gmbh.de)  
[www.vcl-gmbh.de](http://www.vcl-gmbh.de)



## Ingenieurbau Kanalbau / Straßenbau Rohrleitungsbau

Hauptstraße 1, 08606 Bösenbrunn OT Schönbrunn

Tel.: 037421 4670 Fax: 037421 20156 Email: [info@utr-schoenbrunn.de](mailto:info@utr-schoenbrunn.de)



## STRASSE • WASSER • BAHN • BAUWERKE • MANAGEMENT

Ingenieurbüro Schulze & Rank Ingenieurgesellschaft m.b.H.  
Chemnitz • Annaberg-Buchholz • Berlin • Dresden • Erfurt • Nürnberg



**schulze+rank**  
INGENIEURGESELLSCHAFT

[www.schulze-rank.de](http://www.schulze-rank.de)



Ingenieurgesellschaft  
WTU GmbH  
Am Steigenberg 2  
04924 Bad Liebenwerda  
T 03 53 41 / 157-0  
F 03 53 41 / 157-44  
[info@wtu-gmbh.de](mailto:info@wtu-gmbh.de)



Beratung - Planung - Bauleitung

- Wasserbau, Hochwasserschutz
- Siedlungswasserwirtschaft
- Tourismus

- Straßenbau, Tragwerksplanung
- Umweltschutz
- Landschaftsplanung

# Gremien der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure im Freistaat Sachsen e. V.

## ■ **Präsident**

Prof. Dr.-Ing. Dr. e. h. Christian Lippold  
Die Autobahn GmbH des Bundes  
Heidestraße 15, 10557 Berlin  
Telefon (030) 403680-620  
E-Mail christian.lippold@autobahn.de

## ■ **Vizepräsident**

Dipl.-Ing. Stephan Berger  
Sächsisches Staatsministerium für  
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Wilhelm-Buck-Straße 2, 01097 Dresden  
Postanschrift: PF 10 03 29, 01073 Dresden  
Telefon (03 51) 5 64-85 000  
E-Mail stephan.berger@smwa.sachsen.de

## ■ **Schatzmeisterin**

Dipl.-Betriebswirt (FH) Beate Plank  
c/o Projekta Ingenieurgesellschaft für  
Tiefbautechnik Auerbach mbH  
Friedrich-Naumann-Straße 1, 08209 Auerbach  
Telefon (0 37 44) 2 67-221, Fax (0 37 44) 2 67-260  
E-Mail bplank@projekta-auerbach.de

## ■ **Ehrenvorsitzender**

Dr.-Ing. Manfred Körner

## ■ **Ehrenmitglieder**

Prof. Dr.-Ing. Reinhard Dietze  
Dipl.-Ing. Volker Strobel  
Dr.-Ing. Bernd Rohde

## ■ **Bezirksverein Chemnitz**

### Vorsitzender:

Dr.-Ing. Wolf Uhlig

### Geschäftsstelle:

Uhlig & Wehling GmbH  
Ingenieurgesellschaft  
Leipziger Straße 27, 09648 Mittweida  
Telefon (0 37 27) 976-230, Fax (0 37 27) 976-229  
E-Mail vsvi@uhlig-wehling.de

## ■ **Bezirksverein Dresden**

### Vorsitzender:

MR Dipl.-Ing. Michael Stritzke  
Sächsisches Staatsministerium für  
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Wilhelm-Buck-Straße 2, 01097 Dresden  
Telefon (03 51) 5 64-85 100, Fax (03 51) 5 64-85 080  
E-Mail Michael.Stritzke@smwa.sachsen.de

### Geschäftsstelle:

Prof. Dr.-Ing. H. Bechert + Partner  
Ingenieurbüro für Bauwesen  
Alexander-Herzen-Straße 9, 01109 Dresden  
Telefon (03 51) 8 85 67-0, Fax (03 51) 8 85 67-18  
E-Mail dresden@vsvi-sachsen.de

