

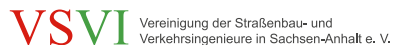
FESTSCHRIFT
50+10 JAHRE

BSVI
Bundesvereinigung
der Straßenbau- und
Verkehringenieure



50+10

Festschrift zum 60-jährigen Jubiläum der BSVI



Inhalt

Vorwort	4
Grußwort.....	6
Klimaschutz im Straßen- und Verkehrswesen	8
Statements der BSVI und ihrer Mitglieder	16
Zehn Jahre Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr	22
Zeitgemäß planen – ein praxisgerechter Leitfaden	26
Die Corona-Umfrage	32
Die BIM-Umfrage	34
Ingenieur*innen im Verkehrswesen	36
Leitfaden für flächensparende Verkehrsplanung.....	38
Die BSVI-Finzen	40
Die letzten zehn BSVI-Jahre.....	42



Vorwort

Die BSVI – sie ist rege, modern und aktiv

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure feiert in diesem Jahr ihr 60-jähriges Bestehen! In dieser Festschrift möchte die BSVI die letzten zehn Jahre Revue passieren lassen, denn die Zeit ist nicht stehen geblieben. Mit 60 Jahren werden in deutschen Unternehmen Menschen vielfach als Senior eingestuft oder gleich in die Rente geschickt. Doch die BSVI ist rege, modern und aktiv – und das sicher noch über viele Jahre.

Seit der Gründung der ersten Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure – und wenige Jahre später auch unseres Dachverbands BSVI – hat sich der Vereinszweck nicht wesentlich verändert. Auf Bundesebene gilt es, die Wahrnehmung unserer Aufgaben und unseres Berufsstands zu fördern und die Landesvereinigungen bei Ihren Kernaufgaben zu unterstützen. Dabei haben sich die Schwerpunkte verschoben und neue gesellschaftliche Themen wie „Neue Mobilität“, Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind in aller Munde. Auch eine neue Verantwortlichkeit für die Straßen in Deutschland gibt es mit der Gründung der Autobahngesellschaft.

Das Berufsbild des Straßenbau- und Verkehrsingeni-

eurs hat sich gewandelt und ist heute interdisziplinär und wesentlich digitaler. Auch der Fachkräftemangel hat unsere Branche erreicht, und wir müssen alle Anstrengungen unternehmen, um für uns und unseren Beruf zu werben. Es gilt der Leitsatz „Verkehrsingenieur – ein Beruf mit Zukunft“.

Wenn ich mit jungen Menschen ins Gespräch komme, die gerade in der Berufsfindung sind, verweise ich gern auf den Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr. Er zeigt die Vielfältigkeit unserer Tätigkeit und den technischen und gesellschaftlichen Wandel unseres Schaffens.

Kein Tag vergeht ohne eine Nachricht zum Thema Klimaschutz. Der Klimawandel und dessen Auswirkungen stellen uns mit der sich verändernden Verkehrsmittelwahl vor Herausforderungen. Besonders der Radverkehr wird künftig weiter deutlich zunehmen. Und für eine leistungsfähige, sichere und „neue“ Mobilität muss die Infrastruktur mehr als bisher gesamtheitlich und nachhaltig gedacht werden – für Fußgänger, für Radfahrer sowie für den fließenden und ruhenden Verkehr. Neue Verkehrsmittel wie der E-Scooter oder die E-Mobilität und das autonome Fahren stellen zusätzliche Anforderungen an den urbanen bzw. städtischen Raum.

Gleichzeitig erfordert das energie- und ressourcenschonende Bauen innovative Gedanken für den Einsatz von nachhaltigen Baustoffen und Bauweisen. Bereits heute stellen wir uns auf die Folgen der Klimaänderungen ein, wie beispielsweise im Bereich der Straßenentwässerung, mit temperaturabgesenkten Asphalten oder auch im Winter- und Betriebsdienst. Und dieses wird nicht das Ende der Veränderungen sein.

Der Flächenverbrauch wird kontrovers diskutiert. Der Transport von Menschen und Waren benötigt trotz fortschreitender Digitalisierung immer eine physische Infrastruktur und damit auch Straßenfläche. Der Modal Split beginnt sich zu verändern, doch eine neue Mobilität kann ich mir ohne die Straße nicht vorstellen. Innerstädtisch ist der knappe Verkehrsraum zukunftsorientiert, bedarfsgerecht und nutzerspezifisch zu verteilen. Außerorts stehen eine flächensparende Planung und auch ein möglicher Rückbau von Verkehrsflächen im Fokus.

Mit über 15.000 Ingenieurinnen und Ingenieuren zählt die BSVI zu den größten Ingenieurverbänden in Deutschland und hat damit eine Position und ein Gewicht in technischen und berufsständischen Fragen. Und dieses Potenzial wurde in den letzten Jahren

durch Umfragen und Stellungnahmen genutzt. Neben der Umfrage zum Einsatz der BIM-Methode erfasste eine Umfrage die Auswirkungen der Corona Pandemie und gab damit Hilfestellung bei den Veränderungen in unserem Arbeitsleben. Die BIM-Methode stellt einen Paradigmenwechsel in unserer Arbeit dar. Unsere Branche mit Verwaltung, Ingenieurbüros, Baufirmen und Wissenschaft hat sich unterschiedlich weit auf den Veränderungsprozess eingestellt. Wir sind gemeinsam gestartet, aber der Weg ist noch lang und das gemeinsame Ziel noch nicht erreicht.

Die Politik als Spiegel der Gesellschaft ruft immer wieder nach Planungsbeschleunigung und nach schnellerer Umsetzung von Infrastrukturprojekten. Mit der Definition des „überragenden öffentlichen Interesses“ scheint es einen zielführenden rechtlichen Ansatz zu geben. Wichtig ist mit Blick auf die finanziellen Mittel und beschränkten Planungs- und Bauressourcen eine verlässliche Priorisierung der Verkehrsprojekte. Mit Planungssicherheit können wir Ingenieurinnen und Ingenieure Verkehrsprojekte zügig und effizient umsetzen.

Mein Dank gilt allen Kolleginnen und Kollegen und allen Beteiligten, die sich ehrenamtlich in den VSVI-Landesvereinigungen und der BSVI eingebracht und

sich damit für die Infrastruktur und Mobilität in Deutschland engagiert haben. Stolz können wir gemeinsam auf das Geleistete zurückblicken.

Notwendig bleibt es seitens der Politik, die erforderlichen Mittel für den Erhalt der Infrastruktur bereitzustellen – besonders für die in die Jahre gekommenen Brücken. Deren Zustand beschränkt zunehmend die Nutzung unseres gesamten Straßennetzes. Die BSVI fordert ein klares und ehrliches Bekenntnis zu den bestehenden Planungs- und Investitionsprogrammen für die Verkehrsinfrastruktur, einen Abbau von bürokratischen Hemmnissen, das Vorantreiben der Digitalisierung sowie den Erhalt von Mobilität im Einklang mit Klima- und Ressourcenschutz. Nur so können wir gemeinsam die gesellschaftlichen Herausforderungen heute und in Zukunft bewältigen.



Matthias Paraknewitz

Präsident der BSVI



Grußwort

Dr. Volker Wissing MdB, Bundesminister für Digitales und Verkehr



Liebe Leserinnen und Leser,

was wäre die Welt ohne Baumeister? Seit Tausenden von Jahren organisieren wir mit Hilfe von Baukunst unser Miteinander. Straßen spielen hier eine besondere Rolle: Sie erschließen Räume und schaffen Verbindungen. Damit sind sie essenziell für unsere Gesellschaft – und müssen in Form und Funktion oft hohen Ansprüchen genügen.

Dass die Baukultur sich rund um die Verkehrsinfrastruktur beständig weiterentwickelt, verdanken wir

Ingenieurinnen und Ingenieuren, die nach Fortschritt und Innovation streben. Viele von ihnen vertritt die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (BSVI) als Dachverband; sie gehört damit zu den größten Ingenieurverbänden Deutschlands. Die BSVI macht immer wieder deutlich, dass deutsche Bauingenieure für Innovation, Qualität und Verlässlichkeit stehen – und das nun schon seit 60 Jahren. Zu diesem wunderbaren Jubiläum gratuliere ich sehr herzlich!

In den vergangenen sechs Jahrzehnten hat sich die BSVI jedoch nicht nur für ihre Mitglieder eingesetzt, sie ist auch zu einem wichtigen Bindeglied zwischen Baubranche, Gesellschaft und Politik geworden: Ingenieurinnen und Ingenieure vernetzen sich auf Bundesebene, tauschen sich aus und sind für den Bund kompetente Ansprechpartner. Sie alle zeigen, wie attraktiv der Beruf des Bauingenieurs ist, und sind damit Vorbild für junge Menschen, diesen Weg einzuschlagen. Daher freue ich mich auch sehr über den aktuellen gemeinsamen Einsatz gegen den Fachkräftemangel.

Eine besondere Rolle nehmen all diejenigen ein, die sich ehrenamtlich in den Landesvertretungen der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (VSVI) engagieren und sich um die fachliche Fortbildung kümmern. Genau diese Impulse sind es, die wir

jetzt brauchen! Ein Höhepunkt ist jedes Mal die Verleihung des Deutschen Ingenieurpreises Straße und Verkehr – diese Wertschätzung und Anerkennung unterstütze ich sehr gerne als Schirmherr.

Sie alle wissen: Wir brauchen sichere und leistungsfähige Verkehrswege, die auch den Anforderungen der Zukunft standhalten. Besonders der Güterverkehr in Deutschland steigt in den kommenden Jahren und Jahrzehnten deutlich an – vor allem auf der Straße. Werden jedoch unsere Straßen nicht entsprechend ausgebaut, wird das massive Folgen für unser Land haben. Deshalb müssen wir überall in Deutschland die Engpässe durch notwendige Ausbaumaßnahmen beseitigen. Mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz werden wir daher beim Ausbau der Infrastruktur für mehr Tempo sorgen.

Klar ist: Gemeinsam mit Ihnen und Ihrer Branche wollen wir Straße und Verkehr stärken – und so Deutschland wieder auf die Überholspur bringen.

Noch einmal: Alles Gute zum 60. Bestehen! Herzlichen Glückwunsch!

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Volker Wissing'.

Dr. Volker Wissing



Klimaschutz im Straßen- und Verkehrswesen

Zum 60-jährigen Jubiläum der BSVI gehören Klimaschutz und Klimafolgenanpassung zu den wichtigsten Aufgaben von Straßenbau- und Verkehrsingenieurinnen und -ingenieuren. Planerische und bautechnische Tätigkeiten im Straßen- und Verkehrswesen müssen zwingend darauf ausgerichtet sein, zur Reduzierung des Ausstoßes von Treibhausgasen (THG) beizutragen und die sich schon heute offenbarenden Klimafolgen zu bewältigen. Auf dem Spiel stehen die Lebensbedingungen auf unserem Planeten sowie Lebensqualität und Sicherheit der heutigen und künftigen Generationen.

Während in vielen Sektoren zahlreiche Aktivitäten bereits Früchte tragen, ging in den zurückliegenden Jahren vom Verkehrs- und Wegebausektor eine zu geringe Reduzierung der THG-Emissionen aus. Im Jubiläumsjahr 2023 zeigt sich insofern ein immenser (Nachhol-) Bedarf an klimarelevanten Erfolgen, in Verwaltungen, Büros, Baustoff- und Baufirmen sowie Forschungseinrichtungen der Verkehrsplanung und des Wegebbaus ab sofort erringen müssen. Der Bedarf umfasst die gesamte Bandbreite des Mobilitäts-, Verkehrs- und Straßenbauwesens.

Trotz zahlreicher Innovationen und Fortschritte im

Mobilitäts-, Verkehrs- und Straßenbauwesen konnte in den zurückliegenden Jahrzehnten keine ausreichende Reduzierung der THG-Emissionen des Verkehrs in Europa – so auch in Deutschland – erreicht werden. Im Gegenteil! Der Verkehr ist der einzige Bereich, in dem die THG-Emissionen in den letzten drei Jahrzehnten zugenommen haben. Zwischen 1990 und 2019 stiegen sie innerhalb der Europäischen Union sogar um 33,5 % an (Europäisches Parlament 2022). Seitens der EU wurde das Klimagesetz zuletzt mit einer Verordnung vom 30. Juni 2021 angepasst. Die gesetzlichen Vorgaben basieren hierbei auf den Konzepten des European Green Deals mit dem festgelegten Ziel, bis 2050 keine Netto-Treibhausgase mehr auszustoßen, und dem Meilenstein, bis 2030 eine THG-Minderung um 55 % gegenüber 1990 zu erreichen. Im Bereich Verkehr und Mobilität wurden hierfür die Strategie „Nachhaltige und intelligente Mobilität“ sowie das Maßnahmenpaket „Fit for 55“ zur THG-Minderung um 55 % bis 2030 entwickelt (EU 2020).

Deutschland will EU- und weltweit eine Vorreiterrolle übernehmen: Deutschland ist mit im Bundes-Klimaschutzgesetz (Bundestag 2021) quantitativ hinterlegten Klimaschutzziele Verpflichtungen eingegangen, die THG-Emissionen beispielsweise bis zum Jahr 2030

gegenüber 1990 speziell im Sektor Verkehr um 48 % zu reduzieren. Doch bis zum Jahr 2022 ist die dazu notwendige Entwicklungsrichtung längst noch nicht eingetreten, so dass es allein in den nun angebrochenen acht Jahren bis 2030 erheblicher Anstrengungen bedarf, die im Gesetz verankerten, jährlichen Minderungsziele einzuhalten. Zu erwarten ist, dass die Folgen von Nichteinhaltungen Sofortprogramme mit noch nie dagewesenen Veränderungen im Umgang mit dem Angebot und der Nachfrage in allen Verkehrsteilsystemen und mit Baustoffen und Bauverfahren mit sich bringen werden.

Von großer Bedeutung ist dabei auch der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG 2021), der die Verantwortung nicht etwa allein dem Staat zuordnet, sondern vielmehr nahelegt, dass jetzige Generationen mit den natürlichen Lebensgrundlagen so sorgsam umgehen müssen, dass nachfolgende Generationen diese nicht nur um den Preis radikaler eigener Enthaltsamkeit weiter bewahren könnten. Auch im Verkehrs- und Mobilitätssektor ist daher auf allen Ebenen „das Mögliche zu tun“ (BVerfG 2021), um die jetzige Generation dahin zu bewegen, mit den natürlichen Lebensgrundlagen sorgsam umzugehen. Aufzuführen ist in diesem Zusam-

menhang auch das im Klimaschutzgesetz verankerte Berücksichtigungsgebot, nach dem Träger öffentlicher Belange Vorbildfunktion und die Erfüllung der im Gesetz festgelegten Ziele bei ihren Planungen und Entscheidungen zu berücksichtigen haben.

Um eine hinreichende Berücksichtigung der in diesem Zusammenhang stehenden Herausforderungen zu gewährleisten, wurden und werden bisherige Methoden, Entscheidungsprozesse und Maßnahmen sowie Regeln der Technik im Straßen- und Verkehrswesen auf den Prüfstand gestellt und verändert (FGSV 2022). Diesbezügliche Aktivitäten sind notwendig und teils bereits im Gange. Sie betreffen die Erarbeitung und Veröffentlichung neuer Regelwerke, Normen, Vorgaben und Standards in der Verkehrsplanung, im Straßenentwurf, im Verkehrsmanagement sowie im Verkehrswesen. Ein Grund dieser Aktivitäten im Verkehrswesen ist, dass die Antriebswende allein nicht ausreichen wird, die europaweit formulierten Ziele einzuhalten (Ariadne 2021). Zudem wird der zukünftige Energiebedarf motorisierter Mobilität durch regenerative Energien unter heutigen Rahmenbedingungen und mit den derzeit beschlossenen Maßnahmen nicht zu decken sein (Agora 2020).

