NR. 5 | OKTOBER 2021

Vereinigung der Straßenbau- und
Verkehrsingenieure in Baden-Württemberg e. V.

VVI aktuell

SEITE 04
DIGITALISIERUNG IM RADVERKEHR

SEITE 08
DER BOHRERDAMM

SEITE 18
DAS BIM-LAB DER MOBILITÄTSZENTRALE

THEMEN

03 VORWORT

Vorsitzender Andreas Hollatz, Regierungsbaumeister

04 DIGITALISIERUNG IM RADVERKEHR

Ermöglicht radverkehrsorientierte Verkehrsplanung

08 DER BOHRERDAMM

200.000 m³ Rückhaltevolumen für den Hochwasserschutz in Freiburg

13 BEMAS

Das Innovative Baustellen- und Ereignismanagementsystem

16 BIM ON THE ROAD

Mobilitätszentrale (mobiZbw) Baden-Württemberg etabliert Methodik in die Organisation

18 DAS BIM-LAB DER MOBILITÄTSZENTRALE

Baden-Württemberg nimmt seinen Betrieb auf

20 RUNDSCHREIBEN

Allgemeine Rundschreiben Straßenbau (ARS), Rundschreiben (RS) des BMVI, Einführungsschreiben und Veröffentlichungen des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

24 SEMINARPROGRAMM

Das VSVI Seminarangebot auf einen Blick

26 +++ KURZINFO +++

- **Ausstattung und Betrieb von Straßentunneln**
- **NEU – Das Logo Ihres Unternehmens in der VSVI aktuell**
- **Unsere Geschäftsstelle ist umgezogen**
- **Mitgliederversammlung und Fortbildungsveranstaltung am 7. Oktober in Pforzheim**

28 IMPRESSUM

Titelfoto: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

HERZLICH WILLKOMMEN
zu unserer 5. Ausgabe VSVI aktuell

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,
ich freue mich über Ihr Interesse an unserer neuen **VSVI aktuell**.

Nachdem wir mit der Sonderausgabe unserer **VSVI aktuell – Sonderausgabe zur Nachwuchsgewinnung** junge Menschen beim Start in das Berufsleben erreicht haben, berichten wir in dieser Ausgabe wieder von vielen tagesaktuellen und innovativen Themen. Viele positive Rückmeldungen zur Sonderausgabe zeugen davon, dass wir auch hier einen „Nerv getroffen" haben.

NEUE ONLINE-SEMINARE

Unsere Vereinigung hat sich den Umständen, die die Corona-Pandemie mit sich bringen, sehr gut angepasst. Nach der Umstellung auf Online-Konferenzen für unser Seminarangebot verzeichnen wir erfreulich hohe Teilnehmerzahlen. Das zeigt den ungebrochenen Wunsch nach Fortbildung. Auch in dieser Ausgabe finden Sie einen Überblick über unser breites Seminarangebot (Seite 24/25).

VERANSTALTUNGEN FINDEN STATT

Am 7. Oktober 2021 findet unsere nächste Mitgliederversammlung statt. Sie ist kombiniert mit einer Fortbildungsveranstaltung mit dem Themenschwerpunkt „Radverkehrskonzeption des Landes und Radschnellwege in der Umsetzung"; ein sehr wichtiges Thema aus dem aktuellen Koalitionsvertrag. Freuen Sie sich auf einen interessanten Thementag!

NEUE STRUKTUREN UND TECHNOLOGIEN ETABLIEREN SICH ERFOLGREICH

Die Autobahn GmbH des Bundes hat am 1. Januar 2021 planmäßig ihre Arbeit aufgenommen. Die Niederlassung Südwest mit Sitz in Stuttgart-Obertürkheim begleitet von dort den weiteren Aufbau der Autobahn GmbH im Südwesten.

Daneben hat auch die Straßenbauverwaltung Strukturänderungen vollzogen bzw. wird sie noch vollziehen. Neben den neuen Referaten für Nachhaltige Mobilität in den vier Regierungspräsidien, und die für den 1. Januar 2022 vorgesehene Integration der Mobilitätszentrale (vormals Landesstelle für Straßentechnik) in das Verkehrsministerium wurden u. a. zahlreiche Aktivitäten im Bereich des innovativen und digitalen Planens und Bauens angestoßen und umgesetzt. Das BIM-Kompetenzzentrum ist die zentrale Anlaufstelle für die bedarfsgerechte und flächendeckende Implementierung von BIM in der SBV und setzt landesweit Akzente. Zum 01.01.2022 wird es auch direkt dem Verkehrsministerium zugeordnet. Mehr dazu in dieser und den folgenden Ausgaben.

NEUES ANGEBOT FÜR ALLE UNTERNEHMEN

Vor allem aus dem unternehmerischen Bereich haben uns viele positive Rückmeldungen zur VSVI aktuell erreicht. Als berufsständische Vereinigung für alle Sparten des Straßen- und Verkehrswesens haben auch Unternehmen, Ingenieurbüros und Hochschulen die Möglichkeit zur Mitgestaltung der VSVI aktuell. Passend dazu bieten wir die Möglichkeit ein Unternehmenslogo auf der Rückseite der VSVI aktuell zu Werbezwecken zu platzieren – mehr dazu in den Kurzinfos.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen!

Viele Grüße,

Ihr Andreas Hollatz

RadVIS – WERKZEUGE ZUR DOKUMENTATION UND PLANUNG VON RADNETZEN

Foto: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Lisanne Slotboom, Mobilitätszentrale Baden-Württemberg

DIGITALISIERUNG IM RADVERKEHR

Ermöglicht radverkehrsorientierte Verkehrsplanung

Radverkehrsplanung muss aus Sicht der Nutzenden durchgeführt werden. RadVIS fasst Daten zusammen um Benutzer-orientiert planen zu können. So wird das Radfahren sicherer und attraktiver

LISANNE SLOTBOOM
MOBILITÄTSZENTRALE
BADEN-WÜRTTEMBERG

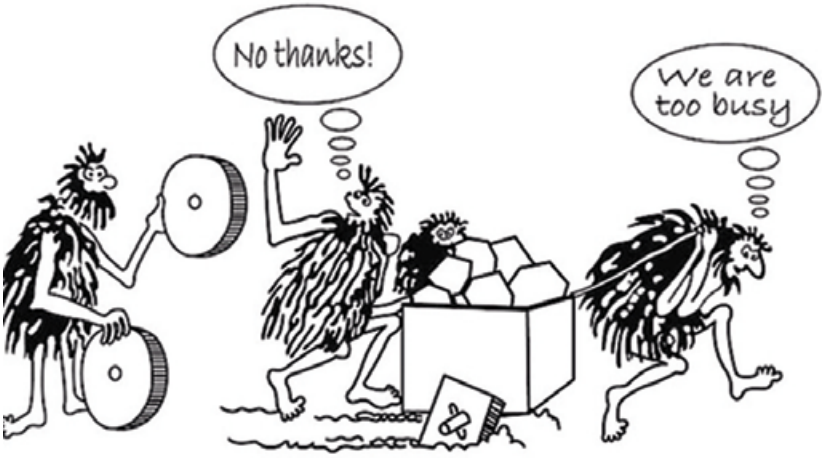
„Ich bin aber kein(e) Radfaher*in!“ wird mir oft gesagt. Jedes Mal frage ich mich warum nur ein bestimmtes Verkehrsmittel benutzt wird. Mobilität ist für uns alle ein wichtiger Teil des Lebens. Für jeden Weg der zurückgelegt wird, wählen wir die geeignetsten Verkehrsmittel aus und nutzen in der Regel verschiedene um ans Ziel zu kommen.“ so Lisanne Slotboom, Sachgebietsleiterin Klimaneutrale Mobilität in der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg.

Durch das Schaffen von Angeboten kann die Wahl des Verkehrsmittels gesteuert werden. Um die landesweiten, bundesweiten und internationalen Ziele für den Klimaschutz erreichen zu können, müssen klimaneutrale Mobilitätsformen vorrangig berücksichtigt werden. Das bedeutet ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung, welche sich in den letzten Jahrzehnten stark auf das Auto konzentriert hat. Nur mit einer Verkehrswende können wir unsere Straßen lebenswerter gestalten und werden unsere Lebensräume wieder Menschengerecht.

Für Radverkehrsgerechte Planung, sind Daten die Grundlage zur Gestaltung der Mobilität am Bedarf der Nutzenden. Das wiederum ist essentiell, um das Landesziel eines Radverkehrsanteils von 20 Prozent bis 2030 zu erreichen. Neben Mobilitätsdaten spielen Informationen zur Radinfrastruktur eine zentrale Rolle. Die Mobilitätszentrale hat sich deshalb intensiv mit der digitalen Darstellung eines landesweiten Radwegenetzes beschäftigt. Das von ihr neu entwickelte RadVIS ist ein in Deutschland bislang einzigartiges System für Radverkehrsinfrastrukturinformationen, das eine flächendeckende Datengrundlage zur Radinfrastruktur schafft und die Radverkehrsplanung dadurch leichter macht.