## ■ **Bezirksverein Leipzig**

### Vorsitzender:

Dipl.-Ing. (FH) Frank George  
Institut Dr. Körner & Partner  
Ingenieurgesellschaft mbH Leipzig  
Graf-Platow-Straße 1, 04683 Naunhof  
Telefon (03 42 93) 5 27 0, Fax (03 42 93) 5 27 30  
E-Mail info@ikpleipzig.de

### Geschäftsstelle:

Dr.-Ing. Thomas Wahl  
Gruner GmbH  
Dufourstraße 28, 04107 Leipzig  
Telefon (03 41) 2 17 26 60, Fax (03 41) 2 17 26 89  
E-Mail info@VSVI-Leipzig.de

## ■ **Bezirksverein Oberlausitz**

### Vorsitzender:

Dipl.-Ing. (TH) Lutz Günther  
LASuV, Niederlassung Bautzen  
Käthe-Kollwitz-Straße 19, 02625 Bautzen  
Telefon (0 35 91) 6 84-30 00, Fax (0 35 91) 6 84-11 19  
E-Mail lutz.guenther@lasuv.sachsen.de

### Geschäftsstelle:

AIZ Bauplanungsgesellschaft mbH  
Bahnhofstraße 21, 02763 Zittau  
Telefon (0 35 83) 77 48-34, Fax (0 35 83) 77 48-33  
E-Mail SimoneRiemer@bauplanung-aiz.de

## ■ **Bezirksverein Vogtland**

### Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Frank Weigel

### Geschäftsstelle:

LASuV, Niederlassung Plauen  
Weststraße 73, 08523 Plauen  
Telefon (0 37 41) 14 80-168, Fax (0 37 41) 14 80-110  
E-Mail frank.weigel@lasuv.sachsen.de

## ■ **Redaktion der Zeitschrift**

Dipl.-Ing. Siegbert Kuhs  
Prof. Dr.-Ing. Heinrich Bechert + Partner  
Ingenieurbüro für Bauwesen  
Alexander-Herzen-Straße 9, 01109 Dresden  
Telefon (03 51) 8 85 67-0, Fax (03 51) 8 85 67-18  
E-Mail zeitschrift@vsvi-sachsen.de

## ■ **Gemeinschaft zur Förderung der fachlichen Fortbildung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Sachsen e. V.**

### Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Jürgen Rannacher  
VSTR AG Rodewisch  
August-Bebel-Straße 4, 08228 Rodewisch  
Telefon (0 37 44) 3 62-234, Fax (0 37 44) 3 62-101  
E-Mail juergen.rannacher@vstr.de

### Geschäftsstelle:

Kerstin Richter  
VSTR AG Rodewisch  
August-Bebel-Straße 4, 08228 Rodewisch  
Telefon (0 37 44) 3 62-217, Fax (0 37 44) 3 62-403  
E-Mail kerstin.richter@vstr.de

## ■ **Auszeichnungsausschuss**

### Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Jürgen Rannacher  
VSTR AG Rodewisch  
August-Bebel-Straße 4, 08228 Rodewisch  
Telefon (0 37 44) 3 62-234, Fax (0 37 44) 3 62-101  
E-Mail juergen.rannacher@vstr.de

