

Dokumentation

*Deutscher
Ingenieurpreis
Straße und
Verkehr
2019*

Inhalt

Vorwort	3
Die Jury	4
Kategorie Baukultur	8
Preisträger	10
Nominierte	12
Kategorie Innovation Digitalisierung	14
Preisträger	16
Nominierte	18
Kategorie Verkehr im Dialog	20
Preisträger	22
Nominierte	24
Dank	26
Statistik	27
Herausgeber, Schirmherrschaft, Ideelle Partner	28

V.i.S.d.P.: Rainer Popp (Präsident BSVI e.V.)

Fotos: BSVI e.V. (Seite 6-7) bzw. die jeweiligen Einreicher/Projektbeteiligten

Layout, Satz und Design: dn Ingenieure GmbH, Heerstraße 18/20, 14052 Berlin

Druck: Druck-Punkt GmbH, Dachauer Straße 9, 80335 München

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

es heißt, ab dem dritten Mal ist es Tradition. In diesem Sinn blicken wir höchst zufrieden und auch mit einigem Stolz zurück auf eine schöne Tradition: den Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2019. Für diesen, den vierten Durchgang, wurden 50 Beiträge eingereicht. Das ist eine sehr beachtliche Zahl, hinter der ein Vielfaches an Bauschaffenden steht. Bei Ihnen allen bedanke ich mich herzlich für Ihre Teilnahme an unserem Ingenieurpreis. Nur durch dieses breite Fundament gelingt es, das Schaffen der Straßenbau- und Verkehrsingenieure und aller mitbeteiligten Disziplinen nicht nur in der Fachöffentlichkeit – also im eigenen Kreis – sondern auch einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen.



Die Jury musste je Kategorie aus den drei nominierten Beiträgen einen Preisträger herausarbeiten. Eine eigentlich unlösbare Aufgabe, denn die nominierten Projekte sind kaum vergleichbar. In mehreren Diskussionsrunden, mit hartem Ringen und großem Einsatz eines jeden Jurymitglieds haben wir dann doch die Preisträger gekürt. Daher gratuliere ich diesen und allen Entwurfsverfassern, Ideengebern und Beteiligten der neun Projekte, die in die Endrunde gekommen sind, ganz herzlich. Die BSVI wird Ihre herausragenden Projekte mit dieser Broschüre und weiteren Veröffentlichungen wie zum Beispiel in den beiden Zeitschriften Straße + Autobahn und Straßenverkehrstechnik würdigen.

Dem Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr würde etwas fehlen, hätte er keinen Schirmherren. Und es würde ihn nicht geben ohne dessen finanzielle Unterstützung. Ein riesengroßer Dank geht deswegen an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und sein Haus für die Übernahme der Schirmherrschaft und die großzügige Unterstützung.

Und – last, not least – bedanke ich mich bei allen, die am Entstehen und Gelingen des Deutschen Ingenieurpreises Straße und Verkehr 2019 mitgewirkt haben: die ideellen Partner, die Mitglieder der Jury und des Arbeitskreises sowie bei einigen anderen. Persönlich und im Namen der BSVI bedanke ich mich bei dem scheidenden Leiter des BSVI-Arbeitskreises Ingenieurpreis. Lieber Jürgen Abs, vielen, vielen herzlichen Dank für deinen großen, langjährigen und unermüdlichen Einsatz für den vormaligen BSVI-Preis und ganz besonders für die Deutschen Ingenieurpreise Straße und Verkehr 2013, 2015, 2017 und 2019!

Johannes Reinert



Die Jury

Die Jury besteht aus herausgehobenen Experten aus Verwaltung, Ingenieurbüros, Verbänden und Institutionen. Sie bestimmt einen Preisträger pro Kategorie.



Jurysitzung „Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2019“

Alle zwei Jahre lobt die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e.V. den »Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr« in den Kategorien „Baukultur“, „Innovation | Digitalisierung“ und „Verkehr im Dialog“ aus.

Für den Ingenieurpreis, der unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer steht, wurden 50 Bewerbungen eingereicht. Er wurde am 20. September 2019 in Bremerhaven verliehen.

„Dass die Weiterentwicklung der Kategorie »Innovation« um den Aspekt der »Digitalisierung« so gute Resonanz erfährt, hat uns sehr positiv überrascht“, freut sich Rainer Popp, Präsident der BSVI. „Die Digitalisierung erweist sich auch im Straßen- und Verkehrswesen als herausragender Innovationstreiber.“

Die BSVI hat die Einreichungen im April 2019 gesichtet und je Kategorie drei Wettbewerbsbeiträge für die nächste Phase des zweistufigen Auswahlverfahrens vorgeschlagen.



Für den Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2019 konnten sich Ingenieurinnen und Ingenieure mit geplanten, in Bau befindlichen oder bereits realisierten Projekten bewerben, die in den letzten fünf Jahren in Deutschland bearbeitet wurden bzw. eine in Deutschland erbrachte Ingenieurleistung darstellen. Keine zwingende Voraussetzung ist daher die Umsetzung der Maßnahme; die Realisierbarkeit muss allerdings gewährleistet sein.

Mit insgesamt 50 eingereichten Projekten, Konzepten und Verfahren folgte auch in diesem Jahr ein breites Teilnehmerfeld dem Aufruf, sich am Wettbewerb zu beteiligen.

Mehr als die Hälfte der Bewerbungen entfielen dabei auf die Kategorie »Innovation | Digitalisierung«.

Für die abschließende Preisrunde wurden die Nominierten aufgefordert, ihre Beiträge in einer vertieften Darstellung zu präsentieren. Am 28. Juni tagte die Jury, die aus Persönlichkeiten der Fachöffentlichkeit besteht, und ermittelte in vielschichtigen Diskussionen pro Kategorie einen Preisträger.

Der Deutsche Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2019 steht unter der Schirmherrschaft des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer, MdB. Das BMVI unterstützt den Ingenieurpreis dankenswerter Weise auch finanziell.

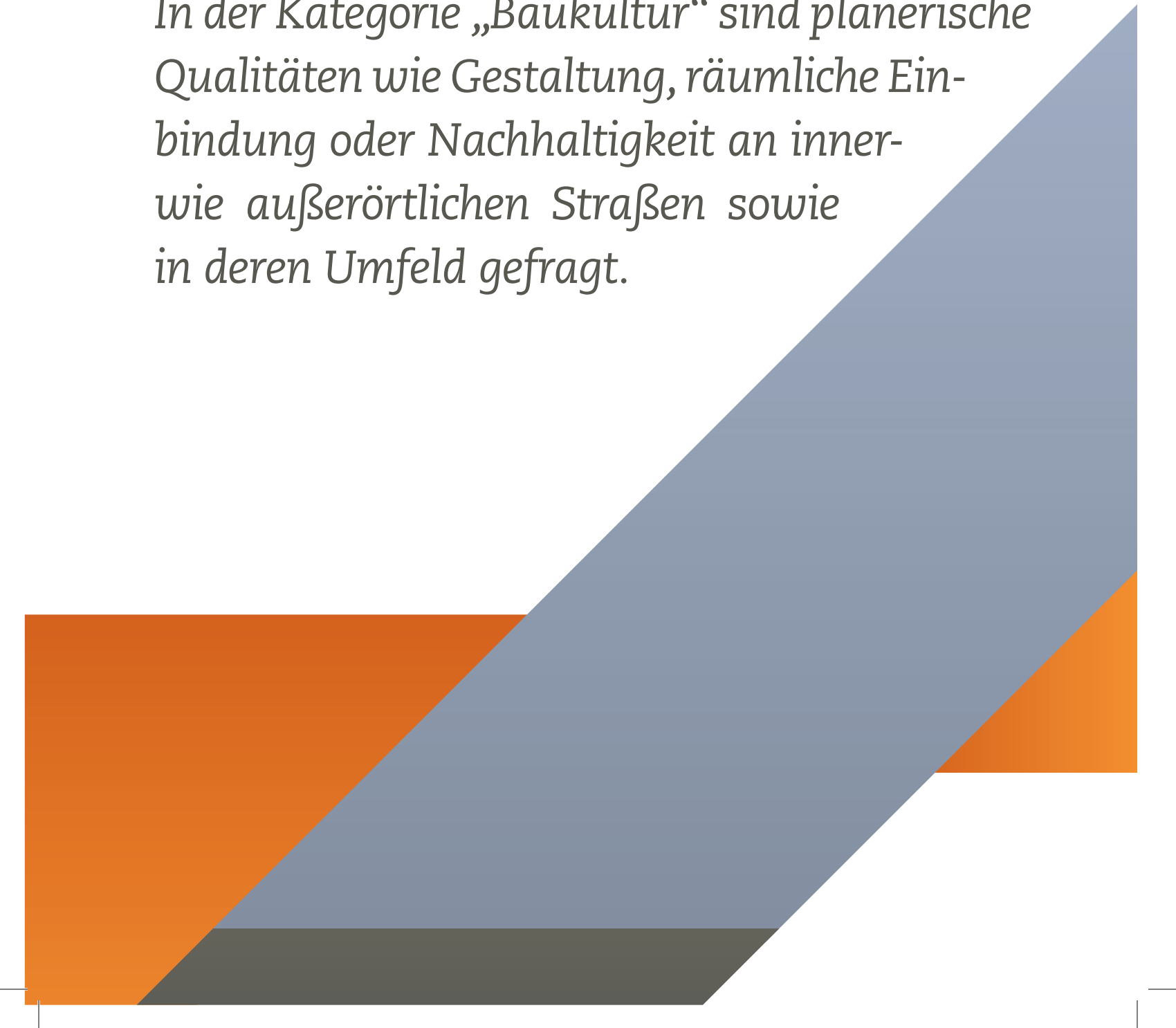
Die ausgezeichneten Ingenieurarbeiten sollen zum einen Anregung und Ansporn für die Fachöffentlichkeit sein, zum andern aber auch die gesellschaftliche Wahrnehmung unseres Berufsstands und dessen Leistungen für die Mobilität von Menschen und Waren fördern.