RADNETZ
Das Land Baden-Württemberg hat mit dem **RadNETZ BW** ein flächendeckendes, durchgängiges Netz alltagstauglicher Fahrradverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren umgesetzt. Ergänzt wird es durch die Radverkehrsnetze der Kreise, Städte und Gemeinden.

Wo befindet sich ein Radweg? Und wie breit ist er? Wo befindet sich das RadNETZ Baden-Württemberg und wo die Kreis- oder kommunalen Netze? Viele dieser Fragen lassen sich zwar beantworten, aber meistens nur schwer und verursachen einiges an Arbeitsaufwand. In der Verwaltung liegen verschiedene Informationen zu Radverkehrsinfrastruktur vor, aber oft nicht digital an einem Ort. Das erschwert den Austausch mit Nachbarkommunen, übergeordneten Verwaltungsebenen und der Öffentlichkeit.



Mit dem landesweiten Radverkehrs-Infrastruktur-System (RadVIS) unterstützt das Land Kreise und Kommunen bei der Konzeption und Dokumentation ihrer Radnetze. „Damit trägt die Mobilitätszentrale Baden-Württemberg direkt zur Digitalisierung im Radverkehr bei und ermöglicht eine vereinfachte Radverkehrsplanung. RadVIS ist eines der vielen Projekte, mit dem die Mobilitätszentrale Baden-Württemberg ihren Beitrag an der Verkehrswende leistet", erklärt Lisanne Slotboom.
Wer nicht weiß, wie breit der Radweg ist, wie hoch Bordsteine sind oder was der Zustand ist, der kann nur bedingt Lücken schließen und Verbesserungen durchführen. Mit RadVIS werden erstmals diese Daten aus verschiedenen Quellen in einem System vereinheitlicht und dargestellt. Das System bietet umfassende Funktionen für die Erfassung, Bearbeitung und Auswertung von den vorliegenden Daten. RadVIS wird von den Nutzenden aktiv gepflegt werden müssen, um sein Potenzial zu erreichen. Damit das RadVIS mit einer guten Basis startet, erweitert die Mobilitätszentrale die bestehende Zustandserfassung und -Bewertung für Radwege um weitere Aspekte wie z. B. die Radwegebreite.

RadVIS

Am 1.1.2021 ist der Startschuss für die Entwicklung gefallen. Im vergangenen Jahr wurde RadVIS gemeinsam mit Anwenderinnen und Anwendern konzipiert. Derzeit arbeiten die Beteiligten auf Hochtouren, um das landesweite RadNETZ mit seinem aktuellen Verlauf in einem ersten Schritt zu visualisieren. Das Land Baden-Württemberg hat mit dem RadNETZ BW ein flächendeckendes, durchgängiges Netz alltagstauglicher Fahrradverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren umgesetzt. Ergänzt wird es durch die Radverkehrsnetze der Kreise, Städte und Gemeinden.

Über Webanwendungen und -dienste stellt RadVIS Radverkehrsverantwortlichen Werkzeuge zur Dokumentation und Planung von Radnetzen zur Verfügung. Künftig wird das System mit zusätzlich integrierten Datenbeständen wie z. B. dem täglichen Verkehrsaufkommen oder digitalen Geländemodellen für die Auswertung, Planung und Abstimmung von Radverbindungen ergänzt.

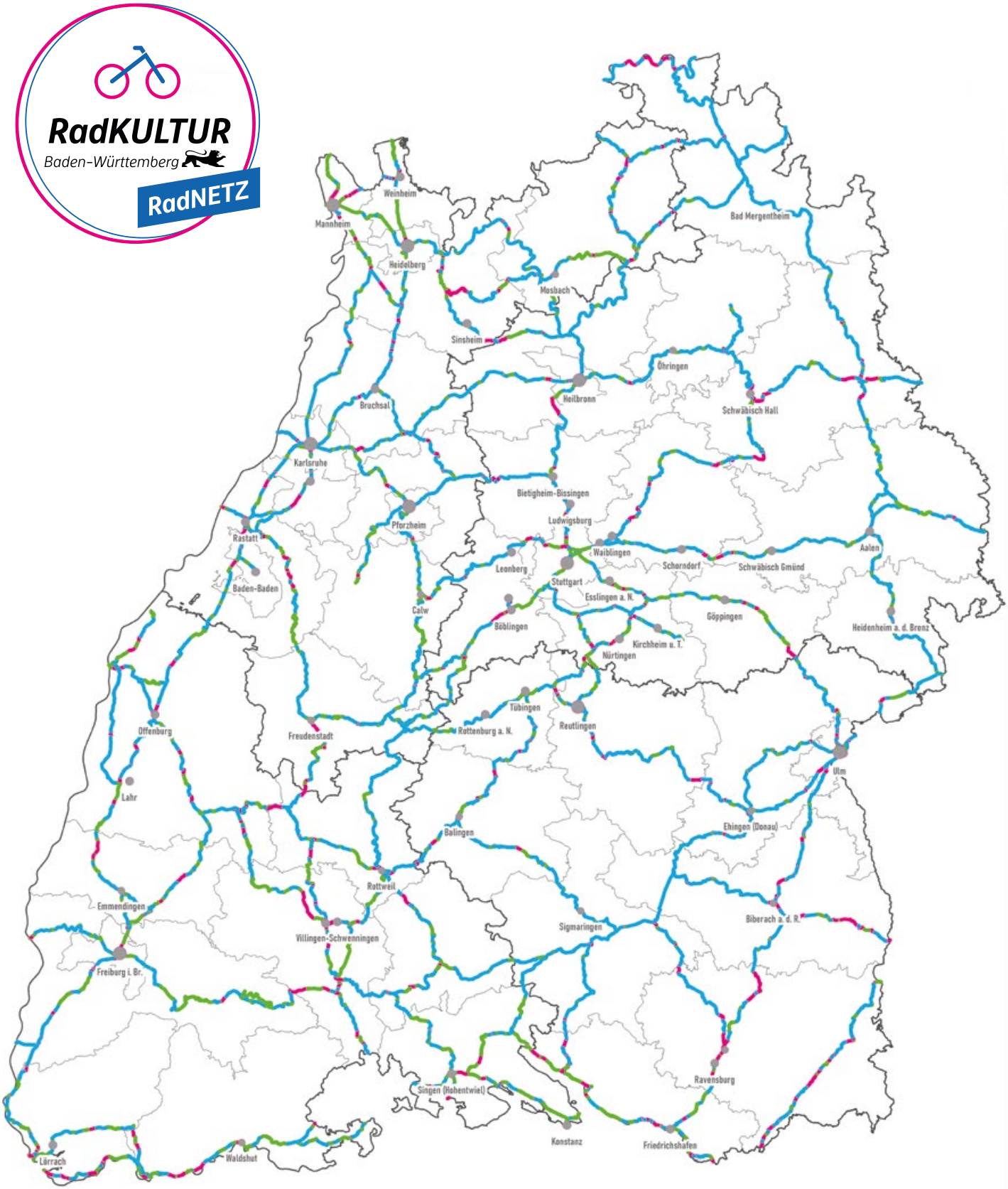
Nach der Darstellung des RadNETZ in RadVIS folgen in weiteren Arbeitsschritten die Integration der wegweisenden Beschilderung, der kommunalen Radverkehrsnetze, der touristischen Routen sowie alle vorhandenen Radverkehrsinfrastrukturdaten.

RadVIS
Das landesweite Radverkehrs-Infrastruktur-System für die Erfassung, Bearbeitung und Auswertung von Radverkehrsdaten.

WEITERE FUNKTIONEN

Die Mobilitätszentrale Baden-Württemberg hört bei der Entwicklung des Systems nicht auf. Mit RadVIS als Grundlage werden weitere Projekte entwickelt. Derzeit wird eine Meldeplattform konzipiert, in der Radelnde in einem ersten Schritt Mängel der wegweisenden Beschilderung der RadNETZ BW zurückmelden können. In späteren Ausbaustufen wird das System kontinuierlich um Meldemöglichkeiten für Infrastrukturmängel oder gute Beispiele ergänzt.

RadVIS wird als Datendrehscheibe dezentral bestehende Radnetz-Datenbanken von Kreisen und Kommunen zusammenführen und seinerseits Daten für weitere Nutzungen wie z. B. durch Radroutenplaner, Ingenieurbüros, Vereine und Verbände sowie die Öffentlichkeit bereitstellen. Darüber hinaus stellt RadVIS die Daten entsprechend der EU-INSPIRE-Richtlinien zur Verfügung und erfüllt damit auch die radinfrastruktur-bezogenen Datenveröffentlichungspflichten der Kommunen gemäß EU-Verordnung 2017/1926.



