



# WEGBEREITER

Wege bereiten. Zusammen arbeiten.

LANDESAMT  
FÜR STRASSENBAU  
UND VERKEHR



Freistaat  
**SACHSEN**

# INHALT



- S. 3 Vorwort
- S. 4 Über uns
- S. 5 Martin Richter |  
Wie erneuert man eine Straße mitten in der Stadt?
- S. 8 Zusammenarbeit mit den Landkreisen
- S. 9 Fragen, die uns häufig gestellt werden
- S. 10 Dr. Martin Lisson |  
Denkmalschutz versus Straßenbau
- S. 14 Ronald Fass, Christoph Fiederling, Angela Claus-Kaiser |  
Wie passen Straßenbau und Umweltschutz zusammen?
- S. 18 Umweltschutz und Landschaftspflege
- S. 19 Simone Krahl |  
Wer sorgt für einen attraktiven ÖPNV auf  
Sachsens Straßen und Schienen?
- S. 24 Finanzen, Organisation, Recht und Aufsicht
- S. 26 Annett Meißner |  
Wer kümmert sich um die Radwege in Sachsen?
- S. 30 André Döring |  
Radwegbau auf einer alten Bahnstrecke –  
eine leichte Aufgabe?
- S. 34 Radverkehr an Bundes- und Staatsstraßen
- S. 36 Holger Quendt |  
Warum dauert Straßenbau so lange?
- S. 40 Unsere Niederlassungen
- S. 43 Der lange Weg vom Reißbrett in die Landschaft
- S. 46 Dr. Christian Leitzke |  
Wie sieht der Verkehr von morgen aus?
- S. 50 Karriere im öffentlichen Dienst
- S. 52 Isabell Schmeidel, Jennifer Kirsch, Uwe Rohland |  
Ist der Job auf dem Amt noch in?
- S. 56 Sabine Rimpel |  
Unser Leitbild
- S. 58 Redaktion & Pressestelle des LASuV

## GENDER-HINWEIS

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet.

Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

## OHNE MICH KEIN HEIMWEG.

So heißt ein Werbeclip der Staatsregierung für Jobs im öffentlichen Dienst. Der Mensch will mobil sein. Wir sind die Menschen, die Ihre Wege bereiten.

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist elementar für den Erfolg des Freistaates Sachsen als lebenswertes Zuhause und als Wirtschaftsstandort. Sie sichert Pendlern den Weg zur Arbeit, Schülern, Azubis und Studenten den Weg zur Ausbildung, den Großeltern den Weg zu Enkeln und Ärzten, Handwerkern, Dienstleistern und Industrie den Weg zum Kunden – und uns allen abends ein sicheres Ankommen zuhause bei den Liebsten. Weil es eben wirklich jeden betrifft, steht kaum eine andere staatliche Aufgabe so unter öffentlicher Aufmerksamkeit wie Straßen, Radwege und Bus & Bahn. Das Netz ist niemals vollendet, der Zustand niemals tadellos und das Angebot niemals ausreichend komfortabel. Denn Verkehrswege werden tagein tagaus genutzt und verschlissen, Menschen ändern Gewohnheiten und Ansprüche.

Wir legen uns tagein tagaus dafür ins Zeug, das Straßennetz und die Radwege sicher und leistungsfähig und den Öffentlichen Nahverkehr attraktiv zu machen.

## LERNEN SIE UNS KENNEN.

Erfahren Sie mehr über unsere Arbeit und die Menschen, die sie mit Leidenschaft und Engagement leisten. Wir sind die Wegbereiter. Viel Freude beim Lesen!

Dr. Saskia Tietje  
Präsidentin



# DAS LANDESAMT FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR | ÜBER UNS

**WIR BAUEN, ERNEuern UND ERHALTEN** Staats- und Bundesstraßen sowie Brücken und andere Ingenieurbauwerke. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Erweiterung des Radwegesetzes. Wir arbeiten wirtschaftlich auf fachlich hohem Niveau. Um dies dauerhaft gewährleisten zu können, wollen wir einen erheblichen Teil der planerischen und fachlichen Arbeit selbst machen. So sichern wir unsere Expertise – auch, um kompetenter Auftraggeber und Ansprechpartner zu sein.

**WIR VERMEIDEN ODER MINIMIEREN** Eingriffe in Natur und Landschaft ebenso wie Belastungen durch Luftverschmutzungen und Lärm. Wo dies nicht gelingt, leisten wir gewissenhaft Ausgleich und Ersatz. Wir tragen Sorge dafür, dass die Vorschriften zum Schutz von Umwelt, Natur und Mensch eingehalten werden.

**WIR UNTERSTÜTZEN** Verkehrsunternehmen, die dem öffentlichen Personennahverkehr dienen, bei der Verbesserung und Erneuerung ihrer Infrastruktur, Technik und Fuhrparks. Wir verwenden dafür Fördermittel von Freistaat, Bund und EU im Sinne der Geldgeber mit Sachverstand und Augenmaß. Mit der Genehmigung der Linien und Tarife im Nahverkehr tragen wir dafür Verantwortung, dass das Verkehrsangebot den gesetzlichen Bestimmungen entspricht.

**WIR VERBESSERN** durch intelligente Verkehrssysteme Verkehrsfluss und –sicherheit. Damit helfen wir auch, den Nahverkehr schneller, zuverlässiger und somit attraktiver zu gestalten.

**WIR UNTERSTÜTZEN** die Landkreise und Gemeinden mit Fördermitteln des Freistaates Sachsen, um ihr Straßennetz auszubauen und zu erhalten. Wir sind gemeinsam Dienstleister für den Bürger, der keinen Unterschied zwischen den Straßenklassen macht – und auch keinen erkennen sollte.

**WIR STELLEN** mit der Fachaufsicht über die Straßenmeistereien **SICHER**, dass die Landkreise fachlich einwandfrei und wirtschaftlich die Unterhaltungs- und Instandsetzungspflichten erfüllen, die sie für die Bundes- und Staatsstraßen übernommen haben.

**WIR LEISTEN** schnelle Hilfe bei Unwetter, Hochwasser und anderen unvorhersehbaren Ereignissen, die die Infrastruktur schädigen.

**WIR ÜBERWACHEN** die Ausbildung von Fahrlehrern und Berufskraftfahrern, die technische Prüfung und Zulassung von Fahrzeugen für den Straßenverkehr und die Genehmigung von Schwerlast- und Großraumtransporten. Wo es möglich ist, finden wir im partnerschaftlichen Miteinander Lösungen für alle Verkehrsteilnehmer.

**WIR SORGEN** in ganz Sachsen dafür, dass für Jedermann eindeutige, verbindliche und nachvollziehbare Verkehrsregeln gelten. Dafür tauschen wir uns mit allen kommunalen Verkehrsbehörden und denen der anderen Bundesländer regelmäßig aus, bilden weiter und sind als Ratgeber und Fachaufsicht ansprechbar.

**WIR SETZEN** mit unserer Fachkompetenz parlamentarische und staatliche Entscheidungen **UM**.

**WIR ERFÜLLEN** die uns gestellten Aufgaben mit Sachverstand, Erfahrung und den uns zur Verfügung stehenden Ressourcen. Dafür finden wir pragmatische und wirtschaftliche Lösungen. So entstehen auch immer wieder Innovationen und Impulse für den Gesetzgeber.

[Auszug aus dem Leitbild]

Zum 1. Januar 2021 hat das Bundesverkehrsministerium der Autobahn GmbH des Bundes die bisher in der Auftragsverwaltung der Länder befindliche Zuständigkeit für die Unterhaltung, Erhaltung und den Ausbau der Autobahnen übertragen. Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr wird sich neu aufstellen und sich zukünftig – neben der Generalverkehrsplanung, dem Radwegbau, dem Verkehrsrecht, der ÖPNV-Förderung und zahlreichen weiteren bisherigen Aufsichts- und Verwaltungsaufgaben – auf den Erhalt und die Verbesserung der sächsischen Infrastruktur sowie der Verkehrssicherheit für alle Mobilitätsarten auf Sachsens Bundes- und Staatsstraßen konzentrieren.

Geprägt durch mehr als 30 Jahre Fortschritt, Reformen und Veränderungen in der sächsischen Verwaltung rüsten wir uns gemeinsam als LASuV für die Zukunft. Egal in welcher Funktion, mit welcher Aufgabe, an welchem Ort – wir sind ein Amt. Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr.

# STRASSENBAU | MARTIN RICHTER

*Wie erneuert man eine Straße mitten in der Stadt?*

*Martin Richter ist Bauleiter in der Niederlassung Bautzen des LASuV. Er ist unter anderem verantwortlich für den B 96-Ausbau in Zittau. Ein Blick auf die Karte macht klar: Die Bundesstraße verläuft mitten durch die ganze Stadt.*

## NICHT EINFACH, WENN MAN SO VIELEN LEUTEN DEN WEG ZUR HAUSTÜR VERSPERRT, ODER?

Kennen Sie noch Tetris? So ungefähr ist das! In jedem Hauseingang wohnen Menschen mit Bedürfnissen und Ansprüchen. Und hinter jedem Schaufenster ackert ein Unternehmer für seine wirtschaftliche Existenz. Damit trotz Vollsperrung die

Erreichbarkeiten abgesichert werden können, teilen wir unseren Bauablauf in viele kleine Abschnitte. Und die müssen dann immer möglichst genau aneinander anschließen und bei allen Beteiligten passen.

## WAS IST DENN DAS PROBLEM, WENN MAN MAL EIN PAAR WOCHEN SEIN AUTO WEITER WEG PARKEN MUSS?

Ach. Das ist ja noch das Geringste. Aber eine Drogerie, ein Bäcker oder eine Boutique lebt von Laufkundschaft. Auch wenn wir einen Fußweg immer absichern – das Bummeln quer durch ein Baufeld ist natürlich nicht sehr attraktiv. Viele Geschäfte sind auf Be- und Entladen angewiesen, etwa Reinigungen oder Lebensmittelgeschäfte. Und alle gewerblichen wie privaten Haushalte wollen natürlich trotzdem noch Briefe und Pakete bekommen, der Müll muss abgeholt werden und im Notfall muss auch der Krankenwagen schnell durchkommen.

## GANZ SCHÖN VIEL LOS IN IHREM BAUFELD.

Das Bauvorhaben hier in Zittau ist tatsächlich ein besonders kniffliges Exemplar, denn die Bundesstraße verläuft mitten in der Stadt, sodass die Vollsperrung sehr viele Probleme für Anlieger und Verkehrsteilnehmer verursacht. Deshalb haben wir hier schon sehr früh in der Planung den direkten Draht zur Stadtverwaltung gesucht. So ein Vorhaben gelingt nur, wenn sich die Partner einig sind und gegenseitig unterstützen. Gemeinsam haben wir dann auch den Austausch mit den Anliegern gesucht, überall individuelle Lösungen gefunden.

Im Ergebnis haben wir überschaubare Teilabschnitte gebildet, damit nie mehr als ein paar hundert Meter zwischen der Sperrscheibe und der jeweiligen Hausnummer liegen. Und unser Baubetrieb muss absichern, dass jederzeit eine Fahrgasse für Anlieger befahrbar und eine sichere Passage für Fußgänger möglich ist.

## WIE BEKOMMT DER BEAUFTRAGTE BAUBETRIEB SEINE ARBEITEN MIT DIESEN PERMANENTEN STÖRUNGEN IN EINKLANG?

Mit viel Organisation und noch mehr Zeit, so ehrlich muss man sein. Diese Rahmenbedingungen verlangen der Baufirma sehr viel ab. So ordentlich ist auf freier Strecke normalerweise keine Baustelle. (lacht)





**WENN MAN EINE STRASSEN-  
DECKE EINMAL AUFMACHT,  
GIBT ES POTENZIELL AUCH  
NOCH DIE VERSORGER, DIE SICH  
EINKLINKEN WOLLEN. WAR DAS  
HIER AUCH SO?**

Ja, das war hier auch so. Weil wir ohnehin den gesamten Fahrbahnaufbau neu aufbauen, sind natürlich auch alle möglichen Leitungen betroffen, die in der Straße liegen: Strom, Gas, Telekommunikation, Wasser und Abwasser. Heißt: Immer wenn wir die alte Fahrbahn in einem Teilabschnitt abgetragen haben, mussten wir erstmal den Versorgern die Möglichkeit zum Leitungsbau geben. Das müssen wir alles mit der Bau-

firma und den Versorgern koordinieren und die wiederum jeweils mit ihren Dienstleistern und natürlich auch deren Kunden.

Wir sorgen dafür, dass neben allen konventionellen Medien besonders der Breitbandausbau Platz in dem engen Bauraum findet.

**DEN LEUTEN VOM BAU  
HAFTET JA EHER DAS KLISCHEE  
VON KNURRIGEN RÜPELN AN.  
KAUM VORSTELLBAR, DASS MAN  
SO DURCH DAS VORHABEN  
KOMMT.**

Ha! Ich kann Ihnen sagen, ich konnte mir auch nicht vorstellen, dass ich so viel reden und überzeugen und verhandeln muss, als ich die Aufgabe übernommen hab. Aber das Klischee will ich so auch nicht stehen lassen: Jeder von uns, auch von der Bau-firma, ist im Privaten ja auch Elternteil oder Jemandes Kind, Nachbar, Autofahrer oder Radfahrer und Fußgänger. Und jeder von uns sorgt sich um seine Lieben und will auf dem Weg zum Bäcker nicht in eine Baugrube stürzen. Und deshalb kann man sich auch darauf verlassen, dass wir alle umsichtig und hilfsbereit sind. Ob das jetzt mit vier oder mit hundert Wörtern zum Ausdruck kommt – Typfrage (lacht).

## ÜBER MARTIN RICHTER

Der 38-jährige Bauingenieur ist gebürtiger Bautzener. Nach seinem Abitur in Bautzen hat er in Zittau Bauingenieurwesen studiert, um anschließend ca. 9 Jahre bei einer Ingenieur-gesellschaft EXNER&SCHRAMM mbH als Bauleiter tätig zu sein. 2017 wechselte er zum LASuV Bautzen, wo er als Bauleiter im Referat Straßenbau beschäftigt ist. Seine Arbeit beginnt, wenn das benachbarte Planungsreferat das Vorhaben bis zur Baureife geplant und vor-bereitet hat.



## B 96-Ausbau in Zittau



Den Ausbau der B 96, Äußere Weberstraße und Dresdner Straße in Zittau hat die Niederlassung Bautzen 2010 zu planen begonnen. Nachdem alle Beteiligten im Boot waren, rollte dann 2019 der erste Bagger in Zittau. Das Bauende für das Gesamtvorhaben auf rund 0,9 Kilometern ist für Herbst 2021 ge-



plant. Die Kosten betragen rund 6,2 Millionen Euro, ein Anteil von etwa 3,7 Millionen Euro werden durch die Bundesrepublik Deutschland finanziert, die übrigen Kosten tragen die Stadt Zittau, die Stadtwerke sowie der Abwasserzweckverband.

Die Äußere Weberstraße wurde von ca. 6,5 auf ca. 8,5 Meter inklusive markierten Radfahrstreifen verbreitert. Insgesamt elf Straßenkreuzungen einschließlich der Einmündungsbereiche der kreuzenden Straßen mussten erneuert und teilweise ausgebaut werden.

Entlang der Äußeren Weberstraße wird ein Radweg angelegt, zudem im Auftrag der Stadtverwaltung auch beidseitig Parkstreifen und Gehwege sowie Straßenbeleuchtung.

Insgesamt wurde der Ausbau der B 96, Äußere Weberstraße und Dresdner Straße in Zittau in 9 Bau Lose unterteilt. Neben dem beauftragten Bauunternehmen sind hier noch 5 Ingenieurbüros sowie 11 Fachfirmen tätig – von der Bauüberwachung über den Verkehrstechniker für Ampelanlagen bis zum Landschaftsbau.

FREISTAAT SACHSEN  
LANDKREIS GÖRLITZ  
STADT ZITTAU



allgem. Wohngebiet  
Mischgebiet  
Gewerbegebiet  
Sondergebiet  
Gemeinbedarf



Ausbau der B 96, Äußere Weberstraße und Dresdner Straße in Zittau, Übersichtslageplan

# WER IST ZUSTÄNDIG? | ZUSAMMENARBEIT MIT DEN LANDKREISEN

Mit der Verwaltungs- und Funktionalreform 2008 wurden nicht nur die Landkreise neu zugeschnitten, sondern auch die Aufgaben zwischen Land und Kommunen grundlegend neu geordnet. Seither haben – neben den Großstädten Dresden, Leipzig und Chemnitz – zehn Landratsämter mit insgesamt 42 Straßenmeistereien die Unterhaltung und Instandhaltung der Bundes- und Staatsstraßen übernommen, während das 2012 neu gegründete Landesamt für Straßenbau und Verkehr die Planung und den Bau leistet.

Die Straßenmeistereien der Landkreise sind zumeist für die Bundes-, Staats- und Kreisstraßen in ihrem Revier verantwortlich. Ihr Alltag ist es, mit täglichen Streckenkontrollen den Zustand von Fahrbahnen, Brücken, Straßenbegleitgrün, Beschilderung, Markierung, Schutzplanken sowie etwa Sicht- und Schallschutzwänden zu prüfen. Wo Mängel festgestellt werden, stehen Arbeiten an: Vom Entfernen eines gefährlich trockenen Astes am Straßenrand über den Ersatz eines nach einem Unfall beschädigten Verkehrszeichens bis zum Flickern beschädigter Fahrbahnoberflächen arbeiten die Straßenwärter sich fachkundig durch die täglichen Auftragshefte. Die Aufzählung lässt sich noch um ein Vielfaches erweitern: regelmäßige Baumschauen mit LASuV und der Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH (kurz: LIST), Grasmahd und Grünpflege, Unterhaltung von unbewirtschafteten Rastplätzen und die Reinigung von Straßen und Radwegen sowie Entwässerungseinrichtungen. Und der Winterdienst! In der dunklen Jahreszeit sind die Straßenwärter alljährlich im Dreischichtdienstplan eingeteilt, um bei Bedarf rund um die Uhr mit Schneefräsen und Streufahrzeugen auszurücken. Zahlreiche Messstationen auf den Strecken sowie Wetterdienstmeldungen ermöglichen es den erfahrenen Schichtleitern und Kolonnenführern, frühzeitig Wetterumschwünge zu erkennen und entsprechend zu reagieren. Ihre Aufgabe ist es im Idealfall, Glätte auf der Fahrbahn nicht zu beseitigen, sondern schon vorher ihr Auftreten zu verhindern.