## Inserentenverzeichnis

ASPHALTTEST Baustoff- und Bodenprüfstelle GmbH . . . . .	77	Heuweg 5, 07552 Gera-Langenberg	LIST Gesellschaft für Verkehrswesen und . . . . .	8	ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH Ernst-Thälmann-Straße 5, 09661 Hainichen
Bauplanung Plauen GmbH . . . . .	72	Ingenieure und Architekten Bahnhofstraße 61, 08523 Plauen/Vogtland	MEIER Bodenstabilisierung GmbH . . . . .	72	Niederer Hofweg 1, 09376 Oelsnitz/Erzgebirge
Prof. Dr.-Ing. Heinrich Bechert + Partner . . . . .	63	Ingenieurbüro für Bauwesen Alexander-Herzen-Straße 9, 01109 Dresden	mgp Gille + Partner GbR . . . . .	67	Beraten, Planen, Überwachen Hübnerstraße 27, 01187 Dresden
EIBS – Entwurfs- und Ingenieurbüro Straßenwesen GmbH . . . . .	11	Bernhardstraße 92, 01187 Dresden	Projekta Ingenieurgesellschaft für . . . . .	51	Tiefbautechnik Auerbach mbH Friedrich-Naumann-Straße 1, 08209 Auerbach (Vogtland)
Fugmann + Fugmann Architekten und Ingenieure GmbH . . . . .	44	Eisenbahnstraße 1, 08223 Falkenstein/Vogtland	Uhlig & Wehling GmbH – Ingenieurgesellschaft . . . . .	2	Leipziger Straße 27, 09648 Mittweida
GEO-ANALYTIK GMBH . . . . .	44	Ingenieurbüro für Baugrund, Geotechnik, Altlasten und Strahlenschutz Stützengrüner Straße 2, 08304 Schönheide	UTR Umwelt-, Tiefbau- und Recycling GmbH . . . . .	75	Hauptstraße 1, 08606 Bösenbrunn OT Schönbrunn
GfVSVI – Gemeinschaft zur Förderung der fachlichen . . . . .	54	Fortbildung der Straßenbau- und Verkehringenieure in Sachsen e. V. Geschäftsstelle: VSTR AG Rodewisch August-Bebel-Straße 4, 08228 Rodewisch	Verkehrs-Consult Leipzig (VCL) GmbH . . . . .	75	Georgiring 3, 04103 Leipzig
GLI-PLAN GmbH . . . . .	38	Ingenieurbüro für Garten-, Landschafts- und Ingenieurbauplanung Bautzener Straße 34, 01877 Bischofswerda	VIC Planen und Beraten GmbH . . . . .	26	Niederlassung Dresden Ammonstraße 35, 01067 Dresden
Hentschke Bau GmbH . . . . .	II. Umschlagseite	Zeppelinstraße 15, 02625 Bautzen	VSTR AG Rodewisch . . . . .	73	August-Bebel-Straße 4, 08228 Rodewisch
HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH . . . . .	69	Verkehrs- und Infrastrukturplanung Standort Leipzig: Thomasiusstraße 2, 04109 Leipzig Standort Dresden: Gostritzer Straße 1, 01217 Dresden	WKP Planungsbüro für Bauwesen GmbH, VBI . . . . .	35	Karl-Marx-Straße 23, 01109 Dresden
HTR Hoch- und Tiefbau Reichenbach GmbH . . . . .	67	Friedensstraße 43, 08468 Reichenbach	Wolff & Müller Tief- und Straßenbau GmbH & Co. KG . . . . .	17	Niederlassung Dresden Drescherhäuser 5c, 01159 Dresden
IB&T Software GmbH . . . . .	54	An'n Slagboom 51, 22848 Norderstedt	WPlan Ingenieure für Umwelt + Infrastruktur . . . . .	67	Mommensenstraße 2, 04329 Leipzig
IDAV GmbH – Ingenieurgesellschaft für Dimensionierung . . . . .	35	und Analyse von Verkehrsflächen Schnorrstraße 70, 01069 Dresden	WPW Ingenieure Leipzig GmbH . . . . .	78	Beraten, Planen, Steuern Riesaer Straße 100, 04319 Leipzig
ikp Institut Dr. Körner und Partner . . . . .	58	Ingenieurgesellschaft mbH Leipzig Graf-Platow-Straße 1, 04683 Naunhof, OT Albrechtshain			
Ingenieurbüro ECKERT GmbH . . . . .	32	Ingenieurtechnik, Baugrundbeurteilung und Erdbaustatik Crusiusstraße 7, 09120 Chemnitz			
Ingenieurbüro EVTI GmbH . . . . .	71	Entwurf für Verkehrs-, Tief- und Ingenieurbau Ludwig-Erhard-Straße 55a, 04103 Leipzig			
Ingenieurbüro K. Langenbach Dresden GmbH . . . . .	38	Verkehrsanlagen, Wasserwirtschaft, Bauleitplanung, Umweltplanung Alemannenstraße 15A, 01309 Dresden			
Ingenieurbüro Schulze & Rank Ingenieurgesellschaft m.b.H. . . . .	75	Straße, Wasser, Bahn, Bauwerke, Management Kaßbergstraße 41, 09112 Chemnitz			
Ingenieurgemeinschaft stu GmbH . . . . .	73	für Straßenbau, Tiefbau, Umwelttechnik Bahnhofstraße 8, 08468 Reichenbach			
Ingenieurgemeinschaft WTU GmbH . . . . .	75	Wasserwirtschaft, Tiefbau, Umweltschutz Am Steigenberg 2, 04924 Bad Liebenwerda			
Leonhardt, Andrä und Partner . . . . .	17	Beratende Ingenieure VBI AG Büro Dresden, Cottaer Straße 2, 01159 Dresden			