Route fertig (Zielnetz-Standard)

Route befahrbar – aber Verbesserungsbedarf (Startnetz-Standard)

Netzlücke

Stand: Frühjahr 2021

Fa. Joos, Tief- und Straßenbau

DER BOHRERDAMM

200.000 m³ Rückhaltevolumen für den Hochwasserschutz in Freiburg

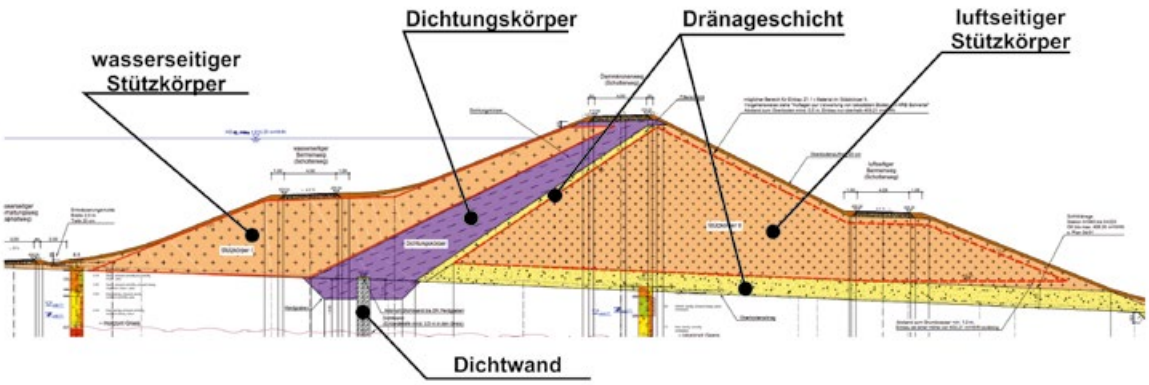
Fotos: Johann Joos GmbH Co. KG

Wie die jüngsten Hochwasserkatastrophen in der Republik gezeigt haben, kann Wasser unvorstellbare Schäden anrichten. Daher, und im Hinblick auf die immer extremer ausfallenden Regenereignisse, baut die Arbeitsgemeinschaft Johann Joos Tief- und Straßenbauunternehmung GmbH & Co. KG mit Sitz in Hartheim, sowie die Fa. Schwarz Betonbau mit Sitz in Lahr, im Auftrag der Stadt Freiburg derzeit den „Bohrerdamm" am Fuße des Schauinsland – eine Hochwasserschutzmaßnahme für mehrere Stadtteile. Die Abflussmenge, des in Trockenperioden sehr beschaulichen Bohrerbach, kann in Verbindung mit Starkregen und Schneeschmelze auf bis zu 20 m³/s ansteigen. Dann handelt es sich beim eigentlich eher „kleinen" Abflussquerschnitt, aber mit einem mittleren Sohlgefälle von ca. 4 %, um einen reißenden Bergbach.

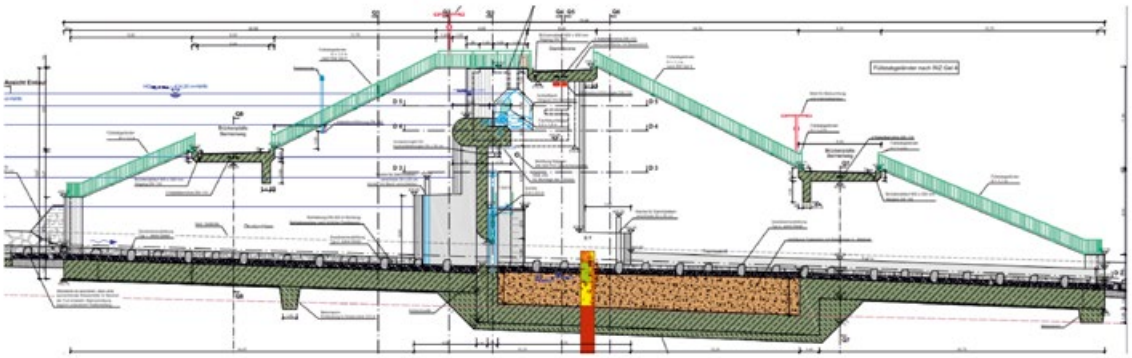
Die Planung für die Gesamtmaßnahme des 200.000 m³ fassenden „Hochwasserrückhaltebecken Bohrertal" hat das auf Wasserbaumaßnahmen spezialisierte Ingenieurbüro Wald + Corbe aufgestellt. Die Planung sieht einen 280 m langen, bis zu 15 m hohen und bis zu 75 m breiten Damm vor. Der aus 5 Hauptelementen bestehende Damm (luftseitiger Stützkörper, Dränageschicht zur Ableitung von Leckagewasser, Dichtkörper, Dichtwand als Unterströmungsschutz, wasserseitigen Stützkörper), wird am Ende eine Größe von ca. 110.000 m³ haben.

Nachdem zu Beginn etwa 10.000 m³ Oberboden abgetragen wurden, erfolgte die Umverlegung eines Schmutzwassersammelkanals auf einer Länge von 360 m aus der Talmitte heraus in höher gelegene Seitenbereiche, damit die künftige Zugänglichkeit gewährleistet ist, bzw. die Dammauflast auf den Kanal deutlich reduziert werden konnte. Im weiteren Bauablauf wurde, unter Beachtung der ökologischen Auflagen, der Bohrerbach in ein temporäres Gerinne verlegt, damit die vorbereitenden Arbeiten für die etwa 6.000 m³ große Baugrube für das Durchlassbauwerk durchgeführt werden konnten. Da sich die Baugrubensohle ca. 6,50 m u. GOK, und somit deutlich im Bereich des anstehenden Grundwassers befindet, waren hier weitere Maßnahmen vor Aushubbeginn erforderlich. Auf Grund der vorherrschenden, stark wasserdurchlässigen, kiesigen Böden, wurde auf eine umlaufende Dichtwand gesetzt. Eine offene Wasserhaltung, wie auch eine geschlossene Wasserhaltung (Absenkbrunnen) waren aus technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Gründen nicht möglich. Zusammen mit der Fa. Keller Grundbau GmbH wurde die Dichtwand schließlich als Einphasendichtwand im Tieflöffelverfahren hergestellt. Mit dem eigens hierfür angefertigten, geschlitzten Felstieflöffel wurde die ca. 1.100 m² große Dichtwand bis in den anstehenden Gneis geführt. Die Schlitzwandtiefe betrug bei der Baugrube max. 6 m. Die Schlitzwandbreite wurde mit 1,0 m gewählt.

Nach Herstellung der Einphasenschlitzwand konnte die zuvor



SCHNITT DAMM



SCHNITT DURCHLASSBAUWERK

Planung: Wald + Corbe

genannte Baugrube für das Durchlassbauwerk hergestellt werden. Im oberen Bereich waren die anstehenden kiesigen Böden, im unteren Bereich der anstehende Gneis abzutragen.

Sämtliche Böden konnten nach entsprechender Aufbereitung und Eignungsprüfung im luftseitigen Stutzkörper eingebaut werden, sodass eine Abfuhr vermieden werden konnte. Dies war insbesondere im Hinblick auf die ohnehin schon sehr große Verkehrsbelastung, welche durch diese Baumaßnahme verursacht wird, zu forcieren. Schließlich müssen sämtliche Materialien durch den unterhalb befindlichen Stadtteil FR-Günterstal erfolgen. Dass die Dichtwand sehr gut funktionierte, zeigten dann die Pumpmengen der Restwasserhaltung der Baugrube. Diese lag deutlich unter der zuvor von den Geotechnikern prognostizierten Mengen.

Im gleichen Verfahren wie zuvor beschrieben, wurde auch bereits im gleichen Zuge ein Abschnitt (ca. 500 m² von gesamt 1.250 m²) der dauerhaften Dichtwand (als Unterströmungssicherung) unterhalb der Dammhälfte, welche sich auf der anderen Talseite des Umleitungsgerinnes befindet, hergestellt. Diese wurde aus bauablauftechnischen Gründen vorgezogen, da andernfalls nicht zeitgleich zur Herstellung des Durchlassbauwerks am Erddamm hätte gearbeitet werden können. Und dies wiederum hätte nach Fertigstellung des Durchlassbauwerk zu einer höher konzentrierten Materialanfuhr durch den zuvor genannten Stadtteil geführt (längere Bauzeit = geringere Tagesanfuhrmengen).

Auch das Auslassbauwerk, welches sich derzeit im Bau befindet, weist beachtliche Größen auf. Mit einer Länge von 76 m, einer Höhe von 19 m und einer Breite von 12 m stellt dieses das Herzstück der Rückhalteanlage dar. In dem 3-zügigen Bauwerk mit 3 gesteuerten Schützen und 2 Fischbauchklappen werden am Ende 3.500 m³ Beton mit 550 to Bewehrungsstahl stecken.

Zeitgleich zu den Ingenieurbauarbeiten erfolgt derzeit die Ausbildung der Gerinne im Bauwerk, sowie die unter- und oberwasserseitigen Gewässeranschlüsse. Für die Herstellung sämtlicher neuer Gerinne werden voraussichtlich

Fotos: Johann Joos GmbH Co. KG

über 3.500 to Wasserbausteine verbaut.