Zwingend erforderlich ist es unter anderem, sowohl

die Verkehrsleistungen, ausgedrückt in Personen- und Tonnenkilometern, als auch die spezifischen Wirkungen der Verkehrsnachfrage, ausgedrückt in Energie, THG-Emissionen pro Personen- bzw. Tonnenkilometer zu mindern (NPM 2021, FGSV 2022). Die Rahmenbedingungen sind insofern auf allen Ebenen (Europa, Deutschland, Bundesländer, Regionen, Kommunen) so zu setzen, dass Ortsveränderungen von Personen und Gütern sowie das hierfür notwendige Verkehrs- und Infrastrukturangebot mit möglichst geringen Emissionen verbunden sind.

Hinzu kommt, dass der Klimawandel auch in Deutschland verstärkt sichtbar wird. Es gilt unter anderem, resiliente Infrastrukturen zu schaffen, ausgedehnte Dürreperioden zu überstehen, Wasser bei zunehmenden Starkregenereignissen zu speichern und notwendige Verhaltensänderungen hin zu verstärkter Nutzung öffentlicher Verkehre, des Fahrrades und der eigenen Füße zu unterstützen. Hierfür sind die Verkehrsangebote einschließlich des Straßenbestands vielfach nicht ausgelegt – es steht eine weitgehende Veränderung des Verkehrssystems einschließlich aller Verkehrsteilsysteme, deren Verknüpfungen und auch der Straßengestaltung an. Erforderlich ist unter anderem die Umwandlung versiegelter Flächen zu Grün- und

Retentionsflächen für ein gutes Mikroklima und einen ausgewogenen Wasserhaushalt, die Bereitstellung attraktiver Flächen für das Radfahren, für das Gehen und für den Aufenthalt sowie die Verminderung und Verlagerung des Parkens zur Reduktion des Aufheizens der Straßenräume.

Maßgebende Ziele für Straßenbau- und Verkehrsingenieurinnen und -ingenieure sind insofern

- die Reduzierung der verkehrsbedingten THG-Emissionen, von denen derzeit rd. 1/3 auf den Güterverkehr Straße und rd. 2/3 auf den Personenverkehr Straße (davon rd. 2/3 auf Pkw-Fahrten mit über 20 Kilometer Fahrtweite) entfallen,
- die Reduzierung des verkehrsbezogenen Energieverbrauchs, da der zukünftige Energiebedarf motorisierter Mobilität durch regenerative Energien – legt man die heutigen Rahmenbedingungen und die bislang beschlossenen Maßnahmen zugrunde – nicht zu decken sein wird (Agora 2020), sowie
- die Reduzierung des Material- und Ressourcenverbrauches durch Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsangebot und Verkehrsmittel im Sinne des Klimaschutzes, zumal der Bausektor neben dem Verkehrssektor den größten Nachholbedarf bezüglich der Reduzierung der THG-Emissionen aufweist.

Sollen diese Ziele erreicht werden, müssen zuallererst

- die Verkehrsleistungen, ausgedrückt in Personen- und Tonnenkilometer,
- die spezifischen Wirkungen der Verkehrsnachfrage, ausgedrückt in Energie, CO₂-Emissionen pro Personen- bzw. Tonnenkilometer,

vermindert werden.

Dabei sind motorisierte Verkehre auf den Umweltverbund zu verlagern und/oder die spezifischen Wirkungen der motorisierten Verkehre, ausgedrückt in Energie und THG-Emissionen pro Personen- bzw. Tonnenkilometer zu verringern. Hierzu sind weitreichende Veränderungen und vielfältige Handlungen in mehreren Handlungsfeldern erforderlich.

Die Herausforderungen zur Bewältigung der Klima- und der Energiekrise sind insofern gerade für Straßenbau- und Verkehrsingenieurinnen und -ingenieure immens. Ausgetretene Pfade sind zu verlassen, um neue Wege beschreiten zu können.

Dies bekräftigt auch der aus Hochschulprofessorinnen und -professoren aus dem D-A-CH-Raum zusammengesetzte Wissenschaftsrat des Schweizerischen Verbands der Straßen- und Verkehrsfachleute (kurz VSS). Dieser sieht in seinen Stellungnahmen einen umfassenden Handlungsbedarf (siehe: Wissenschaftsrat VSS

2022a, 2022b, 2023). Unter anderem fordert er, dass

- in Bewertungsverfahren, THG- und Energiebilanzen die langfristigen Auswirkungen von verkehrsplanerischen Entscheidungen und induziertem Verkehr berücksichtigt werden (Wege- und Verkehrsmittelwahl, Auslastungsgrade und Verkehrsleistung in Abhängigkeit von Standortentscheidungen auch aufgrund von Raumplanung, Bauleitplänen, Infrastrukturprojekten und Mobilitätsangeboten),
- die Bewertungen dafür in einer jeweils angemessenen und ausreichend hohen Detailtiefe erstellt werden,
- Ziele für den Klimaschutz im Verkehrssektor bzw. klimaorientierte Mobilitätspläne auf allen Verwaltungs- und Entscheidungsebenen (Staat, Land, Kanton, Gemeinde) verpflichtend umgesetzt und entsprechende Maßnahmen eingeführt werden,
- Vorgaben, Prozesse und Methoden zur Erstellung von Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplänen so zu adaptieren sind, dass das Erreichen der Klimaschutzziele als oberste Priorität zu berücksichtigen ist,
- Klimaschutzziele die wesentliche Grundlage für Maßnahmenentwicklung, -untersuchung und -auswahl darstellen,

- angelehnt an das bestehende Sicherheitsaudit von Straßen in der Planung und im Bestand alle bestehenden und geplanten Infrastrukturen und Angebote systematisch im Hinblick auf die Notwendigkeiten und Potenziale des Klimaschutzes und der Klimafolgenbewältigung überprüft und angepasst werden,
- Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung im Verkehrssektor rasch und verbindlich umgesetzt werden,
- Recycling und Wiederverwendung mit minimalem ökologischem Fußabdruck in größtmöglichem Umfang praktiziert werden, und
- die Forschung zu resilienten und wiederholt recyclingfähigen Straßenbaustoffen aus nachhaltigen Rohstoffen vorangetrieben wird.

Veränderte Verfahrensweisen, Vorgaben und Standards in Verkehrsplanung, Straßenentwurf und Verkehrsmanagement

Die oben aufgeführten Forderungen wurden in Deutschland und hier explizit in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen im Jahr 2022 aufgegriffen und vielfach bereits umgesetzt. Die „E Klima – Empfehlungen

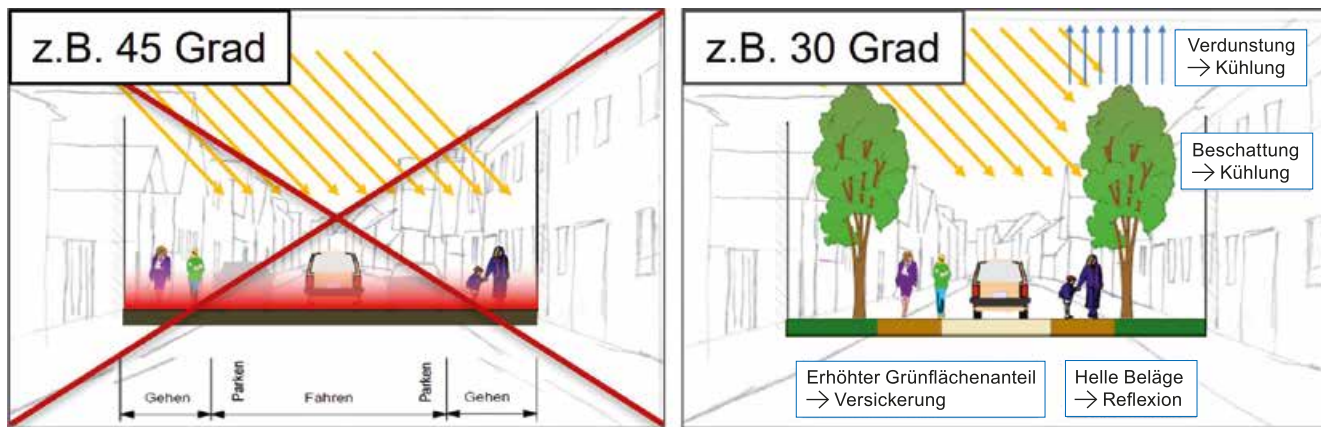


Bild 1: Standard der Vermeidung von Parkständen im Straßenraum zugunsten von Flächen für Grünbereiche, Retention und umweltfreundliche Verkehrsmodi gemäß RAS-Steckbrief der E Klima (beispielhaft, Quelle der Darstellungen: Riel, J.; Gothe, K.: Vortrag im Rahmen des TAE Kongresses 2021)

zur Anwendung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“ (FGSV 2022) folgen der Notwendigkeit entschlossenen Handelns und enthalten teils grundlegend neue klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen. Sie dienen als Auftakt weiterer Aktivitäten dazu, notwendige Veränderungen innerhalb der Gremien der FGSV und vor allem in der Praxis zu bewirken, um adäquat auf klimarelevante Aspekte

einzugehen und um neue Methoden und Maßnahmen zur Erreichung von Klimaschutzziele im Verkehrswesen zu fördern sowie in Planungs- und Entscheidungsprozessen zu etablieren.

Während die bisherige Aufstellung von FGSV-Veröffentlichungen ähnlich wie die bisherige Entwicklung der Straßenverkehrsordnung das Ziel der Gleichbehandlung der Verkehrsmodi hatte, werden nunmehr Priorisierungen in Regelwerken und Wissensdokumenten verankert. Zudem stehen Sicherheitskriterien und Qualitätsanforderungen insbesondere für unge-

schützte Verkehrsteilnehmende im Vordergrund und es sollen alle Möglichkeiten genutzt werden, den Öffentlichen Verkehr spürbar zu stärken. In Steckbriefen zu einer Vielzahl von FGSV-Veröffentlichungen werden ergänzende Anforderungen an die Anwendung im Hinblick auf die Reduzierung von THG-Emissionen und Energieverbrauch gegeben. Diese Anforderungen beinhalten auch neue Vorgaben, Standards, Regelfälle, Empfehlungen und Handlungsoptionen, die in ihrer Verbindlichkeit derer der jeweiligen Regelwerke entsprechen.

So soll beispielsweise nach dem Steckbrief zu den RAS Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV 2022) die Anlage von Parkständen im Straßenraum, die nicht für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende notwendig sind, weitgehend vermieden werden, um Flächen für Grünbereiche, für die Retention und/oder dezentrale Entwässerung mit Versickerung und/oder für andere umweltfreundliche Modi zu gewinnen und ein Aufheizen von Straßenräumen (Bild 1) zu verringern. Der ruhende Verkehr soll so weit wie möglich nicht mehr in Straßenräumen, sondern auf zusammenhängenden Parkflächen oder in Parkbauten untergebracht werden. Wenn ruhender Verkehr in Straßenräumen nicht zu vermeiden

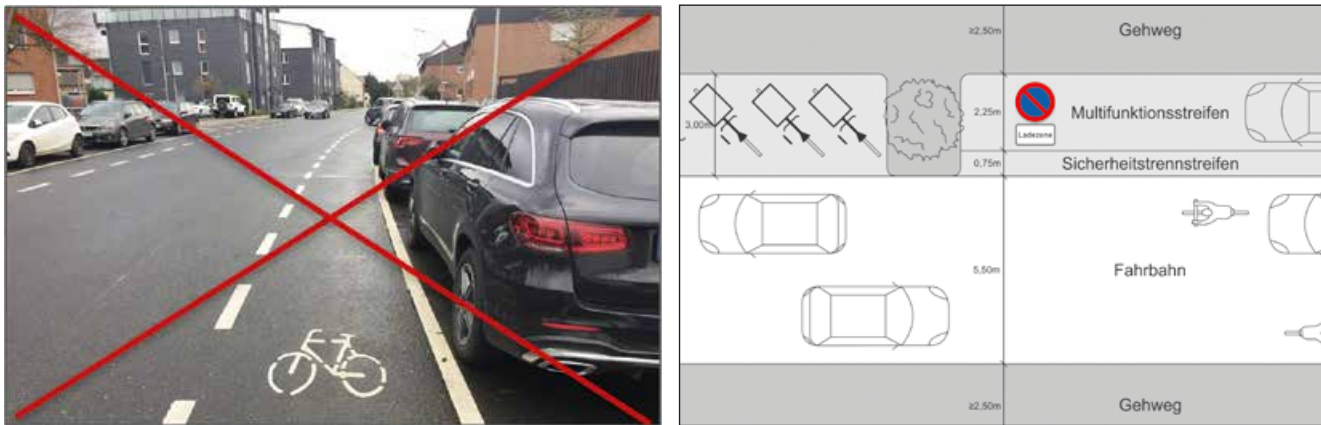


Bild 2: Vorgabe eines notwendigen Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr bei Radverkehr im Mischverkehr mit und ohne Schutzstreifen gemäß RAST-Steckbrief der E Klima (beispielhaft, eigenes Foto, eigene Darstellung)

ist, sind nach dem Steckbrief zu den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, FGSV 2022) Sicherheitstrennstreifen zu allen Arten der Radverkehrsführung vorzusehen – so auch bei Schutzstreifen und in Fahrradstraßen. Auch im Mischverkehr sollte insbesondere bei schmalen Fahrbahnen ein Sicherheitstrennstreifen vorgesehen werden (Bild 2). Ein weiteres Beispiel: Nach dem Steckbrief zum Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) sollen für den Öffentlichen Verkehr die Qualitätsstufen A und B, für den Rad- und Fußverkehr die Qualitätsstufen A bis C

angestrebt werden. Dabei sollen die anzusetzenden Bemessungsverkehrsstärken nicht mehr dem heutigen Niveau entsprechen, sondern die Wirkung aller geplanten Maßnahmen im ÖV, Kfz-, Rad- und Fußverkehr berücksichtigen (Bild 3).

Werden die hier exemplarisch aufgeführten neuen Vorgaben und Standards betrachtet, wird deutlich, wie durchgreifend die Veränderungen des Planungs-, Entwurfs- und Verkehrsmanagementprozesses sein müssen und werden. Neu formulierte Anforderungen können gleichwohl nur dann ihre Wirksamkeit entfalten,

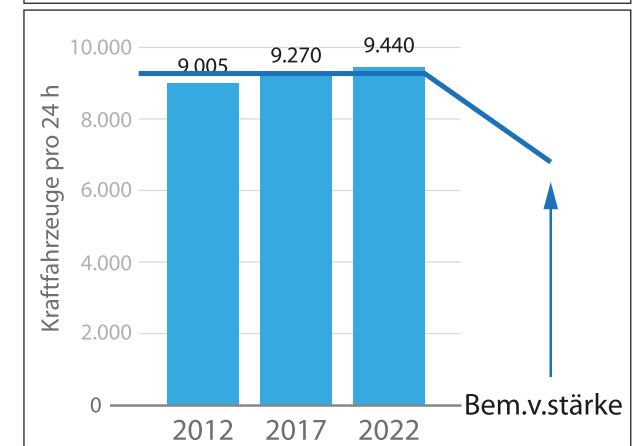
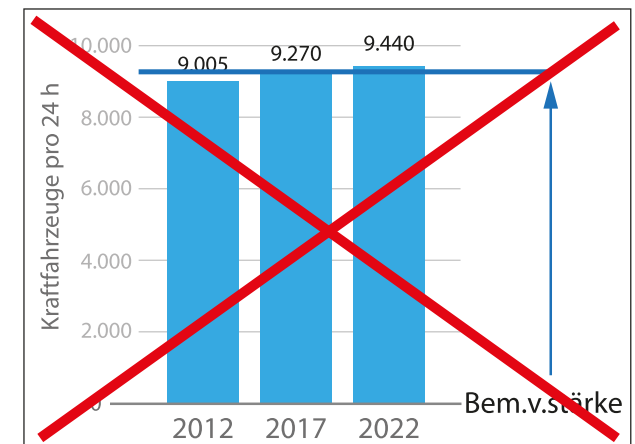


Bild 3: Veränderte Ableitung der Bemessungsverkehrsstärken gemäß HBS-Steckbrief der E Klima (beispielhaft, eigene Darstellung)

wenn sich Planungen, Prozesse und Entscheidungen vor Ort darauf ausrichten. Es ist insofern gemeinsames verantwortliches Handeln aller Straßenbau- und Verkehrsingenieurinnen und -ingenieure gefragt, um adäquate Lebensbedingungen für uns und für künftige Generationen zu bewahren.