Mitglieder der Jury (v.r.n.l.):

- Dipl.-Ing. Rainer Popp (*BSVI-Präsident und Juryvorsitzender*)
- Dipl.-Ing. Rainer Ueckert (*Vorstandsmitglied der Bundesingenieurkammer*)
- Dr.-Ing. Walter Fleischer (*stv. Vorsitzender der FGSV, Geschäftsführer der KEMNA BAU Andreae GmbH & Co. KG*)
- Reiner Nagel (*Vorstandsvorsitzender der Bundesstiftung Baukultur*)
- Reinhard Hübsch (*SWR*)
- Dipl.-Ing. Arno Trauden (*Geschäftsführer des LBM Rheinland-Pfalz*)
- Dipl.-Ing. Roland Hansen (*Vorsitzender der VSVI Hamburg*)
- Prof. Dr.-Ing. Hartmut H. Topp

In der Kategorie „Baukultur“ sind planerische Qualitäten wie Gestaltung, räumliche Einbindung oder Nachhaltigkeit an inner- wie außerörtlichen Straßen sowie in deren Umfeld gefragt.

An abstract graphic design featuring a large, light blue triangle that points towards the top right. This triangle is overlaid on a solid orange rectangular area that occupies the bottom left and bottom right corners of the page. A dark grey trapezoidal shape is positioned at the bottom left, partially overlapping the orange area and the blue triangle.

Kategorie

Baukultur



Sanierung der historischen König-Ludwig-Brücke in Kempten

Die 1847-1852 erbaute König-Ludwig-Brücke ist in Europa die älteste erhaltene Eisenbahnbrücke aus Holz, nach dem Howe-System. Sie ist ein Baudenkmal von herausragender landes-, konstruktions- und verkehrsgeschichtlicher Bedeutung.



Fachliche Qualität

Die Bemessung der Brücke beruht nicht auf empirischen, sondern auf berechneten Grundlagen und besteht aus vorgefertigten Bauteilen. Sie ist ein Dokument der Eisenbahnerschließung Bayerns durch die Ludwig-Süd-Nord-Bahn und exemplarisch für den sich im 19. Jahrhundert entwickelnden ingenieurmäßigen Brückenbau.

Aufgrund der zunehmenden Belastungen durch immer größer werdende Lokomotiven wurde die Tragfähigkeit dieses Brückentyps zu schwach: Die hölzernen Eisenbahnbrücken wurden sukzessive ersetzt. Die König-Ludwig-Brücke konnte jedoch als Straßenbrücke und später als Radweg- und Fußgängerbrücke umgenutzt werden.



Damit hat diese Brücke für die Baugeschichte eine über die nationalen Grenzen hinaus große Bedeutung. Auch dient diese Brücke als Nachweis der Langlebigkeit von Holz im Brückenbau.

Hohes Innovationspotenzial

Entstanden ist ein baukulturelles Kleinod, das nicht nur gesichert wurde; die Eisenbahnbrücke von einst erfüllt auch zukünftig ihren Zweck: Sie ist ein sicherer Übergang für Fußgänger und Radfahrer und wichtige Verbindung der durch die Iller getrennten Stadtteile von Kempten.

Darüber hinaus bietet die König-Ludwig-Brücke in diesem Bereich einen einzigartigen Ausblick in die an dieser Stelle etwa 30 m tief in das Gelände einschneidende Iller, so dass diese Brücke neben dem reinen Verkehrsweg auch ein Ort der Ruhe und Erholung vor dem hektischen Zustand auf dem Südring darstellt. Daher wurde bei der Umsetzung auf eine integrative Planung geachtet, die u.a. die Neigung der Lamellen der Lamellenverschalung auf die Sichtachsen abstimmt, so dass das eigentliche Tragwerk durch den Witterungsschutz sichtbar bleibt.

Die Verbindung der modernen Lamellenschalung mit dem alten Tragwerk zeigt, dass auch historische Bauwerke den heutigen Anforderungen gerecht werden.

Sanierung und Bauablauf

2017 erfolgte zunächst der Rückbau der vorhandenen Brückeneinrichtung (Aushub in drei Teilen) und im Anschluss über ca. ein Jahr lang die technische Sanierung der beschädigten Holz- und Stahlbauelemente in aufwendiger Handarbeit.





Nach dem Wiedereinbau der Brückenteile wurde der neu entwickelte Witterungsschutz aus schrägen Lärchenholz-Lamellen an der Fachwerkkonstruktion und das neue Geländer inklusive Beleuchtung im Handlauf angebracht sowie der Gussasphaltbelag eingebaut.

Parallel wurden die Außenanlagen, Wege und Plätze auf beiden Ufern neu gestaltet und aufgewertet. Durch gezielte Rodungen wurde das historische Brückenensemble aus Holzfachwerkkonstruktion und den beiden Stampfbetonbrücken wieder freigestellt und weithin sichtbar gemacht. Am Westufer wurden die fußläufigen Wegebeziehungen durch großzügige Treppenanlagen in die Innenstadt verbessert. Sitzgelegenheiten und ein Spielplatz mit eigener

kleiner König-Ludwig-Hängebrücke laden zum Verweilen unter der Brücke ein.

Die Planung und Ausführung aller Maßnahmen im Bereich Illerhang erfolgte behutsam in landschafts- und naturschutzverträglichem Sinne.

Wiedereröffnung und zukünftige Entwicklungen

Im Rahmen eines Bürgerfestes wurde die historische König-Ludwig-Brücke im Mai 2019 feierlich wiedereröffnet.

Die Sanierungsarbeiten stellen sicher, dass die Haltbarkeit der Brücke für die nächsten 50-80 Jahre (geschütztes Holzbauwerk) gesichert ist.



Urteil der Jury:

Das Baudenkmal – bereits als „Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst“ gewürdigt – mit seiner beeindruckenden Historie wurde in einem aufwendigen Prozess zunächst untersucht und dann saniert. Entstanden ist ein in das Umfeld eingepasstes Kleinod, das damit nicht nur gesichert wurde; die Eisenbahnbrücke von einst erfüllt auch zukünftig ihren Zweck, indem sie einer neuen verkehrlichen Nutzung zugeführt wurde. Fußgänger und Radfahrer können so auf kurzen Weg die Iller überqueren. Prozess, planerischer und baukultureller Umgang mit der König-Ludwig-Brücke überzeugten die Jury.



Stadtbahnprogramm Halle (Saale) – Ausbau Verkehrsknoten „Am Steintor“

Am innerstädtischen Verkehrsknoten „Am Steintor“ trafen vor dem Umbau 5 Hauptverkehrsstraßen und mehrere Anliegerstraßen aufeinander. Das Auto und die Straßenbahn gleise dominierten den Raum. Die komplexe und zunehmend als problematisch empfundene städtebauliche Situation hatte dennoch starke Ausstrahlung und Wirksamkeit als Stadtplatz für die umliegenden Wohnquartiere und die Martin-Luther-Universität.

Auslöser für den Ausbau der Verkehrsanlage war die Umsetzung des Stadtbahnprogramms der Stadt Halle.

Kommunikation – Weg & Ziel

Im Zuge der Planung wurden 9 Varianten/Untervarianten für die Verkehrslösung am nördlichen Doppelknoten und 3 Grundvarianten mit Untervarianten zur Gestaltung der Platzfläche inkl. Verkehrsführung und Haltestelleneinordnung untersucht, diskutiert und abgewogen.