Sobald die Gerinne fertig gestellt sind, wird der Bohrerbach in seine „neue alte“ Lage gebracht – er wird dann durch das Durchlassbauwerk hindurchfließen. Im Anschluss daran, kann die Dichtwand auf Seite der temporären Bachtrasse erstellt werden. Sobald dann alle Dichtwände vollendet wurden, sowie das Bauwerk mit Fertigstellung der aussteifenden 3 Brückenplatten eine ausreichende Last aus den seitlichen Dammbauwerken aufnehmen kann, erfolgt die Fertigstellung der beidseitigen Dämme. Die bis zu 50 m langen Böschungen, welche noch mit 5 Dammwegen (3 Brücken, 2 Gewässerfurten) zur späteren Bewirtschaftung ausgestattet werden, erhalten dann wieder eine Andeckung mit dem zu Beginn abgetragenen und zwischenzeitig abgesiebten Oberboden. Nach erfolgter Begrünung der Flächen werden nur noch die „Profis“ erkennen, was wohl alles für ein derartiges Bauwerk von Nöten war. Lediglich das kleine Betriebsgebäude in „Garagengröße“, sowie die „klein“ wirkenden Ein- und Auslässe (12 m Breite bei 280 m Dammlänge) lassen auf ein ausgereiftes technisches Bauwerk schließen. Die Laien unter uns werden diese technische Anlage auf dem Wochenendausflug zum Schauinsland meist noch nicht mal zur Kenntnis nehmen.

Derartig interessante, abwechslungsreiche und anspruchsvolle Maßnahmen lassen – wohl nicht nur bei uns - die Ingenieursherzen höher schlagen. Durch die Abwicklung solcher Projekte können wir auch unserem Ingenieursnachwuchs stets Projekte bieten, welche beste Grundlagen für Projekt-, Bachelor- und Masterarbeiten darstellen. Beim „Bohrerdamm“ konnte sich unsere künftige Bachelor-Absolventin Angela Gehri (Duales Studium Bauingenieurwesen) ausgiebig mit den Themen „Dichtwand“ und „Bauablaufvarianten“ befassen. Mit sehr viel Interesse und Engagement wurden sodann auch sehr gute Bewertungen erzielt. Hieraus lässt sich ableiten, dass der passende Studiengang gewählt wurde, und ein Einstieg ins „Ingenieursleben“ bei der Fa. Joos kommen kann.

Bauzeit:
März 2020 bis Sept. 2022
Baukosten:
7,5 Mio Euro (brutto)

TIEF + STRASSENBAU
Joos
www.joos-gruppe.de
79258 Hartheim 07633/4007-0

Özlem Engin, Projektleiterin BEMaS, Mobilitätszentrale Baden-Württemberg

BEMAS

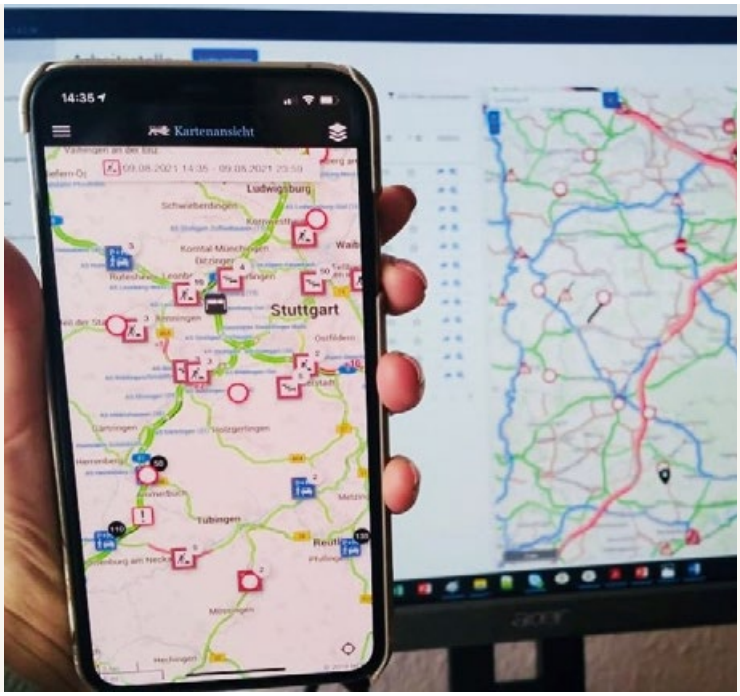
Das Innovative Baustellen- und Ereignismanagementsystem

„BEMaS ist ein Meilenstein auf dem Weg zur digitalen Straßenbauverwaltung.“

ÖZLEM ENGIN
MOBILITÄTSZENTRALE BADEN-WÜRTTEMBERG

Mit dem Baustelleninformations- und -koordinierungssystem 2 (BIS 2) betreibt die Mobilitätszentrale Baden-Württemberg seit 2020 ein bewährtes System. BIS 2 wird in der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg zur widerspruchsfreien Planung und Koordinierung von Baustellen und zur Information der Öffentlichkeit genutzt. Durch umfangreiche Neuerungen wird das BIS 2 zu einem landesweiten Baustellen- und Ereignismanagementsystem (BEMaS) weiterentwickelt und so die Grundlage eines effizienten Baustellen- und Ereignismanagements im öffentlichen Straßenraum in Baden-Württemberg geschaffen.

Seit dem Projektstart am 1. Januar 2021 macht das neue Baustellen- und Ereignismanagementsystem große Fortschritte. Die Projektverantwortlichen sind nun gemeinsam mit dem BEMaS-Kernteam – bestehend aus Vertretern verschiedener Behörden und zugleich zukünftigen Anwendern – in der Konzeptionsphase und arbeiten intensiv an der Entwicklung von BEMaS.



ENTWICKLUNG DES BEMAS

Durch die Ausweitung der Daten auf alle planbaren Ereignisse im gesamten Straßennetz, die eine unmittelbare Auswirkung auf den Straßenverkehrsfluss haben, wird BEMaS die Möglichkeit einer umfassenden Verkehrsdatenerfassung, -analyse, -prognose und -steuerung geben. So wird ein zentrales Tool für die Planung, Beantragung und Genehmigung von Ereignissen für alle Behörden in Baden-Württemberg entwickelt mit dem Bestreben, eine landesweite Übersicht aller Ereignisse zu schaffen. Nach der Entwicklung wird den Landkreisen, Städten und Gemeinden die webbasierte Nutzung von BEMaS kostenfrei und barrierefrei zur Verfügung gestellt.

BEMaS hat zum Ziel, für ganz Baden-Württemberg eine einheitliche digitale Verfahrensweise für die Beantragung und Erteilung verkehrsrechtlicher Anordnungen zu schaffen. Antragstellende Personen und Firmen sollen über eine einheitliche Online-Antragsstellung über Service-BW ihren Antrag auf Erteilung einer verkehrsrechtlichen Anordnung stellen können, Straßenverkehrs- und -baubehörden die Prüfung und Anhörung zur Anordnung durchführen und die Anordnung digital bereitstellen können. Die Nutzerinnen und Nutzer können somit in einem einzigen System alle Schritte einer verkehrsrechtlichen Anordnung von der Antragstellung über die Beteiligung betroffener Stellen bis zur Ausstellung der Anordnung einschließlich der Gebührenfestsetzung durchlaufen. Das ist ein weiterer wichtiger Schritt zur Erfüllung des Online-Zugangsgesetzes – Anträge auf Papier oder Fax gehören der Vergangenheit an.

Die Mobilitätszentrale verfolgt dadurch insbesondere die Umsetzung der Digitalstrategie in Baden-Württemberg, der OZG-Konformität und des maximalen Nutzens für die Bevölkerung und der Mobilitätswende.

Eine rechtzeitige und gute Koordinierung ist die Basis eines effizienten Verkehrsmanagements. Das ausgefeilte Slot- und Umleitungsmanagement im System ermöglicht es, Ereignisse zu erkennen, miteinander zu vergleichen, eine Kollisionsprüfung durchzuführen und Nutzerinnen und Nutzern vor markanten Auswirkungen zu

warnen. Die Prognosefunktion der geplanten Ereignisse und ihren Auswirkungen auf den Verkehrsablauf wird ein weiteres Feature von BEMaS sein.

Um einen Informationsaustausch bereits in der Planung und Koordinierung mit Bund, Nachbarländern, Kommunen und Verkehrsteilnehmern gewährleisten zu können, werden alle Daten in BEMaS über eine standardisierte Schnittstelle zum Mobilitäts-Daten-Marktplatz (MDM) und zu den Mobilitätsdatenplattformen des Landes Data Hub Straße + Verkehr und Mobi-Data BW übertragen. Dort stehen sie Dritten zur weiteren Nutzung zur Verfügung. Darüber hinaus ist auch eine Einbindung der Daten in die mobilen Anwendungen der Mobilitätszentrale vorgesehen.