Die Straßenmeistereien sind im Auftrag des Freistaates Sachsen an den Bundes- und Staatsstraßen tätig. Die Fachaufsicht für die Liegenschaften, Fuhrparks, Arbeitsmittel und das Personal der Meistereien liegt ebenfalls beim Freistaat Sachsen. Zur Erledigung der vielfältigen Aufgaben im Zuge von Bundes- und Staatsstraßen stellen der Bund und der Freistaat Sachsen die erforderlichen Gelder zur Verfügung. Im Jahr 2020 waren das insgesamt rund 50 Millionen Euro.



An dieser Schnittstelle zur kommunalen Ebene sitzen die Kolleginnen und Kollegen der Referate Erhaltungs- und Betriebsdienstmanagement der LASuV-Niederlassungen und des entsprechenden Referats in der LASuV-Zentrale. Während der Austausch vor Ort vor allem konkrete Jahresplanungen, Abrechnungen und unterstützende Tätigkeiten umfasst, arbeitet das Referat Erhaltungs- und Betriebsdienstmanagement der Zentrale vor allem als Fachaufsichtsbehörde. Sie ist dauerhaft mit der Überwachung der Finanzen befasst, koordiniert sich dafür mit den Niederlassungen zur Haushaltsmittelverwendung bei der Unterhaltung von Bundes- und Staatsstraßen, der Organisation des Straßenbetriebsdienstes der Landkreise und dem Beschaffungsbedarf für Fahrzeuge und Geräte. Auch die Koordinierung des Zentralen Winterdienstmeldesystems des Freistaates Sachsen und der Leistungen zur Straßenzustandserfassung und -bewertung auf Bundes- und Staatsstraßen ist in der Zentrale angesiedelt.

Zusammengefasst ist es mit den Bundes- und Staatsstraßen also ein bisschen wie bei einem Wohnhaus: Es gibt die guten Seelen des Hauses, die Hausmeister, die das Gebäude in Schuss halten und für Sicherheit und Ordnung sorgen – das sind die Straßenmeistereien. Und es gibt die Eigentümer, die sich um Neubau, Umbau- und Sanierungsarbeiten kümmern müssen – das ist das LASuV für die eigenen Staatsstraßen und in Auftragsverwaltung des Bundes für die Bundesstraßen.

# ACHTUNG, VOLLSPERRUNG!

## Fragen, die uns am häufigsten gestellt werden

*Mehr oder weniger weite Umwege, Zeitverlust, Stau auf der Umleitungsstrecke – Vollsperrungen sind ohne Frage eine Herausforderung für alle Verkehrsteilnehmer und auch Anwohner.*

*Wie es zu Vollsperrungen kommt und warum sie sich in vielen Fällen nicht vermeiden lassen ...*

### WARUM IST ES MEIST NICHT MÖGLICH, NUR HALBSEITIG ZU SPERREN?

Der Bau unter Vollsperrung ist inzwischen im Bereich der Bundes- und Staatsstraßen eher der Regelfall als die Ausnahme. Grund ist die seit 2018 geltende Arbeitsstättenrichtlinie ASR A 5.2. Diese fordert zum Schutz des Baustellenpersonals einen erweiterten Mindestabstand der Arbeiter vom fließenden Verkehr. Dieser Abstand kann bei halbseitiger Bauweise in vielen Fällen nicht gewährleistet werden, da die Fahrbahn zu schmal ist. Hier geht daher die Sicherheit aller am Bau Beteiligten vor.

### VON WELCHER SEITE WERDEN SPERRUNGEN KOORDINIERT UND ERLAUBT?

Die Sperreraubnisse erteilen in Sachsen die jeweils örtlich zuständigen Verkehrsbehörden in den Kommunen bzw. Landkreisen. Sie koordinieren in eigener Zuständigkeit die Sperrungen und Verkehrseinschränkungen in ihrem Gebiet. Durch den vom LASuV jeweils beauftragten Baubetrieb ist für jedes Vorhaben vor Baubeginn zwingend eine Verkehrsrechtliche Anordnung (kurz VAO) bei der zuständigen Verkehrsbehörde zu beantragen. Sie beschreibt sowohl die Sicherung der Baustelle als auch die geplante Umleitungsführung. Erst nach Erteilung der VAO können die Bagger rollen.



### WIESO SIND DIE AUSGESCHILDERTEN UMLEITUNGEN HÄUFIG SO GROSSRÄUMIG?

Es sind immer mehrere Seiten daran beteiligt, eine geeignete Umleitung für ein Vorhaben zu finden – darunter die örtlich zuständige Verkehrsbehörde, die Kommune selbst, das LASuV als Verantwortlicher für das Projekt, die Polizei sowie ÖPNV-Betriebe. Für alle Beteiligten ist es nicht selten eine ziemliche Herausforderung, da Umleitungsführungen oft sehr lang werden, um der Straßenklasse entsprechend umleiten zu können. Der Verkehr einer Bundesstraße mit hohem LKW-Anteil kann nicht auf eine Kreis- oder Gemeindestraße verlegt werden, die dem Aufkommen nicht gewachsen ist und keinen Begegnungsverkehr ermöglicht – nur, weil es dem kürzesten Weg entspricht. Grundsätzlich muss die Umleitung denselben Verkehr aufnehmen können wie die gesperrte Strecke. Ortskundigen steht es dabei frei, anderweitige öffentlich gewidmete Straßen zur Umfahrung zu wählen.

### WARUM WERDEN STRECKEN GERADE IN DEN SCHULFERIEN GESPERRT?

Zum einen hängt das vielerorts einfach mit dem geringeren Verkehrsaufkommen im Vergleich zur Schulzeit zusammen. Zum anderen ist in der Ferienzeit der Schulbusverkehr nicht von der Sperrung betroffen, der den Schülern sonst erhebliche Einschränkungen wie nicht angefährene Haltestellen oder längere Fahrtzeiten zumuten müsste. Die meisten Bauvorhaben sind witterungsbedingt zwischen Frühjahr und Herbst auszuführen – was nicht selten dann auch die Ferienzeit betrifft.

### WO BLEIBE ICH ZU AKTUELLEN SPERRUNGEN AUF DEM LAUFENDEN?

Unter [www.baustellen.sachsen.de](http://www.baustellen.sachsen.de) liefert das Baustelleninformationssystem Sachsen tagesaktuell Infos zu Baumaßnahmen und Sperrungen auf Bundes-, Staats- und Kreisstraßen sowie den Autobahnen im Freistaat. Eine mobile und eine Desktop-Variante stellen Vollsperrungen ab einem Tag Dauer, bedeutsame halbseitige Sperrungen und Sperrungen mit Einbahnstraßenregelung in einer Karte dar. Auch der jeweilige Vorhabenträger ist hier vermerkt. Denn das LASuV ist nur einer von vielen Verursachern. Auch Versorger, Telekommunikationsunternehmen oder private Bauherren können Verkehrseinschränkungen verursachen bzw. anordnen lassen.

# RECHENHAUSBRÜCKE | DR. MARTIN LISSON

## Denkmalschutz versus Straßenbau

*Dr. Martin Lisson ist in der Zschopauer Niederlassung des LASuV als Referatsleiter für die Bauwerksausführung in den Landkreisen Mittelsachsen und Erzgebirge zuständig. Seine Bauleiter und er betreuen in der Region Brücken, Stützwände, Schilderbrücken und alle anderen konstruktiven Ingenieurbaumaßnahmen. Als Referatsleiter koordiniert er Projekte und behält den Überblick über die laufenden Vorhaben inklusive der Termine, der Kosten und der Bauzeiträume.*

Das Kernstück der Maßnahme »B 283, Ersatzneubau Bauwerk 4 über die Zwickauer Mulde bei Bockau« war die Rechenhausbrücke. Daneben wurden auch ein Durchlass für den Bockauer Dorfbach sowie drei Fellsicherungen und mehrere Stützbauwerke errichtet. Seit Ende August 2019 ist die B283 nun auf rund 530 Metern inklusive zweier Abzweige grundhaft ausgebaut.

Zuvor wies die denkmalgeschützte Rechenhausbrücke einen erheblichen Instandsetzungsbedarf auf. Nach ihrer Erbauung Mitte des 19. Jahrhunderts war sie mehrfach umgebaut und an die jeweils aktuellen Verkehrsvorschriften und Gegebenheiten angepasst worden. Zuletzt konnte kein Verkehr über 18 Tonnen die Brücke befahren. Zudem war sie für das beidseitige Befahren zu schmal. Dem wurde mit einem Ersatzneubau und einer verbesserten Verkehrsführung Abhilfe getan. Die neue Brücke quert zwar ebenfalls die Zwickauer Mulde, vermeidet aber spitzwinklige Kurven wie sie vorher bestanden.

### DENKMALSCHUTZ EINER HISTORISCHEN BRÜCKE UND DAS ERFORDERNIS EINER VERKEHRSGERECHTEN ANBINDUNG ZWISCHEN DEN STÄDTEN IM ERZGEBIRGE. DA KANN ES KONFLIKTE GEBEN. GAB ES DIE AN DER RECHENHAUSBRÜCKE?

In den Planungen zeichnete sich dies bereits ab. Eine Bürgergruppe stellte mehrere Petitionsanträge und schloss sich schließlich zu einem Verein für den Erhalt der Rechenhausbrücke zusammen. Mit Beginn der Bautätigkeiten kam das Thema dann erst richtig auf und lief baubegleitend. Man kann das im Endeffekt nur abfedern, indem man von Anfang an miteinander spricht, also regelmäßig den Austausch sucht, damit die Informationen auch immer weitergegeben werden. Wir haben Vertreter des Vereins dann auch auf die Baustelle eingeladen.

Zudem erhielten sie die Dokumentation von der Brücke inklusive des Brückenabrisses, die auch an die Denkmalschutzbehörde gegangen ist. Auch die Möglichkeit für die Aufstellung einer Gedenktafel haben wir geschaffen, die aber durch die Auflösung des Vereins nie aufgestellt wurde.

### DIE DENKMALSCHUTZBEHÖRDE HAT DA NICHT EINGEGRIFFEN?

Im Planfeststellungsverfahren gab es Bedenken der oberen Denkmalschutzbehörde. Diese wurden aber in Abwägung der Tatbestände ausgeräumt und es wurde festgelegt, dass zum Abriss der Brücke vom LASuV eine Dokumentation zu erstellen ist. Wir haben auch von unserer Seite zugesichert, dass wir die alten Steine bei der Errichtung von Stützwandabschnitten wiederverwenden. Diese großen Natursteine sind im Stützwandabschnitt im Kreuzungsbereich mit dem Muldenweg bzw. der Schneeberger Straße verbaut. Ein weiterer Diskussionspunkt





waren die Luftströmungen im Talbereich. Die alte Brücke lag etwas tiefer und in einem kurzen Abstand zu der neuen. Im Rahmen der Planfeststellung war das ein weiterer Punkt, der für den Abriss der alten Brücke sprach.

Hätte man sich später für den Erhalt der Brücke entschieden, wäre eine Änderung der Planfeststellung bei der Landesdirektion notwendig geworden. Der zeitliche Ablauf wäre nicht abschätzbar gewesen. Die zusätzlichen Kosten, um die alte Brücke in einen sicheren und vollständig nutzbaren Verkehrszustand zu bringen, hätten sich auf mehrere Millionen Euro belaufen. Die Finanzierung bestand nicht, da diese Variante nie in der Planung vorgesehen war. Der Bund ist Baulastträger der B 283 und eine Beantragung hätte über den Bundeshaushalt erfolgen müssen.

### **WÄRE DAS DENN GEGANGEN, DIE ALTE RECHENHAUSBRÜCKE AUCH NUR FÜR FUSSGÄNGER UND RADFAHRER ZU ERHALTEN?**

Selbst unter Fußgänger-Belastung wäre der Zustand auf Dauer nicht haltbar gewesen und man hätte die Brücke dennoch instandsetzen müssen. Schon die Geländer inklusive Kappen hätten komplett erneuert werden müssen. Weitergegangen wäre es bei der Stützkonstruktion. Das hätte in Summe einen Millionenbetrag gekostet. Dann hätte schon das nächste Problem gewartet: Der Höhensprung zur neuen Brücke über mehrere Meter. Das heißt, entweder wäre eine

Treppe mit einer steilen Rampe oder einer Aufzugskonstruktion notwendig geworden. Damit wären die Kosten inklusive Instandhaltung weiter in unverhältnismäßige Höhen gestiegen.

### **GAB ES DENN IDEEN, WIE MAN DIE BRÜCKE DOCH NOCH HÄTTE RETTEN KÖNNEN?**

Dem Verein ging es hauptsächlich um den Erhalt der Rechenhausbrücke als technisches Denkmal. Die erste Idee des Vereins war es, dass wir erst einmal die Instandsetzung vorgenommen hätten. Der Unterhalt wäre dann auf den Verein übergegangen. Das Problem an dieser Idee: Allein mit einer umfassenden Instandsetzung ist es bei einem solchen Bauwerk nicht getan. Es sind jährliche Instandhaltungsleistungen und regelmäßige Prüfungen vorgeschrieben. Spätestens wenn ein Schaden auftaucht, muss die Instandsetzung auch von irgendwem bezahlt werden. Selbst mit größeren Summen von Einzelnen wäre das für einen Verein kaum machbar gewesen. Der Verein konnte nachweislich auch keine Kostendeckung bzw. keine ausreichende Bürgerschaft aufbringen.

Die andere Idee war, dass der Bund die Baulastträgerschaft behält. Dem stand aber der nicht vorhandene Bedarf gegenüber. Dadurch, dass die neue Brücke unmittelbar angrenzend verläuft, gibt es für den Bund keinen Bedarf für die Verkehrsführung, noch nicht einmal für die Radverkehrsführung, weil auf der neuen Brücke auch ein separater

Radweg entlangführt. Dazu wäre noch der beschriebene Höhensprung zur neuen Brücke als weiteres Problem gekommen.

### **EINER DER LETZTEN ARBEITS-SCHRITTE WAR DANN DER ABRISS DER ALTEN BRÜCKE. WIE WAR DAS UND WIE GING ES DANN WEITER?**

So baufällig wie die Brücke war, hat der Abriss keine zwei Wochen gedauert und war dann komplett abgeschlossen. Erst wurde der Asphalt gefräst und die Geländer entfernt. Die Brücke wurde dann mit einem Bagger von oben abgetragen. Der Bachbereich unter der Brücke wurde mit einem Abbruchboden versehen, damit nichts ins Wasser fällt.

Es gab auch Erzählungen von Anwohnern, dass die Brücke im zweiten Weltkrieg zur Sprengung vorgesehen gewesen sei. Dies hat sich aber nicht bewahrheitet. Die Kampfmittelerkundung konnte nichts feststellen. Auch andere Schadstoffe oder Bodenbelastungen wurden nicht gefunden. Die Brücke war einfach ein historisches Bauwerk, das schon mehrfach instandgesetzt wurde. Es ließen sich Natursteine, Betonteile und Stahlverstärkungen finden, aber nichts von dem war überraschend.

Schließlich konnten wir die Baumaßnahme bereits drei Monate eher als geplant für den Verkehr freigeben. Wir versuchen immer so genau wie möglich zu planen, aber das ist nicht in jedem Fall möglich.

In einem vordefinierten Prozess kann man das alles genau planen, aber in der Natur ist das bei so viele Einflüssen immer komplex. Besonders bei den Fellsicherungen und den Stützbauwerken konnte nach der Freilegung der Baubereiche der Ablauf noch einmal optimiert werden. Das hat uns deutlich besser vorankommen lassen und eine frühere Verkehrsfreigabe ermöglicht.

## WAS IST AUS IHRER SICHT AN DIESEM PROJEKT BESONDERS?

Wenn man die B 283 davor als enges Nadelöhr kannte mit einer Rechenhausbrücke, die am Ende nur noch einseitig und für schwere LKW gar nicht befahrbar war, dann ist die jetzige Talbrücke mit dem Radweg inklusive der Kollisions-schutzwände für Fledermäuse und Vögel ein deutlicher Gewinn. Auch optisch hat die Brücke etwas zu bieten: die Bauweise ist sehr schlank, auch die Pfeiler sind hoch, aber dennoch verhältnismäßig schmal – ein Unbeteiligter würde vielleicht sogar sagen: »Hält das überhaupt?«. Trotzdem ist die Straße in Regelbreite errichtet mit Rad- und Gehweg.

## AN WELCHEM PUNKT WIRD IHR REFERAT FÜR DIE BESEITIGUNG SOLCHER »NADELÖHRE« HERANGEZOGEN?

Wir sind zuständig sobald das Baurecht hergestellt wurde. Wir erstellen die Leistungsbeschreibungen der zukünftigen Baumaßnahmen: Was soll gebaut werden? Welche Umfänge hat das? Welche Materialien sollen



verbaut werden? Wie soll es am Ende im Detail aussehen? Die Baubeschreibung, die Leistungsbeschreibung und die Pläne arbeiten wir sehr umfassend aus und stellen diese der Vergabestelle digital zur Verfügung. Mit unserer Vorbereitung kann dann die Ausschreibung durchgeführt, die eingegangenen Angebote beurteilt und das Bauvorhaben an die wirtschaftlichste Baufirma vergeben werden. Wir werden nur nochmal ins Boot geholt, wenn es bei der Angebotsprüfung Fragen gibt. Ab dem Zuschlag übernehmen wir dann die Bauleitung.

Klar, die Baufirma ist dann für den Bau zuständig, aber alles außerhalb der reinen Bautätigkeit, also insbesondere die Absprachen mit anderen Betroffenen, wie Anliegern, Versorgungsträgern, Gemeinden und anderen Trägern öffentlicher Belange, koordinieren wir. Wir sorgen auch dafür, dass der Auftragnehmer alle gesetzlichen und vertraglichen

Regeln umsetzt. Oft müssen dann während des Baus noch kleine Änderungen vorgenommen und vor Ort Entscheidungen getroffen werden. Auch das ist unsere Aufgabe. Das sind dann aber keine Einzelentscheidungen. Da werden alle Beteiligten mit einbezogen. Am Ende legen wir aber fest, was in unserer Baumaßnahme passiert.

## DANACH ORGANISIEREN UND KONTROLLIEREN SIE ALLES, WAS MIT DEM BAUGESCHEHEN ZU TUN HAT?

Wir sind sozusagen Dreh- und Angelpunkt an der Baustelle. Das kann punktuell auch mal sehr stressig sein, macht aber trotzdem Spaß. Man hat im Grunde genommen immer neue Herausforderungen, für die eine Lösung gefunden werden muss. Den Standardfall, das tägliche Abarbeiten nach einem Schema gibt es bei uns nicht. Die





Vorgänge sind immer anders, die Inhalte immer anders, die Probleme immer anders. Damit gibt es immer andere Lösungen und Schlussfolgerungen, die daraus hervorgehen. Wer behauptet, im Baubereich wird's langweilig, der hat noch nie mit dem Bau zu tun gehabt.