Um die notwendige Bewältigung der Herausforderungen in der Praxis zu unterstützen, werden derzeit Möglichkeiten und Chancen der Umsetzung eines „Klima-Checks Verkehrsplanung“ auf kommunaler und regionaler Ebene analysiert. Mit einem solchen unabhängigen Klima-Check sollen in der Planung und im Bestand befindliche Verkehrsinfrastrukturen und -angebote – angelehnt an das bestehende Sicherheitsaudit von Straßen und zur Befolgung des Berücksichtigungsgebots des Klimaschutzgesetzes – systematisch im Hinblick auf die Notwendigkeiten und Potenziale des Klimaschutzes und der Klimafolgenbewältigung überprüft und angepasst werden.

Veränderte Verfahrensweisen, Vorgaben und Standards in der Straßenbautechnik

Verkehrsplanerische Entscheidungen stellen die Weichen für den Bedarf an Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur. Um diese Veränderungen möglichst

klimaneutral umzusetzen und um neue Wege beschreiten zu können, müssen auch im Straßenbausektor ausgetretene Pfade verlassen werden. Dazu sind alle Technologien gegen den Klimawandel und alle Initiativen zur forschungsseitigen (Weiter-) Entwicklung von Baustoffen und Baumethoden und zu deren entsprechender Umsetzung im Technischen Regelwerk rasch und mit allen Kräften zu fördern.

Die Ziele sind deutlich: Dekarbonisierung, Energie- und Emissionsminimierung sowie Klimafolgenanpassung. Dazu wurden beispielsweise folgende Entwicklungen im Straßenbausektor national wie international angestoßen:

- Die Sicherstellung der (wiederholten) Wiederverwendbarkeit von Straßenbaustoffen und von umweltkompatiblen, lokal verfügbaren Altstoffen.
- Die Herabsenkung des Energieverbrauchs im Produktions- und Bauprozess, etwa durch Bitumenzusätze, welche die Mischgutviskosität zielführend verändern.
- Die Herabsenkung von Emissionen durch veränderte Baustoffe bzw. -Komponenten und/oder Bauprozesse, welche Luft und Arbeitsschutz verbessern, CO₂ dauerhaft binden oder zur Minimierung von Mikroplastik beitragen.

- Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Dauerhaftigkeit von Baustoffen, unterstützt durch die Entwicklung einer geeigneten Prüftechnik, um eine gesteigerte Gebrauchsdauer auch eindeutig nachweisen zu können.
- Die Entwicklung von Baustoffen aus nachwachsenden Rohstoffen (die keine Konkurrenz zur Ernährung darstellen), auch im Sinne einer größtmöglichen Dekarbonisierung.
- Die multifunktionale Nutzung von Straßenoberflächen, beispielsweise zur Energiegewinnung, zur Vermeidung von städtischen Hitzeinseln oder zur Regulierung des lokalen Wasserhaushalts (Schwammstadt-Prinzip).
- Die Entwicklung industrialisierter, effizienterer und witterungsunabhängiger Produktions-, Belageinbau- und Rückbautechniken.

Bei den meisten dieser Entwicklungen zeichnen sich bereits vielversprechende Ansätze oder sogar Lösungen ab. Das ist auch gut so, denn die Dringlichkeit ist hoch. Der Straßenbausektor muss ehestmöglich seinen Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit leisten.

Weil seit jeher Asphalt der Hauptbaustoff für gebundene Straßenbefestigungen ist und für die meisten Einsatzzwecke wohl langfristig keine gleich- oder bes-

serwertigen Alternativen zur Verfügung stehen, ist es zweckmäßig, den Asphaltstraßenbau in den Fokus zu rücken.

Ein wichtiger Schlüssel hierbei ist die Veränderung des Bindemittels im Asphalt und dessen reduzierter Einsatz, denn Bitumen wird aus Erdöl gewonnen, erfordert hohe Produktions- und Einbautemperaturen und verursacht umweltschädliche Emissionen. Die richtige Auswahl und der effiziente Einsatz von Modifikations- und Ersatzstoffen für Bitumen sind in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung. Da sind beispielsweise Regenerationsmittel, Alterungshemmer, viskositätsverändernde Zusätze oder biogene Bindemittel zu nennen.

Keine strikten technischen Regeln und kein rigides Bauvertragswerk dürfen notwendige Entwicklungen hemmen. Innovationen sollten idealerweise stimuliert werden. Regel- und Vertragswerk sind daher auf bestehende formale Hürden und Innovationsfeindlichkeit zu prüfen. Auch die überholten Anforderungswerte an Bitumen wie Erweichungspunkt Ring und Kugel und Nadelpenetration sind umgehend durch aussagekräftigere Kennwerte zu ersetzen, welche längst ausreichend bekannt und erprobt sind.

Alle neuen Lösungsansätze im Baustoff- und Bau-

bereich werden künftig hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Nachhaltigkeit und Klimaneutralität sowie ihrer möglichen Folgewirkungen ganzheitlich und systematisch im Rahmen einer lebenszyklusorientierten Bilanzierung zu validieren sein. Im Sinne eines „Klima-Checks Straßenbau“ wird derzeit mit Hochdruck gearbeitet an der Entwicklung und Erprobung von Verfahren zur Bewertung von Straßenbauprojekten, idealerweise unterstützt durch beschleunigte, auf Labordaten gestützte Analysen und durch Monitoring von Versuchsstrecken.

Transparente technische, ökonomische, ökologische und soziale Nachhaltigkeitskriterien für den Straßenbausektor werden derzeit im Rahmen von laufenden Forschungsprojekten formuliert.

Jürgen Gerlach

Michael P. Wistuba

Literatur

- Agora 2020: Agora Energiewende/Agora Verkehrswende/Stiftung Klimaneutralität: Klimaneutrales Deutschland 2045, Wie Deutschland seine Klimaziele schon vor 2050 erreichen kann, Berlin 2020*
- Ariadne 2021: Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK), Kopernikus-Projekt Ariadne: Ariadne-Analyse – Klimaschutz und Verkehr: Zielerreichung nur mit unbequemen Maßnahmen möglich, Potsdam 2021*
- Bundestag 2021: Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) geändert worden ist*
- BVerfG 2021: Bundesverfassungsgericht, Beschluss des Ersten Senats vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 1-270, Karlsruhe 2021*
- Europäisches Parlament 2022: CO₂-Emissionen von Pkw: Zahlen und Fakten, <https://www.europarl.europa.eu>, Zugriff am 28.01.2023*
- EU 2020: Europäische Kommission: Anhänge der Mitteilung der Kommission. Arbeitsprogramm der Kommission für 2021. Eine vitale Union in einer fragilen Welt. Brüssel 2020*
- FGSV 2022: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaszutzielen (E Klima), Ausgabe 2022, Köln, 2022*
- NPM 2021: Nationale Plattform Zukunft der Mobilität, Arbeitsgruppe 1 „Klimaschutz im Verkehr“: Wege für mehr Klimaschutz im Verkehr, Berlin 2021*
- Wissenschaftsrat VSS 2022a: Stellungnahme „Mit Entschlossenheit gegen die Klimakrise“, Strasse und Verkehr, 3, 2022*
- Wissenschaftsrat VSS 2022b: Stellungnahme „Forschung für Straßenbaustoffe im Kampf gegen die Klimakrise fokussieren!“, Strasse und Verkehr, 10, 2022*
- Wissenschaftsrat VSS 2023: Stellungnahme „Verkehrsplanung prioritär auf den Klimaschutz ausrichten!“, Strasse und Verkehr, 3, 2023*

Statements der BSVI und ihrer Mitglieder

Welche Veränderungen sollte es in unseren Berufsfeldern geben?



Die BSVI wurde vor 60 Jahren gegründet. Es ist wieder an der Zeit, rückblickend Resümee zu ziehen, und die Perspektiven neu zu betrachten. Allerdings wiederholt sich dieser Vorgang regelmäßig bei jedem Jubiläum. Deshalb werden an dieser Stelle nur die letzten zehn Jahre seit dem 50. Geburtstag der BSVI ins Visier genommen. Klimawandel, Mobilitätswende, Digitalisierung, Fachkräftemangel und schwindende Mitgliederzahlen in den Berufsvereinigungen prägen das Bild der Zeit. Es ist interessant zu erfahren, wie die BSVI und jede VSVI mit diesen gesellschaftlich wichtigen Themen umgehen.

Was war, was ist, was wird sein?

Mit welchen Besonderheiten treten die Berufsvereinigungen der Länder auf, wie können Ingenieurinnen und Ingenieure von einer Mitgliedschaft profitieren?

Die BSVI und ihre Mitglieder, die 14 Vereinigungen der Straßenbau- und Verkehrsingenieure, haben darauf Antworten gegeben.

Welche Erwartungen haben Sie an die nächsten zehn Jahre?

Wo sehen Sie Ihre VSVI und die BSVI in zehn Jahren?



Das Berufsfeld bzw. die Aufgaben der Straßenbau- und Verkehrsingenieure werden sich künftig vermehrt dem Umbau und ggf. auch dem Rückbau der Verkehrsinfrastruktur widmen müssen. Noch mehr als in der Vergangenheit wird die Diskussion über die Notwendigkeit von Investitionen in neue Straßenverkehrsinfrastruktur geführt.

Die Arbeitswelt wird zunehmend digitaler und auch unsere Branche (Baufirmen, Ingenieurbüros, Verwal-

tung und Wissenschaft) ist davon betroffen. Wer sich hier abkoppelt, wird kurzfristig abgehängt und wird langfristig nicht bestehen können. Die Anwendung der BIM-Methode ist derzeit der erkennbare Weg der neuen interdisziplinären Zusammenarbeit. Wir sind gemeinsam gestartet, aber der Weg ist lang und das gemeinsame Ziel noch lange nicht erreicht.

Die Anforderungen des nicht-motorisierten Verkehrs werden vor allem innerhalb bebauter Gebiete steigen und werden mehr als bisher den Straßenentwurf und die damit verbundene Flächenaufteilung und Nutzungsdiskussion bestimmen.

Das Bauen unter Verkehr wird zunehmend komplexer. Durch die hoch ausgelastete Infrastruktur und den Anspruch, alles immer in gewohnter Zeit zu erreichen, werden die notwendigen Einschränkungen durch Baustellen immer weniger akzeptiert. Kommunikation ist ein geeignetes Mittel, um für das nötige Verständnis zu werben.

Technisch gilt es, Baustoffe und Bauweisen dahingehend zu entwickeln, dass die Einschränkungen der Nutzung der Infrastruktur auf das zeitlich unbedingt notwendige Maß beschränkt werden. Bei den im Straßenbau typischen Baustoffen wird zunehmend die CO₂-Bilanz und somit ein unmittelbar klimarelevan-

tes Thema diskutiert. Hier müssen wir technisch innovativer werden. Deutlich werden muss dabei auch, dass die CO₂-Immissionen aus der Verlagerung des Verkehrs (auf längere Wege und in einen Stau) nicht nur Zeit und Geld kosten, sondern auch die CO₂-Bilanz belasten. Bei stärker belasteten Straßen ist für einen Brückenersatzbau der CO₂-Beitrag aus dem verlagerten Verkehr meist höher als der CO₂-Beitrag aus den Baustoffen und dem Bauprozess selbst.

Das autonome Fahren wird sich weiter etablieren und in weiten Bereichen durchsetzen. Die dafür notwendigen Ausstattungen innerhalb und außerhalb des Straßenraums werden uns für einen ganzheitlichen Ansatz der Mobilität beschäftigen.

Mit ihrem Wissen und ihrer Ausbildung werden Straßenbau- und Verkehrsingenieure auch für diese z. T. neuen Aufgaben unverzichtbar. Um die neuen, sehr komplexen Anforderungen an eine möglichst klimaneutrale Mobilität von der Idee des Projekts bis zur Inbetriebnahme und beim Betreiben bewältigen zu können, müssen Lehr- und Ausbildungsinhalte angepasst werden. Die Fort- und Weiterbildungsangebote der VSVI-Landesverbände haben sich schon immer den wandelnden Ansprüchen und Anforderungen an unsere Verkehrsinfrastruktur angepasst. Hier ist und bleibt noch viel zu tun.

Wir müssen unseren nicht unwesentlichen Beitrag an der Gestaltung unserer aller Zukunft viel mehr als bisher den jungen Menschen nahebringen und ihnen diesen Beitrag veranschaulichen.

Straßenbau- und Verkehrsingenieure machen viel mehr, als Verkehrswege zu bauen und Infrastruktur zu erhalten. Zusammen mit anderen Fachdisziplinen sind sie verantwortlich für die nachhaltige und lebenswerte Gestaltung städtischer Räume. Sie sind auch mitverantwortlich für die immer weiter sinkende Anzahl von Verkehrsunfällen auf unseren Straßen. Sie sind auch für die Berechnung von Fahr- und Reisezeiten für verschiedene Verkehrsmittel zuständig. Informationen, die insbesondere junge Menschen mit Apps auf ihren Smartphones wie selbstverständlich nutzen.

Woher das alles kommt und wer hieran auch einen Anteil hat, das wissen viele junge Menschen häufig aber nicht. Hier ist noch viel zu tun. Hier müssen wir unseren Beruf und die unwahrscheinlich vielen Ausprägungen und Gestaltungsmöglichkeiten unseres Berufs künftig viel besser „verkaufen“. Überall und immer wieder. Jeder einzelne kann hier für seinen Beruf begeistern. Nur machen müssen wir es alle.

Was ist in den vergangenen zehn Jahren in Ihrer VSVI besonders Bemerkenswertes geschehen?

Welche Aktivitäten, Veranstaltungen und Angebote sind besonders hervorzuheben?



Ein beispielhafter Höhepunkt in der Arbeit der VSVI Mecklenburg-Vorpommern war die Ausrichtung der 41. Delegiertenversammlung der BSVI e.V. 2015 in Stralsund. Ein in negativer Hinsicht einschneidendes Ereignis war die Corona-Pandemie in den Jahren

2020/21. Diese führte im Jahr 2020 zu einem weitgehenden Erliegen der Vereinsarbeit, insbesondere die Fort- und Weiterbildungsveranstaltungen konnten nicht wie gewohnt durchgeführt werden. Die Vorstandssitzungen konnten weitgehend nur digital ausgeführt werden. Auf der anderen Seite hat dieses Ereignis auch einen positiven Effekt in Bezug auf die Nutzung neuer Medien in der Vereinsarbeit. So konnten die Weiterbildungsveranstaltungen im Jahr 2021 im digitalen Format umgesetzt werden. Auch wenn hier der persönliche Austausch zwischen den Mitgliedern zu kurz kommt, konnte zumindest dem Anspruch des Vereins auf Weiterbildung der Mitglieder genüge getan werden.

Positiv zu vermerken ist aus der Sicht des Landesverbands Mecklenburg-Vorpommern auch die Aufnahme des Stralsunder Brückenbautags in die Weiterbildungsarbeit der VSVI Mecklenburg-Vorpommern. Der Brückenbautag, der das Jahreshft „Brücken und Tunnel der Bundesfernstraßen“ des BMDV aufbaut, ist ein Symposium, das sich das Ziel gestellt hat, die Gestaltung von Ingenieurbauwerken und das Zusammenwirken aller am Bau Beteiligten über Mecklenburg-Vorpommern hinaus in den Fokus der Öffentlichkeit zu stellen.