Gergana Hadzhimladenova (Drees & Sommer), Markus Eiberger (Drees & Sommer),
Dirk Münzner (Boll und Partner), Annenur Dogan (PwC), Roland Gänzle (PwC)

BIM[1] ON THE ROAD – MOBILITÄTSZENTRALE (MOBIZBW) BADEN-WÜRTTEMBERG ETABLIERT METHODIK IN DIE ORGANISATION

Drees & Sommer, Boll & Partner und PwC unterstützen gemeinsam die Straßenbauverwaltung bei der BIM-Implementierung

Das Land Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, im Bereich der Digitalisierung die Chancen der Zeit zu nutzen und die BIM-Methodik in der Organisation zum Standard zu erheben. BIM bietet als digitale Methodik hierzu einen wesentlichen Einstiegsimpuls an und wirkt sich positiv auf die Effizienz und Transparenz der Prozesse aus, sodass eine sehr hohe Qualität sichergestellt werden kann. Unter der Leitung der Mobilitätszentrale wurden drei Grundlagenbereiche aufgearbeitet und im Zuge der Beratung weiterentwickelt.

PILOTPROJEKTE – VORREITER UND ZUKÜNFTIGE EXPERTEN

Fokus des ersten Aufgabenbereichs lag in der direkten Unterstützung der laufenden Pilotprojekte. In zentralen Workshops erarbeiteten die Beteiligten mit allen vier Regierungspräsidien die Begrifflichkeiten, Dringlichkeiten und Fragenkomplexe zu BIM. Nachfolgend wurden bei den unterschiedlichen Projekten Fragen und Problemstellungen analysiert, aufgearbeitet, in einem Wissenspool mit der Expertengruppe beantwortet sowie mit den Mitarbeitern der Regierungspräsidien geteilt. Begleitend stattete die mobiZbw die Projekte technisch aus und brachte sie auf den neusten Stand der Entwicklung.

> Pilotprojekte sind essenzielle Mittel zum Erproben und Lernen: Wichtig ist es hierbei auch, den Output zu definieren und die Ziele SMART zu gestalten, damit diese messbar werden und nachhaltig motivierend für die Organisation wirken können.

BIM-KOMPETENZZENTRUM – LABORATORIUM (BIM-LAB) ZUR ERPROBUNG UND VISUALISIERUNG

Mit der Installation eines zentralen BIM-Labs verfolgt die Straßenbauverwaltung das Ziel, für die Mitarbeiter:innen ein Testumfeld zum Erproben und Vermitteln der Projekte zu schaffen. Wichtig war hierbei, mögliche Anwendungsfälle zu bestimmen und anhand einer Marktanalyse das Spektrum der verfügbaren Softwarelösungen und deren technischen Umsetzung aufzuzeigen. Ergänzend wurde zu Fragen rund um das technische Equipment zur Ausstattung des Kompetenzzentrum beraten. Ein Konzept fasste die Evaluation und die Beschaffung der Ausstattung im Einklang zur optimalen IT-Infrastruktur anschließend zusammen.

> Die BIM-Implementierung darf nicht zu Lasten der Projekte erfolgen: Die Schaffung eines neutralen Raums ermöglicht Optimierungen zu testen und das beste Vorgehen auszuwählen.

[1] BIM = Building Information Modeling; methodischer Managementansatz, Nutzung / Anwendung von Informationsmodellen des zu erstellenden 3D Objektes (3-dimensionales Abbild) häufig auch als digitaler Zwilling bezeichnet, Informationen werden während des Planungs-; Bau- und Betriebsprozess in einem Systemumfeld geführt und können somit zu weiten Anwendungen genutzt werden (Kollaboration / Kommunikation / Simulationen etc.)

FORTBILDUNG – FAKTOR MENSCH: WISSENSVERMITTLUNG UND CHANGE-MANAGEMENT

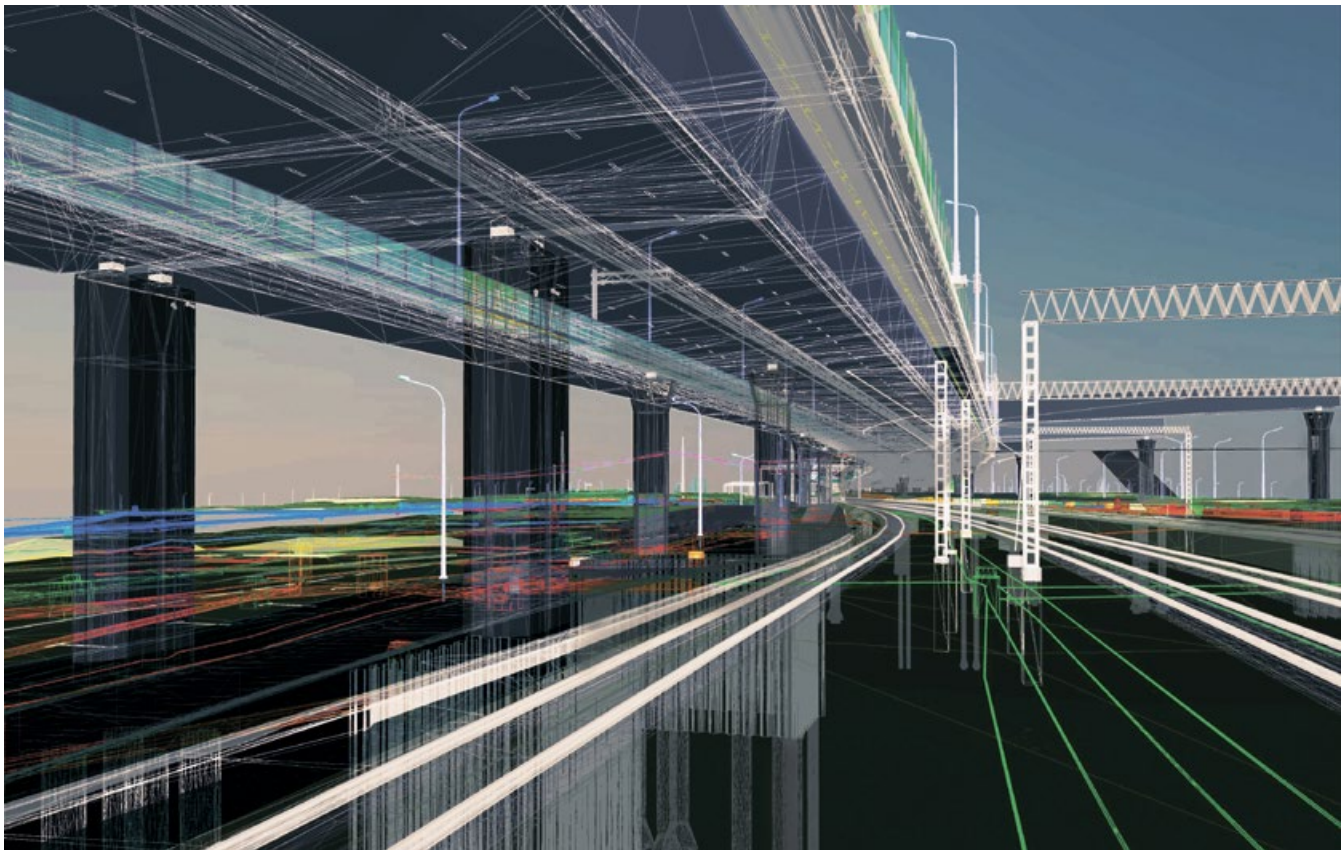
Der Mensch nimmt in der digitalen Welt die zentrale Rolle bei der Implementierung und Akzeptanz der Methodik ein. Begleitend zur Ausarbeitung der Grundlagen, wurde das Angebot der Weiterbildung mittels Schulungen geschaffen. Als Basis der Inhalte diente das abgestimmte Inhaltskonzept des VDI mit den Modifikationen der Straßenbauverwaltung. Das Konzept für die Mitarbeiter:innen baute sich modular von Basis- zu Fortgeschrittenenschulungen auf. Hierdurch absolvierten fast 100 Teilnehmer in acht Schulungsblöcken zu je zwei Halbtagen die Schulungen in Online- Formaten. Durch das Workshopkonzept konnte das große Interesse und Engagement der Beteiligten durch unsere Expert:innen mit hoher Praxiserfahrung nachhaltig aufbereitet werden. Gerade in einer solchen distributiven Situation kann das Angebot von digitalen Lösungen zu einem fruchtbaren Feld des Austausches führen. Hier zeigte sich deutlich, dass dem Change-Management mehr Raum eingebracht werden sollte, da der Mensch die zentrale Rolle bei der Akzeptanz der Methodik einnimm

> „Wissensvermittlung sollte nicht als notwendige Pflicht erachtet werden, sondern als Chance, um Fragestellungen des Einzelnen in die Organisation zu transferieren.“

Fazit: Die Schaffung einer zentralen Anlaufstelle beim Land BW war ein erster und zukunftsweisender Schritt zur Digitalisierung. Das komplexe Thema BIM kann und darf nicht auf einzelne Projekte delegiert werden, sondern wird konsequent durch die mobiZbw, ergänzend in diesem Fall durch die Projektkooperation, begleitet und unterstützt. Zukünftigen Herausforderungen und Hindernisse, die sich im Laufe der Entwicklung und Implementierung ergeben, können so zuverlässig bewältigt werden. Das Ziel, BIM als Standard 2027 flächendeckend eingeführt zu haben, ist ambitioniert. Aber mit dieser Vorgehensweise und dem gemeinsamen Engagement der Mitarbeiter:innen ist ein erster erfolgreicher Schritt getan und der weitere Verlauf „trassiert“; im Fachjargon der Verkehrsanlagenplaner gesprochen.