Öffentlichkeitsbeteiligung mittels Flyer, in Foren bis hin zur Großveranstaltung im Varieté führten zu einer hohen Resonanz und Akzeptanz.



Entflechten & Vernetzen

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wurde gebündelt, von den Trassen des ÖPNV entflochten und innerhalb der Platzfläche auf eine Fahrbahn konzentriert. Am nördlichen unübersichtlichen Doppelknoten wurde mittels einer neuen Verkehrsachse ein neuer übersichtlicher, klassisch 4-armiger Knotenpunkt geschaffen.

Die Leistungsfähigkeit von ÖPNV und MIV wird über die 4 Lichtsignalgeregelten, koordinierten Knoten gewährleistet und mittels Verkehrsflusssimulation nachgewiesen. Es gelang, Verlagerungseffekte des Verkehrs in umliegende Wohngebiete zu vermeiden.

Mobilität & Sicherheit

Entstanden ist ein lebendiger und für ÖPNV-Umsteiger barrierefrei nutzbarer Stadtteil-Treffpunkt für Jung und Alt, mit Ruheplätzen im Grünen und neu entstandener Gastronomie. Für Radfahrer gibt es nun durchgehende

Radverkehrsanlagen. Der zuvor unübersichtliche Platz mit Sicherheitsdefiziten ist zu einem attraktiven Aufenthaltsraum geworden, z.B. als Entree am Steintor-Varieté, einem der ältesten und traditionsreichsten Veranstaltungshäuser Mitteldeutschlands.

Die Sicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmer deutlich verbessert. Der Platz wird den Anforderungen an Mobilität nach modernem Anforderungsprofil gerecht. Die Lösung liegt im Miteinander – ohne, dass eine Sparte zu Lasten anderer allein profitiert.



Herausforderungen & Ansprüche

Die besondere Herausforderung des Vorhabens bestand in der hohen Komplexität, die nur interdisziplinär gelöst werden konnte. Dabei wurde eine straßenplanerische Lösung gefunden, die neben vielen Anforderungen und Nutzungsansprüchen auch baukulturelle Aspekte berücksichtigt.

Ökologisch behutsam & nachhaltig wirkend

Alle gesteckten Ziele sollten unter möglichst geringen Eingriffen in den Baumbestand innerhalb der Platzfläche umgesetzt werden. Spezielle Sitzlandschaften fördern die Kommunikation. Auch das Gleis wird zur Grünfläche, wo es im Gesamtkonzept gestalterisch sinnvoll wirkt und zum Erlebnisraum beiträgt. Ein kleines Wasserspiel ist Anziehungspunkt für Kinder und attraktiver Blickpunkt mit seiner fröhlichen, belebenden Wirkung.

Urteil der Jury:

Für eine komplexe und zunehmend als problematisch empfundene städtebauliche Situation wurde in einem vielschichtigen Planungs- und Bauprozess – auch unter geschickter Beteiligung der Öffentlichkeit – eine Lösung gefunden, die dem Stadtquartier öffentlichen Raum mit zum Teil hoher Aufenthaltsqualität zurückgibt. Verkehrsflüsse wurden entflochten und umgelenkt, baukulturelle Aspekte dabei in bemerkenswerter Weise berücksichtigt. Die Jury würdigt anerkennend eine straßenplanerische Lösung, die viele Anforderungen und Nutzungsansprüche berücksichtigt.



Frankfurter Straße in Darmstadt: Der Emanuel-Merck-Platz entsteht

Anlass, Aufgabe, Ziel

Die Frankfurter Straße ist in Darmstadt eine wichtige innerörtliche Ein- und Ausfallstraße. Sie verbindet den Stadtteil Arheilgen mit der Innenstadt und ist mit 19.000 Kfz pro Tag hoch belastet.

Das mit seinem Stammsitz beidseits der Frankfurter Straße ansässige Unternehmen Merck initiiert und realisiert anlässlich seines 350-jährigen Firmenjubiläums eine Aufwertung der Frankfurter Straße ganz im Sinne der Stadt Darmstadt.



verbessert, ein attraktiver Stadteingang wird geschaffen, die Dominanz des Kfz-Verkehrs wird aufgehoben. Die Verkehrsteilnehmer interagieren, indem sie aufeinander Rücksicht nehmen und bestehende Freiräume und Zeitlücken im Verkehr nutzen – zum Vorteil aller.

Die Klarheit der Architektur und Platzgestaltung trägt zu einer modernen, einladenden Ästhetik bei.

Idee und Planung

Es entsteht ein neuer Platz, der sowohl einen großzügigen öffentlichen Straßenraum schafft wie auch als firmeneigener Campus zentral genutzt wird.

Die Werksteile Ost und West werden gestalterisch und funktional stärker miteinander verknüpft. Wo früher beidseitig der Frankfurter Straße ein durch Zäune abgegrenztes Betriebsgelände bzw. ein Parkplatz waren, befinden sich heute öffentlich nutzbare Platzräume. Diese sind als topografische Landschaft ausgeformt, die durch Fußgängerströme moduliert wird. Erhöhungen, die teils als Sitzgelegenheiten teils als Grünflächen ausformuliert sind, laden zum Verweilen ein.



Ergebnis

Die Frankfurter Straße wird in die Platzgestaltung integriert. Durch eine Umgestaltung nach dem „Shared Space“-Gedanken wird die Trennwirkung für den Fuß- und Radverkehr reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht. Dies erfolgt u. a. durch: Reduzierung auf einen Fahrstreifen pro Richtung, Geschwindigkeitsbeschränkung, Barrierefreiheit, Verbreiterung der Seitenräume.

Die Bereiche beidseits der Frankfurter Straße sind Orte der Begegnung, des Austauschs oder der Entspannung. Das Stadtbild entlang der Frankfurter Straße wird nachhaltig

Urteil der Jury:


Zwei durch einen umfangreichen Verkehrsfluss getrennte Unternehmensbereiche wurden stärker miteinander verbunden, indem der motorisierte Individualverkehr zurückgedrängt und Fußgängern sowie Radfahrern mehr Raum gegeben wurde. Die durch das Unternehmen selbst initiierte und realisierte Lösung beweist nicht nur Engagement einer Firma für ein städtisches Quartier, sie zeigt auch Mut bei schwierigen verkehrsplanerischen Fragestellungen, die über das konkrete Projekt hinausweisen.

Einreichung: R+T Verkehrsplanung GmbH

Entwurf/Idee: Dominik Könighaus, Martin Zahn

weitere Beteiligte: HENN, TOPOTEK 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, SCHÖNHOFEN Ingenieure GbR





Die Kategorie „Innovation | Digitalisierung“ sucht Neuerungen im Bereich des Straßen- und Verkehrswesens, die Gesichtspunkte der Wirtschaftlichkeit, Technik und Funktionalität berücksichtigen, neue Ideen und Verfahren aufzeigen sowie ein erkennbar großes Potenzial für die Zukunft bieten.

Kategorie

*Innovation |
Digitalisierung*

EPING – Erhaltungsbedarfsprognose für Ingenieurbauwerke

Das System EPING ist ein Prognose-Tool für Ingenieur-Bauwerke, um deren Leistungs- und Zukunftsfähigkeit sicherzustellen.

Die ingenieurtechnischen Fragestellungen werden dabei genauso berücksichtigt wie betriebswirtschaftliche Belange. Denn Ingenieurbauwerke wie Brücken, Tunnel und Stützwände sind nicht nur leistungsbestimmende Bestandteile der Verkehrsinfrastruktur, sondern verkörpern auch ein immenses volkswirtschaftliches Anlagevermögen.

Im Prognoseverfahren ist die Betrachtung verschiedener alters- und bauwerksgrößenabhängiger Erhaltungsstrategien möglich, wodurch eine iterative Optimierung im Hinblick auf unterschiedliche Zielgrößen erreicht werden kann. Neben den zu erwartenden Erhaltungskosten werden insbesondere die prognostizierte Zustandsnotenentwicklung, künftige Tragfähigkeiten und Verkehrsbeschränkungen sowie die Entwicklung des Anlagevermögens und des Modernitätsgrades ermittelt.

Der Finanzbedarf wird in Form der zu erwartenden Baukosten und Kosten für die Planung der Baumaßnahmen berechnet. Zusätzlich erfolgt eine Prognose des bauherrenseitig für die Umsetzung notwendigen Personals.

Dem Baulastträger als Nutzer des Verfahrens wird mit EPING ein praxisorientiertes Werkzeug an die Hand gegeben, welches weit über eine reine Kostenermittlung hinausgeht. Durch die Möglichkeit, Strategien der Erhaltung zu variieren und anhand verschiedener Parameter zu vergleichen, können globale Erhaltungsstrategien aufgestellt und analysiert werden.