### WAS SCHÄTZEN SIE AN IHREM JOB?

Die Abwechslung ist das, was den Reiz ausmacht. Man kommt mit vielen Menschen zusammen und hat ständig andere Herausforderungen, die man lösen muss. Man muss sich immer etwas überlegen – das macht für mich zum einen den Ingenieurberuf aus, zum

anderen aber ganz speziell den Bauingenieur. Auch arbeitet man immer Hand in Hand. Zum Beispiel mit der Bauwerksprüfung oder der Planung – auch diese sind manchmal im Bau noch dabei, wenn es Fragen gibt, wo gewisse Überlegungen und Festlegungen herkommen. Diese Grundlagen braucht man häufig um Probleme zu lösen.

Dadurch, dass die Standorte der Bauvorhaben bei uns in der Niederlassung Zschopau auch so unterschiedlich sind – los geht es tief im Erzgebirge, von der tschechischen Grenze bis nach Döbeln in Mittelsachsen – haben wir Baumaßnahmen mit unterschiedlichsten Bodenbeschaffenheiten, Straßenverhältnissen und Umgebungsbereichen. Das ist interessant und macht Spaß.

### ÜBER DR. MARTIN LISSON

Dr. Martin Lisson, Jahrgang 1983, kam 2018 ins LASuV nachdem er für die Deutsche Bahn im Konzernbereich DB Engineering und Consulting tätig war. Während seiner Zeit als Soldat bei der Bundeswehr studierte er Bauingenieurwesen und Umwelttechnik und promovierte im Bereich Wasserwirtschaft und Baubetrieb. Wenn Dr. Lisson nicht gerade mit der Familie unterwegs oder an seinem Grundstück tätig ist, sucht er die Herausforderung in der Instandsetzung von elektronischen Unterhaltungsmedien wie Smartphones und Tablets.

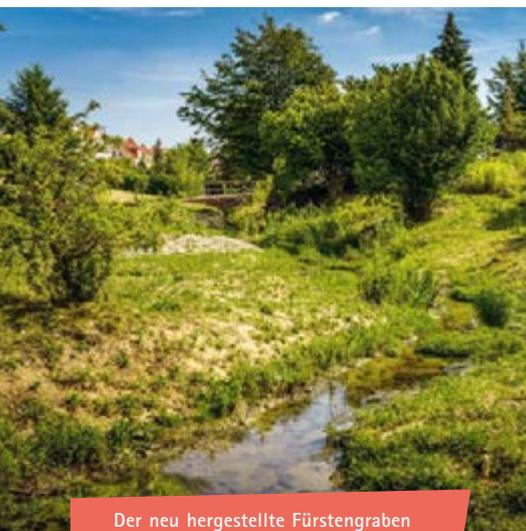
# FÜRSTENGRABEN MEISSEN | RONALD FASS, CHRISTOPH FIEDERLING, ANGELA CLAUS-KAISER

*Wie passen Straßenbau und Umweltschutz zusammen?*

Sowohl bei der Planung als auch beim Bau moderner Verkehrsanlagen sind nicht nur technische Anforderungen zu beachten. In gleichem Maß müssen auch die Belange des Umweltschutzes Berücksichtigung finden. Wie das funktionieren kann, zeigt eine ganz besondere Maßnahme in Meißen. Ronald Faß, Christoph Fiederling und Angela Claus-Kaiser waren an der Umsetzung der Renaturierung des Fürstengrabens beteiligt.



Der begradigte Verlauf des Meißner Fürstengrabens kurz vor Baubeginn im Jahr 2019  
Foto: EULE Film / Eckelmann



Der neu hergestellte Fürstengraben im Anschluss an die Renaturierungsmaßnahme im Sommer 2020  
Weitere Fotos: André Wirsig/LASuV

**MAN HAT DAS GEFÜHL, DASS AKTUELL DAS BEWUSSTSEIN FÜR THEMEN RUND UM DEN UMWELTSCHUTZ STEIGT – ABER DEN BEREICH STRASSENBAU VERKNÜPFEN SICHERLICH DIE WENIGSTEN DAMIT.**

**Christoph Fiederling:** Ja, das entspricht auch unseren Erfahrungen. Zumal die Maßnahmen, die wir leisten, oft außerhalb des Blickfelds der Bevölkerung liegen. Es ist eben nicht so, dass nur Lebensraum versiegelt und zerstört wird, im Gegenteil.

**Ronald Faß:** Wir sind sogar ein ganz maßgeblicher Auftraggeber im Sinne des Umweltschutzes. Wir lassen Gewässer sanieren, forsten auf, legen Streuobstwiesen an, kümmern uns um die straßenbegleitende Bepflanzung, lassen Trockenmauern bauen und so weiter. Dafür werden jährlich Mittel in Millionenhöhe eingesetzt.

**DABEI BETRIFFT DER UMWELTSCHUTZ ABER NICHT NUR DIE TIER- UND PFLANZENWELT, ODER?**

**Christoph Fiederling:** In unserer Abteilung kümmern wir uns deswegen genauso um die Bereiche Lärmschutz und Luftthygiene, um Landschaftsbild und Gewässerschutz. Auch die Prüfung unserer Straßenbäume im Sinne der Verkehrssicherheit gehört zu unseren Aufgaben. Und natürlich die Planung und Umsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

**WANN WERDEN SOLCHE MASSNAHMEN GEFORDERT?**

**Ronald Faß:** Sogenannte Kompensationsmaßnahmen werden dann nötig, wenn sich beim Neu- oder Ausbau von Verkehrsanlagen Eingriffe in die Natur nicht vermeiden lassen. Und da reicht es schon, wenn einige Quadratmeter Boden im Zuge einer Straßenverbreiterung versiegelt werden. Dann ist ein Ersatz oder Ausgleich erforderlich, ansonsten erhalten wir kein Baurecht. Und ohne Baurecht keine Straße, keine Brücke und auch kein Radweg.

**Christoph Fiederling:** Genau, hier sind wir in der gesetzlichen Pflicht. Dabei sind die Anforderungen in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Das fängt schon beim Fällen eines Baumes an – einfach die Säge ansetzen, ist nicht. Insbesondere haben strenge Regelungen des Artenschutzes oftmals gravierenden Einfluss.

**Angela Claus-Kaiser:** Es liegt natürlich auch in unserem eigenen Sinn, auszugleichen und hier für Gleichgewicht zu sorgen. Schließlich wollen wir, dass unsere Kinder später einmal eine weitestgehend intakte Umwelt vorfinden.

**IM ZUGE DER REALISIERUNG EINES BAUVORHABENS MÜSSEN ZAHLREICHE PHASEN DURCHLAUFEN WERDEN – WANN KOMMT DENN DIE UMWELTPLANUNG INS SPIEL?**

**Ronald Faß:** Das beginnt schon im Vorfeld, wenn noch alles auf dem Papier ist.



Der Straßenplaner bestimmt die möglichen Varianten bei einem Neu- oder Ausbau und die Umweltplanung steigt hier direkt mit ein. Zu den einzelnen Planungsphasen gibt es eigentlich immer auch einen Beitrag aus dem Umweltreferat.

### WELCHE MÖGLICHKEITEN ZUR KOMPENSATION VON EINGRIFFEN STEHEN DENN ZUR VERFÜGUNG?

**Christoph Fiederling:** Das hängt vom Vorhaben und dessen Auswirkungen auf die Natur ab. Wir haben schon so viele faszinierende Projekte realisiert: von der Entwicklung eines naturgeschützten Teiches, der Anlage einer Elblache, Abbruchprojekten, Aufforstungen, Extensivierungen,

der Pflanzung von Feldhecken bis hin zu großen Amphibienschutzanlagen, Fledermausbrücken oder Fischotterdurchlässen. Über mangelnde Arbeit und fehlende Abwechslung können wir uns nicht beklagen (schmunzelt). Auf unserem Tisch liegen die Planung, der Bau und die anschließende Unterhaltungspflege – wir decken alles ab.

### WIE WIRD VERFAHREN, WENN EIN AUSGLEICH MAL NICHT AN ORT UND STELLE DES EINGRIFFS MÖGLICH IST?

**Angela Claus-Kaiser:** Grundsätzlich versuchen wir, in örtlicher Nähe auch die Kompensation vorzunehmen. Nun ist es aber zunehmend schwierig,

## STECKBRIEF RONALD FASS

**Geburtsort:** Uhyst an der Spree

**Jahrgang:** 1965

**Studium:** Bergbau an der TU Freiberg, Straßenentwurf an der HTWK Leipzig

**Im LASuV seit:** Gründung 2012, davor Straßenbauamt Döbeln, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Straßenbauamt Chemnitz

**Position:** Abteilungsleiter Planung und Straßenbau in der Niederlassung Meißen



geeignete Flächen zu finden. Wir haben aber noch viel vor und sind deshalb dankbar, dass wir auf sogenannte Ökotoomaßnahmen zurückgreifen können. Naturschutzfachliche Maßnahmen werden dabei schon vor einem Umwelteingriff realisiert, um sich so ein Guthaben zu erarbeiten. Man kann später darauf zurückgreifen, wenn sich ein anderweitiger Ausgleich bei einer Straßenbauplanung einmal nicht anbietet.

## UND DAMIT WÄREN WIR AUCH BEIM MEISSNER FÜRSTENGRABEN.

**Angela Claus-Kaiser:** Ja, bei der Renaturierung handelte es sich um so eine Maßnahme. Der Fürstengraben hat natürlich durch seine Fläche und seine geschlossene Einheit auch einen größeren Wert als eine einzelne Kompensationsmaßnahme an der Straße. Solche zusammenhängenden Projekte sind von den Naturschutzbehörden auch ausdrücklich erwünscht.

## WIE WURDE DER FÜRSTENGRABEN DENN UMGESTALTET?

**Angela Claus-Kaiser:** Der Graben wurde in den 50er-Jahren begradigt mit Steinplatten und Abstürzen, war ökologisch tot und hochwassertechnisch auch nicht optimal. Wir haben uns an alten Karten orientiert und versucht, einen natürlichen Verlauf wiederherzustellen, der auch den Ansprüchen der europäischen Wasserrahmenrichtlinie genügt. Die Landschaft wurde neu modelliert, eine Dynamik des Gewässers wieder zugelassen. Damit soll der Bach wieder zum Leben erweckt werden.

**Christoph Fiederling:** Die Renaturierung des Fürstengrabens ist ökologisch besonders sinnvoll gewesen. Auf der einen Seite ein Felsmassiv, das ideale Bedingungen für Reptilien bietet. Auf der anderen Seite der Elbanschluss, über den auch die Einwanderung von Wasserlebewesen und ein Austausch stattfinden kann. Aus diesem Grund wurden die Abstürze auch durch Aufstieghilfen ersetzt. Verschiedene eingebaute Strukturelemente bieten neuen Lebensraum für viele Tiere.

**Ronald Faß:** Neben der ökologischen Wertigkeit mussten wir aber auch die Hochwasserstabilität im

Auge behalten. Die Uferhänge wurden mit großen Steinen befestigt, auch bei den Aufstiegen wurde großes Gestein eingesetzt, das alles auf sehr begrenztem Raum – übrigens einheimischer Granit, das war ebenfalls eine Forderung an uns.

## KLINGT NACH EINEM ECHTEN GROSSPROJEKT. WER IST AN EINEM VORHABEN VON SO EINEM AUSMASS BETEILIGT?

**Angela Claus-Kaiser:** Tatsächlich waren hier von der Stadt, der Naturschutz-, der Fischerei-, der Wasserbehörde bis zur Abfallbehörde ganz viele Akteure im Boot. Nicht zu vergessen die ausführenden Bau- und Planungsfirmen. So eine Umsetzung funktioniert nur mit guter Zusammenarbeit und viel Kommunikation.

**Ronald Faß:** Ganz genau. Wir waren im Voraus der Ökotoomaßnahme auf die zuständige Naturschutzbehörde zugegangen und hatten gefragt, welches Projekt aus ihrer Sicht den größten Nutzen versprechen würde. Als Rückmeldung kam an erster Stelle der Fürstengraben. Also sind wir das angegangen, haben alle frühzeitig beteiligt und unsere Ideen zum Beispiel auch gleich zu Beginn im Stadtrat vorgestellt. Nur dadurch, dass alle an einem Strang gezogen haben, konnte so ein Projekt ohne langwieriges formelles Baurechtsverfahren zeitnah umgesetzt werden. Das ist schon ein echter Erfolg.



### STECKBRIEF ANGELA CLAUS-KAISER

**Geburtsort:** Dresden

**Jahrgang:** 1970

**Studium:** Diplomingenieurin für Landschaftsarchitektur an der TU Dresden

**Im LASuV seit:** Gründung 2012, davor Straßenbauamt Meißen

**Position:** Sachbearbeiterin im Referat Umweltschutz in der Niederlassung Meißen

## DIE ARBEITEN STARTETEN MITTE NOVEMBER 2019 UND WAREN DANN ENDE MAI 2020 BEEENDET. EIN KURZES ZEITFENSTER.

**Christoph Fiederling:** Ja. Uns stand wirklich nur ein sehr begrenzter Zeitraum über den Winter zur Verfügung. Das ist im Gewässerbau die Regel. Man denke nur an die Schonzeiten für Fische. In unserem Fall kommen die Lebensphasen vor allem von Amphibien und Reptilien hinzu.

**Angela Claus-Kaiser:** Eine Expertin hatte sich im Spätsommer das Bau Feld im Voraus angeschaut. Vor der Freigabe wurden Tiere abgesammelt, damit sie im Zuge der Arbeiten nicht geschädigt werden. Erst danach konnte der Startschuss fallen. Und auch für die nötigen Baumfällarbeiten gab es ein enges Zeitfenster. Fällungen dürfen nur außerhalb der Vegetationsperiode durchgeführt werden. Umso mehr freuen wir uns, dass es am Ende eine Punktlandung gab und die Arbeiten planmäßig beendet wurden. Insbesondere, da sonst ein längerer Bau-stopp gedroht hätte.

## HIER FIEBERT MAN SICHERLICH AUCH PERSÖNLICH MIT?

**Angela Claus-Kaiser:** Die ein oder andere unruhige Nacht war definitiv dabei. Abgesehen davon ist man natürlich auch stolz darauf, die Entstehung mit zu verfolgen und fährt dann auch am Wochenende mal mit der Familie und Freunden zur Baustelle.



Immerhin garantiert man ja damit auch ein Stück weit, dass zukünftige Infrastrukturprojekte in Angriff genommen werden können.

**Ronald Faß:** Wir haben hier noch viele Ideen – auch im Hinblick auf das Thema Umweltbildung in Zusammenarbeit mit Schulen vor Ort. Mal sehen, was sich hier umsetzen lässt. Es ist ja auch als erlebbarer Naturraum für Meißner gedacht, direkt an einem Wanderweg gelegen. Und das Interesse ist auf jeden Fall da. Wir hatten noch nie so eine gut besuchte Baustelle.

**Christoph Fiederling:** Letztendlich ist die Naturschutzbehörde schwer begeistert, die Stadt ist glücklich über das neu gestaltete Areal und wir versprechen uns Vorteile für

kommende Baurechtsverfahren. Eine Win-win-Situation für alle – inklusive der Flora und Fauna am Fürstengraben.

## STECKBRIEF CHRISTOPH FIEDERLING

**Geburtsort:** Zwiesel

**Jahrgang:** 1969

**Studium:** Landespflege an der TU München

**Im LASuV seit:** Gründung 2012, davor Straßenbauamt Meißen

**Position:** Leiter des Referats Umweltschutz in der Niederlassung Meißen



# UMWELTSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE

*Der Aspekt des Umweltschutzes spielt bei der Planung, dem Bau und der Unterhaltung von Straßen eine bedeutende Rolle. Grenz- und Richtwerte, Normen und Standards müssen eingehalten werden. Wenn erforderlich, ergreift die Straßenbauverwaltung umweltbezogene Maßnahmen.*

Im Baurechtsverfahren wird die Umweltverträglichkeit eines Straßenbauvorhabens geprüft und im Baurecht geregelt. Schutzgüter sind:

- Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
- Flächen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft
- Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Aufgabe der am Anfang eines Vorhabens stehenden Umweltplanung ist es, diese Sachverhalte zu erfassen, zu beschreiben und zu bewerten.

In der Bauausführung werden die Regelungen zu den Umweltbelangen umgesetzt. Einige Maßnahmen des Artenschutzes (wie das Umsetzen von Tieren, Schaffen von Ersatzquartieren) beginnen vor der Freimachung des Baufeldes. Während der Straßenbauarbeiten werden z.B. die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen, die Maßnahmen zum Wasser- und Bodenschutz sowie weitere Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen des Naturschutzrechtes wie Tierquerungshilfen und Schutzeinrichtungen oder -zäune realisiert. Mit Abschluss der Erdbauarbeiten erfolgt im Regelfall eine Rasenansaat als Erosionsschutz und danach eine Bepflanzung durch den Landschaftsbau zur Einbindung der Straße in die Landschaft oder zur Neugestaltung des Landschaftsbildes.

Der Landschaftsbau setzt die im Baurecht festgesetzten Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege um. Die rechtlichen Verpflichtungen ergeben sich aus den Naturschutzgesetzen mit Eingriffsregelung, dem Natura 2000-Recht (Schutzgebiete von europäischem Rang, Flora-Fauna-Habitat (FFH)- und Vogelschutzgebiete) und dem Artenschutz. Anschließend sichert und entwickelt die Landschaftspflege die Maßnahmen dauerhaft.

Die Kosten für die Umweltplanung (alle Schutzgüter betreffend) bis zur Baurechtserlangung sind relativ hoch. Sie können die Hälfte der Planungskosten beanspruchen. Die Bewältigung der Umweltbelange ist Voraussetzung für die Erteilung des Baurechts durch die zuständige Behörde. Bei den Baukosten beträgt der Anteil der Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege nach unseren Erfahrungswerten 2 bis 5 Prozent.

Im Bestand der Straßenbauverwaltung befinden sich zirka 1 600 ha hergestellte sogenannte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Verbindung mit Bundesstraßen und 1 200 ha im Zusammenhang mit Staatsstraßen. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Feldgehölze, Feldhecken, extensives Grünland, Wald, Gewässerrenaturierungen, Streuobst, Baumreihen und Alleen. Diese Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, hergestellt in den vergangenen 30 Jahren, bestimmen in einigen Fällen den Charakter von Schutzgebieten, die im Nachgang ausgewiesen wurden. Sie befördern den Biotopverbund bzw. die Wiedervernetzung von Lebensräumen oder sie stellen wesentliche Elemente unserer Kulturlandschaft dar. Die Kosten für die Unterhaltung der Maßnahmen betragen jährlich zirka 2 Prozent der Straßenunterhaltungskosten.