Die VSVI Niedersachsen hat ihr 60-jähriges Bestehen feiern können und hat nach 60 Jahren mit Katja Pott das erste Mal eine Frau an der Spitze der Vereinigung.



Der Landesverband Nordrhein-Westfalen hebt die Jahreshauptversammlungen und Exkursionen der VSVI in NRW, die 50-Jahresfeier mit Festschrift, den Ingenieurpreis der BSVI, die Präsidialversammlungen und den gemeinsamen Stand der BSVI und der VSVI NRW auf dem Deutschen Straßen- und Verkehrskongress der FGSV hervor. Besonders ist ganz sicher das VSVI-Jahreshft. Es beschreibt in den Beiträgen den aktuellen Stand verschiedenster Themen und bietet eine hilfreiche Antenne zur VSVI.

*Was macht uns als
BSVI oder VSVI einzigartig?*

VSVI Vereinigung der Straßenbau- und
Verkehringenieure in Sachsen-Anhalt e. V.

Nach Ansicht der VSVI Sachsen-Anhalt handelt es sich bei der BSVI und den VSVI'en um einen Zusammenschluss aller über den Lebenszyklus der Straße Beteiligten in einer ehrenamtlichen Organisation, die Informationsaustausch in informellem Rahmen ermöglicht. Von den unterschiedlichen Sichtweisen profitieren alle Beteiligten. Die Vereinigung beschäftigt sich konsequent mit regionalen Themen des Infrastrukturbaus. Die Möglichkeiten, den Austausch mit Berufskolleginnen und Berufskollegen anzubieten, machen BSVI und VSVI einzigartig.

VSVI

Vereinigung der Straßenbau- und
Verkehringenieure Thüringen e.V.

Die VSVI Thüringen hebt BSVI und VSVI als einen Zusammenschluss der Straßenbau- und Verkehringenieure aus Verwaltungen, Ingenieurbüros, Bauwirtschaft und Forschung und Lehre hervor. Ein Zusammenschluss zwischen Auftraggebern und Auftragnehmern mit dem Ziel, die fachliche Weiterbildung zu organisieren, gibt es in dieser Form in keinem anderen Beruf.

*Klimawandel, Mobilitätswende
und Digitalisierung sind große
Themen unserer Zeit.*

*Wie gehen wir Verkehrs- und
Straßenbauingenieure damit um?*

VSVI
SH

Da der Verkehrssektor aktuell beträchtlich an den gesamten, weltweiten klimaschädlichen Emissionen beteiligt ist, gilt es neue, intelligente Lösungen zu finden, die es dem Einzelnen weiterhin ermöglichen, seine individuellen Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen: z. B. durch Vernetzung vorhandener Mobilitätsangebote mit attraktiven Verknüpfungs- / Umstiegsmöglichkeiten.

vsvi
BREMEN

Klimawandel und Mobilitätswende sind für Straßenbau- und Verkehringenieure eng miteinander verbundene Themen.

Natürlich bleibt die Aufgabe bestehen, für die Bewältigung des Verkehrs – unabhängig von der Verkehrsart – leistungsfähige

Infrastrukturen zu schaffen und den Ablauf möglichst störungsfrei zu organisieren. Aber die Rahmenbedingungen ändern sich. Die sich verändernde Wahl der Verkehrsart und somit die Anpassung des Modal Split schaffen ebenso wie die erforderlichen Klimaanpassungsstrategien neue Rahmenbedingungen. Diese sind in den Richtlinien ebenso wie in der Planung zu berücksichtigen.

Auch beim Bau an sich ergeben sich neue Anforderungen. Und dies gilt nicht nur für die reine Straßenplanung, sondern auch für alle weiteren Bereiche, insbesondere für die Siedlungswasserwirtschaft. Stichworte wie Regenrückhaltung, Schwammstadt oder Überflutungsnachweis sind in aller Munde.

Durch die zunehmende Komplexität der Projekte bedarf es aber auch neuer Bewältigungsstrategien. Hier greift die Digitalisierung, in der wir eigentlich schon seit Jahren angekommen sind.

Ziel muss es heute sein, dass die Digitalisierung uns hilft, uns und unsere Projekte zu strukturieren, den Umgang miteinander und die Projektaufgaben einfacher und transparenter zu gestalten.

Auch hier gibt es Schlagworte wie BIM und digitale Kollaboration, die im Infrastrukturbereich mit mehr Leben zu füllen sind.

*Wie wünschen Sie sich
als Straßenbau- und
Verkehringenieure zukünftig
die Zusammenarbeit mit
anderen Disziplinen, wie
mit Stadtplanern, Architekten
oder Landschaftsarchitekten?*



Baden-Württemberg e.V.

Die VSVI Baden-Württemberg hat sich konkret für andere Ingenieurberufe geöffnet, die unmittelbar im Straßen- und Verkehrswesen tätig sind, wie z. B. die Landschaftsplanung. Dementsprechend wurde auch das Seminarangebot um diese Fachbereiche ergänzt.



Diese interdisziplinäre Zusammenarbeit müsste genauso selbstverständlich werden, wie die mit Vermessern oder Landespflegern. Manche Berufsgruppe glaubt, auch die verkehrsmäßige Erschließung selbst planen zu können. Entsprechend kurios sehen dann manche Wohngebiete oder Zufahrten aus.

Eine verstärkte Zusammenarbeit muss gefördert werden, da Verkehrswegeplanung und -bau kein notwendiges Übel, sondern Grundvoraussetzung für Mobilität ist. Gleichzeitig muss es besser gelingen, die unterschiedlichen Ansprüche von Anwohnern, Mobilitätsnutzern sowie Natur und Umwelt sinnvoll miteinander zu verknüpfen.

Wie können wir junge Menschen mehr als bisher für unseren Beruf begeistern und so dem Fachkräftemangel begegnen?



Unser Beruf steht für ein vielseitiges und breit gefächertes Arbeiten. Wir müssen die Menschen mit für sie interessanten Themen abholen. Das funktioniert am besten, wenn wir als Ingenieure Antworten auf aktuelle Themen und Fragen junger Menschen geben. Wir müssen die jungen Leute mitnehmen, nicht nur thematisch, sondern ganz konkret durch Praktika bei unserer tagtäglichen Arbeit. Unsere Leistungen müssen und sollten stärker in der Öffentlichkeit wahrgenommen werden.



Gefühlt bricht zurzeit in allen Branchen das Personal weg. Das Ausscheiden der geburtenstarken Jahrgänge aus dem Berufsleben ist da sicherlich der Hauptgrund; aber es dürfte noch einige andere Gründe – auch spezifische für das Bauwesen – geben. Noch vor der Jahrtausendwende war der Bau nach dem euphorischen Boom der Wiedervereinigung in eine lange Krise geschlittert. Finanz- und Eurokrise haben sich angeschlossen und das düstere Bild einer zugrundegehenden und darniederliegenden Baubranche zementiert. All dies hat die Studierendenzahlen massiv nach unten gezogen. Image und Faszination von Maschinenbau, Elektro- und Digitalisierungsbranche haben das Bauwesen noch weiter ins Hintertreffen gebracht. Trotz der Hochphase auf dem Bau, die wir in den letzten Jahren erlebt haben, konnte der Trend nicht gedreht werden.

Es überrascht immer wieder zu sehen, welche großartigen Aktionen und welchen Aufwand die Bauindustrie, die Ingenieurekammern und die Verbände ins

Werben um mehr Menschen für den Bau stecken. Da läuft Einiges – nur leider vielfach unabhängig – nebeneinander her.

Wir sollten uns da viel besser vernetzen und viel mehr zusammenarbeiten. Nur so können wir das Bild vom Bau in den Köpfen junger Menschen wieder drehen und im Wettbewerb mit anderen Branchen bestehen.

Zehn Jahre Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr



Die recht geringe Anzahl der Einreichungen bei der Preisauslobung im Jahr 2010 machte es deutlich: Der BSVI-Preis hatte seine Strahlkraft verloren. Die 50-Jahrfeier der BSVI in 2013 vor Augen, reifte der Entschluss, alles rund um den Preis auf den Prüfstand zu stellen.

Ein Arbeitskreis mit neuen Handelnden wurde eingerichtet, um die Gründe für die zurückgegangenen Teilnahmezahlen zu analysieren, und um Faktoren herauszuarbeiten, wie die Popularität des BSVI-Preises wieder gesteigert werden kann. Dazu gehörten insbesondere

- ein wiedererkennbarer und prägnanter Name,
- ein regelmäßiger Preis, auf den sich jeder bewerben kann,
- feste Partner, die gegebenenfalls finanziell sowie ideell unterstützen und als Multiplikatoren fungieren,
- eine feste Veranstaltung zur Preisverleihung.

Alleine für den Namen gab es etliche Ideen. Man einigte sich auf „Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr“. Eine Bezeichnung, die nicht allzu lang ist und unsere Profession und den Vereinigungszweck (Straßenbau und Verkehr) der Landesvereinigungen

sowie der BSVI im Namen enthält. Die Regelmäßigkeit ließ sich mit einem zweijährigen Turnus leicht erreichen. Und schnell wurde deutlich, dass es mehrere gleichbleibende offene Kategorien braucht. Sie sollten niemanden ausschließen und das Spektrum des Straßenwesens abdecken. Drei Kategorien wurden schließlich ausgelobt. Sie werden den Herausforderungen in unserem Berufsleben gerecht: Baukultur, Verkehr im Dialog und Innovation.

Die Kategorie „Baukultur“ sollte nach planerischen Qualitäten wie Gestaltung, räumliche Einbindung oder Nachhaltigkeit inner- wie außerorts suchen. Besondere Prozesse der Bürgerbeteiligung und der Projektkommunikation waren als Reaktion auf die damals gestiegenen Herausforderungen im Umgang mit der neuen Öffentlichkeit in der Kategorie „Verkehr im Dialog“ vorgesehen. Die Kategorie „Innovation“ schließlich steht für Neuerungen im Bereich Straße und Verkehr, die insgesamt ein großes Potenzial für die Zukunft bieten.

Feste Partner waren schnell gefunden. Wie zuvor schon beim BSVI-Preis übernahm das Bundesverkehrsministerium die Schirmherrschaft und beteiligte sich über eine Förderung durchaus nennenswert an den Kosten. Verbände, Vereine und Kammern halfen

uns bei der Auslobung des Preises als ideale Partner und Multiplikatoren.

Um die Eingangsschwelle zu senken, wurde der Wettbewerb in zwei Phasen gegliedert.

Eine erste Phase mit geringem Aufwand für die Einreichenden: In dieser Phase sollten die Besonderheit des Beitrags in Planungsansatz, Zweckerfüllung und – wenn erfolgt – Ausführungsqualität in einem kurzen beschreibenden Text mit bis zu zwei A3-Plänen oder einer Präsentation herausgearbeitet werden. Aus den eingereichten Bewerbungen nominiert eine BSVI-Jury drei Wettbewerbsbeiträge pro Kategorie.

In der zweiten Wettbewerbsphase waren die Nominierten aufgefordert, ihre Beiträge in einer umfangreicheren Darstellung zu präsentieren. In der zweiten Wettbewerbsphase entschied eine Jury, mit namhaften Persönlichkeiten aus der breiten Fachöffentlichkeit besetzt, über Preisträger beziehungsweise Preisträgerin je Kategorie.

Der Weg zur Preisskulptur

Blieb noch der „Gewinn“. Der Preis sollte weiterhin ideell ausgelobt werden, aber die Preisträger und Preisträgerinnen jeder Kategorie eine speziell gestaltete Preisskulptur erhalten. Die Entwicklung oder

selbst die Definition von Parametern einer neuen Preisskulptur fiel dem Arbeitskreis schwer. Es gab einige Ideen, wie man vorgehen und wer uns weiterhelfen könnte. Letztendlich war die Lösung sehr naheliegend und doch wieder überraschend. Ein Telefonat mit dem VSVI-Mitglied Uwe Hoyer, Bauingenieur und Künstler, brachte die Lösung. Im August 2012 berichtete ich ihm von unserem Wunsch nach einer Skulptur (keinen Pokal) und fragte ihn, ob er eine Idee hätte.



Uwe Hoyer stellte sich selbst der künstlerischen Herausforderung und entwarf zusammen mit einem befreundeten Kunstschmied eine repräsentative

ausstellungswürdige Skulptur, die sowohl eine technische als auch künstlerische Komponente beinhaltete. Seine Gedanken und Entwürfe zu Linien, Kurven und Tangenten durch Landschaften und Städte, Straßen, Brücken und Tunnel in Form von Adern, die verbinden und versorgen, führten zu einem Skulpturenentwurf, der sowohl im Arbeitskreis als auch in der Präsidialversammlung Begeisterung hervorrief. Seitdem kann die BSVI sich und die Preisträger nun mit dieser wunderschönen Preisskulptur schmücken.

Die erste Preisverleihung

Die erste Preisauslobung im Jahr 2013 in Verbindung mit der 50-Jahrfeier der BSVI in Berlin war nun die Probe aufs Exempel. Täglich ließen sich die Arbeitskreismitglieder von der Geschäftsstelle die aktuelle Zahl der Einreichungen mitteilen. Erst am vorletzten Tag setzte Entspannung ein, denn schlussgültig gab es 63 Einreichungen.

Die Verleihung selbst verlief würdevoll, es wurden die drei Nominierten pro Kategorie mit ihrem Beitrag in je einem Video vorgestellt und anschließend die Gewinner der jeweiligen Kategorie mit der neu gestalteten Skulptur feierlich gewürdigt. Alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen der

Finalrunde wurden ferner mit einer Urkunde ausgezeichnet. Im Anschluss gab es eine aktive und zielgerichtete Presse- und Öffentlichkeitsarbeit mit vorbereiteten Texten, da auch eine Berichterstattung in den Medien als ein Erfolgsfaktor des neuen Preises gesehen wurde. Alle Nominierten erhielten ferner die Möglichkeit, ihr Projekt auf den Seiten der BSVI und in „Straße und Autobahn“ des Kirschbaumverlags darzustellen.

Die Folgejahre

Nichts ist so gut, dass es aus den gewonnenen Erfahrungen nicht noch besser werden könnte; aber dies ist eine Binsenweisheit für alle Verkehrsplanerinnen und -planer. So wird seit der zweiten Preisverleihung die Präsidentin beziehungsweise der Präsident bei der Preisverleihung durch eine Moderation unterstützt. Zudem werden die Nominierten nun gleichfalls auf der Bühne geehrt. Die Einreichungsquoten über die Jahre blieben insgesamt erfreulich hoch. Dennoch wurden die Kategorien verfeinert. Denn Anzahl und Innovationskraft der Einreichungen in der Kategorie „Verkehr im Dialog“ schwächelten – in der Sache eigentlich ein gutes Zeichen – und wurde im Jahr 2021 durch die Kategorie „Neue Mobilität“ ersetzt.

Die Kategorie „Innovation“ bereits 2019 mit dem Zusatz Digitales ergänzt. Beides führte zu quantitativ und qualitativ zahlreichen neuen Einreichungen.

Fazit

Zehn Jahre Deutscher Ingenieurpreis, Verleihung alle zwei Jahre in drei Kategorien:

Das macht über 260 Einreichungen, 45 Nominierte und fünfzehn Preisträger. Kommunale Dienststellen, Landesverwaltungen, Fachbüros verschiedenster Provenienz, (Bau)firmen und Forschende reichten ihre Beiträge ein.



Weitere Informationen zum Ingenieurpreis sind auf www.bsvi.de zu finden.

Die Wettbewerbsbeiträge zeigen ganz neue Felder unseres Tuns auf und denken alte Bereiche neu. Die Einreichenden sind so breit gestreut, wie es unser Fachspektrum erwarten lässt.

Ein genauerer Blick in die Einreichungen zeigt bei der

Baukultur, dass Straßenraum- und Platzgestaltung sowie die damit verbundene Neuverteilung der Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum, aber auch der Neubau oder die Revitalisierung von Bauwerken die prägenden Themen waren. Positiv wurden hier immer Einreichungen gesehen, die das Thema Baukultur in allen seinen Facetten würdigten.