Der Anwender kann so die Ziele der Erhaltung klar und nachvollziehbar ingenieurtechnisch definieren und dabei die Anlagevermögensrechnung erstmals in die Nachhaltigkeitsbetrachtung miteinbeziehen. Neben der reinen Baukostenbetrachtung sind auch Vorhersagen zu Entwicklungen des Personalbedarfs und der erforderlichen Mittel für externe Dienstleister (Planungsbüros) möglich. Darüber hinaus trägt eine optimierte Lebenszyklusgestaltung von Ingenieurbauwerken u.a. zum Umweltschutz bei.

Methodik

EPING wurde im Rahmen einer Arbeitsgruppe entwickelt, die sich zusammensetzt aus Vertretern der Straßenbauverwaltungen Thüringens, Bayerns, Brandenburgs und Rheinland-Pfalz sowie einem Ingenieurbüro, das die Verfahrensvorgaben programmtechnisch umsetzt.

Zielstellung war, pragmatische Berechnungsansätze für die verschiedenen zu berechnenden Parameter zu finden. Dabei wurde auf Datenbestände des bundeseinheitlich angewendeten Programmsystems SIB-Bauwerke zurückgegriffen.

Nahezu alle Parameter der Berechnung sind in speziellen Eingabemaschinen des Programms editierbar. Durch die Editierbarkeit ist eine Anpassung an aktuelle Baupreisentwicklungen, Vorschriftenfortschreibungen und wissenschaftliche Erkenntnisse jederzeit möglich, wodurch das Berechnungsverfahren an die speziellen Bedürfnisse verschiedener Baulastträger angepasst werden kann. Um eine Anwendung für eine breite Nutzergruppe zu ermöglichen, wurde die Datenübernahme so gestaltet, dass neben den Datenbeständen aus SIB-Bauwerke auch andere Datenquellen herangezogen werden können.

Die für die Berechnung relevanten Datenfelder jedes Teilbauwerkes werden zunächst in das System EPING eingeleiten und überprüft. Darüber hinaus hält das System EPING qualifizierte Ersatzwerte zur Kompensation von Datendefiziten vor. Die Berechnung erzeugt im Bottom-up-Verfahren teilbauwerksbezogene Ergebnisse, die mit hoher Aussagesicherheit die Basis für netzweite Betrachtungen des Bauwerksbestandes bilden.

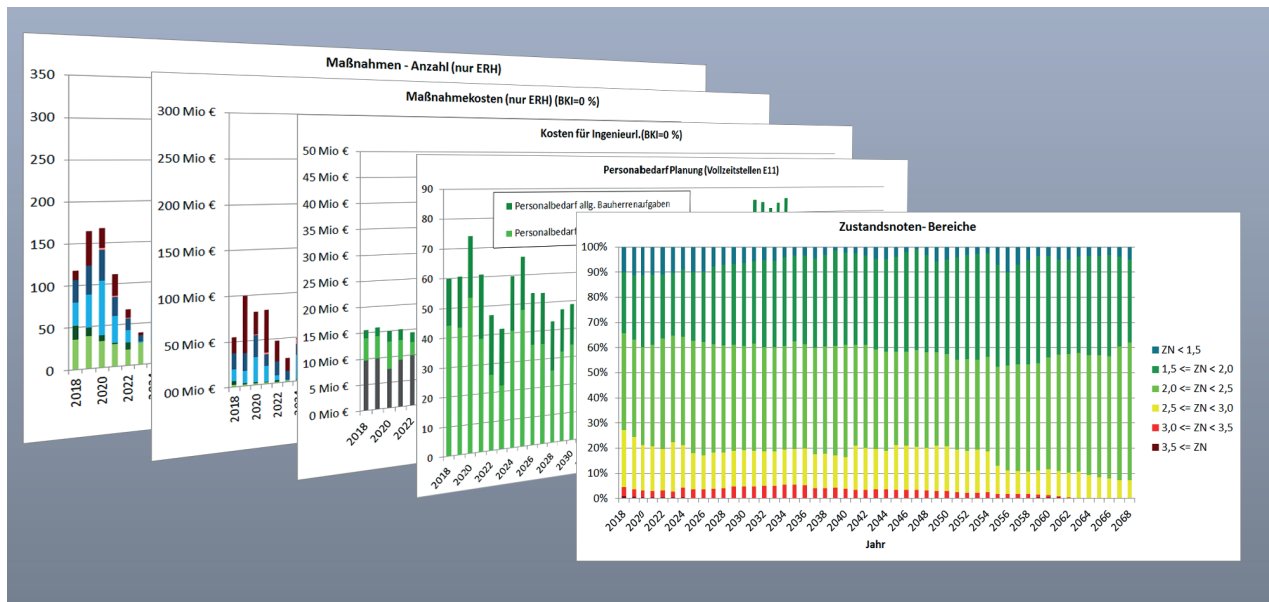
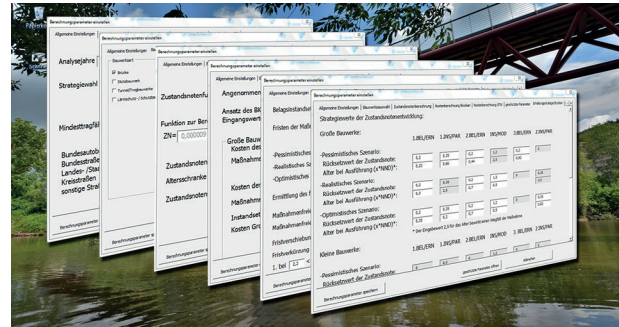
Im gegenwärtigen Bearbeitungsstand des Programmsystems ist eine Berechnung für die Bauwerksarten Brücken und Stützwände möglich.

Das hierbei berechnete Anlagevermögen, welches auf den Werten der einzelnen Teilbauwerke fußt, kann im Rahmen der Bilanzierung genutzt werden.



Ergebnisdarstellung

Das System EPING berechnet für jedes einzelne Teilbauwerk in frei wählbaren Prognosezeiträumen alle Prognosewerte separat und stellt diese in Arbeitsblättern dar. Für den betrachteten Bauwerksbestand werden danach die Ergebnisse sämtlicher Bauwerke thematisch gruppiert und in verschiedenen Diagrammen ausgegeben.



Die Ergebnisdarstellung der Einzelbauwerke ermöglicht eine Kontrolle, Plausibilitätsprüfung und Kalibrierung der Berechnung. Die Ergebnisse lassen sich dabei auch auf einzelne Organisationseinheiten einer Verwaltung aufschlüsseln, sodass auch eine sehr differenzierte, bedarfsgerechte Haushaltsmittelplanung und Haushaltsmittelbudgetierung möglich wird.

Ausblick

EPING wird im Rahmen der Arbeitsgruppe kontinuierlich weiterentwickelt. Gegenwärtig erfolgt die Implementierung der Bauwerksarten Lärmschutzwände, Verkehrszeichenbrücken, Tunnel und Hang- und Felssicherungen. Weiterhin wird daran gearbeitet, im Berechnungsverfahren auch die Kosten für Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 abzubilden. Analog zur Ermittlung der Ingenieurkosten für die Maßnahmenplanungen erfolgt eine Differenzierung zwischen externen und verwaltungsinternen Leistungen.

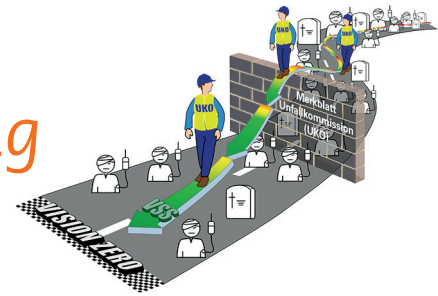
Insgesamt wird dadurch eine vollumfängliche Erfassung der Lebenszykluskosten für die Erhaltung der Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen bereitgestellt.

Urteil der Jury:

Das Programm ermöglicht überzeugend die Prognose des Erhaltungsbedarfs etwa von Brücken, der auch zukünftig im Fokus der Aufmerksamkeit bleiben muss. Es bündelt in einer beeindruckenden kybernetischen Vernetzung und Gewichtung Daten zu Ingenieurbauwerken mit betriebswirtschaftlichen Belangen, was es sowohl Verkehrsplanern wie -politikern leicht macht, Prioritäten in der Infrastrukturpolitik zu setzen. Die Jury sieht in der Weiterentwicklung dieses Programms erhebliche Ausbaumöglichkeiten auch in den Bereichen von Architektur und Stadtplanung. Die Jury hofft, dass das volkswirtschaftlich bedeutende Tool – das durch eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Straßenbauverwaltungen aus Thüringen, Bayern, Brandenburg und Rheinland-Pfalz erarbeitet wurde – bald auch in allen anderen Verwaltungen zur Anwendung kommt, um den Gedanken der Lebenszykluskosten weiter voran zu treiben.