# FÖRDERUNG DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS | SIMONE KRAHL

## Wer sorgt für einen attraktiven ÖPNV auf Sachsens Straßen und Schienen?

Zur Arbeit, in die Kita, zum Einkaufen, zum Wochenendausflug, zum Sport ... Für den größten Teil der Fahrgäste ist die tägliche Nutzung von Straßenbahn, Bus oder Zug im Nahverkehr ganz selbstverständlich. Und so sollte es auch sein. Für einen leistungsfähigen ÖPNV im Freistaat Sachsen sorgt auch das LASuV auf ganz verschiedenen Wegen. Simone Krahl ist als Sachbearbeiterin im Referat Personen- und Güterverkehr seit Gründung des LASuV im Jahr 2012 dabei.

### FRAU KRAHL, WIE TRÄGT IHRE FACHABTEILUNG ZUM FUNKTIONIEREN VON SACHSENS ÖPNV BEI?

Ein weit gefächertes Aufgabenfeld! Unser Referat ist für die Förderung des ÖPNV in Sachsen zuständig. Die Landkreise und kreisfreien Städte sind eigentlich eigenverantwortlich für ihre Nahverkehrsangebote tätig. Aber wir erteilen Zuschüsse für Bus- und Bahn-Leistungen und sorgen für die Finanzierung von Schüler- und Azubitickets. Ein großer Teil fließt in Nahverkehrsleistungen auf der Schiene. Im Gegensatz zum Fernverkehr können die Bahnunternehmen die aufwändigen Angebote nicht eigenwirtschaftlich erbringen, auch sie brauchen Zuschüsse. Und die projektbezogene Förderung von Baumaßnahmen und Lieferleistungen ist ein bedeutender Baustein. Hier fließen Mittel des Freistaates Sachsen direkt in Vorhaben zur Verbesserung des ÖPNV. Bei Großprojekten gibt es unter Umständen auch eine Förderung durch den Bund oder den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE).

### ABER DAS IST NOCH NICHT ALLES, ODER?

Nein, wir können und dürfen noch mehr (lacht). Für die Genehmigung von Linien im Personennahverkehr sind wir auch verantwortlich. Genauso haben wir die technische Aufsicht über die Straßenbahnen in Sachsen und erteilen hier die Genehmigungen für deren Einsatz.

Allein unser Referat bewirtschaftet jährlich einen Haushalt von rund 650 Millionen Euro mit Mitteln von Land, Bund und EU. Das ist ohne Zweifel eine große Verantwortung. Schließlich sollen alle Menschen in Sachsen davon profitieren. Für die projektbezogene Förderung – also den Teil, wo wir wirklich selbst die Akten wälzen und über Fördervorhaben entscheiden – stehen davon jährlich rund 120 Millionen Euro zur Verfügung.

### WER WIRD DENN BEI DER PROJEKTBEZOGENEN FÖRDERUNG BEDACHT?

Zum Großteil sind es schon Nahverkehrs- und Schieneninfrastrukturunternehmen, die Anträge stellen. Darüber hinaus natürlich die Kommunen, Verbände und Verbünde.



Foto: Dresdner Verkehrsbetriebe

Zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gehören der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der straßengebundene ÖPNV mit Straßenbahnen, Stadt- und Regionalbussen. Mit dem Ausbau des Strecken- und Liniennetzes sowie dem Einsatz neuer, innovativer Technik wird der ÖPNV durch den Freistaat Sachsen wesentlich unterstützt und zu einer vernünftigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr entwickelt. Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sind Aufgaben der Landkreise und kreisfreien Städte, sie arbeiten in entsprechenden Nahverkehrszweckverbänden zusammen. Diese erhalten für ihre Leistungen durch das LASuV Zuschüsse aus Bundesmitteln (sogenannten Regionalisierungsmitteln). Darüber hinaus fördert das LASuV insbesondere mit Mitteln des Freistaates Sachsen projektbezogenen Baumaßnahmen und Neuanschaffungen.



In den Jahren 2015 und 2016 wurden der Dresdner Verkehrsbetriebe AG insgesamt 60 Niederflrbusse, davon 20 CapaCity-Busse mit 21 Metern Länge und mehr als 200 Plätzen, gefördert. | Foto: Dresdner Verkehrsbetriebe AG



Seit 2014 läuft die Beschaffung der neuen Solaris XL-Straßenbahnen für die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH, die ebenfalls mit Fördermitteln unterstützt wird. Foto: Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH

## UND IN WELCHE PROJEKTE FLIESST DAS GELD?

Die Mittel werden zum Beispiel zum Haltestellenausbau eingesetzt, vor allem in den ländlichen Regionen. Da geht es oftmals schon darum, dass überhaupt eine ordentliche Haltestelle vorhanden ist und nicht nur ein Trampelpfad. Wir unterstützen die Neubeschaffung von Fahrzeugen im ÖPNV. Die neuen Fahrzeuge sind meistens stufenlos, damit auch Fahrgäste mit Handicap oder Kinderwagen ohne eigenes Auto oder Fahrdienste durch den Alltag kommen können. Die Herstellung der Barrierefreiheit ist ein großes Ziel und gesetzlich vorgeschrieben. Gefördert werden auch Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV. Also Vorhaben, die mit einem Ausbau von Telematik, sprich Systemen zur Steuerung des Verkehrs, zusammenhängen. Damit die Straßenbahn an der Ampel Vorrang hat oder Echtzeitdaten an Haltestellenanzeigen liefern kann. Und das sind nur einige Punkte ...

## WAS VON ALLEDDEM IST EIGENTLICH IHR TÄGLICH BROT?

Ich betreue zwei Spezialgebiete. Im Bereich ÖPNV kümmere ich mich um die Förderung der Neubeschaffung von Bussen für den Linienverkehr in Sachsen. Grundlage ist die Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im ÖPNV. Um die 40 Anträge gehen im Jahr bei mir ein. Jährlich fließen dann bei mir zwischen 10 und 15 Millionen Euro für ungefähr 180 Busse, das ist schon eine stolze Zahl.

## WIE WIRD DENN KONTROLLIERT, OB DIE MITTEL AUCH TATSÄCHLICH IN DIE PROJEKTE GESTECKT WERDEN?

Durch die Antragsteller erfolgt dann eine Abrechnung gegenüber dem LASuV als Bewilligungsbehörde, die die zweckentsprechende Verwendung prüft.

## SEHEN SIE DANN AUCH DIE FERTIGEN FÖRDERVORHABEN VOR ORT?

Ja, wir fahren sogar relativ oft raus und dürfen dann auch bei der einen oder anderen Einweihung mit dabei sein. Das ist natürlich immer ein Highlight. Die Busunternehmen, die ich betreue, besuche ich recht regelmäßig. Die Kontaktpflege ist einfach wichtig, damit man immer mal wieder zeigt, dass man als Ansprechpartner da ist. Viele Fragen werden oft auch erst gestellt, wenn man dann persönlich vor Ort ist und ins Gespräch kommt. Dann spüren sie auch, dass sie keine Bittsteller sind, sondern Partner. Denn der Freistaat Sachsen hat ein ureigenes Interesse daran, dass die Fahrzeuge alle sicher, leistungsfähig und modern sind.

## UND GIBT ES DA PROJEKTE ODER THEMEN, DIE EINEM BESONDERS AN HERZ WACHSEN?

Die Busse! Ich schaue nach so gut wie jedem Bus auf der Straße. Ich hatte auch schon das Glück, selbst einmal einen 21-Meter-Bus mit selbstlenkender Hinterachse zu fahren, ein tolles Erlebnis. Man lässt sich vieles erklären, ich bin technisch interessiert und so kann man mit der Zeit auch mitreden und weiß, was ein »Low-Entry«-Modell ist. Wenn ich privat unterwegs bin, suche ich mir manchmal Ecken raus, bei denen ich weiß, dass dort was gefördert worden ist und dann schaue ich mir das eben kurz an. So ist das. (lacht)



»Ein funktionierender ÖPNV gehört einfach zur Grundversorgung. Für die allermeisten von uns ist Mobilität unverzichtbar. Umso besser, wenn wir dazu beitragen können, den ÖPNV für alle ansprechend zu gestalten.«

**Simone Krahl**  
Sachbearbeiterin

## NUN KÖNNEN JA SICHER NICHT ALLE FÖRDERANTRÄGE BEWILLIGT WERDEN. WIE GEHT MAN DAMIT UM?

Das stimmt, nicht jeder Wunsch nach einer Förderung kann auch erfüllt werden. Es gibt eben eine Grenze bei den Geldern und der Bedarf ist, wie gesagt, schon sehr hoch. Wir versuchen natürlich, mit den Antragstellern eine Lösung zu finden, manchmal liegt diese auch in der Verschiebung des Projekts oder in der nochmaligen Änderung der Ablaufplanung, besseren Anordnung und Umsetzung der Maßnahmen. Fördergeschäft ist Leben, sage ich immer. Und da sind natürlich auch verschiedene Hürden für die Antragsteller zu nehmen. Gerade kleinere Vereine, Unternehmen oder Kommunen sind dann sehr dankbar, wenn man ihnen beratend zur Seite steht. Das fängt manchmal schon beim Ausfüllen der Anträge an. Und dann gibt es natürlich auch Vorhaben, die sind aus Sicht des Fördermittelgebers einfach nicht förderfähig.

## SIE HATTEN VORHIN VON ZWEI SPEZIALGEBIETEN GESPROCHEN – MIT WAS SIND SIE NEBEN DER BUSFÖRDERUNG NOCH BESCHÄFTIGT?

Ich darf mich noch um ein mindestens genauso spannendes Thema kümmern. Vielleicht ist es sogar noch etwas exotischer. (lacht) Denn ich bin auch für die Förderung zur Unterstützung der Schmalspurbahnen in Sachsen zuständig. Und Sachsen ist ja nun mal ein absolutes Eisenbahnland. Die sächsischen Schmalspurbahnen gelten als Kulturgut, das besonders schützenswert ist. Und sie sind ja auch ein Aushängeschild für den Tourismus. Dementsprechend werden hier seitens des Freistaates Sachsen Landesmittel zur Verfügung gestellt. Wir unterstützen Verkehrsunternehmen und natürlich auch Vereine, die sich um den Betrieb und Erhalt der Fahrzeuge und Anlagen kümmern.

## STECKBRIEF SIMONE KRAHL

**Geburtsort:** Dresden

**Jahrgang:** 1966

**Schule:** Abschluss Polytechnische Oberschule 1983

**Studium:** Bauzeichnerin, Abschluss 1986;  
Ingenieur-Ökonom der Bauindustrie, Abschluss 1989;  
Verwaltungsfachangestellte, Abschluss 2007;  
Verwaltungsfachwirtin, Abschluss 2008

**Aktuelle Tätigkeit:** seit Gründung 2012 im LASuV,  
seit 2014 Sachbearbeiterin im Bereich Förderung ÖPNV  
und Schmalspurbahnen

**Hobby/Ehrenamt:** Ersatzmitglied im Örtlichen  
Personalrat, Kreativität mit Farben, Fitness  
gemeinsam mit Kolleginnen

## FÖRDERVORHABEN NEUBAU INSTANDSETZUNGSWERKSTATT FÜR DIE WALDEISENBAHN MUSKAU

**Antragsteller:** Verein Waldeisenbahn Muskau e.V.

**Fördervorhaben:**

Neubau einer Instandsetzungswerkstatt

**Hintergrund:** Für die Waldeisenbahn Muskau standen für die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge lange Zeit keine geeigneten Werkstatträume zur Verfügung. Zwingend erforderliche Arbeiten mussten zum Teil unter freiem Himmel durchgeführt werden. Bedingt durch das Fehlen geeigneter Räumlichkeiten und unzureichender technischer Ausstattung war eine gesetzeskonforme Instandsetzung nicht möglich. Für die Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit benötigte der Verein dringend geeignete Werkstatträume.

**Gesamtkosten:** 610 000 Euro

**Fördermittel:** 420 000 Euro

**Förderumfang:** Errichtung einer zweistöckigen Werkstatt mit Revisionsgrube, Schaffung von Lageräumen für Schmierstoffe und Materialien, teilweise Gleisanbindung an die vorhandene Anlage im Bahnhof Weißwasser

**Bauzeitraum:** 2017 bis 2020





## UND WIE SIEHT DIE UNTERSTÜTZUNG GENAU AUS?

Gefördert werden beispielsweise der Neu- oder Umbau von Werkstätten für Schmalspurbahnen. Und der Bau und die Erhaltung der Infrastruktur: Gleisanlagen, Bauwerke, Betriebsstellen, Abstellanlagen und so weiter. Alles was dazu gehört. Nicht zu vergessen die notwendigen Haupt- und Zwischenuntersuchungen der Lokomotiven, denn auch die brauchen einen TÜV.

## HIER TRIFFT MAN SICHERLICH AUCH AUF VIELE EHRENAMTLICH ENGAGIERTE.

Auf jeden Fall, das sind ausnahmslos immer total engagierte und begeisterte Leute, die mit vollem Einsatz dabei sind. Was natürlich auch in der Zusammenarbeit Spaß macht.

## SIND SIE DURCH DEN BERUF ZUR FASZINATION EISENBAHN GEKOMMEN?

Oh nein, das ging tatsächlich schon früher los. Mit der Modellbahn im kleinen Maßstab hat es angefangen. Und dann hat sich das Hobby ausgeweitet und ist bis zur Gartenbahn im Western-Stil auf mehr als 200 Quadratmetern angewachsen. Mit ungezählten Stunden Werkeln und Anregungen holen auf verschiedensten Touren. Bis zur Titelstory in der Zeitschrift GartenbahnProfi im Jahr 2011 ging das Ganze. Das war wirklich eine schöne Zeit – auch wenn die Bahn mittlerweile verkauft ist. Aber zum Glück geht es ja im Beruf mit den großen Loks weiter, ist also halb so schlimm.



# FINANZEN, ORGANISATION, RECHT UND AUFSICHT | DIE ZENTRALE

Mit rund tausend Mitarbeitern und unseren Niederlassungen in allen Regionen des Freistaats ist das LASuV der zentrale Ansprechpartner für die sächsische Infrastruktur. Wir tragen die Verantwortung für die Erhaltung, die Erneuerung und den Neubau der Bundes- und Staatsstraßen einschließlich der Radwege in Sachsen, aber auch für die Fachaufsicht über die Landkreise, die deren Instandhaltung und Unterhaltung übernommen haben. Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr unterstützt zudem die Landkreise, Städte und Gemeinden bei der Verbesserung ihrer kommunalen Infrastruktur durch die Ausreichung von Fördermitteln. Gleiches gilt auch für den öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straßen. Wir fördern alle Anschaffungen, die die Infrastruktur und Fuhrparks in Komfort und Sicherheit verbessern, damit Bus und Bahn für immer mehr Menschen attraktiv werden. Im Jahr 2020 hat das LASuV die Verwendung von rund 1,2 Milliarden Euro Landes- und weiteren rund 350 Millionen Bundesmitteln verantwortet.



Die Zentrale des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr stellt sich 2021 neu auf: Hier werden perspektivisch vor allem Großprojekte geplant und gebaut: Neu- und Ausbauprojekte an Bundes- und Staatsstraßen vom Reißbrett bis in die Landschaft, Verkehrstechnik, Umwelt, Lärmschutz, Grunderwerb und Auftragsvergaben inbegriffen. Darüber hinaus unterstützen die Baureferate bei Engpässen auch die Niederlassungen bei der Realisierung ihrer Erhaltungsmaßnahmen. Neben dem Straßen- und Brückenbau gibt es neue Aufgaben für das Landesamt in der Zentrale wie auch in den Niederlassungen: Der Radverkehr gewinnt deutlich an Gewicht, das Themenfeld Nahmobilität wird neu erschlossen. Die Aufgabe, mit ihrem umfassenden Know-how Grundsatzfragen und die Generalverkehrsplanung zu leisten, werden die Kollegen der Zentrale auch in Zukunft erfüllen.

Die höhere Verkehrsbehörde im LASuV trägt besondere Verantwortung für die Verkehrssicherheit auf Sachsens Straßen. Denn sie führt die Fachaufsicht über alle 65 unteren und 419 örtlichen Verkehrsbehörden, die auf kommunaler Ebene in eigener Zuständigkeit alle Sperrungen, Verkehrseinschränkungen und Beschilderungen anordnen und mit Unfallkommissionen über die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer wachen. Weitere Sachgebiete kümmern sich um Fahrzeugzulassungsrecht – sie beaufsichtigen TÜV, Dekra & Co. –, Fahrerlaubnisrecht und Fahrlehrer und erteilen (oder ermöglichen) die notwendigen Erlaubnisse für Großraum- und Schwerlasttransporte.





Auch die Fachaufsicht über den ÖPNV obliegt dem LASuV, alle Linienverkehre müssen durch das LASuV auf ihre Gesetzeskonformität geprüft und bestätigt werden.

So eine große Landesbehörde muss sich natürlich auch selbst organisieren und »verwalten«. Eine eigene Abteilung sorgt dafür, dass die Finanzen für die jeweiligen Projekte zugewiesen und zweckentsprechend verwendet werden. Zudem kümmert man sich hier um Fuhrpark, Arbeitskleidung, Haus- und IT-Technik, die Organisation, Post und Datenarchivierung. Juristen sorgen für rechtskonforme Auftragsvergaben und alle weiteren Rechtsfragen, die die Straßenbauverwaltung mit Dritten klären muss. Natürlich gibt es auch ein Personalreferat, das für die Einstellung und berufliche Entwicklung der Bediensteten sowie ihre Belange rund um Gesundheitsschutz, Vereinbarkeit von Familie und Beruf, Krankheit und Ruhestandspläne verantwortlich zeichnet. Personalräte vertreten die Interessen der Bediensteten und unterstützen die Arbeit der Personaler im konstruktiven Miteinander.

Die Präsidentin führt das Landesamt, ihr Büro koordiniert alle inneren Angelegenheiten, stimmt sich in finanziellen und inhaltlichen Grundsatzfragen mit den Verkehrsministerien auf Landes- und Bundesebene sowie den Kommunen und behördlichen Partnern ab und repräsentiert die Straßenbauverwaltung in der Öffentlichkeit. Dabei unterstützen sie ein Team aus Pressestelle, Stabsstelle Controlling, Beauftragte für den Haushalt, Datenschutz, Frauen und Antikorruption sowie ihre persönlichen Mitarbeiter.