Dominik Haydl, René Költz, Max Rösch (Mobilitätszentrale Baden-Württemberg)

DAS BIM-LAB NIMMT SEINEN BETRIEB AUF



DIGITALES PLANEN, BAUEN UND BETREIBEN VON INFRASTRUKTUR-PROJEKTEN.

Der Einsatz der neuen Arbeits methode BIM (Building Information Modeling) im Straßenwesen, steht für zukunftsorientiertes, digitales, intelligentes, kollaboratives und fachübergreifendes Arbeiten durch den Einsatz moderner Soft- und Hardware.

Um die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg bei der Einführung von BIM im Straßenwesen zu unterstützen, hat die Mobilitätszentrale Baden-Württemberg ein BIM-Labor (BIM-Lab) aufgebaut, dass als Testumgebung dieser innovativen Arbeitsmethode dienen soll und allen Dienststellen der Straßenbauverwaltung sowie externen Projektpartnern zur Verfügung steht. Dies ist ein Meilenstein im landesweiten Roll-Out der BIM-Methode.

Im BIM-Lab kann der später in der Praxis durchzuführende Arbeitsablauf – wie zum Beispiel der Austausch und die gemeinsame Zusammenarbeit der Projektbeteiligten – bereits vorab am virtuellen 3D-Modell simuliert werden.

Des Weiteren unterstützt das BIM-Lab insbesondere folgende Aspekte:

- Etablierung der BIM-Methode in der Straßenbauverwaltung durch Anwendung an konkreten Projekten und unterschiedlichen Anwendungsfällen.
- Vermittlung interdisziplinärer Zusammenarbeit im Straßenwesen.
- Stärkung des kollaborativen und kreativen Arbeitens im Team.
- CAD-gestütze Modellierung und Simulationen einschließlich Prüfungen.
- Zusammenführen verschiedener Technologien zu einer einheitlichen Arbeitsweise.
- Fortentwicklung dieser Arbeitsweisen zur Steigerung der Effizienz.
- Tests von neuen Software-Lösungen im Straßenwesen.
- Möglichkeit zur projektbezogenen Öffentlichkeitsarbeit, z. B. im Rahmen von Beteiligungs- oder Planrechtsverfahren vor Ort.

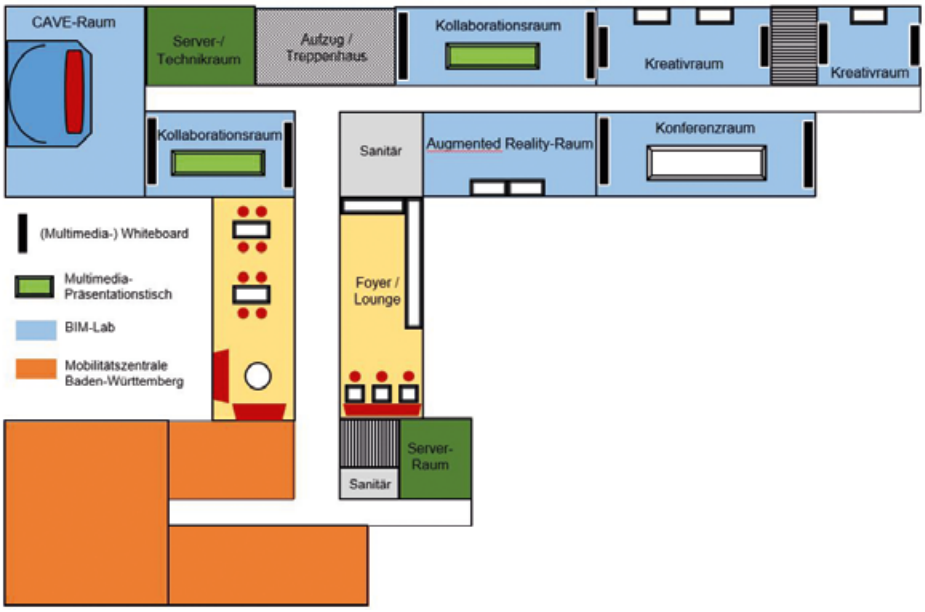
DAS BIM-LAB UMFASST 3 AUSBAUSTUFEN.

Stufe 1 besteht aus einem Hochleistungsrechner und VR-Brillen, geeignet für den mobilen Einsatz und die Unterstützung von Projekten vor Ort, in allen Dienststellen der baden-württembergischen Straßenbauverwaltung.

In **Stufe 2** erfolgt der Ausbau des BIM-Lab zu einer teilstationären (mobilen und stationären) Variante unter Verwendung von Präsentationstischen und Videowänden.

In **Stufe 3** werden die Räumlichkeiten erweitert und eine vollumfängliche Cave (Computer Aided Virtual Einvironment – C.A.V.E.) eingerichtet. Größere Gruppen sind dann in der Lage das BIM-Lab zu nutzen.

Geplante Umsetzung der Stufe 3 in den Räumlichkeiten der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg



RUNDSCHREIBEN

Planung, Bau und Betrieb öffentlicher Straßen sind an eine Reihe von Vorschriften und technischen Regelwerken gebunden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg legen diese Regelungen fest. Die Straßenbauverwaltung stellt die Umsetzung dieser Regelungen sicher. Sie sind von Ingenieurbüros, Bauunternehmen und allen anderen am Prozess Beteiligten zu beachten.

Die Liste der Regelwerke für Baden-Württemberg (LisRe-StB-BW) ist online abrufbar unter **www.rp.baden-wuerttemberg.de** → Unsere Themen → Straßen

ARS/RS BMVI	DATUM	EINFÜHRUNGS-SCHREIBEN BW	INHALT	SACHGEBIET IN DER LisRe-StB-BW
ARS 18/2021	**17.08.21**	**Einführungs-schreiben 2-3944-22/1/10**	Fortschreibung TL-TP-ING	SG 05 Brücken- und Ingenieurbau
RS des BMVI 2	**11.08.21**	**Einführungs-schreiben 2-14-2/4/2**	Einführung Planungsbeschleunigung Naturkatastrophen	SG 14 Straßenrecht
ARS 16/2021	**04.08.21**	**Einführungs-schreiben 2-3944-22/1/8**	Fortschreibung der ZTV-ING, Ausgabe 2021-03	SG 05 Brücken- und Ingenieurbau
ARS 13/2021	**27.07.21**	**Einführungs-schreiben 3964-2/5/2**	Merkblatt zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Motorradfahrende, Ausgabe 2021	SG 07 Straßenverkehrstechnik und Straßenausstattung
	26.07.21	**Einführungs-schreiben 2-3946-18/2/8**	Vergabe- und Vertragsunterlagen für den Straßen- und Brückenbau (RLK 906, 908, 910)	SG 16 Bauvertragsrecht
ARS 14/2021	**23.07.21**	**Einführungs-schreiben 2-3944-26/2/2**	Fortschreibung der RE-ING, Ausgabe 2021-01	SG 05 Brücken- und Ingenieurbau
ARS 12/2021	**07.07.21**	**Einführungs-schreiben 2-3946-18/2/7**	Vergabe- und Vertragsunterlagen für den Straßen- und Brückenbau (STLK)	SG 16 Bauvertragsrecht
	30.06.21	**Einführungs-schreiben 2-3910-11/2/2**	Erläuternde Hinweise zum Vollzug der Regelungen	SG 14 Straßenrecht
	27.05.21	**Einführungs-schreiben 2-0451-4/3/4**	Planung, Bau, Pflege und Kontrolle von Querungshilfen	SG 12 Umweltschutz