Bei „Verkehr im Dialog“ wurden neue digitale Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung aufgezeigt, verschiedenste Formen der direkten Bürgerbeteiligung bis hin zum Reallabor vorgestellt, aber auch die Kommunikation großer Baumaßnahmen thematisiert. Die Kategorie Innovation bietet den sprichwörtlich bunten Strauß an Einreichungen. Die Einreicher zeigen für Straßenbau und Verkehrswesen die ganze Breite der Innovationsmöglichkeiten, wobei auch hier digitale Lösungen immer mehr dominieren. Und schon ist man bei der Kategorie „Neue Mobilität“.



Es wird interessant sein, zu beobachten, wie die Ideen der Ingenieurinnen und Ingenieure hier den Herausforderungen auch und gerade zum Thema Modal Split in Verbindung mit dem Klimaschutz der Gesellschaft künftig helfen können.

In diesem Sinne: Bleiben Sie offen für Neues. Zeigen Sie, was die Ingenieurinnen und Ingenieure alles leisten und beteiligen Sie sich mit Ihrem Projekt an diesem Ideenwettbewerb.

Der Deutsche Ingenieurpreis Straße und Verkehr kann allen helfen – sowohl zur Verbreitung Ihrer Idee wie anhand der Einreichungen zur Anregung bei Ihren laufenden Projekten.

Jürgen Abs

Leiter Arbeitskreis Ingenieurpreis 2010 - 2019



Zeitgemäß planen – ein praxisgerechter Leitfaden für interdisziplinäres und kommunikatives Planen

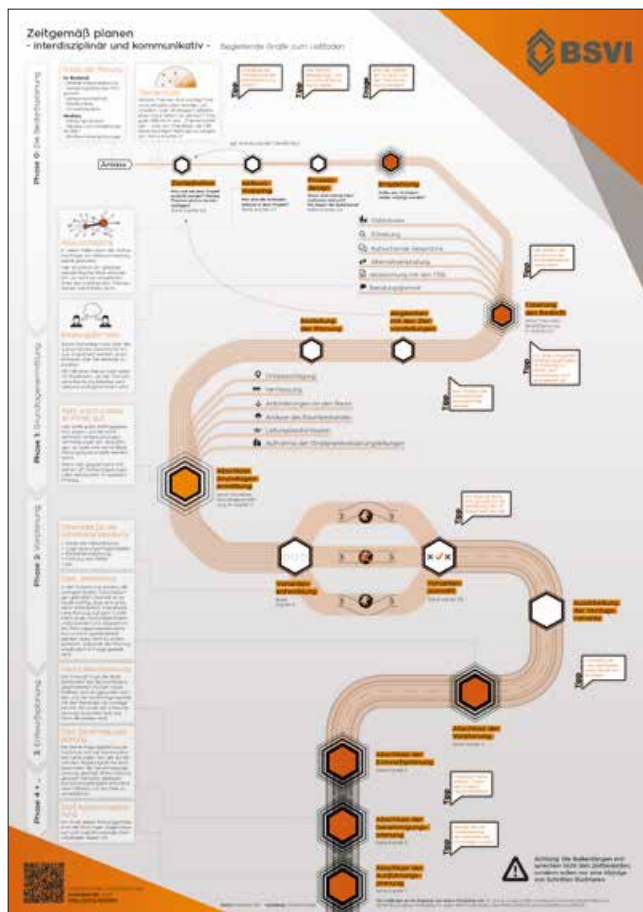


Bild 1: Plakat „Straße der Planung“

Der 2017 veröffentlichte Leitfaden „Zeitgemäß planen – interdisziplinär und kommunikativ“ nimmt für sich bis heute in Anspruch, aktuelle Anregungen geben zu können für Planende, die sich der „Weimarer Erklärung“ der BSVI verpflichtet fühlen. Besonders hervorzuheben ist dabei, dass eine interdisziplinäre Arbeitsweise in allen Leistungsphasen Berücksichtigung findet.

Der Leitfaden folgt dem schematischen Planungsablauf so, wie er in der HOAI – der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen – beschrieben wird. Neben der sogenannten Phase 0, also der Bedarfsplanung, die der HOAI vorgelagert ist, wird im Leitfaden der Blick auf die ersten fünf HOAI-Phasen gerichtet. Besonders, weil in den folgenden Leistungsphasen die Gestaltungsspielräume zunehmend eingeschränkt sind. Selbstverständlich ist auch in diesen Phasen eine ausreichende Kommunikation mit allen Beteiligten zu berücksichtigen.

Wie in anderen Planungsdisziplinen, hat sich auch in der Straßenplanung die Erkenntnis verfestigt, dass die Weichen für das Gelingen eines Projekts frühzeitig gestellt werden. Die dazu nötigen Schritte sind aber in der eigentlich ersten Leistungsphase der HOAI, der

Grundlagenermittlung, nicht geregelt. Dementsprechend viel Raum wird diesem wichtigen Themenfeld gewidmet.

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

Zusammengefasst wird der Leitfaden durch das Plakat „Straße der Planung“ (Bild 1), das den Planungsablauf bildlich darstellt und anhand von Schlagworten und Meilensteinen vertieft. Sowohl auf dem Plakat als auch im Leitfaden nimmt die Phase 0 den größten Raum ein. Exemplarisch werden auf dem Plakat die ersten Planungsphasen dargestellt, um Lust auf die weitere Anwendung zu machen.

Phase 0: Bedarfsplanung – was brauchen die Bauherrin und der Bauherr?

Es klingt banal, aber es muss allen Planenden immer bewusst sein, was das Ziel ihrer Arbeit ist. Es geht nicht nur darum, was Bauherr und Bauherrin wollen,

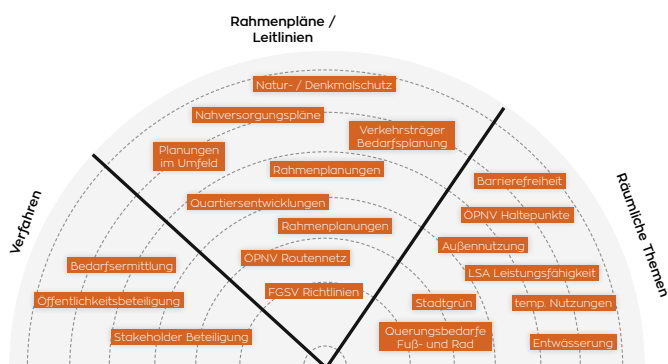


Bild 2: Themenradar

Auslöser für das Vorhaben? Sind es Verkehrssicherheitsaspekte oder Stadtumbau? Mitbedacht werden muss, ob vor Ort das Interesse an einer Mitwirkung der Öffentlichkeit möglicherweise besonders hoch sein wird. Um keine wichtigen Aspekte zu vergessen, hat es sich in der Praxis bewährt, ein „Themenradar“ (Bild 2) zu Hilfe zu nehmen.

Zur Ermittlung der richtigen Kontaktpersonen kann mit einem „Akteursmapping“ (Bild 3) der einzubeziehende Kreis der Planenden, der Beratenden und weiterer Akteure und Akteurinnen (Stakeholder) bestimmt werden.

Ist durch die Gespräche mit diesem Kreis das klare Bild entstanden, welche Abhängigkeiten zu berücksichtigen sind?

sondern auch darum, was sie brauchen. Nicht von ungefähr heißt es in der 2016 novellierten DIN 18205 – Bedarfsplanung im Bauwesen: „Wenn es beim Bauen Probleme gibt, liegt das oft an einer ungenügenden Bedarfsplanung.“

Aber was ist der eigentliche Bedarf? Die frühzeitige Klärung dieser Frage trägt wesentlich dazu bei, Missverständnisse und Verzögerungen im späteren Planungsprozess zu vermeiden. Geht es beispielsweise nur um eine Straßeninstandsetzung oder doch um eine Umgestaltung bis hin zum Ausbau? Auch die Umsetzung eines politischen Programms, wie beispielsweise die Radverkehrsförderung, will in allen Facetten vorher ausgeleuchtet sein. Was ist der ursprüngliche

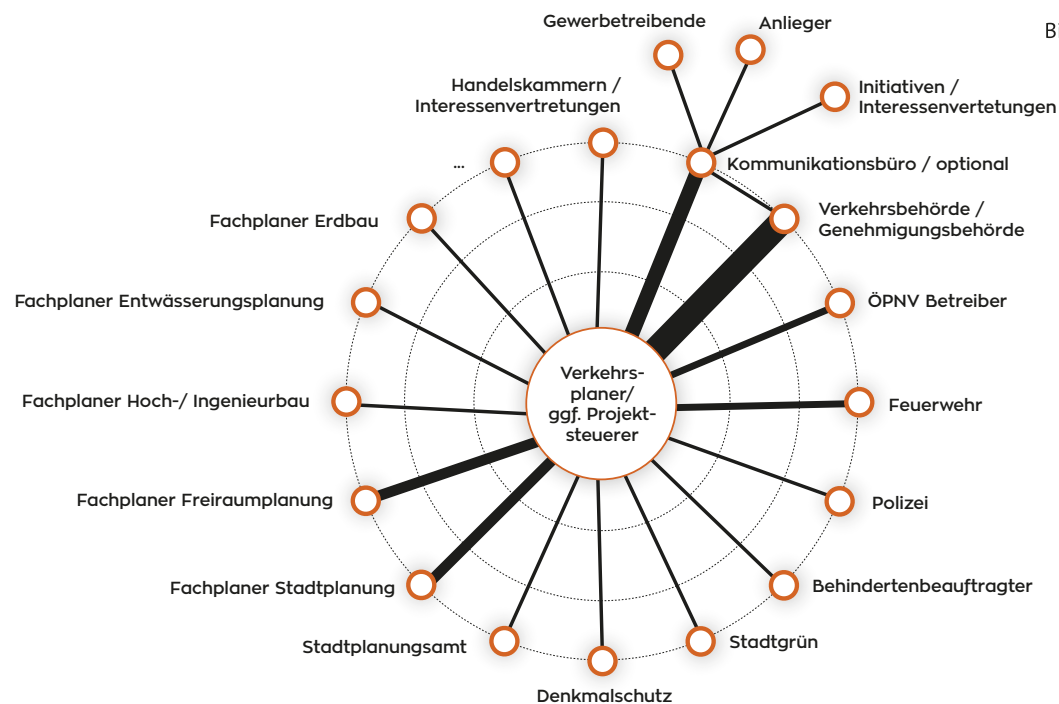


Bild 3: Akteursmapping

sichtigen sind, dann muss überprüft werden, ob Projektanlass und Projektziele noch ausreichend treffend abgebildet werden können. Immer wieder ist zu beobachten, dass dies bei politisch motivierten Programmen nicht der Fall ist. Einzelne Verkehrsträger sollen gefördert werden, jedoch ohne Einschnitte bei den anderen hinnehmen zu wollen. Beispielsweise ist eine Radverkehrsförderung in dichten stadträumlichen Situationen oft nicht umsetzbar, wenn gleichzeitig die

Anzahl der Parkstände nicht in Frage gestellt werden darf. In solchen Situationen muss schon in dieser Phase eine geänderte Zieldefinition diskutiert werden. Der Ablauf eines Prozesses wird auch als Prozessdesign bezeichnet. Die Erstellung einer solchen Ablaufstrategie ist für viele komplexe Projekte zwingend erforderlich. Durch die vielschichtigen Einflüsse auf ein Projekt ist die Gestaltung eines Prozesses ein individueller Vorgang, der die jeweiligen Gegebenheiten

(Zeit, Finanzressourcen, Gegenstand, Akteursmapping) berücksichtigen muss. Es geht also darum, die Arbeitsschritte festzulegen und darzustellen. Hierfür werden Fragen formuliert, die dabei helfen, die richtigen Themen zu finden. Der erste Entwurf eines Prozessdesigns muss flexibel gestaltet sein, da in der weiteren Entwicklung noch viele Belange eingearbeitet werden müssen und zunächst ein zielorientiertes Grundgerüst erforderlich ist.

Der Leitfaden enthält eine praxisnahe Checkliste zur Bedarfsplanung, die unter anderem diese Punkte empfiehlt:

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

Diese Checkliste ist nicht strikt abzuarbeiten, sondern als Hilfsmittel gedacht. Zur Veranschaulichung enthält der Leitfaden außerdem eine Reihe von Abbildungen aus der Praxis der Bedarfsplanung, in der beispielsweise erste Eindrücke von Stärken und Schwächen sowie Potenzialen und Zielen einer Kreuzung in Hamburg vereinfacht dargestellt und Alternativen und Varianten aufgezeigt und bewertet werden (Bild 4). Darüber hinaus enthält der Leitfaden zahlreiche organisatorische Hinweise zur Bedarfsplanung, etwa zur Planungstiefe („eher konzeptionell“) und zur Beteiligung („Transparenz ist oberstes Gebot“).

Leistungsphase 1: Grundlagenermittlung

Die Grundlagenermittlung ist mit ihren Inhalten in der HOAI beschrieben und beinhaltet, vereinfacht gesagt, nur die Zusammenstellung und Auswertung




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

Bild 4: Alternativen und Variantenvergleich in einer Bewertungsmatrix

von Unterlagen. Die Erfahrung zeigt aber, dass hier oft gespart wird, was sich später rächen kann. Werden zu Beginn des Planungsprozesses die Grundlagen nicht umfassend erarbeitet, kann dies in der weiteren Planungs- und Realisierungsphase zu erheblichem Mehraufwand oder erheblichen Mehrkosten führen. Der Leitfaden ermuntert die Vorhabenträgerin bzw. den Vorhabenträger hier ausdrücklich, eigene Untersuchungen oder Vermessungen zu veranlassen, um so eine vernünftige Datenbasis zu erhalten. Ebenso wird empfohlen, bei der obligatorischen Ortsbesichtigung Mitarbeitende aus allen Ebenen wie zum Beispiel Zeichner und Technikerinnen mitzunehmen – auch um die Identifikation der Beteiligten mit dem zu überplanenden Ort zu stärken.

Leistungsphase 2: Vorplanung

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

bedingungen bedeutet das oftmals, ein informelles Partizipationsverfahren in den Planungsprozess zu integrieren.

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

Leistungsphase 3: Entwurfsplanung

Der Entwurf soll die Realisierbarkeit des Bauvorhabens gewährleisten. Öffentlichkeit und Politik werden eingebunden und die Genehmigungsreife wird mit den Behörden vorabgestimmt. Zwischen allen Entscheidungsträgern sollte Konsens hergestellt werden. Wieder gilt hier der Hinweis: Im Sinne der Bürgerbeteiligung sollten zeichnerische Darstellungen möglichst allgemeinverständlich erfolgen, da diejenigen, die entscheiden, oft fachfremd sind (wie auch die

Mehrzahl der Akteurinnen und Akteure). Um beide Gruppen zu gewinnen, sind klar verständliche Unterlagen zielführend. Hier gibt der Leitfaden wieder praxisnahe Anregungen, besonders zu den Darstellungsformen. So kann auf einen vereinfachten farblichen Lageplan für eine öffentlichkeitswirksame Kommunikation nicht verzichtet werden (Bild 5).

Leistungsphase 4: Genehmigungsplanung

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

Leistungsphase 5: Ausführungsplanung

Hier sollte es eigentlich nur noch um

Details gehen und der Entwurf nicht mehr inhaltlich verändert werden. Spätestens in dieser Phase muss geprüft werden, ob der Bestand an Leitungen der Neuanlage von Bäumen, Straßenmöbeln, Lichtsignalanlagen oder ähnlichem im Wege ist und so doch noch eine Änderung des Entwurfs nötig machen kann. Im Grunde aber geht es in dieser Phase „nur“ darum, den Entwurf ausführungsfähig zu planen. Das Herzstück ist hierfür der Deckenhöhenplan. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Anschlusshöhen an Zufahrten und Eingängen gelegt werden – und ganz praktisch – auf die gute Lesbarkeit. Wichtig ist, dass die Ingenieurinnen und Ingenieure die Aussagen und Darstellungen der Unterlagen so wählen, dass die Planung auf der Baustelle sicher umsetzbar ist.