**ASPHALTTEST**  
 Baustoff- und Bodenprüfstelle GmbH

---

Heuweg 5 - 07552 Gera-Langenberg  
 Tel.: 0365 4200233, Fax: 0365 4200232, E-Mail: info@asphalttest.de

**Anerkannte Prüfstelle nach RAP Stra**

- Abnahme- und Kontrollprüfungen
- Bodenuntersuchungen
- Umweltuntersuchungen
- Schadensanalysen
- Gutachten, Beratungen
- Kernbohrungen

## Autorenverzeichnis

Arnold, Corinna, Dipl.-Ing. (FH)  
IbA-Ingenieurbüro Arnold  
Dammstraße 2–4, 09618 Brand-Erbisdorf

George, Frank, Dipl.-Ing. (FH)  
Institut Dr. Körner und Partner  
Ingenieurgesellschaft mbH Leipzig  
Graf-Platow-Straße 1, 04683 Naunhof OT Albrechtshain

Gregorzyk, Bernd, Dipl.-Ing.  
Färberstraße 1, 09618 Brand-Erbisdorf

Günther, Lutz, Dipl.-Ing. (TH)  
Landesamt für Straßenbau und Verkehr  
Niederlassung Bautzen  
Käthe-Kollwitz-Straße 19, 02625 Bautzen

Hennig, Ralf, Dr.-Ing.  
2i² Ingenieurgesellschaft Dr. Hennig & Partner PartG mbB  
Hohenbusch-Markt 1, 01108 Dresden

Just, Bernd, Dipl.-Ing. (FH)  
Landesamt für Straßenbau und Verkehr  
Niederlassung Bautzen  
Käthe-Kollwitz-Straße 19, 02625 Bautzen

Klimas, Ricardo, Dipl.-Ing.  
Bereichsleiter Planung  
LIST Gesellschaft für Verkehrswesen und  
ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH  
Ernst-Thälmann-Straße 5, 09661 Hainichen

Körner, Manfred, Dr.-Ing.  
Ehrenvorsitzender des BV Leipzig  
c/o Institut Dr. Körner & Partner  
Ingenieurgesellschaft mbH Leipzig  
Graf-Platow-Straße 1, 04683 Naunhof OT Albrechtshain

Leitzke, Christian, Dr.-Ing.  
Referatsleiter  
Landesamt für Straßenbau und Verkehr – Zentrale  
Referat 32 – Intelligente Verkehrssysteme und Telematik  
Stauffenbergallee 24, 01099 Dresden

Lippold, Christian, Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dr. e. h.  
Die Autobahn GmbH des Bundes  
Heidestraße 15, 10557 Berlin

Mühlmann, Karsten, Dipl.-Ing.  
Landesamt für Straßenbau und Verkehr  
Niederlassung Zschopau, Sitz Chemnitz  
Abteilung 2, Nahmobilität, Radverkehr und Straßenbau  
Hans-Link-Straße 4, 09131 Chemnitz  
Postanschrift: PF 9 29, 09009 Chemnitz

Nöbel, Ingolf, Dipl.-Ing.  
HT-Reichenbach GmbH  
Friedensstraße 43, 08468 Reichenbach

Opitz, Matthias, Dipl.-Ing.  
Landesamt für Straßenbau und Verkehr  
Niederlassung Plauen  
Weststraße 73, 08523 Plauen

Pfeiffer, Isabel  
Pressesprecherin im Fernstraßen-Bundesamt (FBA)  
Friedrich-Ebert-Straße 72–78, 04109 Leipzig