ARS/RS BMVI	DATUM	EINFÜHRUNGS-SCHREIBEN BW	INHALT	SACHGEBIET IN DER LisRe-StB-BW
	27.05.21	**Einführungs-schreiben 2-0420.4-1/1/6**	VwV-KSfB Kommunaler Sanierungsfonds Brücken - Abrechnung der Maßnahmen	SG 17 Haushalts-angelegenheiten
ARS 24/2020	**19.05.21**	**Einführungs-schreiben 2-3945-76/1/3**	Einführung TL SoB-StB 20	SG 06 Straßen-Baustoffe
	19.05.21	**Einführungs-schreiben 2-3945-76/3/1**	ETV-StB-BW Teil 2, Ausgabe 2021	SG 04 Straßen-befestigungen
ARS 23/2020	**19.05.21**	**Einführungs-schreiben 2-3945-76/1/2**	Einführung ZTV SoB-StB 20	SG 04 Straßen-befestigungen
ARS 25/2020	**12.05.21**	**Einführungs-schreiben 2-3945-76/1/4**	TL G SoB-StB 20	SG 06 Straßen-Baustoffe
	05.05.21	**Einführungs-schreiben 2-3944-22/1/4**	Fortschreibung der ZTV-ING - Ergänzungserlass	SG 05 Brücken- und Ingenieurbau
	20.04.21	**Einführungs-schreiben 2-3911-23/1/2**	Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in der Linienbestimmung	SG 00 Grundsätzliche Angelegenheiten
ARS 02/2021	**16.04.21**	**Einführungs-schreiben 2-3942-13/2/2**	Schleppkurven in technischen Regelwerken	SG 02 Planung und Entwurf
ARS 01/2021	**15.04.21**	**Einführungs-schreiben 2-0201.1-1/1/7**	Rundschreiben-Verzeichnis-StB 2021	SG 00 Grundsätzliche Angelegenheiten
ARS 09/2021	**14.04.21**	**Einführungs-schreiben 2-3946-45/3/2**	Einführung TA Walzasphalt	SG 04 Straßen-befestigungen SG 06 Straßen-Baustoffe
	09.04.21	**Einführungs-schreiben 2-880-1/4/9**	Sonderprogramm des Landes zur Stärkung der biologischen Vielfalt	SG 12 Umweltschutz
RS des BMVI 11.12.20	**06.04.21**	**Einführungs-schreiben 2-3945-75/1/2**	Empfehlungen für die Schadensdiagnose und die bauliche Erhaltung von AKR-geschädigten Fahr-bahndecken aus Beton	SG 04 Straßen-befestigungen

ARS/RS BMVI	DATUM	EINFÜHRUNGS-SCHREIBEN BW	INHALT	SACHGEBIET IN DER LisRe-StB-BW
	01.04.21	**Einführungs-schreiben 2-3961-27/13**	Hinweisschilder an Straßen	SG 07 Straßenverkehrstechnik und Straßenausstattung
ARS 27/2020	**25.03.21**	**Einführungs-schreiben 2-3945-75/2/3**	RStO 12 - Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen - Korrekturen und Ergänzungen 21	SG 04 Straßenbefestigungen
ARS 22/2020	**25.03.21**	**Einführungs-schreiben 3945-74/1/3**	TP Oberflächenbild StB 20 - Technische Prüfvorschriften für die Erfassung von Substanzmerkmalen (Oberfläche) mit schnellfahrenden Messsystemen, Teil: Bildaufnahme- und Auswertetechnik	SG 04 Straßenbefestigungen SG 16 Bauvertragsrecht
ARS 26/2020	**24.03.21**	**Einführungs-schreiben 2-3945-10/2/2**	TL BuB E-StB 20 - Technische Lieferbedingungen für Bodenmaterialien und Baustoffe im Erdbau des Straßenbaus	SG 03 Erd- und Grundbau, Entwässerung, Landschaftsbau SG 06 Straßenbaustoffe
ARS 06/2021	**24.03.21**	**Einführungs-schreiben 2-0304-2/1**	Handlungshilfe für das Zusammenwirken von ARS A5.2 und RSA 20	SG 07 Straßenverkehrstechnik und Straßenausstattung
ARS 18/2020	**23.03.21**	**Einführungs-schreiben 2-3945-19/1/7**	Einführung RDO Beton 09 - Richtlinie für die rechnerische Dimensionierung von Betondecken im Oberbau von Verkehrsflächen	SG 04 Straßenbefestigungen
ARS 21/2020	**23.03.21**	**Einführungs-schreiben 2-3945-74/1/2**	TP Textur StB ZTM - Technische Prüfvorschriften für Texturmessungen im Verkehrswegebau - Zirkulares Texturmessverfahren	SG 04 Straßenbefestigungen
ARS 17/2020	**22.03.21**	**Einführungs-schreiben 2-3945-19/1/8**	ZTV RDO Beton-StB 20 - Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Betondecken im Oberbau von Verkehrsflächen bei Anwendung der RDO Beton, Ausgabe 2020	SG 04 Straßenbefestigungen
	22.03.21	**Einführungs-schreiben 2-0420.4-1/1/3**	VwV-KSfB Kommunaler Sanierungsfonds Brücken - Regelwerk Kostenpauschalen	SG 17 Haushaltsangelegenheiten
	19.03.21	**Einführungs-schreiben 2-3932-91/1/3**	VwV-LGVFG Kommunaler Straßenbau - Brückenmodernisierung	SG 17 Haushaltsangelegenheiten
ARS 28/2020	**16.03.21**	**Einführungs-schreiben 2-3946-18/2/4**	Vergabe- und Vertragsunterlagen für den Straßen- und Brückenbau (STLK), ARS 28-2020, Az. vom 16.03.2021	SG 16 Bauvertragsrecht

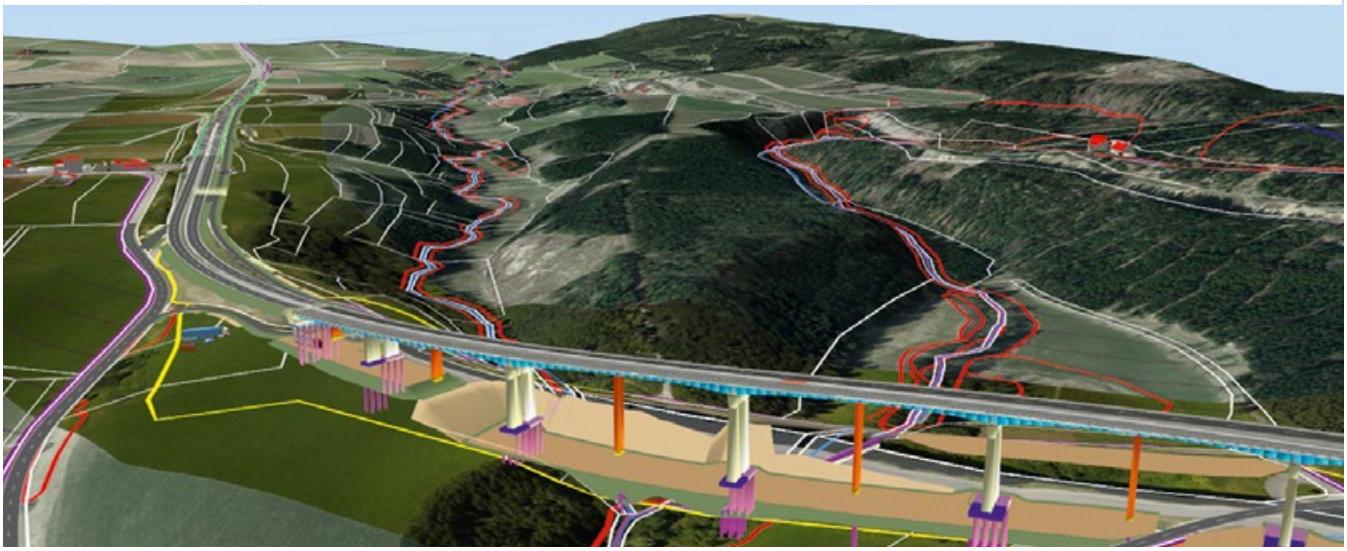
ARS/RS BMVI	DATUM	EINFÜHRUNGS-SCHREIBEN BW	INHALT	SACHGEBIET IN DER LisRe-StB-BW
	11.03.21	**Einführungs-schreiben 2-0451-4/3**	Planung, Bau, Pflege und Kontrolle von Querungshilfen	SG 12 Umweltschutz
ARS 07/2021	**09.03.21**	**Einführungs-schreiben 2-3944-52/1/1**	Fortschreibung der Richtzeichnungen für Ingenieurbauten (RiZ-ING)	SG 05 Brücken- und Ingenieurbau
RS des BMVI 22.06.2020	**01.03.21**	**Einführungs-schreiben 2-14-1/8/1**	Handlungsempfehlung zum Umgang mit Corona-bedingten Mehrkosten für Gesundheitsschutz- und Hygienemaßnahmen	SG 16 Bauvertragsrecht
ARS 05/2021	**18.02.21**	**Einführungs-schreiben Az. 2-3952-6/1/1**	Einführung RPE-ING, Richtlinien für die strategische Planung von Erhaltungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken	SG 05 Brücken- und Ingenieurbau
ARS 03/2021	**18.02.21**	**Einführungs-schreiben Az. 2-882-2/5/1**	Einführung RLuS 2012 - Fassung 2020, Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen	SG 12 Umweltschutz
	09.02.21	**Einführungs-schreiben Az. 2-0225-2/1**	Zusammenarbeit mit der FGSV - Information des BMVI	SG 00 Grundsätzliche Angelegenheiten
	09.02.21	**Einführungs-schreiben Az.2-3911-12/1/2**	Merkblatt für die Reinigung von Straßen	SG 10 Straßen-betriebsdienst
ARS 29/2020	**02.02.21**	**Einführungs-schreiben Az. 2-0201.1/1/2**	Anweisung zur Kostenermittlung und Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen 2014	SG 02 Planung und Entwurf
	01.02.21	**Einführungs-schreiben Az.2-3963-1/4**	Verkehrssicherheit durch Fahrbahnmarkierungen	SG 07 Straßenverkehrstechnik und Straßenausstattung
	01.02.21	**Einführungs-schreiben Az. 2-3945-8/1**	Erhaltung der Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg	SG 22 Straßenerhaltung