Honorierung

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

Abschließende Bemerkung

In seiner Langfassung, mit den zahlreichen Abbildungen und – last, not least – dem Plakat „Straße der Planung“, hat der Leitfaden bereits zu Diskussionen über den Planungsablauf und die Planungsinhalte angeregt und wird auch weiterhin noch dazu anregen. Wie und in welchem Umfang die dort aufgezeigten Anregungen umgesetzt werden, ist zweitrangig. Es geht hauptsächlich darum, altbewährtes immer wieder zu überprüfen und da, wo es erforderlich ist, weiter zu entwickeln, damit Straßenbau- und Verkehrsingenieurinnen und -ingenieure auch in Zukunft qualitativ hochwertige, gut benutzbare, ökologisch vertretbare und damit akzeptierte Straßenbauprojekte realisieren können. Hierfür steht der Leitfaden und das Plakat zum Download auf der Homepage der BSVI zur Verfügung.

Konrad Rothfuchs

Leiter Workshop Planungsleitfaden

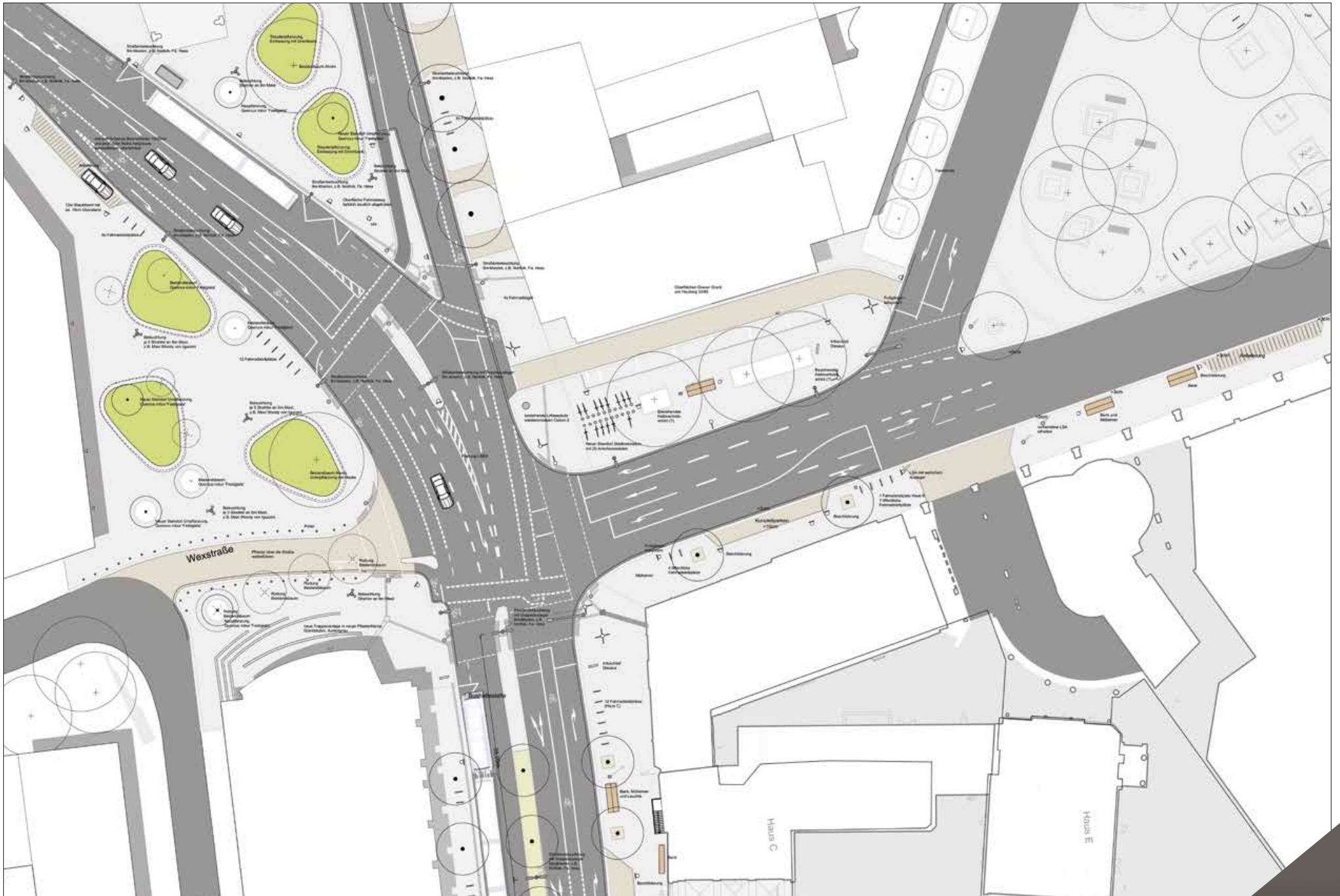


Bild 5: Beispiel eines gut gestalteten Lageplans, z. B. für öffentliche Veranstaltungen (Quelle: Bruun & Möllers / ARGUS)

Die Corona-Umfrage der BSVI im Jahr 2020

Der Straßen- und Verkehrswegebau ist ein starker Wirtschaftszweig. Die dringend notwendigen Investitionen in die Infrastruktur sollen umgesetzt werden. Die notwendigen Beschlüsse sind gefasst und die Gesetze auf den Weg gebracht. Die erforderlichen Strukturveränderungen zur Sicherung der zukünftigen Mobilität stehen vor der Tür und der Fachkräftemangel wird deutlich spürbar. Wir stehen vor sehr vielen Herausforderungen. Und dann kam Corona.

Ausgangslage und Ziele

Der Kampf gegen die Corona-Pandemie stellte uns vor gewaltige Aufgaben und machte den Ausnahmezustand zum Normalzustand. Seit Frühjahr 2020 wirkte sich die Pandemie bundesweit auf alle Bereiche des öffentlichen Lebens aus und drang in zunehmendem Maße in das Arbeitsleben ein. Nach zwei Lockdowns und einer Reihe von Schutzmaßnahmen hatte sich die Lage stabilisiert und wir hatten Möglichkeiten gefunden, unseren Beruf weiter auszuüben und unsere Aufgaben zu erledigen. Nicht in allen Branchen war das so gut möglich, wie in der Baubranche.

Zu den Auswirkungen der Corona Pandemie führte die BSVI im Sommer 2020 eine Umfrage unter ihren

Mitgliedern durch mit dem Ziel, die Auswirkungen der Pandemie in allen Wirkungsbereichen der VSVI-Mitglieder zu ermitteln und branchenspezifisch widerzuspiegeln.

Veränderte Arbeitsformen und Arbeitsorganisation

Durch die Einschränkungen in der Pandemie musste schneller als geplant in vielen Dienststellen die Arbeitsorganisation geändert werden. Die Lockdowns verhinderten, dass die Berufstätigen zur Arbeit kamen. Aber die Arbeit musste erledigt werden. Gerade bei Projekten, die sich in der Baurechtschaffung, in der Ausschreibung oder in der Ausführung befanden, konnte man nicht alles ruhen lassen. Das Homeoffice war daher für viele eine Möglichkeit, dringend anstehende Aufgaben zu erledigen. Größtenteils fehlte es anfangs noch an der technischen Ausstattung. Computer und Laptops konnten schnell zur Verfügung gestellt werden, aber die Datenverbindung mit den Büronetzwerken war aufgrund der nicht oder nur in geringer Qualität zur Verfügung stehenden Netzinfrastruktur oft nur eingeschränkt möglich. Hier hat sich in den letzten Jahren noch nicht sehr viel geändert.

Die Pandemie erforderte deutliche Einschränkungen

der Reisetätigkeit. Präsenz bei Beratungen wurde durch die technischen Möglichkeiten von Telefon- oder Videokonferenzen sehr schnell obsolet. Heute sind Videokonferenzen längst Standard.

Durch Verschiebungen der Arbeitszeiten konnte der Kontakt zwischen den Kolleginnen und Kollegen deutlich eingeschränkt werden, was aus Sicht der Pandemiebekämpfung notwendig war, aber auch zu Kommunikationsdefiziten führte. Wir haben in den letzten Jahren gelernt, mit diesen Einschränkungen umzugehen. Vergabeverfahren, Erörterungstermine oder sogar Öffentlichkeitsbeteiligungen werden heute im Einzelfall komplett online durchgeführt.

Die Arbeit im Homeoffice und der Rückgang von Dienstreisen werden auch weiterhin Bestand haben. Es wurde aber auch klar, welche Bedeutung Präsenzveranstaltungen haben. Sie sind für die Kommunikation unter Fachleuten unerlässlich. Deshalb ist gut zu verstehen, dass das Interesse an Präsenzveranstaltungen bereits wieder gestiegen ist.

Betriebliche Maßnahmen

Zu Beginn der Pandemie wurden sehr schnell betriebliche Maßnahmen ergriffen. In fast allen Dienststellen wurde ein Hygienekonzept eingeführt.



Die Unternehmen (Bauwirtschaft und Ingenieurbüros) haben Maßnahmen zur Senkung der Unternehmenskosten ergriffen und mit den Auftraggebern die schnellere Begleichung von Rechnungen abgestimmt. Man befürchtete in der Wirtschaft deutliche Umsatzeinbußen und Liquiditätsprobleme. Die Inanspruchnahme von staatlichen Hilfen blieb in der Bauwirtschaft jedoch größtenteils ungenutzt, da der Aufwand für die Antragstellung und die Nachweisführung zu bürokratisch und insbesondere für kleinere Unternehmen nicht praktikabel umsetzbar war.

Wirtschaftliche Auswirkungen

Die Zurückstellung oder Absage von Aufträgen, auftretende Verzögerungen bei der Auftragsvergabe, im Genehmigungsprozess oder auf den Baustellen durch Lieferengpässe sowie Kapazitätsengpässe durch Personalausfall waren bereits eingetreten. Viele Wirtschaftsunternehmen mussten sich mit neuen Herausforderungen auseinandersetzen. Durch die reduzierte Auftragslage entstand eine geringere Personalauslastung. In diesen Punkten hat sich die Lage jedoch schon wieder stabilisiert. Geblieben sind Lieferengpässe bei vielen Baustoffen aufgrund fehlender Kapazität bei der Gewinnung, Herstellung oder dem Transport.

Die Branche (sowohl Verwaltung als auch Wirtschaft) fordert den Abbau von Bürokratie im Vergabeverfahren, die verstärkte Anwendung von freihändigen Vergaben unterhalb der Wertgrenzen und die Erhöhung der Wertgrenzen für Verhandlungsverfahren. Diese Maßnahmen kamen bisher nicht zur Anwendung, sind aber weiterhin notwendig, um die Wirtschaft zu stärken.

Zusammenfassung

Durch die Corona-Umfrage der BSVI konnte branchenübergreifend ein Stimmungsbild über die Auswirkungen der Pandemie in Deutschland gewonnen werden.

Die beteiligten Firmen, Ingenieurbüros und Verwaltungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur mit ihren Beschäftigten sind bislang wirtschaftlich gut durch diese Zeit gekommen und stützen damit die Wirtschaft insgesamt.

Mit Sorge erkennt die Branche jedoch, dass besonders im kommunalen Bereich die Finanzmittel für Infrastruktur knapper werden und fordert hier von der Politik eine erkennbare Position. Den Ungewissheiten der Krise kann am ehesten mit Planungssicherheit begegnet werden.

Frank Greßler
Vizepräsident der BSVI



BSVI-Umfrage zur BIM-Methode

Wer fragt, der führt

Manche Mitglieder der Landesvereinigungen wunderten sich, dass sie nach der Corona- Umfrage im Jahr 2022 noch eine – und dieses Mal eine „technische“ – Umfrage zur BIM-Methode von der BSVI erreichte.

„Wer fragt, der führt“ – das wusste schon Sokrates

Heute sind Fragen für eine Positionierung, bei der Meinungsbildung und in Veränderungsprozessen unerlässlich, denn Führung beginnt nicht mit Ansagen, sondern mit den richtigen Fragen. Doch warum befragt die BSVI ihre Mitglieder?

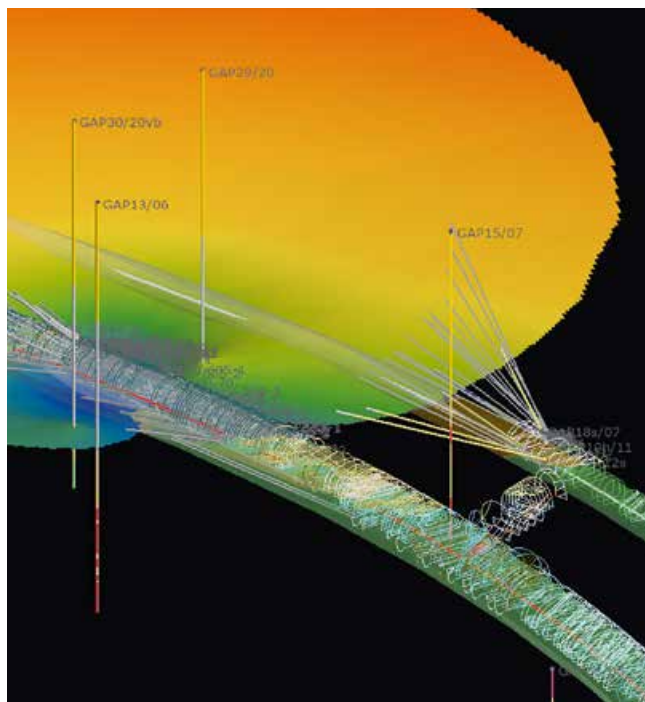
Mit über 15.000 Ingenieurinnen und Ingenieuren zählt die BSVI zu den größten Ingenieursverbänden in Deutschland und hat damit eine Position und Gewicht in technischen und berufsständigen Fragen. Und dieses Potenzial soll künftig mehr als in der Vergangenheit genutzt werden. Die Corona-Umfrage befasste sich mit dem Umgang der Einschränkungen durch die Pandemie und mit ihren Auswirkungen und Veränderungen auf unser Arbeitsleben. Wie wir als Branche mit einer Pandemie umgehen sollten, das war zu Beginn der Pandemie unbekannt, denn niemand hatte entsprechende Erfahrungen.

Mit den Fragen, den vielen Antworten sowie mit den

unterschiedlichen Lösungsansätzen wurde deutlich, dass viele der Befragten den gleichen Herausforderungen gegenüberstanden. Für unterschiedlichste Ansätze konnten Lösungen aufgezeigt sowie Forderungen gegenüber der Politik formuliert und umgesetzt werden. Gemeinsam hat sich unsere Branche positioniert, neu aufgestellt – und wir haben bereits viele tradierte Abläufe verändert. Die Pandemie war also nicht nur für Einzelne eine große Herausforderung, sondern es wurden viele Veränderungen in der eigenen Organisation angestoßen und zweckmäßige Veränderungen im Gesamtprozess der Aufgabenerledigung in unserer Branche schnell umgesetzt. Dies war mitentscheidend dafür, dass wir gut durch die Zeit der Pandemie gekommen sind.

Und warum nun eine Umfrage zur BIM-Methode?

Die BIM-Methode stellt einen Paradigmenwechsel in unserer Arbeit dar. Manche sehen in der BIM-Methode eine Möglichkeit zur Planungsbeschleunigung. Dieses ist jedoch bei weitem nicht der einzige Aspekt. Andere nehmen die Entwicklungen dieser Arbeitsmethodik möglicherweise nicht ernst oder vertreten die Einschätzung, dass das eigene Betätigungsfeld hiervon nicht betroffen ist. Doch dies ist unzutreffend.