Richter, Carsten, Dipl.-Ing.  
Abteilungsleiter Planung, Bau, Umwelt  
LIST Gesellschaft für Verkehrswesen und  
ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH  
Ernst-Thälmann-Straße 5, 09661 Hainichen

Rohde, Bernd, Dr.-Ing.  
Ministerialdirigent a. D.  
Friedrich-List-Straße 12, 04895 Falkenberg/Elster

Schmidt, Julia, Dipl.-Ing.  
Landesamt für Straßenbau und Verkehr  
Niederlassung Zschopau Sitz Chemnitz  
Referatsleiterin Erhaltung und Bau von  
Radverkehrsanlagen und Straßen  
Dresdner Straße 154, 09131 Chemnitz

Schneider, Karin, Dipl.-Ing.  
Altmannsgrüner Straße 26, 08233 Treuen

Schröder, Antje, Dipl.-Ing. (FH)  
Ingenieurgemeinschaft WTU GmbH  
Weststraße 53, 08523 Plauen

Stritzke, Michael, Dipl.-Ing.  
Referatsleiter  
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft,  
Arbeit und Verkehr  
Referat 51 | Grundsatzfragen, Mobilitätsstrategien,  
Nachhaltigkeit der Mobilität  
Wilhelm-Buck-Straße 2, 01097 Dresden  
Postanschrift: PF 10 03 29, 01073 Dresden

Trillenberg, Sören, Dipl.-Ing. (FH)  
Geschäftsführer  
LIST Gesellschaft für Verkehrswesen und  
ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH  
Ernst-Thälmann-Straße 5, 09661 Hainichen

Weigel, Frank, Dipl.-Ing.  
Landesamt für Straßenbau und Verkehr  
Niederlassung Plauen  
Abteilungsleiter Konstruktiver Ingenieurbau  
Weststraße 73, 08523 Plauen

Weiß, Holger, Dipl.-Ing. Bau (TU)  
Am Beutenberg 15a, 09128 Chemnitz

Wittig, Janette, Dipl.-Ing.  
DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH  
Zweigstelle Bautzen  
Steinstraße 15, 02625 Bautzen



**Ganzheitliches Denken von Anfang an**  
**WPW**

**Kompetenzen**

**Beraten**

- Bestandsuntersuchung und –bewertung
- Energiekonzepte, thermische Simulationen
- Facility Management Consulting
- Life Cycle Engineering
- Integrale Logistikkonzepte
- Machbarkeitsstudien
- Projektentwicklung
- Sachverständigenwesen
- Thermische Bauphysik
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

**Planen**

- Architektur
- Elektrotechnik
- Energie- und Medienversorgung für Gebäude und Liegenschaften
- Generalplanung
- Generalfachplanung
- Infrastruktur und Tiefbau
- Rückbau und Entsorgung
- Technische Ausrüstung
- Technische Gesamtplanung
- Tragwerksplanung

**Steuern**

- Bauüberwachung
- Nachhaltiges Planen, Bauen und Betreiben; Green- und Blue-Building-Zertifizierung
- Projektmanagement und Projektsteuerung
- SiGe-Koordination
- Steuerung und Optimierung von Bau und Technik („Intelligentes Gebäude“)

Rieser Straße 100 • 04319 Leipzig  
Telefon: 0341 / 58 61 75 0 • Telefax: 0341 / 58 61 75 - 20  
E-Mail: info@wpw-leipzig.de • <https://www.wpw-leipzig.de>