Verkehrssicherheitscreening (VSS) Baden-Württemberg



Das Verkehrssicherheitscreening (VSS) ist ein webbasiertes Expertenwerkzeug, das sämtliche für die Verkehrssicherheitsarbeit relevanten Daten auf einer zentralen Rechnerplattform zusammenführt.

Es unterstützt den gesamten Arbeitsablauf von der Analyse über die Priorisierung bis zur Evaluation der Maßnahmen.

Ziel

Um langfristig die „Vision Zero“ – einen Straßenverkehr ohne Getötete und Schwerverletzte – zu erreichen, fordert die EU aktuell mit dem Safe-System-Ansatz eine verstärkte Zusammenarbeit der Verwaltung mit der Wirtschaft und der Wissenschaft. Laut Preisgericht beim internationalen eGovernment-Wettbewerb 2018 ist das (VSS) bereits heute eine geeignete Plattform für Deutschland und darüber hinaus.



Nutzung

Hauptnutzer sind die Mitglieder der Unfallkommissionen. Durch die themenbasierte Aufbereitung der Informationen nutzen in immer stärkerem Maße auch Sicherheitsauditorien, Verkehrsingenieure und der Straßenbetriebsdienst das Screening. Darüber hinaus verwenden bereits heute weitere Akteure wie Unfallforscher und Hochschulen die Daten und Analysewerkzeuge des VSS.

Um Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen der Polizei bzw. Verkehrsbehörden zielgerichteter planen zu können, werden die Einzelfahrzeugdaten im VSS mithilfe des aktuellen Bußgeldkataloges ausgewertet. Die systematisch durchgeführte Bußgeldanalyse trägt so zur Optimierung ihrer Verkehrsüberwachung bei.

Auch Akteure aus der Wirtschaft zeigen Interesse am VSS als gemeinsame Unfallforschungsplattform – ganz im Sinne des Safe-System-Ansatz.

Technologietransfer

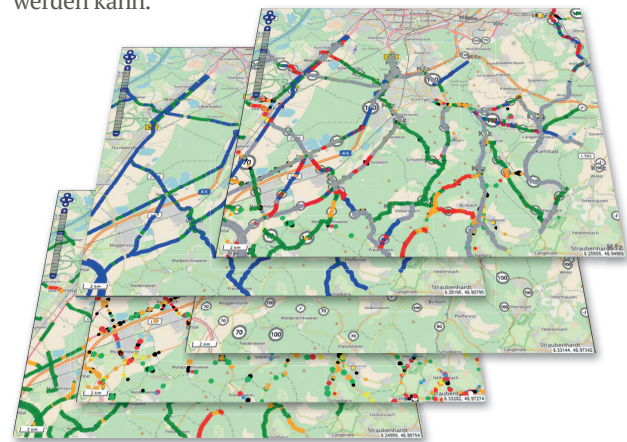
Das Verkehrssicherheitscreening ist durch seinen sowohl fachlich als auch technisch modularen Aufbau bewusst so gestaltet, dass eine Erweiterung über Baden-Württemberg hinaus mit minimalen Voraussetzungen und Aufwand möglich ist und die Nutzung anschließend graduell ausgebaut werden kann.

Funktionsweise

Das VSS reduziert durch die Datenbündelung die Datensuche im Vorfeld der Unfallkommissionssitzung signifikant und verringert damit auch den Bearbeitungsaufwand jedes Einzelfalles erheblich. Unterstützt wird dies durch die Speicherung der Ergebnisse des notwendigen Vor-Ort-Termins direkt im Tool.

Durch Verschneidung der vorhandenen Unfalldaten mit weiteren verfügbaren Daten (z.B. Verkehrsmengen, Fahrzeuggeschwindigkeiten, Straßenzustand) unterstützt das Screening die Unfallkommissionen darin, gezielte Abhilfe-Maßnahmen zur Beseitigung unfallauffälliger Bereiche zu ergreifen. Darüber hinaus können präventive Maßnahmen im Netz gezielt gesteuert und umgesetzt werden.

Ein spezieller Layer zeigt die Veränderungen der aktuellen Netzanalysen mit den Ergebnissen früherer Berechnungen an. Die Darstellung ermöglicht eine Beurteilung, wie sich das Straßennetz in Hinblick auf die Verkehrssicherheit über die Jahre verändert hat und somit auch eine qualitative Wirksamkeitskontrolle der ergriffenen Maßnahmen.



Urteil der Jury:

Dieses webbasierte Tool zur Verkehrssicherheit setzt bei der bestehenden Infrastruktur an und fasst sämtliche für die Verkehrssicherheitsarbeit relevante Daten zentral zusammen. Hauptnutzer sind die Unfallkommissionen, denen die Verschneidung der Unfalldaten mit Verkehrsmengen, Fahrzeuggeschwindigkeiten, Straßenzustand und -geometrie vielfältige Auswertemöglichkeiten bis hin zur Beurteilung von durchgeführten Maßnahmen bietet.



Web-Applikation Sicherheitsaudit (SAS)

Sowohl bei der Planung neuer Straßen, als auch beim Ausbau bestehender Straßen werden hin und wieder Kompromisse hinsichtlich sicherheitsrelevanter Parameter des technischen Regelwerks eingegangen und deren Auswirkungen auf das Verkehrs- und Unfallgeschehen unterschätzt. In der Folge sind Planungsdefizite möglich, die das Risiko von Verkehrsunfällen erhöhen. Dem sollen Sicherheitsaudits vorbeugen.

Dazu untersuchen zertifizierte Sicherheitsauditoren Straßenplanungen auf mögliche Sicherheitsdefizite hin und dokumentieren diese in Auditberichten.

Die Digitalisierung des Auditverfahrens in Bayern

In Bayern ist das Sicherheitsaudit für Straßen in allen Projekt- bzw. Planungsphasen umzusetzen. Insgesamt wurden bis heute über 4.000 Sicherheitsaudits einschließlich Stellungnahmen von Planern und Entscheidungen der Bauherren schriftlich erstellt, an die Zentralstelle für Verkehrssicherheit im Straßenbau (ZVS) gesandt und dort manuell ausgewertet.

Anfang 2019 wurde dieses analoge Verfahren in das Bayerische Straßeninformationssystem übertragen und digitalisiert. Hierfür ist erstmalig in Deutschland die innovative Web-Applikation Sicherheitsaudit (SAS) entwickelt worden.

In der Web-Applikation SAS sind eine Grobgliederung sowie gewisse Pflichtfelder vorgegeben, was der Qualitätssicherung dient. Die Defizite werden vom Auditor in der Folge dokumentiert, kategorisiert und mit Hilfe von vorgegebenen Defizitlisten spezifiziert. Bei besonders schwerwiegenden Sicherheitsdefiziten wird dadurch Handlungsbedarf unmissverständlich aufgezeigt. Die anschließende Eingabe der Stellungnahmen (Planer) bzw. Entscheidungen (Bauherren) erfolgt auf vergleichbare Art und Weise.

Durch die systematische und umfassende digitale Vernetzung der Informationen und Akteure werden alle Verfahrensbeteiligten mit Hilfe automatisierter Benachrichtigungen stets über den aktuellen Verfahrensstand auf dem Laufenden gehalten.

Ausblick

SAS ermöglicht eine vereinheitlichte Auswertung von Ergebnissen und kann damit auch eine hohe betriebswirtschaftliche Bedeutung erlangen. Die Anwendung ist offen gestaltet, d.h. sie lässt sich jederzeit um weitere Module bzw. Inhalte (z.B. BIM) erweitern und vernetzen.

Da Sicherheitsaudits in Deutschland künftig einheitlich nach RSAS 2019 durchgeführt werden sollen und die Web-Applikation nur geringe Anforderungen an die jeweilige Hardware und Nutzereinweisung stellt, kann SAS zukünftig auch von anderen genutzt werden.



Die Web-Applikation SAS im Detail

Die neue serverbasierte Web-Applikation wird über das Bayerische Behördennetz im Webbrowser gestartet und ausgeführt. Sie verarbeitet und plausibilisiert alle Eingabedaten und bereitet diese zielgerichtet für alle Beteiligten über eine benutzerspezifische Rechteverwaltung auf. Dadurch werden Kosten niedrig gehalten und der Zugang einem breiten Benutzerkreis ermöglicht, bis hin zur mobilen Anwendung.