# TOURISTISCHE RADWEGE | ANNETT MEISSNER

## Wer kümmert sich um die Radwege in Sachsen?

*Das Thema Radverkehr bewegt immer mehr Menschen. Entsprechend breit sind auch die Aufgabenfelder, mit denen sich diejenigen beschäftigen, die an den Radverkehrsprojekten arbeiten. Im LASuV gehören die Mitarbeit an der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen, die Weiterentwicklung der landesweiten Datenbank für Radwege, die Erstaussstattung der Radrouten des SachsenNetz Rad mit einheitlicher Beschilderung und zum Beispiel auch die Genehmigung von Änderungsanträgen für das SachsenNetz Rad dazu.*

### FRAU MEISSNER, WAS GENAU IST IHR AUFGABENGEBIET IM LASUV?

Gemeinsam mit meiner Kollegin bearbeite ich das Thema Radverkehr. Sie ist die offizielle Radverkehrsversbeauftragte des LASuV. Wir haben unsere Aufgabengebiete aufgeteilt. Grob kann man sagen, dass meine Kollegin sich vorrangig um straßenbegleitende Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen kümmert und ich bin vorrangig zuständig für Aufgaben im Zusammenhang mit den touristischen Radrouten, also dem SachsenNetz Rad.

Wir führen viele Gespräche mit den Landkreisen und Kommunen, die auf uns mit verschiedenen Themen zum Radverkehr zukommen – sei es ein konkreter Radweg, die Beschilderung oder eine Radroute. Auch in der Landesarbeitsgemeinschaft Radverkehr sind wir vertreten und kommen hier mit den Radverkehrsverantwortlichen der Landkreise in direkten Kontakt. Manchmal werden wir auch zu Sitzungen der Regionalen Arbeitsgruppen eingeladen. Das ist eine gute Möglichkeit um zu zeigen, womit wir uns gerade beschäftigen, um Denkanstöße zu geben oder um uns Feedback einzuholen.

### WAS GIBT ES FÜR SIE AN DEN TOURISTISCHEN RADWEGEN DENN ZU TUN?

Wenn neue Routen aufgenommen werden sollen oder sich der Verlauf einer Route ändert, erhalten wir vom zuständigen Landkreis oder der Kommune einen Antrag – einen sogenannten Teilfortschreibungsantrag. Dieser wird von mir geprüft, ob die Änderung zum Beispiel ausreichend begründet ist, sich eine Optimierung des SachsenNetz Rad ergibt oder ob alle Zustimmungen vorliegen.

Ein Mammutprojekt ist aktuell die Erstaussattung des SachsenNetz Rad mit einheitlichen Radverkehrswegweisern, sprich die touristische Radwegbeschilderung im gesamten Freistaat. Dieses Projekt wurde in fünf Regionen unterteilt. Die Region Leipzig und Nordsachsen wurde bereits Mitte 2019 beendet. Ich bin dort direkt eingestiegen als ich 2018 im LASuV angefangen habe. Jetzt werden noch die Abschlussdokumentation zusammengestellt und ein paar Korrekturleistungen umgesetzt. Die Beschilderung in der Region Dresden/Meißen/Sächsische Schweiz-Osterzgebirge wird derzeit baulich realisiert.

### SIE SAGEN ES SCHON: EIN MAMMUTPROJEKT. WOMIT FÄNGT MAN DENN DA AN?

Zu Projektbeginn gibt es für jede Region eine umfangreiche Info-Veranstaltung mit allen großen Beteiligten – also den Landkreisen, Tourismusverbänden und Trägern öffentlicher Belange, wie der Talsperrenverwaltung oder dem Sachsenforst. Hier

### DAS SACHSENNETZ RAD (SNR)

Das SachsenNetz Rad (SNR) ist das touristische Radwegenetz des Freistaates Sachsen. Man kann eigentlich sagen, jeder Sachse, der Rad fährt, hat definitiv schon mal Kontakt mit unserem SachsenNetz Rad gehabt. Unsere Routen führen touristisch attraktiv durch das Land, werden von Sehenswürdigkeiten und touristischen Hotspots begleitet und verlaufen zum größten Teil auf Radwegen, Wirtschaftswegen oder kommunalen Straßen.

**Netzlänge:** rund 5 200 Kilometer

**Radfernwege:** 10 Stück mit insgesamt rund 2 300 Kilometern Länge

**Regionale Hauptradrouten:** 63 Stück auf rund 2 400 Kilometern Strecke

**Beschilderung pro Region:** über 4 000 Wegweiser an bis zu 1 500 Kilometern Strecke

**Anzahl durchschnittliche Änderungen pro Jahr:** circa 15 Anträge auf Teilfortschreibung



wird unser Projekt erklärt, warum eine landesweit einheitliche Beschilderung sinnvoll ist und wie der Ablauf ungefähr aussieht.

Dann ist es tatsächlich so, dass das Planungsbüro die SNR-Radwege in der Region einzeln abfährt. Es werden die bestehende Beschilderung sowie Standorte für weitere Wegweisungen aufgenommen. Wichtig ist neben dem äußeren Erscheinungsbild vor allem ein unmissverständlich beschildertes Radnetz ohne Widersprüche und Lücken, die die Radfahrer vor Ort verwirren würden. Immer mal zeigen sich auch Besonderheiten,

wie dass eine Radroute durch eine Einbahnstraße geht oder dass der Radverkehr in Gegenrichtung anders geführt werden muss. Das wird dann vom Planungsbüro geprüft und in die Planung aufgenommen.

### WIE GEHT ES NACH DER PLANUNG WEITER?

Wenn die Wegweisungsplanung steht, gibt es eine weitere Veranstaltung – speziell für die betreffenden Kommunen. Dabei werben wir auch um die aktive Mitarbeit der Kommunen, denn diese hat erheblichen Einfluss auf die Zeitschiene und das Vorankommen

des Projektes. Im Nachgang bekommt jede Kommune die Unterlagen zu den Radrouten in ihrer Region übermittelt. Mit dicken roten Punkten ist in Übersichtskarten eingezeichnet, wo die Schilder aufgestellt werden sollen und zu jedem Schild gibt es ein Katasterblatt. Dazu benötigen wir die Rückmeldung der Kommunen. Uns ist wichtig, dass man sich damit intensiv beschäftigt, denn Pauschalaussagen helfen uns nicht weiter.

### UND DANN BEKOMMT DIE KOMMUNE NEUE SCHILDER?

Noch nicht. Wenn dieser Abstimmungsprozess abgeschlossen ist, schließen wir mit den einzelnen Kommunen Vereinbarungen ab, dass sich diese nach dem Aufstellen der Beschilderung um deren Erhaltung kümmern. Mit Kosten ist das für die Kommunen nicht verbunden. Erst wenn wir alle unterschriebenen Vereinbarungen der jeweiligen Planungsregion vorliegen haben, können wir anfangen, die Bauleistungen für die Wegweisung auszusprechen. Bevor die Beschilderung dann an die Kommune übergeht, prüft die Bauüberwachung und – wenn gewünscht – auch die Kommune diese noch einmal. Da die touristische Wegweisung normalerweise Aufgabe der Kommunen ist, sind die meisten Kommunen dankbar für unsere Arbeit und die neuen Schilder.





manchmal nur spärlich berücksichtigt. Die Richtlinie ist eben nur eine »Richtlinie« und lässt an manchen Stellen Raum für freie Interpretation.

## WIE BEHÄLT MAN DEN ÜBERBLICK ÜBER DAS RADWEGENETZ IN SACHSEN?

Wir arbeiten auch an der Radwegedatenbank mit. Dort sind die Radrouten vom SachsenNetz Rad digitalisiert und auch die vorhandenen Radwege an Bundes- und Staatsstraßen enthalten. Neue Radwege an Bundes- und Staatsstraßen, für die ein Bedarf ermittelt wurde und die sich in Planung befinden, sind dort ebenfalls aufgenommen

Grundlage der Radwegedatenbank war ein großes Befahrungprojekt. Da wurden mit einem speziell ausgestatteten Quad alle relevanten Radwege in ganz Sachsen abgefahren. Hierbei wurde die Streckenführung digitalisiert, der Zustand und das Oberflächenmaterial erfasst sowie unzählige Fotos aufgenommen. Alles wurde in die Datenbank eingepflegt und man kann jetzt die Situation recht gut beurteilen.

Bei einer Anfrage können wir direkt in die Datenbank gehen und dieses Katasterblatt öffnen. Wir brauchen dann nicht mehr lange in dicken Ordnern suchen.

## WAS MACHT IHREN JOB SO SPANNEND?

Ich habe erstmal gestaunt, wie kompliziert Radwegbau im größeren Maßstab doch ist. Beim Radwegbau hat man die ganzen

## HABEN SIE DENN IMMER EINEN DRAHT ZUR BAUSTELLE UND WISSEN WAS GEMACHT WIRD?

Natürlich stehen wir mit der Bauüberwachung im engen Kontakt, nehmen an Bauberatungen teil, werden bei Einzelproblemen kontaktiert. Wir prüfen Rechnungen sowie Nachträge und wir müssen immer den Bauablaufplan im Blick haben. Es vergeht eigentlich kein Tag, an dem ich mich nicht mit der Baustelle beschäftige.

Ab und an schau ich auch gern mal auf der Baustelle von einzelnen Standorten vorbei, wenn es auf einem Dienstweg oder dem Heimweg liegt. Ansonsten fahre ich raus, wenn ein schwieriger Standort bei der Wegweisung dran ist. Telefonisch bin ich wesentlich häufiger mit dem Baubetrieb oder der Bauüberwachung in Kontakt. Das ist einfach

effizienter, da wir in ganz Sachsen beschildern. Vieles steht digital in einer speziell eingerichteten Cloud zur Verfügung – hier werden täglich alle Fotos und die Bautageberichte hochgeladen – das ist sehr anschaulich.

## DIE RICHTLINIE, WIE BESCHILDERUNG AUSSEHEN SOLL, GIBT ES SCHON EINIGE ZEIT. WIESO GAB ES DA BISHER ÜBERHAUPT SO VIEL »WILDWUCHS«?

Man konnte sich bisher als Radfahrer schon zurechtfinden. Aber nicht alles war einheitlich und korrekt. Oft haben sich die Kommunen, die für die touristische Wegweisung in Ihrem Gebiet verantwortlich sind, eher auf die eigenen Radrouten und Ziele konzentriert und andere Radwege oder außerhalb ihrer Kommune liegende Ziele



Belange genauso wie bei einer Straße zu berücksichtigen. Es gibt da auch für den Freistaat oder den Bund als Bauherrn leider keine Erleichterung. Aber indem man konsequent dranbleibt und nicht gleich aufgibt, kriegt man seine Projekte schon realisiert. Das macht das Ganze spannend.

Ich persönlich mag an meiner Arbeit im LASuV, dass es nicht nur eintönige Schreibtischarbeit ist. Durch die Vielfalt an Projekten und Aufgaben ist es sehr abwechslungsreich und man hat einen guten Bezug zur Praxis. Es ist schön, dass wir die Projekte von der Beauftragung bis zur letzten Abrechnung begleiten und eigene Gedanken und Erfahrungen mit einfließen lassen können. Dabei hilft mir, dass ich die planerische Praxis selbst kenne. Ich finde auch gut, dass man nicht tagelang an nur einem einzelnen Projekt sitzt, sondern in

der Funktion als Auftraggeber an vielen Projekten gleichzeitig zu Gange ist und die Fäden in der Hand hält. Mit dem Thema Radverkehr sind wir bei vielen Projekten mit im Boot und oft muss ich auch außerhalb des Referates oder der Abteilung um Rat fragen. Bisher habe ich immer offene Ohren und Unterstützung gefunden – einfach ein gutes Miteinander. Dabei muss ich auch gleich noch mit einem Vorurteil aufräumen: So alt waren die Kollegen, mit denen ich bisher zu tun hatte, gar nicht (grinst).

### WAS IST FÜR SIE DAS ZIEL IHRER PERSÖNLICHEN ARBEIT AN DEN RADWEGEN IN SACHSEN?

Ich möchte gern dazu beitragen, dass sich Radtouristen auf unseren Radwegen gut in der Örtlichkeit zurechtfinden und das

Radfahren sowie die vorbeirauschende Landschaft in unserem schönen Sachsen in vollen Zügen genießen können – allein anhand von Schildern und ohne ständig anhalten zu müssen, um im Handy oder der Karte nachzuschauen, ob sie noch auf dem richtigen Weg sind.

Tja und dann möchte ich natürlich gern auch dazu beitragen, dass so viele Alltagsradwege wie möglich verkehrssicherer werden. Es wäre schön, wenn immer mehr Berufstätige und Kinder nur noch das schlechte Wetter oder ihre körperliche Verfassung als Ausrede haben, einmal nicht mit dem Rad zu fahren zu können.

## STECKBRIEF ANNETT MEISSNER

**Jahrgang:** 1979, geboren in Dresden

**Ausbildung & Studium:** 1998 bis 2001 Ausbildung zur Bauzeichnerin, 2001 bis 2006 Studium Landschaftspflege an der HTW Dresden (FH) mit Vertiefung Freiraumplanung

**Berufseinstieg:** bei einem Planungsbüro in Göttingen

**Weitere berufliche Etappen:** Freianlagenplanerin und Fachbereichsleiterin beim Planungsbüro IPROconsult GmbH in Senftenberg; Sachbearbeiterin beim SIB zuständig für verschiedene Maßnahmen an Liegenschaften der Schlösser, Burgen & Gärten in Sachsen

**Aktuelle Tätigkeit:** Sachbearbeiterin in der LASuV-Zentrale, Referat Planung, Schwerpunkt Radwege

**Hobby:** Eine kleine Leidenschaft ist das Fotografieren und das wöchentliche Yoga zum Ausgleich.

**Lieblingsprojekt:** Das Wegweisungsprojekt in der Region Dresden / Meißen / Sächsische Schweiz-Osterzgebirge – das lief erst ein Jahr, als ich ins Projekt eingestiegen bin und ich konnte mich hier noch entscheidend mit einbringen. Es ist schön zu sehen, wie das Projekt baulich umgesetzt wird.



# CHEMNITZTALRADWEG | ANDRÉ DÖRING

## Radwegbau auf einer alten Bahnstrecke – eine leichte Aufgabe?

*André Döring ist seit über 18 Jahren in der Straßenbauverwaltung tätig. Nachdem er zunächst im Bereich Straßenbau eingesetzt war, führte ihn das Hochwasser 2002 wieder zurück in seine alten Fußstapfen, den konstruktiven Ingenieurbau. Zunächst als helfende Hand, um dem großen Bedarf nachzukommen, ist Herr Döring bis heute Bauleiter im Referat Bauwerksausführung.*

### IHR BERUFSWEG HAT SIE UNTER ANDEREM AUCH ZU DEM PROJEKT AM CHEMNITZTALRADWEG GEBRACHT. HABEN SIE DIE ENTSTEHUNG DES CHEMNITZTALRADWEGES VON DER PLANUNG BIS ZUM BAU BEGLEITET?

Nein, die Straßenbauverwaltung ist ja in einzelne Bereiche geteilt, sodass die Planung mehrere Jahre vorbereitet wurde und die verschiedenen Brücken einzeln ausgeschrieben wurden. Mit der Beauftragung der Baubetriebe konnte sukzessiv ein Bauwerk nach dem anderen gestartet werden. Es liefen immer mehrere Baustellen parallel. Gerade die Kombination der Brücken am Schustersteintunnel hat sich durch die Naturschutzauflage doch einige Zeit hingezogen. Aber das wurde von vornherein so eingeplant und war somit kein Problem.

Vom Museumsbahnhof in Markersdorf soll der Radweg weiter bis nach Rochlitz führen. Dort schließt dann der Muldentalaradweg an. Wir haben den Bereich entlang der B 107 betreut. In meinem Aufgabenbereich lagen speziell die Brückenbauwerke am Radweg. Den Bau der Strecke des Radweges haben die Kollegen aus dem Bereich Straßenbau geleistet. Da es ja Chemnitztalradweg abgeleitet von der Chemnitztalbahn heißt, sollte der Charakter der alten Bahntrasse weiter erkennbar bleiben. Es war deshalb auch ein Anliegen, dass man die alten Brücken erhält. Auch die alten Kilometersteine haben wir bewusst stehen lassen.

### WIESO GESTALTETE SICH DAS THEMA UMWELTSCHUTZ AM SCHUSTERSTEINTUNNEL SO KOMPLEX?

Dort sind Fledermäuse im alten Tunnel. Für die sind bestimmte Schutzzeiten zu beachten, die nur dann Bautätigkeit erlauben, wenn keine Winterschlafzeit ist. Außerdem gibt es in der Chemnitz dort verschiedene Fischarten. Die haben wiederum andere Schutzzeiten als die Fledermäuse. Das Baugeschehen musste also um die einzelnen Schutzzeiten in den verschiedenen Bereichen herum geplant werden. Dort zeichnete sich ab, dass sich der Bau länger zieht und der Ablauf genau getaktet werden muss. Das musste auch in den Bauvertrag mit der Baufirma eingebracht werden. Am Ende wurde am Schustersteintunnel und den beiden Brücken davor und dahinter über zwei Jahre gebaut.

### DER RADWEG FÜHRT DORT LANG, WO FRÜHER ZÜGE FUHREN UND DIE STRECKE SCHLIESSLICH UNGENUTZT WAR. KLINGT ERSTMAL NAHELIEGEND UND NICHT SO AUFWÄNDIG. IST DAS SO?

Ja und nein. Die Strecke steht schon mal fest durch die alte Bahntrasse. Man muss also keine großen Erdarbeiten mehr machen oder Einschnitte baggern. Man hat auch kaum Gefälle oder Steigungen zu bewältigen, weil die Bahn das relativ eben hergestellt hat. Aus dieser Sicht ist das ein Vorteil.

Der Nachteil aber: der letzte Zug ist dort 1994 gefahren. Es war schon beeindruckend, wie schnell solche technischen Anlagen zuwachsen. Da haben wir neben ein paar Trampelpfaden einen richtigen Dschungel vorgefunden. Bei den alten Fachwerkbrücken konnte man





von oben problemlos bis zum Wasser der Chemnitz durchgucken. Die Natur hatte sich das Gelände wieder einverleibt. Da musste mit dem Naturschutz eine gemeinsame Lösung her. Beide Seiten mussten aufeinander zugehen. Ich war da ganz offen und immer zuversichtlich, dass man das miteinander schafft. Wir hatten auch eine ökologische Baubegleitung, die ich gern mit eingebunden habe. Ich glaube, davon haben alle Seiten profitiert.

### WIESO LÄSST MAN EINE BAUSTELLE NOCH EINMAL EXTRA BEGLEITEN?

Beispiel Fledermäuse: von Oktober bis März haben die Schonzeit. Nun kann man das streng nach Kalender machen, aber man kann die Tiere auch fachkundig beobachten. So verzögerte sich mangels Kälte der Winterschlaf der Fledermäuse, sodass wir im Herbst noch länger bauen konnten. Sobald dieser begann, haben wir Ruhe gehalten. Auch das Frühjahr wurde zeitig eingeläutet, indem es schnell warm wurde. Mit dem Aktivwerden der Fledermäuse konnten wir auch früher die Arbeiten im Schustersteintunnel wieder aufnehmen. So etwas ist eben nur möglich, wenn man miteinander kooperiert. Und die zwei Monate Bauzeitgewinn waren natürlich auch positiv für das Baugeschehen.