Unsere Branche mit Verwaltung, Ingenieurbüros, Bau-firmen und Wissenschaft ist derzeit sehr unterschiedlich aufgestellt. Jede Sparte hat unterschiedlich weit die eigenen Prozesse bereits umgestellt. Die Ergebnisse der Umfrage dokumentieren den unterschiedlichen Stand der Umsetzung der BIM-Methode in unseren verschiedenen Tätigkeitsfeldern. Wir sind gemeinsam gestartet, aber der Weg ist lang und das gemeinsame Ziel noch lange nicht erreicht.

Mit der Veröffentlichung der Ergebnisse auf dem Straßenverkehrskongress 2022 in Dortmund und auf der BSVI-Homepage entstanden ein reger Austausch und eine offene Diskussion mit denjenigen, die technisch, wissenschaftlich und organisatorisch den Umstellungsprozess begleiteten.

Spannend war der Vergleich der Branchen untereinander und zeigte gleichzeitig die unterschiedliche Selbst- und Fremdwahrnehmung. Wobei die Bauwirtschaft nach eigenen Aussagen am weitesten vorbereitet zu sein schien. Keine Branche hielt sich jedoch für ausreichend kompetent, denn nirgendwo war die Arbeitsweise bereits die Regelarbeitsweise. Viele Vorhaben befanden sich als BIM-Projekte erst in der Pilotphase. Die kommunalen Projekte und die innerstädtischen Verkehrsräume standen dabei nicht im Fokus.

Betrachtet man den Gesamtprozess im Lebenszyklus einer Straße, bei dem die Vorteile der BIM-Methode erst vollständig zum Tragen kommen, fehlte mit Stand 2022 der Übergang der Daten bzw. der Informationsfluss zur Betriebsphase.

Durch diese Umfrage wurde nicht nur den Beteiligten, sondern auch den organisatorisch Verantwortlichen aller Branchen der Stand ihres Tätigkeitsfelds deutlich. Die Personalverantwortlichen in den Verwaltungen, Ingenieurbüros und Firmen müssen die Wünsche ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Fortbildung und Qualifizierung bedenken. Es sind in allen Branchen und in allen Organisationen (ob groß oder klein) alle Beteiligten zu integrieren damit im Neubau, bei der Erneuerung sowie beim Erhalt der Infrastruktur und bei dem Betrieb von Verkehrsanlagen der vollständige Prozess abgebildet werden kann.

Die Umstellung einfordern – damit sie gelingt

Auch die vielen anderen Fachgebiete, wie beispielhaft die Geotechnik, die Umwelttechnik oder das Baumanagement, die im „Gesamtprozess Straße“ bedeutsam sind, müssen in den Ablauf mit der BIM-Methode integriert werden. Mit der BIM-Methode wird eine Datenhaltung, der digitale Informationsfluss als Basis

unserer Arbeit immer wichtiger. Hier sind erkennbar IT-Experten gefragt. Maßgeblich für ein Gelingen des Paradigmenwechsels ist, dass der Auftraggeber dabei die Umstellung auf die BIM-Methode einfordert.

Mobilität – wie auch das Arbeiten mit der BIM-Methode – ist immer ganzheitlich zu denken. Mit den Ergebnissen der Umfrage kann jeder Beteiligte den eigenen Stand kritisch hinterfragen und sich für die anstehenden Veränderungen positionieren und vorbereiten. Wer fragt der führt – und führt so das Konzept der BIM-Methode aktiv und sicher zum Erfolg.

*Matthias Paraknewitz
Präsident der BSVI*



Ingenieur*innen im Verkehrswesen

Schon immer ein Beruf mit Zukunft – mit immer weniger Bewerbern. Was ist zu tun?

Auch in Zukunft begehrt: Ingenieure planen und bauen den Weg ins Morgen

Bau- und Verkehrsingenieur*innen gestalten Verkehrsräume auf dem Land und in der Stadt und berücksichtigen dabei vorhandene Flächen sowie alle vorhandenen Nutzungsansprüche. Sie entwickeln verkehrsmittelübergreifende Konzepte, planen, bauen und erhalten die Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer*innen, beraten Entscheidungsträger*innen in verkehrsplanerischen Fragen und stehen auch bei Bürgerbeteiligungen Rede und Antwort. Künftig wird hier vermehrt die Erneuerung und der Ersatz des häufig maroden Bestands im Fokus der Arbeit stehen. Hierzu kann an ausgewählten Stellen auch der Rückbau von Verkehrsanlagen gehören, wo Verkehrsprognosen oder auch der gesellschaftliche Wandel und die globalen Herausforderungen dies erfordern.

In den kommenden Jahren steht zudem die Frage im Raum, welchen Anteil die Verkehrsplanung und auch die bauliche Umsetzung einzelner Projekte auf dem Weg zu einer klimaneutralen Mobilität leisten kann. Kurz gesagt: Ohne Bau- und Verkehrsingenieur*innen wird die überall diskutierte Verkehrs- bzw. Mobilitätswende nicht funktionieren. Sie sind hierfür unverzichtbar und damit stets gesucht. Für Berufseinsteiger*innen stehen

damit aktuell und auch in der Zukunft spannende Aufgaben und Gestaltungsmöglichkeiten auf der Agenda, um einen kleinen oder auch größeren Beitrag zu einer lebenswerteren Zukunft für uns alle zu leisten.

Sinkende Zahlen – trotz passender Inhalte? Was Studierenden oft fehlt

Trotz dieser für Studienanfänger*innen spannenden und herausfordernden Zukunftsperspektiven sinken vor allem in den Ingenieurwissenschaften die Zahlen der Studierenden von Jahr zu Jahr. Viele Studienplätze werden nicht besetzt, die Auslastung der Studiengänge geht zurück, in den Hörsälen bleiben viele Plätze frei. Studierende fühlen sich nur bedingt von den fachlichen Inhalten angesprochen. Aktuelle Befragungen von Studierenden zeigen, dass hier vor allem die Themen Nachhaltigkeit, zukunftsorientiertes Denken oder auch neue technische Innovationen und Entwicklungen vermisst werden – und daher mehr als bisher in den Vordergrund gestellt und bei der Ausbildung berücksichtigt werden sollten.

Dabei ist der Schutz der Natur und auch die Entwicklung und Integration innovativer Bauverfahren schon immer ein wesentliches Ziel der Arbeit von Ingenieur*innen. Welche Flächen mit Verkehrswegen

und -bauwerken in Anspruch genommen werden können und wo Natur und Landschaft absoluten Vorrang haben, diese Untersuchung ist essenzieller Bestandteil jeder Planung und Realisierung von Verkehrsprojekten. Insofern liegen die aktuell von den Studierenden geäußerten Anforderungen bzw. Wünsche der Studierenden und die tatsächliche Arbeit von Bau- und Verkehrsingenieur*innen nicht weit auseinander. Aber es bedarf vielfach einer schnelleren Anpassung ausgewählter Studieninhalte an die Berufspraxis, um mehr als bisher die neuen Herausforderungen und Spannungsfelder zu adressieren. Die Integration und auch die Diskussion der Inhalte zur Anwendung und Weiterentwicklung der FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung der Klimaschutzziele oder auch geänderte Beteiligungsprozesse und -formate seien an dieser Stelle als nur zwei Beispiele genannt.

„Praxisschock“ nach Studienabschluss – Eine Chance für das Verbandsengagement

Häufig fühlen sich Absolvent*innen nach dem erfolgreichen Abschluss ihres Studiums nur bedingt für den Berufsalltag qualifiziert, um an den Lösungen der globalen Herausforderungen mitzuarbeiten und hier einen Beitrag leisten zu können. Auch dieser „Praxisschock“

nach dem Ende des Studiums ist kein neues Phänomen. Lebenslanges Lernen ist nicht nur bei Bau- und Verkehrsingenieur*innen erforderlich und die Basis für gute und erfolgreiche Arbeit. Die BSVI vernetzt die VSVI-Landesvereinigungen für berufsständige Fragen. Auch dieses Potenzial müssen wir mehr als in der Vergangenheit nutzen. Auf der einen Seite, um die Absolvent*innen bestmöglich durch praxisorientierte Fort- und Weiterbildung anzusprechen und auf der anderen Seite, um durch Vorträge, Gespräche und Diskussionen über unser aller Arbeit auch die Bedeutung dieser Zusammenarbeit schätzen zu lernen und sich hier zu engagieren. Denn auch in den VSVI'en werden es immer weniger Mitglieder.

Wir alle sind gefragt – Wer sich äußert, wird interessant

Um die jungen Menschen (nicht nur die Studienanfänger*innen) mehr als bisher für unsere Tätigkeiten zu interessieren und zu begeistern, sind wir alle gefragt: Wo auch immer. In Schulen und Ausbildungsstätten, um junge Menschen für ein Praktikum zu gewinnen. In den Universitäten und Hochschulen, um Studienanfänger*innen nach dem Grundlagenstudium für unsere Fachrichtungen zu interessieren. Oder auch in der

„Jungen VSVI“, um über die Arbeit im Berufsverband zu informieren. Und um die Ideen der jungen Ingenieur*innen zu nutzen, um hier in die Jahre gekommene Strukturen zu hinterfragen und an neue Anforderungen, Medien und Wertvorstellungen anzupassen. Oder werben wir mehr bei Gesprächen im Freundeskreis, wenn mal wieder über Straßenumbauten, Sperren, Staus oder auch den zu teuren ÖPNV diskutiert wird. Auch hier können wir interessieren, indem wir zuhören und hier und da die „Verkehrsexperten“ etwas aufklären – die kleinen Probleme in den richtigen Kontext stellen und Lösungsansätze aufzeigen. Wir alle können daran mitwirken, dass wir wieder mehr Bau- bzw. Verkehrsingenieur*innen bekommen. Wir sollten sofort starten bzw. weitermachen – unabhängig von Gipfeln, runden Tischen, Initiativen, Erklärungen und Kampagnen – damit, Menschen zu begeistern für das, was wir täglich tun.

*Stephan Hoffmann
Vizepräsident der BSVI*



Leitfaden für flächensparende Verkehrsplanung

Arbeitskreis Flächenverbrauch

Seit Jahren sehen wir Straßenbau- und Verkehrsingenieurinnen und -ingenieure uns mit Vorwürfen konfrontiert, dass wir Land verbrauchen würden für neue Siedlungs- und Verkehrsflächen. Bereits in den 1980er Jahren wurde die Zunahme an Siedlungs- und Verkehrsflächen von der Politik als Problem erkannt. Der Anteil beträgt mittlerweile 14,5 Prozent unserer Landesfläche – mit steigender Tendenz. Die weitere Zunahme soll bis 2030 auf 30 Hektar pro Jahr gebremst werden.

In den Planungsprozessen wollen wir mit dem Thema Flächenverbrauch konstruktiv umgehen und in Diskussionen gut argumentieren können. Dazu erarbeiteten wir einen Leitfaden, der uns Argumente an die Hand liefert und auch Wege aufzeigt, wie wir flächenschonend planen können. Darüber hinaus ist es auch unsere Aufgabe, die politische Zielsetzung, weniger Fläche in Anspruch zu nehmen, aufzugreifen.

Das Thema Flächenverbrauch – oder besser gesagt Flächeninanspruchnahme – ist durchaus vielschichtig und komplex. Es hat Bezüge zu weiteren wichtigen politischen Zielsetzungen, wie Verkehrswende und Klimaschutz. Und wir müssen auch das Ziel Vision Zero, sprich Null Verkehrstote, mit einbeziehen.

Im Kern geht es darum, dass auf der einen Seite der Naturraum oder naturnaher Raum erhalten bleiben soll und auf der anderen Seite unterschiedliche Nutzungen mit Flächenbedarfen unserer Gesellschaft bestehen. Die unterschiedlichen Nutzungen konkurrieren um die Flächen miteinander. Hier liegen die eigentlichen Konflikte, die es in Planungsprozessen aufzulösen gilt. Der Leitfaden setzt sich sowohl mit dem Neubau und der Erweiterung von Straßennetzen, als auch mit dem Um- und Ausbau im Bestand auseinander. Straßen außerhalb bebauter Bereiche und Straßen in Siedlungsgebieten werden gesondert betrachtet. Wichtigstes Ziel ist es, die Chancen im sparsamen Umgang mit Flächen aufzuzeigen, Grenzen des Machbaren auszuloten und gute Argumente für die Diskussionen mit allen relevanten Gruppen zu liefern.

Ausgangspunkt der Überlegungen sind die technischen Regelwerke. Auf der Grundlage der Richtlinien zeigen wir an Praxisbeispielen auf, wo Spielräume sind, um sparsam mit den benötigten Flächen umzugehen. Hier muss unbedingt übergreifend und ganzheitlich gedacht werden. Das ist letztlich notwendig, um das politische Ziel eines verlangsamten Zuwachses an Siedlungs- und Verkehrsflächen oder sogar dessen Stoppen erreichen zu können.

Wenn eine neue Straße geplant und gebaut wird, sollte das gesamte betroffene Straßen- und Wegenetz in die Planungen mit einbezogen, hinterfragt und neu geordnet werden. Die zusätzlich benötigten Flächen für die neue Straße müssen vorrangig aus dem Bestand erwirtschaftet werden. Das müssen nicht zwangsläufig Verkehrsflächen sein. Flächenrecycling muss vor Neuinanspruchnahme stehen. Und letztlich müssen alle Potenziale der Ausgleichs- und Ersatzflächen ausgeschöpft werden.

Am Ende des Leitfadens werden auch Forderungen an die Politik formuliert.

Markus Brockmann

Leiter Arbeitskreis Flächenverbrauch

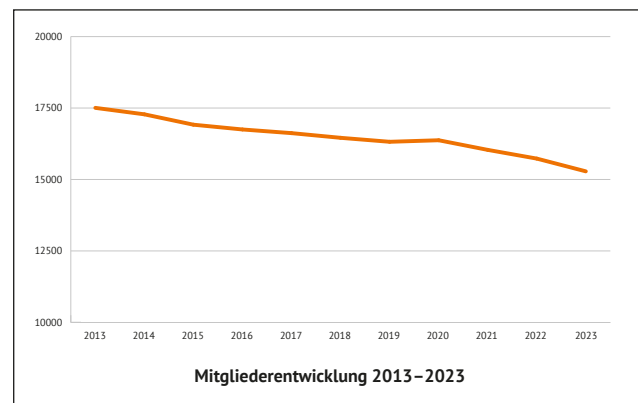
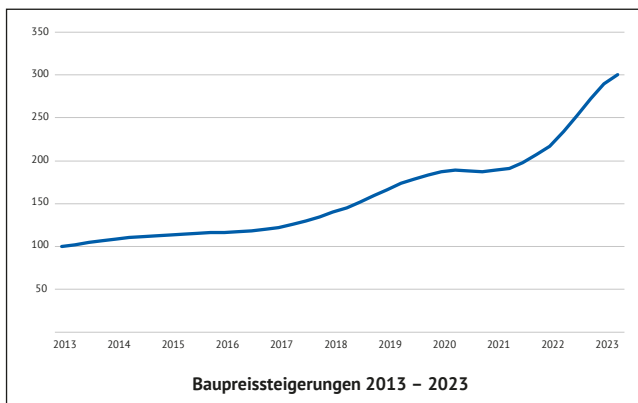
Die BSVI-Finanzen



Die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure ist der Dachverband der 14 VSVI-Landesvereinigungen mit mehr als 15.000 Mitgliedern.

Jede VSVI ist Mitglied in der BSVI und finanziert sie anteilig aus ihren Mitgliedsbeiträgen. Die Landesvereinigungen sind jeweils eigenständige Vereine und somit finanziell selbstständig und organisatorisch eigenverantwortlich. Zusätzlich unterstützt das Bundesverkehrsministerium seit 2015 mit stetig steigenden Beiträgen alle zwei Jahre den Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr der BSVI. Der diesjährige Preis wird vom Bundesministerium als Fehlbetragsförderung mit 40.000 Euro unterstützt.