DAS VSVI SEMINARANGEBOT AUF EINEN BLICK

Weitere Informationen und Seminarbeschreibung auf unserer Homepage vsvi-bw.de

KURSNUMMER	SEMINARE 2020	TERMIN
SE-03-21	**Bauwerksplanung nach RAB-ING** Maik Schulz Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	**28.10.2021** ONLINE
SE-09-21	**Lärmschutz** Dr.- Ing. Stefan Alber Universität Stuttgart, Institut für Straßen- und Verkehrswesen	**11.11.2021** ONLINE
SE-10-21 Halbtages- seminar	**Wanderfalke, Fledermaus und Co. – Wie ist der Artenschutz bei der Planung und Durchführung von Brückensanierungen zu berücksichtigen?** Andrea Latz, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Ref. 26, Naturschutz an Verkehrswegen	**18.11.2021** ONLINE

KURSNUMMER	SEMINARE 2020	TERMIN
SE-11-21 Halbtages- seminar	**Berücksichtigung von Umweltbelangen bei Straßenplanungen** Sabine Attermeyer, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Ref. 26, Naturschutz an Verkehrswegen	**25.11.2021** **ONLINE**
SE-01-22	**Bauablaufstörungen** Dipl.-Wirtsch.-Ing. Frank A. Bötzkes ö.b.u.v. Sachverständiger für Bauablaufstörungen	**03.02.2022**
SE-BS-01-22	**Baugrund und Altlasten** Prof. Dr.-Ing. Carola Vogt-Breyer Hochschule für Technik, Stuttgart	**17.02.2022**
SE-02-2022	**Asphaltstraßenbau** Dr. Martin Haberl IBQ Institut für Baustoff-Qualitätssicherung GmbH	**22.02.2022**
SE-02-2022	**BIM** Tanja Jakovljevic Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Ref. 23, Grundsätze der Planung, Straßenbautechnik und Digitalisierung	**22.03.2022** **ONLINE**



+++ KURZINFO +++

AUSSTATTUNG UND BETRIEB VON STRASSENTUNNELN

Neben den weiterhin gültigen „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT 2006) wurden die „Empfehlungen für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln mit einer Planungsgeschwindigkeit von 80 km/h oder 100 km/h“ (EABT-80/100, Ausgabe 2019) als R 2 – Regelwerk vom FGSV-Verlag veröffentlicht.

In den dortigen Vorbemerkungen hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Auftragsverwaltung der Länder gebeten, bei Planung, Bau und Betrieb von Straßentunneln im Zuge von Bundesfernstraßen die EABT-80/100 zu berücksichtigen. Für Tunnel im nachgeordneten Straßennetz wird die Anwendung ebenfalls empfohlen.

Die EABT-80/100, Ausgabe 2019 bilden den Stand der Technik ab. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg bittet die EABT-80/100 im Geschäftsbereich der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sowie im Geschäftsbereich der Landesstraßen in der Baulast des Landes zu berücksichtigen. Den dortigen Stadt- und Landkreisen sowie den Gemeinden wird empfohlen, in ihrem Geschäftsbereich die EABT-80/100 ebenfalls zu berücksichtigen.

NEU – DAS LOGO IHRES UNTERNEHMENS IN DER VSVI AKTUELL

Die VSVI aktuell bietet allen Unternehmen ab sofort die Möglichkeit, Ihr Unternehmenslogo auf der Rückseite der VSVI aktuell zu veröffentlichen.

Für die VSVI und die Unternehmen besteht dadurch die Möglichkeit Ihre gegenseitige Verbundenheit mit der VSVI Baden-Württemberg e.V. zum Ausdruck zu bringen und gemeinsam aktiv an der Gestaltung der VSVI aktuell mitzuwirken. Die Unternehmen haben auch die Möglichkeit zur Veröffentlichung von Fachbeiträgen.

Sie können Ihre Logos in den üblichen Datenformaten zusenden: JPG (mind. 300 dpi), PDF, EPS oder AI.

Kosten:
- 250,00 Euro einmaliger Druck
- 450,00 Euro Druck auf 2 Ausgaben der VSVI aktuell
- 600,00 Euro Druck auf 3 Ausgaben der VSVI aktuell

Haben wir Ihr Interesse geweckt?
Die Pressestelle hilft Ihnen gerne weiter.
presse@vsvi-bw.de
Telefon 0711 62 54 04

UNSERE GESCHÄFTSSTELLE IST UMGEZOGEN:

Seit dem 24. August 2021 befindet sich unsere neue Geschäftsstelle in Fellbach.

Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure
in Baden-Württemberg e.V.
Erich-Herion-Straße 1, 70736 Fellbach
Telefon 0711 62 54 04, Fax 0711 615 39 1
E-Mail info@vsvi-bw.de

Öffnungszeiten:
Montag, Dienstag und Donnerstag
von 9:00 bis 16:00 Uhr

MITGLIEDERVERSAMMLUNG UND FORTBILDUNGSVERANSTALTUNG

AM 7. OKTOBER 2021 IN PFORZHEIM

Programm: (Stand 10.09.2021)

08.30 Uhr **Eintreffen der Mitglieder**
3G-Kontrolle, Maskenpflicht
Erste Kaffee- und Teekontakte

09.15 Uhr **Mitgliederversammlung**
Entsprechend § 6 unserer Satzung

Begrüßung durch den Vorsitzenden Ministerialdirigent Andreas Hollatz

a) Genehmigung Niederschrift der letzten Mitgliederversammlung
b) Jahresbericht der Vereinigung
c) Rechnungsbericht über das abgelaufene Geschäftsjahr
d) Bericht der Rechnungsprüfer
e) Entlastung des Vorstandes
f) Genehmigung des Haushaltsplanes sowie der Beitragsordnung
g) Wahl des Vorstandes
h) Wahl des Rechnungsprüfers
i) Verschiedenes

10.45 Uhr **Pause**

11.00 Uhr **Grußworte**
Oberbürgermeister Peter Boch
Stadt Pforzheim

11.30 Uhr **Eröffnung Fortbildungsveranstaltung Radverkehr**
Andreas Hollatz
Vorsitzender der VSVI BW e.V.

11.45 Uhr **Einführung in das Thema Radverkehr**
Marco Schwab
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg, Ref. 45

12.05 Uhr **Radschnellwege in Baden-Württemberg**
Ina Uhlmann
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg, Ref. 23

12.30 Uhr **Mittagspause**

13.30 Uhr **Planung eines Radschnellweges am Beispiel des RS 2 Heidelberg – Mannheim**
Stephanie Schumann
Regierungspräsidium Karlsruhe, Ref. 44

14.00 Uhr **Beschleunigung von Planung und Umsetzung am Beispiel des RS 4 Esslingen – Reichenbach**
Isabell Krüger
Regierungspräsidium Stuttgart, Ref. 47.3

14.30 Uhr **Kommunale Radschnellwegeplanung am Beispiel des RS 1 Stuttgart – Herrenberg**
Marcel Haas
Landkreis Böblingen

15.00 Uhr Ende der Veranstaltung

Veranstaltungsort:
CongressCentrum Pforzheim (CCP)
Mittlerer Saal (bitte entsprechenden Eingang benutzen)
Am Waisenhausplatz 1 – 3, 75172 Pforzheim

CCP Congress Centrum Pforzheim

Anfahrt mit dem Auto:
Pforzheim liegt verkehrsgünstig an der A 8 (Karlsruhe – Stuttgart – München).

Aus Richtung Karlsruhe über die Ausfahrt Pforzheim West, aus Richtung Stuttgart über die Ausfahrten Ost oder Süd. Folgen Sie dann jeweils der innerstädtischen Beschilderung „Zentrum/CCP".

Anfahrt mit dem Nahverkehr:
Vom Hauptbahnhof ist man zu Fuß in 8 Minuten am CCP. Pforzheim ist IRE/IC-Haltepunkt.

NEUE ADRESSE!

VSVI aktuell

Redaktion und Kontakt

Geschäftsstelle VSVI, Dipl.-Ing. Dipl.-Wirt.-Ing. Michael Trees, Erich-Herion-Straße 1, 70736 Fellbach, E-Mail: presse@vsvi-bw.de

Herausgeber

Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Baden-Württemberg e.V. (VSVI)

Gestaltung AD Rainer Haas, Stuttgart

Eine ökologisch nachhaltige Druckproduktion von Druckfrisch Stuttgart, Auflage 1.000 Exemplare

Auf 100 % Recyclingpapier gedruckt

Ökodruckfarben auf Basis nachwachsender Rohstoffe

klimaneutral natureOffice.com | 233-236-453513 gedruckt

Klimaneutral und emissionsarm gedruckt

Für diese Druckproduktion wird ein Baum gepflanzt

Unsere Partner

DREES & SOMMER

KARAJAN · INGENIEURE
Beraten + Planen
Ingenieurgesellschaft mbH