## WIE SCHAFFT MAN ES MIT ANDEREN INTERESSETRÄGERN ZUSAMMENZUKOMMEN?

Man muss aktiv das Gespräch suchen und nachfragen: Wie kommen wir zusammen? Man sollte nicht gleich zu Beginn »mit der Keule aufeinander losgehen, sondern sich erstmal kennenlernen. Die Gegenseite sieht so auch, dass man den Blickwinkel nicht nur auf den Bau beschränkt. Auch am Chemnitztalradweg konnte man so mit seinen Anliegen immer aufeinander zukommen, wenn etwas war. Der ökologische Baubegleiter war bei fast jeder Bauberatung dabei und das war auch gut so. Der hat sich dann auch zu den anderen Interessengruppen einen Kontakt hergestellt, die Vorschriftenwerke und den

Planfeststellungsbeschluss hervorgeholt und nachvollzogen. Er bewegt sich auf diesem Gebiet fachkundiger als ich und kennt manche Lösungswege besser.

Ich bin auch gerne in der Natur und achte das. Wenn immer ehrlich gesagt würde, worum es geht und was das tatsächliche Schutzgut ist, dann findet sich auch meistens eine Lösung, mit der man das Leid für das Tier oder die Pflanze umschiffen kann. Man kann nicht jeden Baum retten, denn es wird gebaut und mit Maschinen gearbeitet. Dort wo es aber nicht sein muss, kann man Rücksicht auf die Natur nehmen und die entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen werden dann auch realisiert. Das ließ sich in meiner Praxis immer ganz gut umsetzen.



### STECKBRIEF ANDRÉ DÖRING

**Jahrgang:** 1966

**Studium:** Studium an der Ingenieurschule für Bauwesen in Erfurt, von 1993 bis 1995 Fernstudium an der HTW Dresden

**Berufseinstieg:** seit 1990 als Technologe, Abrechner und Bauleiter im Hoch- und Ingenieurbau in der Bauwirtschaft aktiv

**Weitere berufliche Etappen:** seit April 2002 im Straßenbauamt Chemnitz, seit 2004 Bauleiter in der Abteilung Konstruktiver Ingenieurbau

**Hobbies:** Aktiv sein, sei es beim Volleyball oder Laufen – manchmal muss ich mich dafür schon aufrufen, aber letztlich genieße ich die Zeit fernab des Schreibtischs.

## WAS GAB ES AN DEN BRÜCKEN IN DER ZWEIJÄHRIGEN BAUZEIT ZU TUN?

Zunächst wurden alle Teile, die keine tragende Funktion hatten, entfernt. Das waren alte Geländer, Laufstege aus Betonplatten bis hin zu alten Bahnschwellen. Die Stahlfachwerkbrücken wurden dann umlaufend eingehaust. In früheren Zeiten wurde bei der Bahn eine bleihaltige Farbe verwendet. Die hat den Vorteil, dass sie sehr elastisch ist und durch den Metallanteil auch die UV-Strahlung stark bremst. Eine Alterung der Farbe findet dadurch nur sehr eingeschränkt statt. Blei ist jedoch giftig und schadet der Umwelt. In diesem »Zelt« liefen dann die Sandstrahl- und schließlich Farbbeschichtungsarbeiten ab. Das hatte zur Folge, dass man beim Abtragen der Farben besondere Schutzmaßnahmen ergreifen musste: das Blei muss komplett aufgefangen werden, die Arbeiter geschützt und das Material fachgerecht entsorgt werden. Schon in der Planung haben wir das entsprechend berücksichtigt. Es stellte sich auch heraus, dass einige Stellen deutlich stärker korrodiert waren als angenommen. Die Bauüberwachung wurde dort von einem Stahlfachmann übernommen, der einzelne Punkte noch einmal genauer untersucht hat. Teilweise wurde auch geprüft, welche Metallteile bei der geringen Verkehrslast durch den Radverkehr überhaupt erforderlich sind. Schließlich wurden die Brücken mit mehreren Farbschichten gestrichen und jede Schicht einzeln geprüft. Das ist aufwändig und durch die Konstruktion der Brücken auch für die Arbeiter anspruchsvoll.

## UND WIE KOMMT DER RADWEG JETZT BEI DEN BÜRGERN AN?

Seit dem ersten Tag haben wir nur positive Resonanz erhalten. Schon im Bau wurde immer wieder gefragt, wann die Strecke endlich freigegeben wird. Als der Asphalt dann drauf war, waren die Leute kaum noch zu halten. Wir haben dann die Absperrungen so gemacht, dass der eingebaute Asphalt frei war. Seitdem ist der Radweg jeden Tag gut besucht. Aufgrund der schönen Lage hatten wir schon mit einer guten Resonanz des Radweges gerechnet. Dass es aber selbst in der Bauphase ein solches Interesse gibt, das war überwältigend. Auch der Tag der Eröffnung im Frühjahr 2017 war ein richtiges Volksfest mit buntem Treiben. Das war schon toll.

### BEEINDRUCKEND!

»Die gesamte Bahnstrecke wurde ab März 1900 in nur zwei Jahren Bauzeit errichtet. In dieser Zeit wurden zwei Tunnel, 15 Brücken und die Strecke gebaut. Das muss eine immense Bautätigkeit von bestimmt tausend Arbeitern gewesen sein. Das war aber auch berechtigt, denn Chemnitz galt ja als das »Manchester von Sachsen«. In den Flusstälern um Chemnitz und als echte Industriestadt brauchte Chemnitz die Infrastruktur und eine weitere Bahnanbindung einfach«, so Döring.



### KÖNIGLICHER SPARKURS

André Döring ist besonders die Geschichte zur Brücke am Ortseingang von Markersdorf im Gedächtnis geblieben: »In Zeiten des Königreichs Sachsen war sie als eine der Ersten im Bau. Sie wurde mit Verzierungen gebaut – als einzige Brücke an der Bahntrasse. Denn danach verordnete der sächsische König seinem Finanzminister das Sparen. In den Bauplänen von damals sieht man, dass Nicht-Notwendiges gestrichen wurde. Dennoch wurde der Finanzminister seinen Job los, weil die Trasse wegen Umplanungen infolge eines Hochwassers viel teurer wurde.«

## KÄME DENN EINE RADTOUR AUF DEM CHEMNITZ-TALRADWEG FÜR SIE PRIVAT AUCH IN BETRACHT?

Selbstverständlich. Es ist tatsächlich so: Man unterhält sich mit Freunden oder in der Familie und kommt so ins Erzählen von der Arbeit und den Brücken und dem Tunnel am Chemnitztalradweg. Schon fährt man den Radweg in der Gruppe mal ab. Alle waren bisher begeistert. Ich bin ja auch stolz, was wir dort gemacht haben. Es lohnt sich außerhalb der Straße da lang zu fahren und macht wirklich Spaß. Da ist etwas Gutes entstanden, wo man sagen kann, dass das Geld für die Gesellschaft gut angelegt ist.

Nach Familie, Haus und Garten geht es für mich sowieso gern raus in die Natur. Mit meiner Frau wandere ich viel, gern auch in der Gegend um Hohenstein-Ernstthal oder Wolkenburg. Das sind auch Gegenden, die man bequem als Radfahrer erkunden kann. Uns führt es auch immer wieder im Chemnitztal an der Chemnitz entlang. Man kann hier gut Fahrrad fahren, weil die Berge noch nicht so steil sind.

# RADVERKEHR AN BUNDES- UND STAATSSTRASSEN

Nicht nur für Touristen, sondern auch für Alltagsradler in Sachsen sollen sichere und möglichst direkte Verbindungen zwischen den Ortschaften geschaffen werden. Dabei ist naheliegend, dass Radfahrer das bestehende Straßennetz nutzen oder an diesem entlanggeführt werden. Für die Planung, den Bau, sowie Betrieb und Erhaltung sind die Baulastträger der jeweiligen Straße verantwortlich. Viele Radwege für den Alltagsradverkehr oder den Radtourismus liegen in Baulastträgerschaft von Kommunen. Diese sind daher angehalten (strategische) Planungen für ihr Radverkehrsnetz vorzunehmen und gebietsübergreifend abzustimmen. Der Freistaat Sachsen ist im Außerortsbereich und innerorts bei Kommunen unter 30 000 Einwohnern für die Bundes- und Staatsstraßen zuständig. Vor allem außerorts steigt das Gefährdungspotenzial für Fahrradfahrer durch das höhere Geschwindigkeitsniveau vom Kfz-Verkehr im Vergleich zur Ortsdurchfahrt. Deswegen legt der Freistaat Sachsen sein Hauptaugenmerk auf die Erweiterung von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen im Außerortsbereich. Die objektive und subjektive Sicherheit für den Radverkehr soll mithilfe straßenbegleitender Radwege sowie der Nutzung des vorhandenen Nebennetzes, also beruhigteren Wohnstraßen und Ähnlichem, verbessert werden.

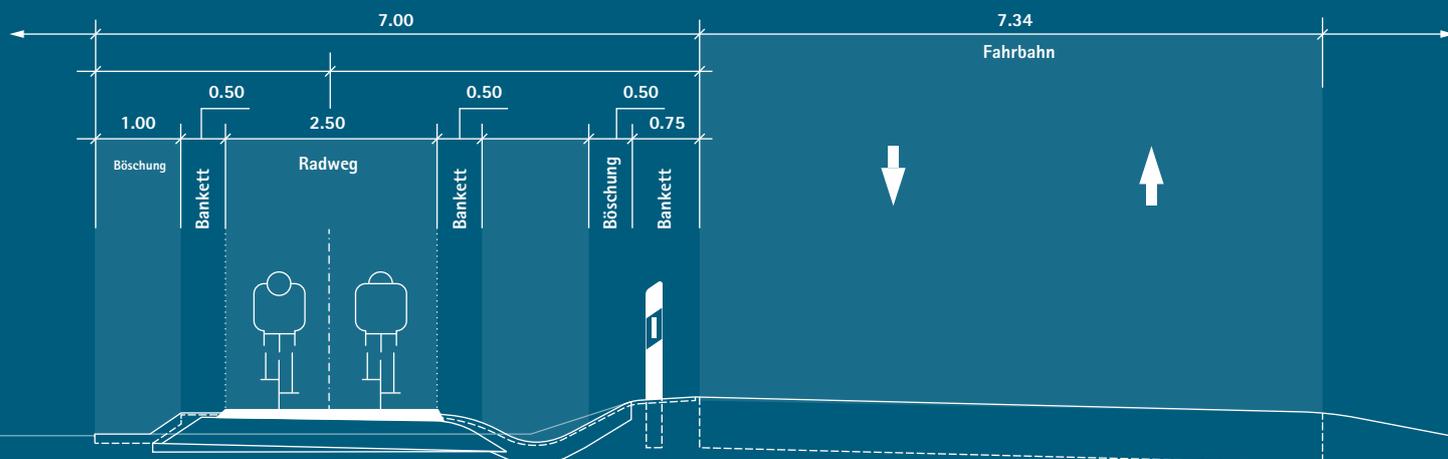
Übergeordnetes Ziel ist es, ein landesweites, durchgängiges Radverkehrsnetz zu schaffen. Vorgaben, wo ein Radweg außerorts im Freistaat entstehen soll, gibt die Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen. Im Jahr 2014 wurde im Freistaat ein Bedarf mit höchster Priorität von rund 540 Kilometern festgestellt. Dieser soll in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Ein wichtiger Schritt ist schon getan: alle Vorhaben der höchsten Priorität befinden sich in den LASuV-Niederlassungen oder bei der LIST GmbH in Planung. Hierbei wird etwa die Hälfte der Maßnahmen von den Niederlassungen des



LASuV realisiert. Aufgrund von Kapazitätsmangel an Bearbeitern in den Niederlassungen wurden die restlichen 50 Prozent in zwei Programmen an die LIST GmbH zur Abarbeitung übertragen. Im Rahmen der 2019 erfolgten Evaluation der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen wurde weiterer Bedarf durch die Kommunen und Landkreise gemeldet. Auch diese Meldungen sollen ausgewertet, priorisiert und schließlich geplant werden.

Für die Arbeit im LASuV gibt die Radverkehrskonzeption des Freistaates demnach den groben Rahmen vor. Aufgrund des wachsenden Stellenwertes des Radverkehrs gab es auch innerhalb der Planung von Straßen einen Paradigmenwechsel. Anstatt bei gemeldetem Bedarf einen Radweg zu planen, unterläuft heute jede Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahme einer Bundes- oder Staatsstraße mehrere Prüfschritte zur Notwendigkeit der Trennung der Verkehrsarten. Der Prüfablauf wurde durch die LASuV Zentrale in Abstimmung mit dem Ministerium erarbeitet. Die Niederlassungen sowie die LIST GmbH berücksichtigen dies nun bei ihren Planungen. Grundsätzlich muss an jeder Bundes-/Staatsstraße eine alternative Wegeführung für den Radfahrer angeboten werden, wenn die Notwendigkeit des Bedarfes nicht schlüssig widerlegt werden kann. In einem ersten Schritt wird geprüft, ob die vorhandenen kommunalen Radweg- oder Straßennetze ausreichend sind, um den Rad- und Kfz-Verkehr zu trennen. Sachsen ist durch ein sehr dichtes Straßennetz gekennzeichnet und die Umnutzung von bestehenden Straßen muss in Zeiten der Mobilitätswende bei der Planung von Verkehrsanlagen mit betrachtet werden. Im zweiten Prüfschritt kommt Sachsens Radverkehrskonzeption ins Spiel. Wenn ein bestätigter Bedarf vorhanden ist, muss ein Radweg Bestandteil der Straßenplanung werden. Im dritten und letzten Prüfschritt wird das einschlägige





Beispielhafter Querschnitt eines straßenbegleitenden Radweges

Regelwerk (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA) einbezogen. Wenn sich nach den Kriterien der ERA das Erfordernis eines Radweges ergibt, ist dieser in die Straßenplanung einzubinden.

Bis ein neuer Radweg straßenbegleitend verlaufen kann, wirken verschiedene Verwaltungsebenen und Fachbereiche bei jedem Planungsschritt zusammen. Es sind umfangreiche Planungen erforderlich, die möglichen Varianten unter anderem hinsichtlich der Aspekte Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Flächeninanspruchnahme beleuchten und vergleichen. Aufgrund der Flächen, die neu versiegelt werden sollen, und der Vielzahl betroffener Grundstückseigentümer wird in den allermeisten Fällen eine Planfeststellung notwendig. Schneller und unkomplizierter sind also Planung und Bau eines »kleinen Radwegs« im Vergleich zur Straße in den meisten Fällen keineswegs.

Das Sächsische Radverkehrsnetz wird aktuell aber nicht nur ausgebaut. Es soll auch gewährleistet werden, dass die vorhandenen Radwege dauerhaft mit dem gewohnten Fahrkomfort genutzt werden können. Dafür müssen die Radwege beobachtet, erhalten und gepflegt werden. Auf Grundlage des Sächsischen Finanzausgleichgesetzes werden den Gemeinden, Städten und Landkreisen jährlich Mittel für Instandsetzung, Erneuerung und Erstellung der in ihrer Baulast befindlichen Radwege zur Verfügung gestellt. Der Freistaat strebt ein systematisches Erhaltungsmanagement für seine Radwege an. Ein erster Schritt hierzu ist die Datenaufnahme. Über eine Erstbefahrung sind diese Zustandsdaten aller Radwege an Bundes- und Staatsstraßen aufgenommen worden. Die Daten wurden in der Radwegedatenbank des Freistaates aufbereitet und werden nun regelmäßig gepflegt, sodass sie für die Aufstellung eines Erhaltungsprogrammes herangezogen werden können.



Der Aufgabenbereich der Radverkehrsverantwortlichen in der LASuV-Zentrale in Dresden umfasst zu großen Teilen die Koordinierung der Umsetzung der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen. Dazu zählt der Aufbau und das Führen der Radverkehrsdatenbank, die Koordinierung der Maßnahmenabarbeitung im Bereich Radwege an Bundes- und Staatsstraßen mit höchstem Bedarf (Kategorie A-Maßnahmen). Auch bei öffentlichen Veranstaltungen und in Arbeitsgemeinschaften ist das LASuV vertreten, sowie bei Abstimmungen mit dem Ministerium. Die beiden Radweg-Programme, die durch die LIST GmbH abgearbeitet werden, werden von der Radverkehrsverantwortlichen koordiniert und betreut. Des Weiteren laufen Presse- und Bürgeranfragen, sowie Anfragen zur Statistik für Bund und Land über den Tisch der Radverkehrsbeauftragten.

»Meine Arbeit dient der Allgemeinheit. Sie ist produktiv, weil ich sehen und anfassen kann, was wir geschaffen haben. Ich kann mir nicht vorstellen, etwas anderes zu machen. Brücken und Straßen sind mein Ding.«

**Holger Quendt**  
Projektleiter



# GÖLTZSCHTALUMGEHUNG | HOLGER QUENDT

## Warum dauert Straßenbau so lange?

Seit 2011 baut die sächsische Straßenbauverwaltung das Großprojekt Göltzschtalumgehung. Es ist eines der Schlüsselprojekte im Straßenbau des Freistaates Sachsen. Die neu trassierte Bundesstraße 169 soll die Anwohner in den Ortsdurchfahrten Falkenstein, Ellefeld, Auerbach und Rodewisch sowie die Berufspendler entlasten. Zum anderen stärkt die Ortsumgehung durch die verbesserte Verbindung zum Fernstraßennetz und die Anbindung an die Autobahn auch die wirtschaftliche Entwicklung im Vogtland. Holger Quendt leitet das Projekt, seit er 2016 die Abteilung Planung und Straßenbau in der Niederlassung Plauen übernommen hat.

Ich hab ein tolles Projekt übernommen, damals hatten wir bereits Baurecht für alle Abschnitte. Der Planungsaufwand ist bei Neubauvorhaben enorm, das ist immer ein jahrelanger, steiniger Weg. Drei von sieben Bauabschnitten waren schon fertig gebaut und unter Verkehr. Hinzu kommen naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen. Das war ein toller Einstieg in die neue Funktion.