Sinkende Beiträge verbunden mit einem Mitglieder-rückgang und steigenden Kosten machten es Ende 2015 notwendig, die Aufgaben und deren Finanzierung auf den Prüfstand zu stellen. Vermieden werden sollte eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge. 2016 wurde ein zweitägiger Workshop in München mit den Vertreterinnen und Vertretern der Landesvereinigungen und dem Geschäftsführenden Präsidium der BSVI durchgeführt, um zunächst die Ziele und Aufgaben zu definieren und die bestehenden Strukturen zu



überdenken. Ziel des Treffens war es auch, die Kosten spürbar zu senken.

Das Ergebnis war eine Reduzierung der Anzahl der bislang zehn Arbeitskreise und die Abschaffung des Koordinierungsausschusses. Damit konnten deutliche Einsparungen bei den Projektkosten sowie den Tagungs- und Reisekosten erzielt werden.

Für die Realisierung von neuen Projekten werden künftig Adhoc-Arbeitskreise gebildet, wobei die Beratungen überwiegend in digitaler Form, bedarfsgerecht aber auch in Präsenzform, geplant wird.

Neue Projekte und deren Ausgaben orientieren sich stringent an den vorhandenen Finanzen. Sie werden über das Geschäftsführende Präsidium angeschoben und von der Präsidialversammlung beschlossen. Die Dienstleistungen der BSVI für die VSVI-Landesvereinigungen, wie zum Beispiel das Eventmanagementsystem, die BSVI-Homepage und deren Aktualisierung sowie die Geschäftskosten und die Beiträge für Verbände, werden als notwendige Ausgaben stringent kontrolliert. Aktuell treiben die Pandemiejahre 2021 und 2022 und die anhaltende Inflation die Kosten wieder nach oben. Die Tabelle gibt einen Überblick über die Geschäftstätigkeit und die finanzwirksam umgesetzten Projekte.

Jahr	Übersicht Mittelverwendung
2016	Workshop: Neuausrichtung der BSVI-Struktur, Ziele und Aufgaben
2017	Publikation: Leitfaden Zeitgemäß Planen, Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2017
2018	Publikation: Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr, Teilnahme FGSV-Kongress Erfurt
2019	Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2019
2020	Publikation Deutscher Ingenieurpreis, Corona-Umfrage
2021	Publikation Nachwuchsbroschüre: Ein Beruf mit Zukunft, Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2021
2022	Publikation Deutscher Ingenieurpreis, BIM-Umfrage
2023	Teilnahme FGSV-Kongress Dortmund, Publikation Flächeninanspruchnahme, Festschrift 60 Jahre BSVI, Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2023

Insgesamt musste in den vergangenen zehn Jahren ein Mitgliederrückgang von ca. 12 % verbunden mit einem entsprechenden Beitragsrückgang kompensiert werden. Aufgrund der eingeleiteten Maßnahmen in den zurückliegenden Jahren ist es uns gemeinsam und in Abstimmung mit den Mitgliedern der Präsidialversammlungen gelungen, nicht nur eine nachhaltige Haushaltskonsolidierung, sondern auch eine deutliche Stabilisierung der finanziellen Ausstattung bei konstanten Mitgliedsbeiträgen zu erreichen. Die zurzeit gute finanzielle Ausstattung der BSVI gestattet uns mittelfristig weiterhin eine solide Geschäftstätigkeit mit finanziellem Spielraum zur Realisierung von weiteren Projekten.

Hans Schnibbe
Schatzmeister der BSVI



2014
Deutschland holt am 13. Juli den 4. Stern und wird in Rio Fußballweltmeister nach einem 1:0 gegen Argentinien.

2015
Dipl.-Ing. Uwe Langkammer wird Präsident der VSVI Sachsen-Anhalt und übernimmt das Amt von Dipl.-Ing. Gerhard Bischof.



2015 Die BSVI erhält erstmals zwei Vizepräsidenten: Prof. Dr.-Ing. Christian Lippold und Dipl.-Ing. Konrad Rothfuchs.

2014
Die 65. IAA Nutzfahrzeuge in Hannover steht unter dem Motto: „Zukunft bewegen“.



2014
Dipl.-Ing. Matthias Paraknewitz übernimmt das Präsidentenamt der VSVI Schleswig-Holstein von Dipl.-Ing. Kurt Richer.

2015
Bei der BSVI Delegiertenversammlung in Stralsund wird der Deutsche Ingenieurpreis Straße und Verkehr zum zweiten Mal verliehen.



2014

2015

20

2014
In Deutschland werden in elf Bundesländern Umweltzonen in 55 Städten bzw. Regionen eingeführt.



2015
Als Schatzmeister tritt Dipl.-Ing. Hans Schnibbe die Nachfolge von Dr.-Ing. Karl-Heinz Kolb an.

2015 Mit einer StVO-Novelle werden elektrisch betriebene Fahrzeuge bevorrechtigt; u. a. durch die Ausnahme bei Verkehrsverboten.



2015 Das Bundeskabinett beschließt den Bundesverkehrswegeplan 2030 für Straße, Schiene und Wasserstraße. Fokus liegt auf der Erhaltung der Infrastruktur und der Engpassbeseitigung.



2015
In Nachfolge von Dip.-Ing. Christiane Ehrhardt wird Dipl.-Ing. Rainer Popp zum Präsidenten der BSVI gewählt.



2015
Da „Digitale Testfeld Autobahn“ wird auf der A 9 in Bayern eingerichtet.

2015
Die VSVI Thüringen erhält mit Dr. Frank Greßler einen neuen Präsidenten. Er übernimmt das Amt von Dr.-Ing. Joachim Wenzel.

2016 Prof. Dr.-Ing. Christian Lippold wird Präsident der VSVI Sachsen.



2015 Rosemarie Hollrotter, langjährige Leiterin der BSVI-Geschäftsstelle in Hannover geht in den Ruhestand. Die Geschäftsstelle zieht nach München um und Barbara Weiß-Woysch übernimmt die Leitung.



2017 Die Studie „Mobilität in Deutschland MiD“ wird veröffentlicht. Sie bietet aktuelle Daten zu wichtigen Einflussgrößen der Mobilität und bildet die Basis für Verkehrsmodelle.



2018 Mit dem Berliner Mobilitätsgesetz wird erstmals in Deutschland ein Gesetz speziell zur Förderung des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs verabschiedet.



2016 Bei einem Workshop in München werden die Grundzüge für die Konsolidierung und Neuausrichtung der BSVI erarbeitet.

2017 Der BSVI-Leitfaden „Zeitgemäß Planen – Interdisziplinär und kommunikativ“ mit dem Plakat „Straße des Planens“ erscheint.



2017 Eröffnung des neuen Demonstrations-, Untersuchungs- und Referenzareals der BAST (duraBAST) im Autobahnkreuz Köln-Ost.



16

2017

2018



2016 Dipl.-Ing. Elfriede Sauerwein-Braksiek wird neue Vorsitzende der FGSV und löst Wennemar Gerbens ab.

2016 Am 23. Juni entscheidet die Mehrheit der Briten, aus der EU auszutreten.



2017 BSVI-Delegiertenversammlung in Dessau mit Verleihung des Deutschen Ingenieurpreises Straße und Verkehr.



2018 In Berlin wird der erste geschützte Radfahrstreifen Deutschlands eingeweiht.

2018 Die VSVI Baden-Württemberg verabschiedet Dipl.-Ing. Gert Klaiber und wählt Regierungsbaumeister Andreas Hollatz zum neuen Vorsitzenden.



2016 Das Bundesverkehrsministerium legt einen Gesetzesentwurf zum automatisierten Fahren vor.

2017 Mit Eröffnung der Neubaustrecke Bamberg – Erfurt geht der letzte Lückenschluss eines Verkehrsprojekts „Deutsche Einheit Schiene“ in Betrieb.

2017 In Valletta verpflichten sich alle Mitgliedsländer der EU zu Maßnahmen, um die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 ggü. 2010 zu halbieren.



2019
Die BSVI behält die doppelte Vizepräsidentenbesetzung bei und Dr. Frank Greßler sowie Prof. Dr.-Ing. Holger Lorenzl übernehmen die Ämter.



2019 Die VSVI Rheinland-Pfalz und Saarland erhält mit Dipl.-Ing. Bernhard Knoop einen neuen Vorsitzenden. Er übernimmt das Amt von Dr.-Ing. Michael Hoppstädter.



2020
Am 27. Januar erreicht das Coronavirus Deutschland. Während der Lockdowns fahren 70 bis 90 Prozent weniger Personen mit Bus und Bahn.

2019 Die „Fridays for Future“-Bewegung kommt in Deutschland an und legt einen Forderungskatalog mit kurz und langfristigen Zielen zum Klimaschutz vor. Dem Aufruf zum weltweiten Klimastreik folgen in Deutschland 300.000 Schülerinnen und Schüler.



2019
Dipl.-Ing. Peter Bender übernimmt den Vorsitz der VSVI Mecklenburg-Vorpommern und löst damit Dipl.-Ing. Thomas Taschenbrecker ab.

2020 Pop-up Radwege kommen in deutschen Großstädten auf, um während der Pandemie Distanz halten zu können und das Infektionsrisiko zu senken.



2019

20

2019 Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen werden novelliert. Die RLS 19, die die RLS 90 ersetzen, geben deutliche höhere Anforderungen an den Lärmschutz vor.



2019
In Nachfolge von Dipl.-Ing. Rainer Popp wird Dipl.-Ing. Matthias Paraknewitz zum Präsidenten der BSVI gewählt.



2019
Der Elektroroller kommt. Mit der StVO-Novelle werden sogenannte Elektrokleinstfahrzeuge zum Straßenverkehr zugelassen.



2019
Die BSVI-Delegiertenversammlung findet in Bremerhaven statt. Dabei wird der Deutsche Ingenieurpreis Straße und Verkehr zum vierten Mal verliehen.

2020
Dipl.-Ing. Raimund übernimmt den Vorsitz der VSVI Hamburg von Dipl.-Ing. Roland Hansen.



2020
Die BSVI startet die Corona-Umfrage zu den Auswirkungen der Pandemie auf die Mitglieder der Landesvereinigungen.

2020

Dr.-Ing. Stefan Hörold übernimmt von Dipl.-Ing. Uwe Langkammer den Vorsitz der VSVI Sachsen-Anhalt.

VSVI

Vereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure Sachsen-Anhalt e. V.

2021

Katja Pott M.Sc. wird Präsidentin der VSVI Niedersachsen und folgt auf Hon.-Prof. Dipl.-Ing. Markus Brockmann.



2021 Prof. Dr.-Ing. Olaf Mertzsch übernimmt den Vorsitz der VSVI Mecklenburg-Vorpommern und löst Dipl.-Ing. Peter Bender als Vorsitzenden ab.



2021 An der BAST wird Prof. Markus Oeser Nachfolger von Präsident Stefan Strick †



2021 Die neue Nachwuchsbrochure „Ein Beruf mit Zukunft – Wir schaffen Mobilität“ der BSVI geht online.

2021 Die 44. BSVI Delegiertenversammlung findet mit Verleihung des Deutschen Ingenieurpreises Straße und Verkehr in Koblenz statt.

2021 Jürgen Menge übernimmt den Vorsitz des Deutschen Straßenmuseums in Germersheim.

2020 Die deutschlandweite Straßenverkehrszählung kann wegen der Corona-Pandemie nicht turnusgemäß nach fünf Jahren durchgeführt werden.



2021 Ab Jahresbeginn ist die Autobahn GmbH des Bundes zuständig für die Autobahnen in Deutschland.



20

2021

2020

Bei der VSVI Nordrhein-Westfalen übernimmt Dipl.-Ing. Thomas Oehler den Vorsitz von Dr.-Ing. Heinrich Leßmann.

2021

Dipl.-Ing. Peter Bender folgt auf Dipl.-Ing. Matthias Paraknewitz als Präsident der VSVI Schleswig-Holstein.



2021

Dipl.-Ing. Norman Niehoff übernimmt den Vorsitz der VSVI Berlin-Brandenburg und löst Dipl.-Ing. Hans-Reinhard Reuter als Präsidenten ab.

2021

Die Mobilithek löst mCLOUD und MDM als Nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten ab.



2021 Dipl.-Ing. Rainer Popp wird Präsident der VSVI Bayern und folgt auf Dipl.-Ing. Karl Wiebel.

2021 Die IAA ändert Konzept und Standort. Sie wird zur „IAA Mobility“ und findet in München statt.



2021 Dr.-Ing. Stephan Hoffmann wird neben Dr. Frank Greßler zum Vizepräsidenten der BSVI gewählt.



2022 Das EU-Parlament in Straßburg stimmt für ein Verkaufsverbot von Neuwagen mit Verbrennungsmotor ab 2035.

2022 Die FGSV veranstaltet den Deutschen Straßen und Verkehrskongress in Dortmund.

2023 Dipl.-Ing. Markus Mey ist seit 2011 Präsident der VSVI Bremen.



2023 60 Jahre BSVI! Das wird am Gründungsort Hannover gefeiert und mit einer Festschrift 50+10 gewürdigt.

2023 Dipl.-Ing. Stephan Berger übernimmt in der VSVI Sachsen das Präsidentenamt von Prof. Dr.-Ing. Christian Lippold.



2022 Die BSVI veröffentlicht ihre BIM-Umfrage.



2023 In der Nachfolge des 9-Euro-Tickets geht das Deutschlandticket an den Start. Es kostet 49 €.



2022

2023

2022 Die „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“ (E Klima 2022) werden veröffentlicht.

2023 Die BSVI veröffentlicht den „Leitfaden für flächensparende Verkehrsplanung – Denkanstöße für die Praxis“ mit passendem A2 Plakat der Kernbotschaften.

2023 Der Deutsche Ingenieurpreis Straße und Verkehr wird zum sechsten mal verliehen.



2023 Seit 2011 ist Dipl.-Ing. Kathrin Brückner Präsidentin der VSVI Hessen.





IMPRESSUM

BSVI – Bundesvereinigung der Straßenbau-
und Verkehrsingenieure e.V.

Oberanger 23

80331 München

Tel. 089 23708394

info@bsvi.de

www.bsvi.de

Redaktion: Rainer Popp (Leitung), Peter Bender, Kathrin Brückner,
Stephan Hoffmann, Markus Mey, Katja Pott

Text- und Bildsatz: Sendlbeck Knoll GbR, Ismaning

Druck: Zimmermann GmbH Druck und Verlag, Unterschleißheim

Auflage: 500 Exemplare

Copyright: Die Festschrift und alle enthaltenen Inhalte, Beiträge
sowie Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Vervielfälti-
gungen, auch auszugsweise, sind nur mit vorheriger Rücksprache
und schriftlicher Genehmigung gestattet.

September 2023

Fotografen:

Markus Gosse // BOXXOM.COM

Frank Peter

Luftbild Nürnberg

Bildnachweise:

Seite 34 oben: Landesbaudirektion Bayern

Seite 34 unten: Staatliches Bauamt Weilheim

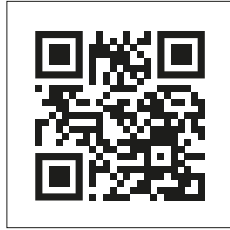
Seite 40: Baupreisindex – destatis, Pressemitteilung Nr. 269 vom 10. Juli 2023

Seite 43: Ausschnitt aus MiD-Flyer (Publikation im Internet veröffentlicht) Mobilität in Deutschland,

Einfahrt Bus in die Hst Staatsbibliothek © BWVI,

Foto Frau Sauerwein-Braksiek © Straßen.NRW

Seite 45: Foto Präsident Strick © BAST



Alle Inhalte auch online zu finden
unter rueckblick.bsvi.de oder
einfach den **QR-Code scannen**.



BSVI

*Bundesvereinigung der Straßen-
bau- und Verkehrsingenieure*

Oberanger 23 • 80331 München
Tel. 089 23708394 • info@bsvi.de
www.bsvi.de