Die Kommunikation zwischen den einzelnen Akteuren erfolgt durchgängig digital. Über die Anwendung können auch Auswertungen nach individuellen Vorgaben ausgegeben und in digitaler Form archiviert werden.

Urteil der Jury:

Dieses Web-basierte Tool zur Verkehrssicherheit setzt bei der Planung an und standardisiert mit seiner vorgegebenen Matrix bislang individuelle Beurteilungen und macht sie so vergleichbar. Die Digitalisierung ermöglicht mit seinem innovativen Ansatz zur systematisierenden Betrachtung von Sicherheitsaudits eine vereinheitlichte Auswertung von Befunden und kann damit für eine Qualitätssteigerung bei der Verkehrssicherheitsarbeit während der Planung oder späteren Begutachtung sorgen.

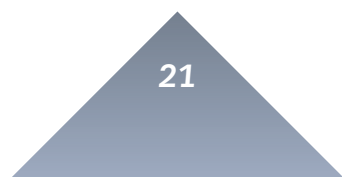


Besondere Prozesse der Bürgerbeteiligung und der Projektkommunikation werden in der Kategorie „Verkehr im Dialog“ ausgezeichnet.



Kategorie

*Verkehr
im Dialog*



Reallabor GO Karlsruhe

Zu Fuß gehen ist gesund, schont die Umwelt und belebt den öffentlichen Raum. Die Förderung des Fußgängerverkehrs nimmt daher eine Schlüsselstellung für eine Transformation unserer Städte in verkehrlicher, gesellschaftlicher und sozialer Sicht ein. Das Reallabor GO Karlsruhe setzt den Fokus auf den Fußverkehr.

Die Besonderheit des Forschungsformats Reallabor besteht darin, dass Fußgänger und Akteure aus Praxis und Wissenschaft gemeinsam an neuen Ideen zur Förderung des Fußverkehrs arbeiten.

Daher wurden zu Beginn des Projekts über digitale Beteiligungstools sowie in klassischen Bürgerbeteiligungsformaten konkrete Orte mit Verbesserungsbedarf in Karlsruhe identifiziert.

In sogenannten Realexperimenten wurden vor Ort Maßnahmen testweise umgesetzt und ihre Wirksamkeit wissenschaftlich untersucht.

Die Fußgänger wurden dabei aktiv in den Forschungsprozess eingebunden. So konnten sie beispielsweise vor Ort per Knopfdruck an interaktiven Postern Rückmeldung zu einer umgesetzten Maßnahme geben.

Einsatz verschiedener Beteiligungsformen

Mit klassischen Beteiligungsformaten wie Workshops und Informationsveranstaltungen in Wohnquartieren werden die eigentlichen Nutzergruppen von Innenstädten (Kunden, Beschäftigte oder Touristen) und anderen publikumsintensiven Bereichen systemisch nicht angesprochen.

Dementsprechend werden im Forschungsprojekt zwei übergeordnete Ziele verfolgt. Zum einen geht es um ein besseres Verständnis von Fußgängern allgemein und um die Entwicklung besserer Planungsansätze zur Förderung des Fußgängerverkehrs. Zum anderen werden neue digitale Instrumente für eine breitere Beteiligung entwickelt, getestet und deren Einsatzmöglichkeiten erforscht.

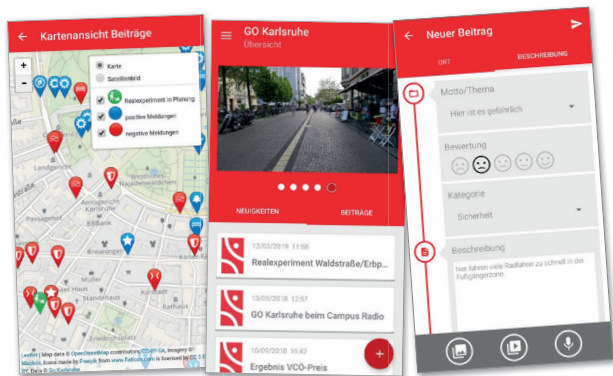
Insgesamt wurden sechs solcher Realexperimente durchgeführt, die verschiedene Problemstellungen im Fußverkehr aufgreifen. Dabei nutzt das Reallabor eine Bandbreite von Möglichkeiten: von Apps über face-to-face-Kommunikation bis hin zu Straßenmarkierungen.



Wohnortunabhängige Beteiligung vor Ort

Die neue Art der digitalen Partizipation ermöglicht erstmals eine wohnortunabhängige Beteiligung der Fußgänger vor Ort. Mithilfe der entwickelten Apps haben sie die Möglichkeit, positive und negative Rückmeldungen zur aktuellen Lage im Fußverkehr zu geben.

Die digitalen Feedback-Poster hingegen ermöglichen Fußgängern vor Ort im Straßenraum und ohne mobiles Endgerät Rückmeldungen zu einer konkreten, auf dem Poster abgedruckten Frage zu geben. Dieser niedrigschwellige Ansatz dient der Einbindung breiterer Bevölkerungsschichten und ermöglicht eine quantitative Erfassung der Rückmeldungen.



Neue Lösungen ausprobieren

Wesentlicher Baustein im Reallabor sind die Realexperimente, bei denen für einen definierten Zeitraum die gemeinsam entwickelten Ideen provisorisch umgesetzt werden. Stellen, an denen sich etwas ändern sollte, wurden zuvor von Fußgängern über die GO Karlsruhe (Web-)App gemeldet oder auf Bürgerveranstaltungen vorgetragen. Diese Herangehensweise ermöglicht es, neuartige Lösungen zu erproben und gleichzeitig kosteneffizient zu arbeiten.

Bei der Umsetzung der Realexperimente erfolgte auch der Einsatz bekannter Instrumente in neuem Kontext. So wurden beispielsweise Leitsysteme und Geschwindigkeitsanzeigen, die bisher nur für den Kfz-Verkehr eingesetzt wurden, in der Fußgängerzone eingesetzt, um für Radverkehr zu lenken bzw. dessen Geschwindigkeit zu senken und so die Situation für Fußgänger zu verbessern. Bewehrte Maßnahmen können so an neuen Stellen ausprobiert und untersucht werden. Zudem wurden neue Lösungen für provisorische Markierungsmaßnahmen entwickelt und eingesetzt.

Das Reallabor setzt auf verschiedene Strategien hinsichtlich der entstandenen Produkte, welche räumlich und thematisch mit geringem Entwicklungsaufwand als generell übertragbar angesehen werden können.

Urteil der Jury:

Die Kommunikation über Bauprojekte im Allgemeinen sowie über Verkehrsprojekte im Besonderen bedarf in einer dafür zunehmend sensibilisierten Öffentlichkeit einer ernsthaften und transparenten Diskussion. Die Jury sieht in den Vorschlägen und Untersuchungen des Reallabors GO Karlsruhe ebenso originelle wie möglicherweise zukunftsweisende Überlegungen – zum einen, weil es sich einer in den meisten Verkehrsdebatten eher marginalisierten Klientel zuwendet, nämlich den Fußgängern; diese Diskussion wird in Zukunft, da sind sich die Preisrichter sicher, breiteren Raum einnehmen (müssen). Das Reallabor der Hochschule Karlsruhe – Technik und Wissenschaft nutzt dabei zunächst eine überraschende Bandbreite von Möglichkeiten, von Apps über face-to-face-Kommunikation bis hin zu Straßenmarkierungen, um neue Wege „auszuprobieren“. Die Jury findet diesen Ansatz erfrischend und sieht der weiteren wissenschaftlichen Auswertung und Bilanz mit Interesse entgegen.



Projektkommunikation für den 6-streifigen Ausbau der A 3 bei Regensburg

Ausgangssituation

Auf dem rund 15 Kilometer langen, bisher vierstreifigen Abschnitt der A 3 zwischen dem Kreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof werden in der Spitze rund 105.000 Fahrzeuge/Tag gezählt mit 20 Prozent Lkw-Anteil. Durch den Ausbau der A 3 von vier auf sechs Fahrspuren wird Entlastung geschaffen. Im April 2017 wurde der Planfeststellungsbeschluss erlassen, seit Februar 2018 wird er umgesetzt – für rund 270 Millionen Euro.

Regionale Herausforderungen

16 Über- und Unterführungen müssen für die Sechsstreifigkeit abgebrochen und neugebaut werden. Das Baufeld ist durch die städtische Lage sehr eng. Zudem werden während des Ausbaus alle vier Fahrstreifen offengehalten, um den Verkehrsfluss auf der Autobahn aber auch auf den untergeordneten Straßen im Großraum Regensburg aufrechtzuerhalten. Um allen Herausforderungen adäquat zu begegnen, wurde in der Realisierungsphase eine spezielle Projektkommunikation konzipiert und umgesetzt.