### WARUM DAUERN 10 KILOMETER NEUBAU EIN GANZES JAHRZEHN?

Das reicht gar nicht, muss man ehrlicherweise sagen. Bis zum ersten Spatenstich gab es ja schon Planungsphasen, die bis in die Neunziger zurückgehen. Bis für alle Abschnitte Baurecht erlangt war, hat es bis 2010 gedauert. Und da steckt auch schon ein Teil der Antwort auf die Frage drin: Die Planfeststellungsverfahren sind sehr aufwändig. Sobald Natur- und Grundwasserschutz einschlägig betroffen sind und

dann auch noch Wohngebiete und Privatgrundstücke an der geplanten Trasse liegen, müssen Heerscharen von Ingenieuren, Gutachtern und Fachplanern einbezogen werden. Es gilt eine Lösung zu finden, die die geringsten Eingriffe mit der verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollsten Vorgehensweise in Einklang bringen muss.

### ABER ALLE WOLLEN DOCH DIE NEUE STRASSE, DA MUSS ES DOCH EINE LÖSUNG GEBEN?

Na klar, es gibt immer eine. Aber auf dem Weg dorthin stehen viele Hürden. Es ist ein bisschen wie beim Mühlespielen: Versteckt ein Stein den Weg, wird ein anderer Weg mit etwas mehr Aufwand frei, und

### STECKBRIEF GÖLTZSCHTALUMGEHUNG

Länge: 10,3 km

Bauabschnitte: 7

davon abgeschlossen: 4 (Stand 2020)

Gesamtkosten: 72 Millionen Euro

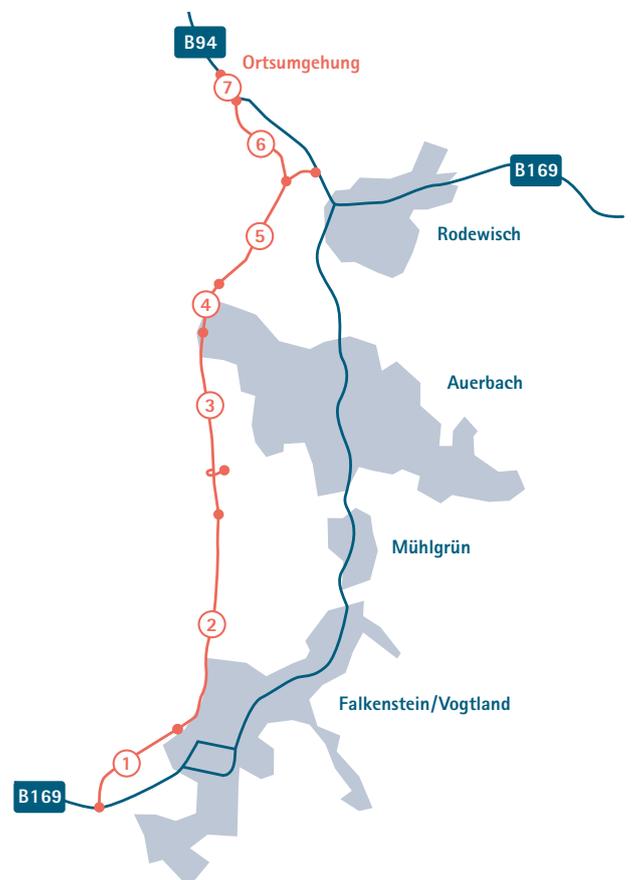
Brücken: 10

Lärmschutzwände/-wälle: 2 km

Kreuzungen: 6

Baubeginn: 2011

Fertigstellung: 2023



manchmal wird man kurz vor dem Ziel nochmal auf einen neuen Weg geschickt – aber irgendwann kann man den dritten Stein setzen und alles passt dann zusammen. Wir wollen ja nicht gegen die Leute in der Region planen, sondern im Gegenteil für ihre Region! Manchmal geht es nicht ohne Grundstücke von Privaten, auch wenn wir das immer erstmal zu vermeiden versuchen. Aber für jeden Quadratmeter Land gibt es Entschädigung oder Ersatz. Und wenn wir wirklich mal ein Stück Natur bebauen müssen, dann leisten wir dafür großzügigen Ausgleich. Die Umweltplanung, die technische Planung, die Koordination mit Landkreis, Anliegern und Grundstückseigentümern, Versorgern und nicht zuletzt auch mit Bundes- und Landesministerien, die ja die Finanzierung absichern müssen und und und ...

## WENN DANN MAL ALLES PASST?

Dann können wir bei der Landesdirektion unsere Pläne und Gutachten einreichen und Baurecht beantragen. Die Planfeststeller prüfen dann alle Planfeststellungsunterlagen nochmal genau, alle aktuellen Vorschriften aus Land, Bund und EU müssen eingehalten werden. Jeder Eingriff und dessen Unvermeidbarkeit muss plausibel begründet sein. Die festgelegte Variante für eine Ortsumgehung – oder genauso für einen neuen Radweg – muss unterm Strich die beste Lösung sein. Was nützt eine Trasse rund ums Wasserschutzgebiet, wenn sie so weit ausholt, dass keiner freiwillig den Umweg fahren wird?

### STECKBRIEF HOLGER QUENDT

**Jahrgang:** 1975

**Schule:** Abitur 1994

**Studium:** 1994 – 1999 Bauingenieurwesen

**Berufseinstieg:** 1999 in der privaten Bauwirtschaft

**Weitere berufliche Etappen:** 2000 Tätigkeit in einem Ingenieurbüro ab 2003 Straßenbauverwaltung Freistaat Sachsen in verschiedenen Funktionen und Dienststellen

**Aktuelle Tätigkeit:** Abteilungsleiter Planung und Straßenbau im Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Plauen

**Hobby/Ehrenamt:** Heimat- und Feuerwehrverein, Schulförderverein, Gemeinderat, Skat spielen

**Liebblingsprojekt?:** Erhaltung des 3-Seiten-Hofes, auf dem meine Frau und ich wohnen

**Unliebsamste Aufgabe?:** Jede Aufgabe hat ihren Reiz.

**Warum ist der Straßenbauingenieur ein toller Beruf?**

Ich kann dauerhafte Werte schaffen. Das Gemeinwohl wird gestärkt. Die Infrastruktur dient Bürgern und Wirtschaft. Es ist schön, wenn zufriedene Menschen auf guten Straßen fahren.





## **DAS KLINGT, ALS BRÄUCHTE MAN EINEN LANGEN ATEM.**

Absolut. Aber niemals einer alleine. Bei uns arbeiten fächerübergreifend immer viele Kollegen zusammen, jeder trägt seinen Teil zum Erfolg bei. Und ein Baurechtsbeschluss, der nicht beklagt wird, ist für uns das Größte. Denn dann haben alle bestmöglich abgeliefert.

## **APROPOS. JETZT FÄNGT ES JA EIGENTLICH ALLES VON VORNE AN?**

(Lacht.) So gesehen ja. Wenn wir Baurecht haben, müssen wir mit Land und ggf. Bund noch die Finanzierung eintakten. Danach müssen wir dann – streng nach den Vergabevorschriften, die allen Firmen faire und gleiche Chancen sichern sollen – eine Baufirma finden. Wenn dann auch noch die örtlichen Verkehrsbehörden dem Umleitungskonzept zustimmen, kann endlich der erste Bagger rollen. Der Dialog mit allen Betroffenen, Auftragnehmern und Partnern geht dann in die zweite Runde. Erst wenn das letzte Bäumchen nachgepflanzt,

jede Grundstückzufahrt angeglichen ist, alle Ampeln rund laufen, der Verkehr rollt und die letzte Rechnung geprüft und bezahlt ist, dann ist für uns das Projekt abgeschlossen. Aber zum Glück hab ich ja immer viele Projekte in verschiedenen Stadien bei mir auf dem Tisch, ist eins abgearbeitet, braucht schon wieder das Nächste meine volle Kraft.

## **WAS MÖGEN SIE AN IHRER ARBEIT GERN?**

Meine Arbeit ist nützlich. Und sie ist produktiv. Ich helfe Menschen dabei, zum Arzt, zur Arbeit oder zum Urlaubsflieger zu kommen. Die Ortsumgehung Göltzschtal ist da ein Paradebeispiel: Wenn erstmal die komplette Trasse fertig ist, wird der Verkehr aus den Ortschaften rausgeholt. Wer auf dem Dorf wohnt, sollte nur vom Hahnenschrei aus dem Schlaf gerissen werden, nicht von Lkw-Gerumpel. Meine Arbeit dient der Allgemeinheit. Und sie ist produktiv, weil ich sehen und anfassen kann, was wir geschaffen haben. Ich kann mir nicht vorstellen, etwas anderes zu machen. Brücken und Straßen sind mein Ding.

# VOR ORT | UNSERE NIEDERLASSUNGEN

Die Mitarbeiter der Niederlassungen kennen den Zustand jedes einzelnen Meters aller Bundes- und Staatsstraßen in ihrem Gebiet und den Ausbau- und Erhaltungsbedarf. Sie arbeiten gemeinsam mit den Straßenmeistereien der Landkreise, die für die Unterhaltung und den Winterdienst verantwortlich sind und dafür entsprechende Mittel erhalten. Auch bei der Auswertung des Unfallgeschehens sitzen wir gemeinsam mit den kommunalen Verkehrsbehörden und der Polizei immer mit am Tisch, um gemeinsam zu entscheiden, wo verkehrsrechtliche oder auch bauliche Maßnahmen die Verkehrssicherheit verbessern können.



Der Straßen- bzw. Brückenzustand spielt die entscheidende Rolle bei der Planung der Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen. Diese Daten fließen in die Ausbau- und Erhaltungsstrategie ein. Sie legt fest, wie nicht nur die wichtigsten Verkehrsachsen, sondern alle Staatsstraßen Berücksichtigung bei den jährlichen Bauprogrammen finden müssen, je nach Zustand, Leistungsfähigkeit und Unfallgeschehen.

Neubauvorhaben sind inzwischen die Ausnahme. Denn nach der Wende haben Bund, Freistaat und Kommunen ein leistungsfähiges Straßennetz aufgebaut, das alle Regionen Sachsens verbindet. Seit dieser Ära des Neu- und Ausbaus sind nun schon wieder einige Jahre ins Land gegangen, einst neue Fahrbahnen inzwischen verschlissen und manche Brücken und Stützmauern baufällig geworden.

Die Hauptaufgabe der Straßenbauverwaltung wird es in Zukunft sein, das einmal Geschaffene in einem verkehrssicheren und baulich soliden Zustand zu erhalten und zu pflegen.

Die Niederlassungen planen in ihrem Zuständigkeitsbereich und bauen bzw. sanieren Straßen, Brücken, Stützbauwerke und Radwege. Sie sind der erste Ansprechpartner für die Kommunalverwaltungen vor Ort, für Anlieger, Unternehmer, Umweltschützer und alle anderen Bürger und Verkehrsteilnehmer. Ihre Arbeit beginnt bei einer Beratung mit der Straßenmeisterei, in einer Unfallkommissionssitzung





oder einer Beratung mit einem Bürgermeister mit dem Entschluss, dass eine bauliche Maßnahme erforderlich wird. Von der planerischen Vorbereitung der Baumaßnahme und dem Grunderwerb über die Anmeldung für den Landes- oder Bundeshaushalt, die Abstimmung der bauzeitlichen Verkehrsführung mit den Kommunen sowie Anliegen bis hin zur Bauüberwachung und Abrechnung handeln die Niederlassungen eigenverantwortlich. Übrigens fällt, sofern eine Beeinträchtigung für Umwelt und Natur entstanden ist, auch der Ausgleich solcher Eingriffe in die Verantwortung der LASuV-Kollegen vor Ort. Ein eigenständiges Referat Umwelt und Landschaftsgestaltung kümmert sich, auch unabhängig von aktuellen Bauvorhaben, um alle Belange rund um Straßenbäume, Alleen, Streuobstwiesen und viele weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und bearbeitet bei geplanten Bauvorhaben die Umweltplanung sowie die dauerhafte Pflege der Umweltmaßnahmen.

Die Präsenz und Ortskenntnisse sind für unsere Arbeit von unschätzbarem Wert, genauso wie die persönlichen Erfahrungen und der Alltag unserer Kollegen in allen Orten Sachsens.

Lieber Leser, wir sind Ihre Nachbarn, unsere Kinder gehen vielleicht zur gleichen Schule wie Ihre, wir sind Radfahrer und ÖPNV-Nutzer, manche Motorradfahrer, viele sind natürlich auch Autofahrer. Wir kennen unsere Strecken und stehen ebenso ungern im Stau oder vor einem abrupt endenden Radweg wie alle anderen Verkehrsteilnehmer. Auch deshalb – neben allen objektiven Kriterien und fachlichen Ansprüchen – können Sie sich darauf verlassen, dass wir jeden Tag mit vollem Einsatz für die Erhaltung und Verbesserung unseres Straßennetzes arbeiten.





BUS

BUS



# NEU- UND AUSBAUVORHABEN | DER LANGE WEG VOM REISSBRETT IN DIE LANDSCHAFT

Die Bürger haben zu Recht den Anspruch, dass die von ihnen erwirtschafteten Steuergelder wirtschaftlich und zweckmäßig eingesetzt werden. Wie aber kann man das absichern? Welche Faktoren entscheiden über Zweck und Ausgestaltung eines Straßen- oder Brückenbauvorhabens? Grundsätzlich gilt: Die verkehrliche Situation muss sich durch die geplante Baumaßnahme nachweislich verbessern, während sich für Umwelt einschließlich der menschlichen Gesundheit unterm Strich keine Nachteile daraus ergeben dürfen oder mindestens die Vorteile für viele Menschen oder/und höhere Entlastungen der Umwelt mit dem Vorhaben erreicht werden.

Von einer verkehrlichen Verbesserung ist die Rede, wenn etwa die Fahrbahn breiter und damit für den Begegnungsverkehr sicherer wird, wenn begradigte Kurven die Sicht verbessern, von der Fahrbahn getrennte Radwege mehr Sicherheit für Radler schaffen oder auch wenn Verkehr aus engen und kreuzungsreichen Ortslagen hinaus auf freie Strecken außerorts verlagert werden kann.

Allem voran geht die Bedarfsprüfung und Voruntersuchung. Das Projekt steht noch ganz am Anfang. Kommunen und Wirtschaft, Unfallkommission und/oder das LASuV selbst haben einen Bedarf festgestellt. Dieser muss für Neubauprojekte oder Verlegungen vom Bundesverkehrsministerium bzw. vom Freistaat Sachsen zunächst grundsätzlich bestätigt werden. Dies erfolgt mit den gesetzlich durch die Politik vorzugebenden Bedarfsplänen. Die wichtigsten Mittel sind der Bundesverkehrswegeplan und der Landesverkehrsplan Sachsen. Die zu bauenden Strecken werden damit festgelegt und mit einer Dringlichkeitsstufe versehen. Die Voruntersuchung zum Bauvorhaben legt hiernach grob den Korridor für den Trassenverlauf fest und ermittelt alle relevanten Datengrundlagen (Topografie, Bebauung, Flächennutzung, Umweltbelange, Gewässer usw.).

Diese Daten werden benötigt, um anschließend die Vorplanung zu erstellen. Nun werden mögliche Trassierungen bzw. Gestaltungsvarianten gesucht und auf ihre Vor- und Nachteile nach den Kriterien:

- Verkehrliche Wirksamkeit (Verlagerungs- und Entlastungseffekte, Streckenqualität, Erreichbarkeit)
- Bevölkerung (Auswirkungen auf streckennahe Siedlungslagen)
- Umwelt (Schutzgüter nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, UVPG)
- Raumordnung (örtliche, regionale und überregionale Flächennutzungs- und Entwicklungsziele)
- Wirtschaftlichkeit (Kosten für Bau und Unterhaltung der Verkehrsanlage)

untersucht und bewertet. Im Ergebnis legt das LASuV dem Landes- bzw. Bundesverkehrsministerium die Vorplanungsunterlage mit dem Votum für eine Vorzugsvariante vor. Nach ihrer Bestätigung wird im nächsten Schritt der Vorentwurf entwickelt.

Erst jetzt erhält die Vorzugsvariante ihre konkreten räumlichen und technischen Eigenschaften, die Brücke erhält ihre Statik und ihr gestalterisches Gesicht, die Straße ihren genauen Verlauf, Entwässerung und Ausstattung. Auch Maßnahmen für den Schutz von Umwelt, Grundwasser und Anwohnern werden jetzt festgelegt. Wenn der Vorentwurf intern abgestimmt und nach der Anhörung der Träger öffentlicher Belange abgeschlossen ist, entsteht auf dieser Grundlage die Genehmigungsunterlage, mit der dann der Antrag auf Planfeststellung bei der Landesdirektion Sachsen gestellt werden kann, um Baurecht zu erlangen.\*



Die Planfeststellungsbehörde hat die Aufgabe, alle öffentlichen und privaten Interessen abzuwägen und im Verfahren zu prüfen, ob die Planer alle Faktoren bei der Abwägung ihrer Entscheidungen beachtet haben. Eingriffe etwa in privates Eigentum und in die Natur werden noch einmal besonders kritisch hinterfragt. Die Planfeststellungsbehörde prüft zu Beginn zunächst die Vollständigkeit und Aktualität der eingereichten Unterlagen, oftmals gab es Gesetzesänderungen während des Planungs- und Untersuchungsprozesses, deren Auswirkungen auf die Unterlagen unter Umständen so relevant sind, dass nachträgliche Ergänzungen erforderlich werden. Wenn es hier grünes Licht gibt, veröffentlicht die Landesdirektion den Antrag mitsamt aller Begleitdokumente im Rahmen einer öffentlichen Auslegung. An dieser Stelle sind alle Träger öffentlicher Belange (TöB) und die Betroffenen und Interessensvertreter aufgefordert, sich mit den Unterlagen zu befassen und sich mit möglichen Vorbehalten und Gegenargumenten in das Verfahren einzubringen. Das LASuV wird anschließend aufgefordert, zu allem Vorgebrachten Stellung zu nehmen. Nach rechtlicher Würdigung der Argumente beider Seiten kann die Landesdirektion das LASuV zu Änderungen und Ergänzungen der Planung auffordern, dann wird eine sogenannte Tektur angefertigt und erneut angehört. Wenn die Landesdirektion keine Hürden (mehr) sieht, das Vorhaben zu erlauben, erteilt sie Baurecht und legt den Beschluss erneut öffentlich aus.