## Bildnachweis

### Seiten

5–8	Bilder 1–13: LISt GmbH	48–51	Bilder 1, 4–8: Antje Schröder Bild 2, 3: Freistaat Sachsen, LASuV, Niederlassung Plauen
9–11	Bilder 1–4: LASuV – Zentrale	52–53	Bilder 1–8: Matthias Opitz
12–16	Bild 1: Projektunterlagen Statikbüro König und Heunisch Planungsgesellschaft mbH Leipzig Bilder 2–20: Holger Weiß	59–62	Bilder 1–14: © Frank Seeger, Mittweida
18–19	Bilder 1–2: Fernstraßen-Bundesamt	68–69	Bilder 1–3: privat Bild 4: LASuV, Niederlassung Meißen
21–25	Bilder 1, 2, 5–10: LASuV, Niederlassung Bautzen Bild 3: Roland Heidrich, Olbersdorf Bild 4: VIC GmbH, Niederlassung Dresden		
27	Bild 1: BNN-Bericht über Kombilösung Karlsruhe vom 15.12.2021, Foto: KASIG		
30	Bild 1: Landesvermessungsamt Sachsen; Die Autobahn GmbH des Bundes		
36–38	Bilder 1–4: Bernd Just		
39–43	Bilder 1–2: Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern Bilder 3, 5: Michael Eichert, Autobahn GmbH des Bundes Bild 4: www.argus-luftbild.de 2017 Bild 6: M. Schübler, F. Rackwitz, R. Glasenapp, „Bundes- autobahn A20 bei Tribsees - Analyse des Versagens einer Dammkonstruktion auf weichen Böden“, CVK-Graz 2022 Bilder 7–10: VSVI, BV Oberlausitz		

### Titelbilder (von links nach rechts und von oben nach unten)

Bild 1:	B92 Oelsnitz Egerstraße, Blick in Richtung des Baubeginns und auf die Stadt Oelsnitz/Vogtland (Antje Schröder)
Bild 2:	Hochwasserrückhaltebecken Rennersdorf (Bernd Just)
Bild 3:	Ersatzneubau Stützwand 19 im Verlauf der S178 bei Schlottwitz (LISt GmbH)
Bild 4:	Visualisierung Ortsumgehung Wolgast (Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern)
Bild 5:	Erneuerung X-Brücke in Zittau – erste Fahrplanüberfahrt der Schmalspurbahn am 1. Juli 2022 durch ein „Wassertor“ (LASuV, Niederlassung Bautzen)
Bild 6:	Chemnitzer Viadukt – Untersicht auf die vier Hauptbögen mit Behelfs-Tragkonstruktion parallel (Matthias Opitz)
Bild 7:	Wiedersehen (Corinna Arnold)

## Impressum

### Herausgeber:

Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure  
im Freistaat Sachsen e.V., Präsidium

[www.vsvi-sachsen.de](http://www.vsvi-sachsen.de)

Die in den Beiträgen vertretenen Auffassungen stimmen nicht unbedingt mit denen des Herausgebers überein. Für den Inhalt der Beiträge sind die Verfasser voll verantwortlich. Die Autoren stellen ihre Beiträge dem Präsidium der VSVI kostenlos zur Veröffentlichung zur Verfügung. Alle Urheberrechte sind vorbehalten. Die Redaktion behält sich die sinnvolle Kürzung und Änderung von Beiträgen vor. Nachdruck ist nur mit Quellen- und Verfasserangabe gestattet.

Mitglieder der VSVI im Freistaat Sachsen erhalten die Zeitschrift kostenlos. Gegen eine Schutzgebühr von 15,00 Euro plus Porto kann die Zeitschrift von der Redaktion bezogen werden.

### Redaktion:

Dipl.-Ing. Siegbert Kuhs, Dresden  
unter Mitarbeit von  
Frau Dipl.-Ing. (FH) Corinna Arnold, Brand-Erbisdorf  
Frau Dipl.-Ing. Tina de Bernardo, Leipzig  
Herrn Dr.-Ing. Ralf Hennig, Dresden  
Frau Dipl.-Ing. (FH) Antje Schröder, Plauen

### Redaktionsschluss:

31. August 2022

### Auflage:

1.000 Stück

### Layout, Druck und Endverarbeitung:

Druckerei & Verlag Fabian Hille, Dresden  
[www.hille1880.de](http://www.hille1880.de)

**VSVI** SACHSEN e.V.

**BEZIRKSVEREINE**

CHEMNITZ

DRESDEN

LEIPZIG

OBERLAUSITZ

VOGTLAND

[www.vsvi-sachsen.de](http://www.vsvi-sachsen.de)