Projektkommunikation ist aktiver Teil des Projektteams

Die Autobahndirektion Südbayern wird bei der Projektkommunikation durch eine Agentur unterstützt. Der zuständige Berater der Agentur ist als Kommunikator für das Projekt vor Ort stark eingebunden. Er vertritt in den Planungs- und Baubesprechungen die Belange der Stakeholder. Das führt nicht nur zu einer Entlastung der Projektleitung, sondern sorgt auch dafür, dass Belange, Sichtweisen und Fragestellungen der Öffentlichkeit in die Planung und Umsetzung einfließen.



Kommunikationswege und -mittel

Zentrales Kommunikationsmittel ist die Projektwebseite. Um sicherzustellen, dass die gesamte Region über die wesentlichen, verkehrsrelevanten Maßnahmen informiert ist, setzt die Projektkommunikation aber auch auf regionale Multiplikatoren und deren bestehende Kommunikationskanäle. Dazu gehört beispielsweise auch die Veröf-

fentlichung der Informationen zum Baugeschehen und zu Beeinträchtigungen im Werks-TV eines Automobilherstellers, über das Intranet der größten Hochschule der Region oder in Social-Media-Kanälen von IHK und Handwerkskammer. Die Informationen werden dabei jeweils dem Kanal und der Zielgruppe entsprechend aufbereitet.



Das Angebot der klassischen Medien – zur Information der Öffentlichkeit – wurde durch bilaterale Abstimmungen mit betroffenen Unternehmen bis hin zu Anpassungen von Schichtplanungen und Gleitzeitmodellen ergänzt.



Kosten und Nutzen

Nur 0,5 Prozent der Gesamtprojektkosten wurden für diese weitreichende Projektkommunikation aufgewendet. Die gute Kommunikation schafft allseitige Akzeptanz des Projektes.

Urteil der Jury:
Das Projekt wird in seiner Realisierungsphase von einer eigens dazu beauftragten Agentur begleitet, die einen umfassenden Ansatz zur Einbindung aller Verkehrsteilnehmer entwickelt hat. Über Social-Media-Kanäle, unter Nutzung von firmeneigenen Intranet-Angeboten bis hin zu einem Radio-Sender wurden Unternehmen und Arbeitnehmer, aber auch Touristen über anstehende Einschränkungen informiert, so dass bereits im Vorfeld Staus, unpünktliche Warenlieferungen etc. reduziert oder umgangen werden konnten.



Beteiligungsprozess zum Projekt Rheinspange 553



Der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) ist mit dem Ausbau einer Rheinquerung zwischen Köln und Bonn beauftragt. Wo und wie genau die „Rheinspange 553“ verlaufen soll, ist bislang noch offen. Aufgrund der hohen Relevanz des Projekts für den weiträumigen und regionalen Verkehr sowie der damit verbundenen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt, wurde schon frühzeitig ein einzigartiger und ehrgeiziger Dialogprozess initiiert.

Zur transparenten Kommunikation wird u.a. die zentrale Projektwebsite weiterentwickelt. Straßen.NRW informiert auch mittels Infobrief, Postwurfsendungen und Erklärfilmen anlassbezogen über alle Entwicklungen des Projekts.

Mit der Veröffentlichung des Beteiligungskonzepts endete die Phase des Beteiligungsscoping. Daraufhin konnte mit den ersten Schritten der Vorplanung im Projekt begonnen werden.

Erst reden, dann planen: Das Beteiligungsscoping

Ziel ist es, möglichst viele der von der Planung berührten Menschen zu Beteiligten und nicht zu Betroffenen zu machen. Erstmals wurden alle interessierten Menschen der Region bereits in die Erarbeitung des Beteiligungskonzepts eingebunden, also noch bevor erste wesentliche Planungsschritte erfolgt sind.

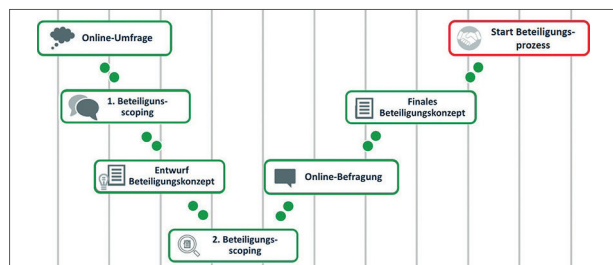
Straßen.NRW hat schrittweise mithilfe verschiedener Methoden ein tragfähiges Dialogkonzept für die gesamte Planungs- und Bauphase entwickelt. Durch dieses aufwendige und neuartige Verfahren, genannt „Beteiligungsscoping“, wurde sichergestellt, dass die späteren Maßnahmen sowie Formate passgenau zum lokalen Bedarf aufgesetzt werden und der Planungsprozess zur Rheinspange 553 von einem konstruktiven und langfristigen Dialog begleitet wird.



Ein Modell für die Zukunft: Ein Beteiligungsprozess für moderne Infrastrukturplanung

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist davon überzeugt, dass moderne Infrastrukturplanung diese Perspektivenvielfalt und Offenheit im informellen Dialog braucht. Das erhöht zum einen die Qualität der Planung, zum anderen können Probleme bereits im Vorfeld ausgeräumt werden. Letztlich wird so auch die Wirtschaftlichkeit der Bauvorhaben gesteigert, indem Fehlplanungen verhindert und die Wahrscheinlichkeit von Klageverfahren minimiert werden. Wer Teil des Prozesses ist, trägt zu seinem Erfolg bei.

Hierbei ist nicht nur eine Verzahnung der informellen und formellen Maßnahmen sehr wichtig, sondern auch eine kluge Abstimmung der gesamten Beteiligung auf den Planungsprozess. Möglich ist ein solches Vorgehen nur, wenn der Dialog und die Kommunikation durch eine methodische Vielfalt und Offenheit gekennzeichnet sind. Das Beteiligungsverfahren ist in diesem Sinne „lebendig“ und wird mit den Beteiligten gemeinsam weiterentwickelt.



Kontinuierlich und transparent: Beteiligung während der Planungsphase

Das Beteiligungskonzept stützt sich im Ergebnis auf die drei Säulen kontinuierliche Gremienarbeit, öffentliche Veranstaltungen und transparente Kommunikation.

Ein Dialogforum begleitet als zentrales Organ den gesamten Planungs- und Genehmigungsprozess. Neben dem Dialogforum gibt es einen politischen Begleitkreis für die Amts- und Mandatsträger der Region. Zwischen dem Dialogforum und dem Begleitkreis besteht ein transparenter Austausch.

Öffentliche Veranstaltungen sollen in wichtigen Phasen alle Interessierten direkt über den aktuellen Stand der Planung informieren. Hierzu gehören Dialogveranstaltungen vor Ort, insbesondere Infomärkte, die Diskussion von Fachthemen mit Experten, Touren mit dem Infomobil oder Exkursionen innerhalb des Planungsgebiets.

Urteil der Jury:

Spezifisch für diesen Ansatz der Bürgerbeteiligung erscheint der Jury die Tatsache, dass die Initiatoren vor dem eigentlichen Beratungsprozess eben diesen zur Diskussion stellen: Wie soll die bevorstehende Bürgerbeteiligung organisiert sein, fragt dieses Projekt. Mit den Worten des Philosophen Jürgen Habermas stellt der Beteiligungsprozess zum Projekt Rheinspange die Frage nach den Voraussetzungen des „herrschaftsfreien Diskurses“. Ob der Planungsprozess durch die Vorschaltung dieser Frage und die Einbeziehung aller betroffenen Bürgerinnen und Bürger zu einer neuen und konsensfähigen Lösung führt, bleibt abzuwarten.



Dank

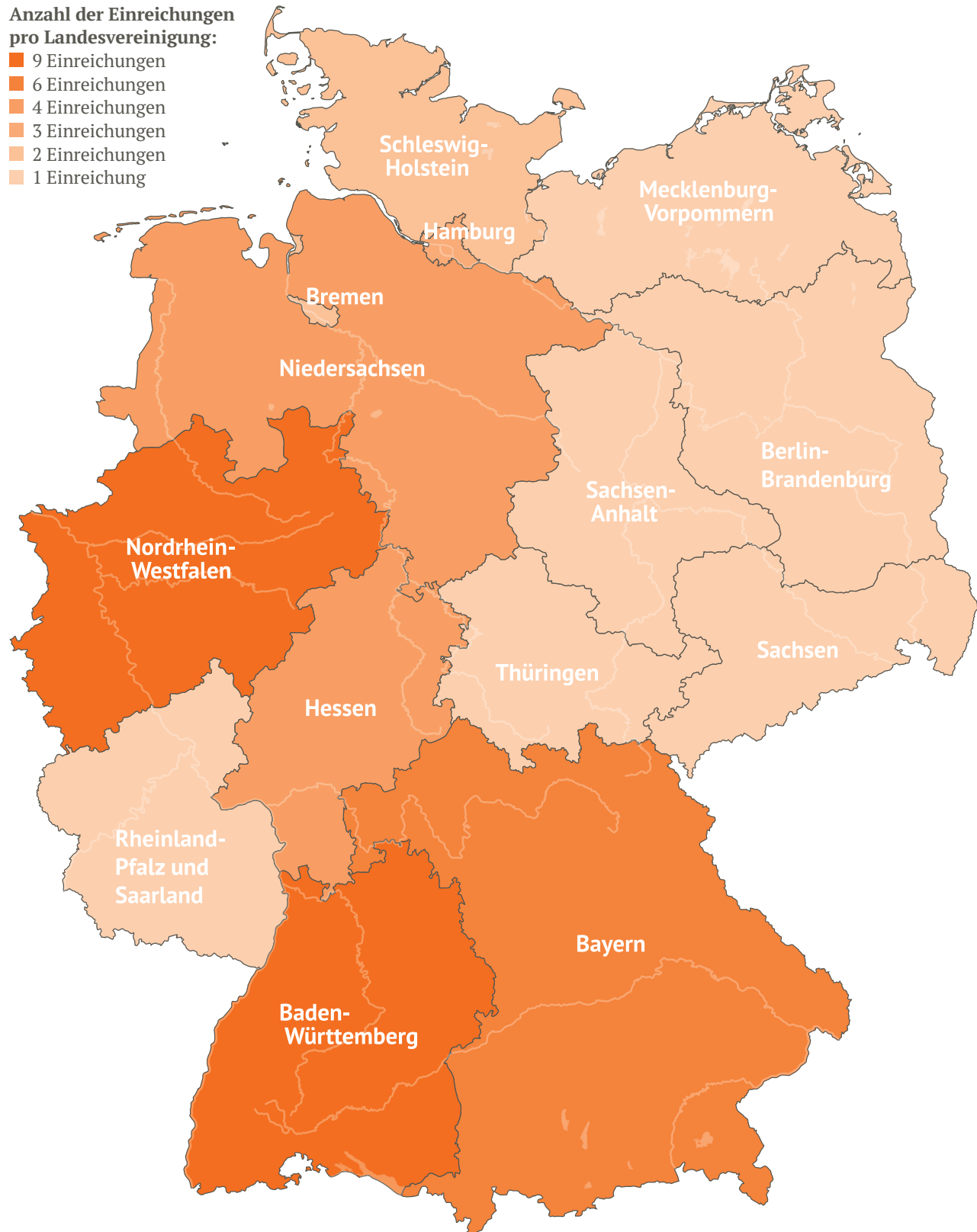
... allen weiteren Einreichern

- ▶ Konstruktive Union Schacht und Straße (eingereicht von: R-ways GmbH)
- ▶ Bewertungsverfahren für einen ökonomischen Vergleich städtischer Verkehrssysteme (Einreichung: Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel)
- ▶ Falschfahrer-Prävention: Unterflurleuchten für mehr Sicherheit auf Autobahnen an der Anschlussstelle Lahr (Einreichung: Regierungspräsidium Freiburg, Abt. Straßenwesen und Verkehr, Referat 47.1)
- ▶ Straßenverkehr und -beleuchtung im Dialog (Einreichung: Stadt Wolfsburg)
- ▶ Dynamische Umleitungsbeeinflussung BAB A 20 (Einreichung: Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V, Abt. Autobahn)
- ▶ Partizipationsverfahren Eppendorfer Marktplatz (Einreichung: LSBG Hamburg)
- ▶ Aussichtsplattform Rastanlage Moselblick Zeltlingen-Rachtig (Einreichung: LandesBetrieb Mobilität Trier)
- ▶ Akustisches Monitoring an der Stennertbrücke (Einreichung: Wirtschaftsbetrieb Hagen AöR, Fachgruppe Brücken und Ingenieurbauwerke)
- ▶ A 99 BW 27/1 BIM Pilotprojekt (Einreichung: Autobahndirektion Südbayern)
- ▶ Nachträgliche Verstärkung von Infrastrukturbauwerken mittels Betonschrauben (Einreichung: Prof. Feix Ingenieure GmbH)
- ▶ Ingenieurvermessung ivaDigital-BIM (Einreichung: Alber Ingenieurvermessung GmbH)
- ▶ Area Detection – LKW Stellplatzerfassung (Kolonnen-Parken) (Einreichung: Regierungspräsidium Freiburg, Ref. 45)
- ▶ Fertigteileinsatz im Betonstraßenbau; EPAL System in überdeckender ungebundener Mehrschichtbauweise (Einreichung: Lehrstuhl und Prüfamt für Verkehrswegebau TUM)
- ▶ Tunnelsimulator BW (Einreichung: Landesstelle für Straßentechnik)
- ▶ Die ideale Kreuzung (Einreichung: Region Hannover)
- ▶ L 136 – Engstelle Rathausstraße in Wilster – intelligente Treckerschleuse (Einreichung: Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr S-H, Niederlassung Itzehoe)
- ▶ Ausrüstung eines Radweges mit umwelt- und ressourcenschonender Smart Lighting-Technologie (Einreichung: Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt)
- ▶ RFID-basierte digitale Materialverwaltung (Einreichung: Lions Track GmbH)
- ▶ BID Nikolai Quartier (Einreichung: ARGUS Stadt und Verkehr)
- ▶ Abbruch und Neubau der Kampmannbrücke über die Ruhr in Essen, Stadtteile Heisingen und Kupferdreh (Einreichung: Stadt Essen Amt für Straßen und Verkehr)
- ▶ Bewegtes Licht (Einreichung: Stadt Münster, Tiefbauamt)
- ▶ Geotechnische Aspekte beim Neubau der BAB A 44 auf einer 190 m mächtigen Tagebaukippe (Einreichung: RWE Power AG, Abteilung Gebirgs- und Bodenmechanik)
- ▶ 30 Kreisstraße auf 7 m Torf bei hohem Wasserstand – Geozellen, Drainage und Oberbau (Einreichung: Ingenieurgesellschaft Dietrich Asche mbH)
- ▶ Straßenbrücke „Rotes Steigle“ über die A 8 (Einreichung: schlaich bergemann partner gmbh)
- ▶ BaustellenInformationssystem (Einreichung: infrest – Infrastruktur eStrasse GmbH)
- ▶ Geschickt eingefädelt: Temporäre Verkehrssignalanlage minimiert Gefahren bei der Baustellenausfahrt (Einreichung: Zeppelin Rental GmbH)
- ▶ Lineare Brückenentwässerung ACO KerbDrain Bridge (Einreichung: ACO Tiefbau Vertrieb GmbH)
- ▶ „Liebe braucht Abstand“ – Kampagne zur Verkehrssicherheit (Einreichung: Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW)
- ▶ Dynamische Richtungswechselanlage für die Schnellbuslinie X1 auf der B 14 / Cannstatter Straße (Einreichung: Tiefbauamt der Landeshauptstadt Stuttgart)
- ▶ Ingenieurverband trotz Richtlinienwerk – Innerstädtischer Turbokreisverkehr mit Fuß- und Radverkehr (Einreichung: ISAPLAN Ingenieur GmbH)
- ▶ Baukultur pur – Mitte in Bergisch Gladbach wiedergefunden – Verkehrsplanung bewirkt Stadtplanung oder ist Verkehrsplanung Stadtplanung? (Einreichung: ISAPLAN Ingenieur GmbH)
- ▶ Entwicklung von KPI als ein Element auf dem Weg vom Erhaltungs- zum Asset Management für BABs (Dr.-Ing. Arne Speer, MBA)
- ▶ Standortbestimmung E-Ladeinfrastruktur (Einreichung: ARGUS Stadt und Verkehr)
- ▶ Bremerhaven Green Economy: Lüne Delta° ...im Kreislauf konzipiert (Einreichung: Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH)
- ▶ Das bewegte Leben einer besonderen Brücke (Einreichung: Stadt Wolfsburg)

Statistik

Anzahl der Einreichungen
pro Landesvereinigung:

- 9 Einreichungen
- 6 Einreichungen
- 4 Einreichungen
- 3 Einreichungen
- 2 Einreichungen
- 1 Einreichung



Herausgeber

Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e. V.
Oberanger 32
80331 München

Telefon: (089) 23 70 83 94
Fax: (089) 24 22 35 69
info@bsvi.de
www.bsvi.de



Schirmherrschaft



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Ideelle Partner