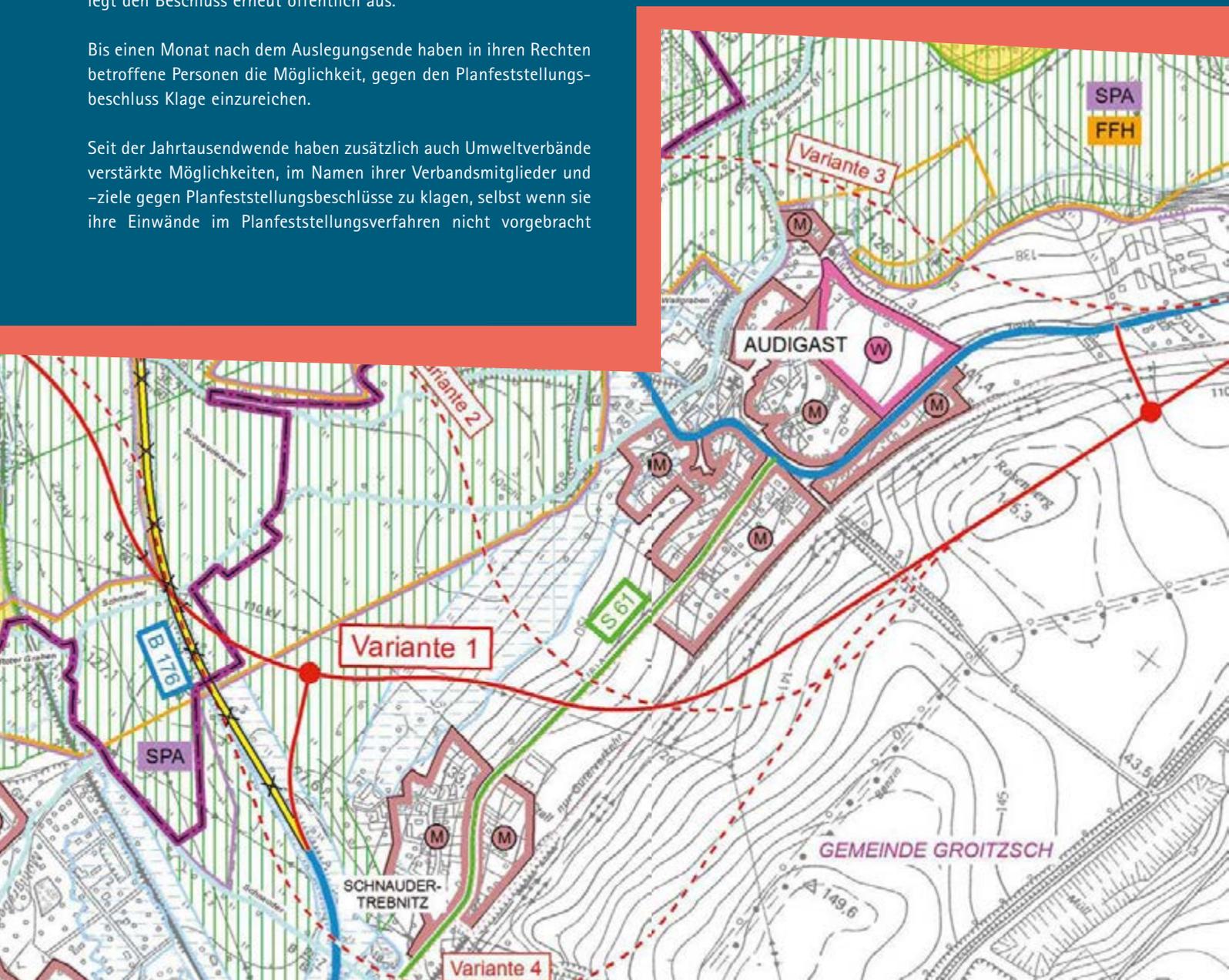
Bis einen Monat nach dem Auslegungsende haben in ihren Rechten betroffene Personen die Möglichkeit, gegen den Planfeststellungsbeschluss Klage einzureichen.

Seit der Jahrtausendwende haben zusätzlich auch Umweltverbände verstärkte Möglichkeiten, im Namen ihrer Verbandsmitglieder und -ziele gegen Planfeststellungsbeschlüsse zu klagen, selbst wenn sie ihre Einwände im Planfeststellungsverfahren nicht vorgebracht

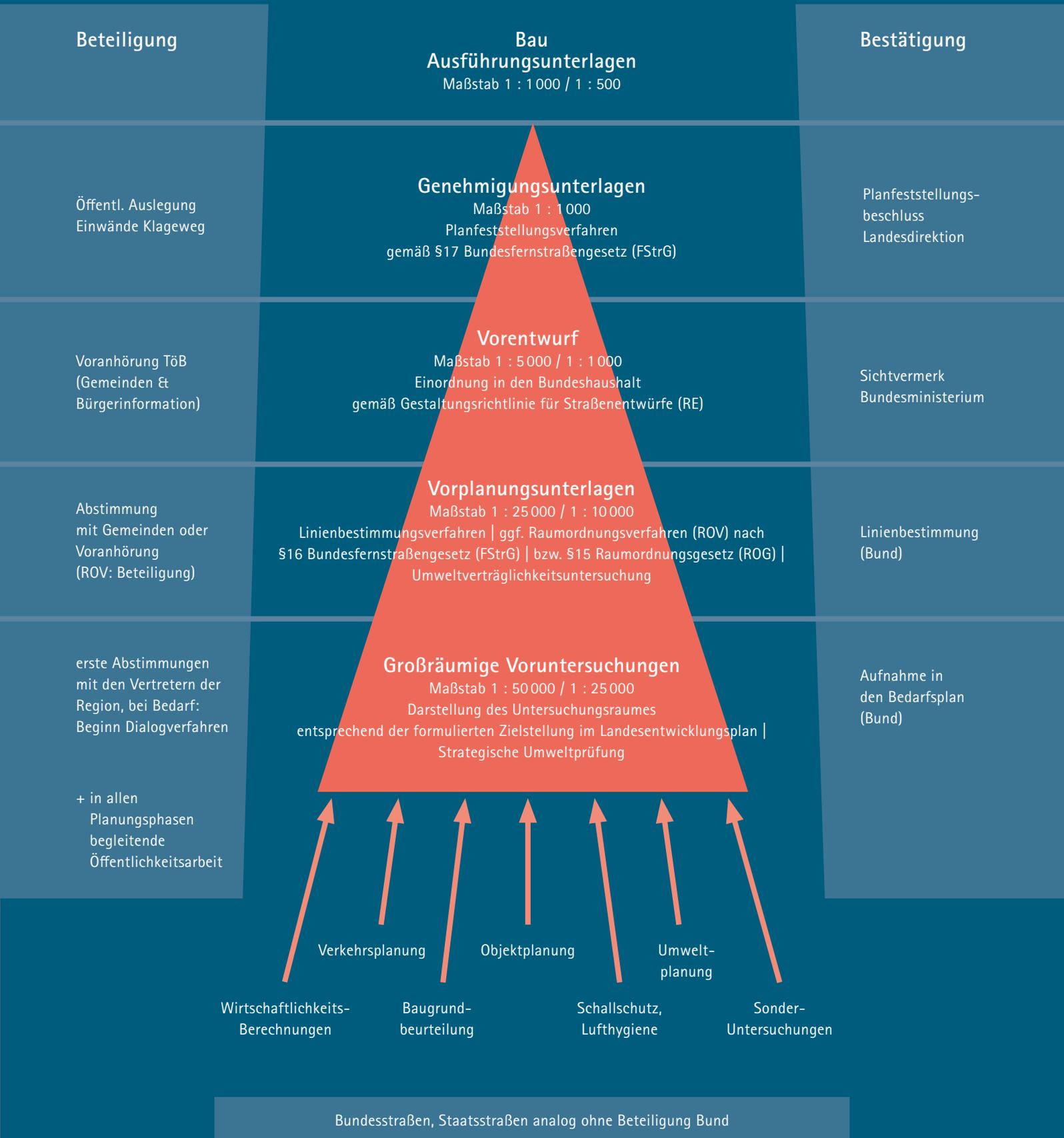
hatten. Umso akribischer achten Planer und Planfeststeller auf die Einhaltung aller Umweltvorschriften.

Wenn der Beschluss unbestritten bleibt, besteht für das LASuV vollziehbares Baurecht. Nun kann die Ausführung der Bauarbeiten im Detail geplant werden. Damit ist die Grundlage für die Ausschreibung der Bau- und Bauüberwachungsleistungen geschaffen. Wenn auch die Gelder für das Bauvorhaben im Landes- bzw. Bundshaushalt eingeplant sind, kann der wirtschaftlichste Bieter, der nach unseren inhaltlichen und terminlichen Vorgaben den Auftrag zu erfüllen bereit ist, den Zuschlag erhalten. Einige Wochen später rollt dann endlich der erste Bagger.

\*Bei Vorhaben mit nur geringen Auswirkungen auf die Interessen Dritter kann die Straßenbauverwaltung sich selbst das Baurecht erteilen. Voraussetzung ist, dass vorab das LASuV mit allen Betroffenen Einvernehmen über ihre Belange erreichen konnte und keine relevanten Umweltbelange betroffen sind. Oft kann die vereinfachte Plangenehmigung beim Umbau von Kreuzungen zum Kreisverkehr und bestandsnahen Straßenausbauvorhaben angewendet werden.



# Von der Variantensuche bis zum ersten Spatenstich



»Intelligente Verkehrssysteme werden in Zukunft dafür sorgen, dass der Verkehr für alle harmonischer ablaufen kann, weil Verkehrsströme entsprechend gelenkt werden können.«

**Dr. Christian Leitzke**  
Referent



# INTELLIGENTE VERKEHRSSYSTEME |

## DR. CHRISTIAN LEITZKE

*Wie sieht der Verkehr von morgen aus?*

*Die Zahl der Fahrzeuge steigt auch auf sächsischen Straßen, vor allem in den Ballungszentren und rund um touristische Hotspots. Die Ressource Straße ist nicht unendlich ausbaubar. Aber es gibt Wege, das zunehmende Verkehrsaufkommen auch zukünftig in den Griff zu bekommen und alle Verkehrsteilnehmer sicher ans Ziel zu bringen. Dr. Christian Leitzke, Referent für das Thema Verkehrstechnik im LASuV, arbeitet an Lösungen, den Verkehr auf Sachsens Staats- und Bundesstraßen mittels Intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Fluss zu halten.*

### WAS SIND EIGENTLICH IVS?

Durch unterschiedliche Systeme werden Verkehrsdaten erfasst. Sie werden aufbereitet, damit man möglichst genaue Verkehrsinformationen aus einem großen Datenpool erhält. Daraus lassen sich die aktuelle Verkehrslage und darauf basierende Maßnahmen ableiten. Es wird also möglich, direkt auf den Verkehr Einfluss zu nehmen. So können Ampelschaltungen angepasst werden oder es erscheinen Verkehrs- und Umleitungsinfos auf LED-Tafeln am Straßenrand. Autofahrer können außerdem aktuelle Verkehrshinweise über verschiedene Kanäle zugespült bekommen.

### WELCHE ROLLE SPIELEN SIE PERSÖNLICH BEI DER UMSETZUNG DER VISION VOM VERNETZTEN VERKEHR AUF SACHSENS STRASSEN?

Zurzeit bin ich vor allem mit dem Aufbau einer Verkehrszentrale für Sachsens Bundes- und Staatsstraßen beschäftigt. Den Herausforderungen des Verkehrs können wir in Zukunft nicht mehr nur mit Neu- und Ausbau begegnen, sondern auch durch Ausstattung der Straßen mit Telematik, also Technologien zur Steuerung des Verkehrs.



### ABER GIBT ES NICHT BEREITS ZÄHLSTELLEN, DETEKTOREN USW. ENTLANG DER STRECKEN, DIE INFOS LIEFERN?

Diese Daten basieren auf stationären Detektoren, wie beispielsweise bei Induktionsschleifen an einer Ampel. Was zwischen diesen Detektoren auf der Strecke passiert, ließ sich bisher nur abschätzen. Außerdem gab es keine zentrale Anlaufstelle für die Daten. Das soll künftig die Verkehrszentrale übernehmen. Damit soll ein Gesamtblick auf das aktuelle Verkehrsgeschehen auf sächsischen Bundes- und Staatsstraßen und eine Reaktion bei Problemen ermöglicht werden.

### HÖRT SICH GUT AN. ANDERERSEITS KLINGT DAS ALLES AUCH EIN BISSCHEN NACH »DATENKRAKE« ... WIE GEHT MAN MIT DEM SENSIBLEN THEMA DATENSCHUTZ UM?

Es wird darauf geachtet, dass die Daten nicht mit einzelnen Personen in Verbindung gebracht werden können. Falls Daten erhoben werden, die man als personenbeziehbar ansehen könnte, wie möglicherweise

## STECKBRIEF DR. CHRISTIAN LEITZKE

**Geburtsort:** Zittau

**Jahrgang:** 1977

**Schule:** Abitur 1997

**Studium:** Diplom Verkehrsingenieurwesen 2006 und Promotion zum Dr.-Ing. 2011

**Berufseinstieg:** bis 2013 Bearbeitung von Forschungsprojekten im Bereich Verkehr/IVS an der Universität Kassel

**Weitere berufliche Etappen:** bis 2018 bei Hessen Mobil im Bereich Verkehrsbeeinflussung

**Aktuelle Tätigkeit:** seit 2018 beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr im Bereich Verkehrstechnik, Referent

**Hobby/Ehrenamt:** Mitarbeit in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Schrauben am Motorrad und Motorradfahren

**Mit wem kommen Sie über Ihren Beruf in Kontakt?** Mit vielen Leuten! Mit meinen Kollegen aus den Fachabteilungen und den Niederlassungen, daneben auch mit Mitarbeitern und Studenten von Universitäten und Forschungsinstituten, aber auch mit den Beschäftigten aus den Kommunen, von der Polizei und den Verkehrsverbänden, den Mitarbeitern von Industriepartnern und mit den Kollegen in verschiedenen Standardisierungsgremien und Landes- und Bundesministerien. Das hat schon seinen Reiz.

**Wo liegen die Herausforderungen in der täglichen Arbeit?**

In der zum Teil recht umfangreichen Koordinierung von Maßnahmen und in den verwaltungsinternen Prozessen.

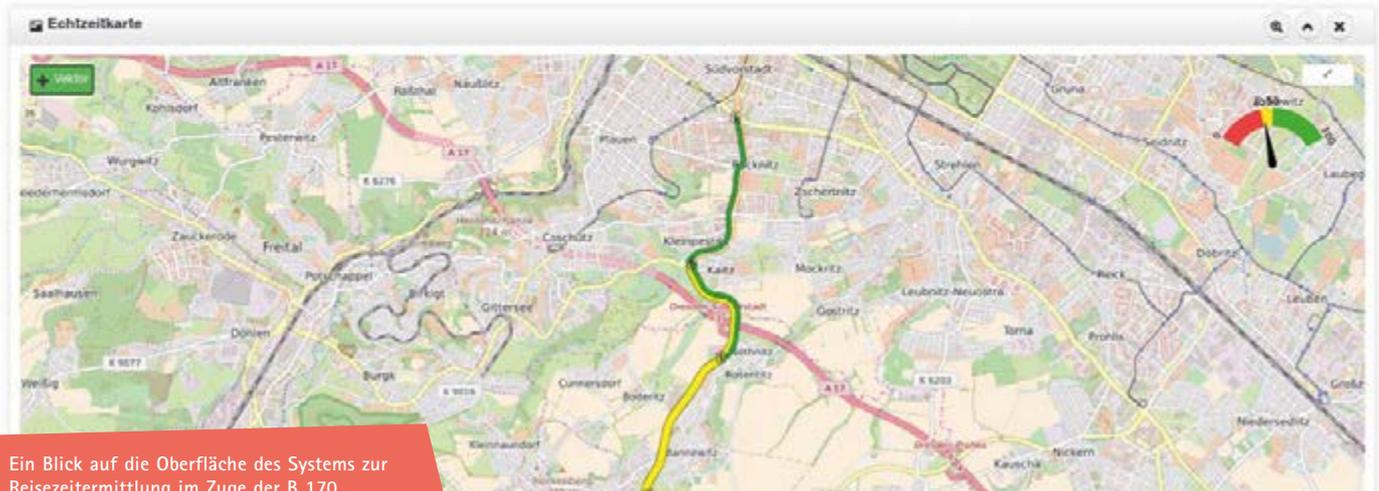
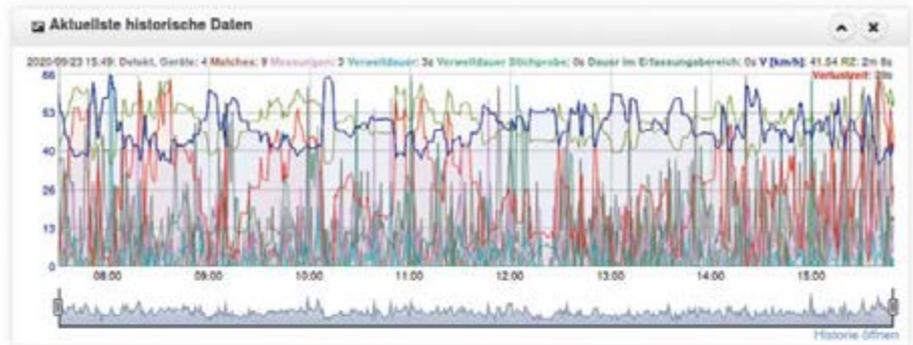
**Was schätzen Sie an Ihrem Job?** Die große Bandbreite an Aufgaben und Verantwortlichkeiten, von der Verwaltung bis hin zur technischen Umsetzung.

bei der bluetoothbasierten Reisezeitmessung, dann werden die Daten im Detektor anonymisiert. Für Kamerasysteme zum Beispiel werden strenge Datenschutzkonzepte erarbeitet, die auch mit den zuständigen Datenschutzbeauftragten abgestimmt sind. Sie decken von der Kamera bis zur Datenspeicherung und -verarbeitung alles ab. Damit sind die gesetzlichen Anforderungen erfüllt. Grundsätzlich werden alle Verkehrsdaten nur für die Generierung von Verkehrsinformationen und damit für ein Verkehrsmanagement verwendet.

### FÜHRT DER EINSATZ INTELLIGENTER VERKEHRSSYSTEME DENN DANN ZU WENIGER STAU FÜR ALLE?

Das ist zumindest ein Punkt. Natürlich kann die Kapazität der Straße effizienter genutzt werden. Das trägt zur Leichtigkeit des Verkehrs bei, besonders in den Hauptverkehrszeiten auf den Hauptrouten. Mindestens genauso wichtig ist aber die erhöhte Verkehrssicherheit. Gefahren wie ein Stauende oder ein defektes Fahrzeug können zügiger erkannt und an die Fahrer anderer Fahrzeuge rechtzeitig weitergegeben werden.





Ein Blick auf die Oberfläche des Systems zur Reisezeitermittlung im Zuge der B 170.

## DAMIT VERBESSERT SICH AUCH DER KOMFORT FÜR DEN FAHRER?

Wenn man so will – ja. Für den Fahrer bedeutet es vor allem frühzeitige, aktuelle und richtige Information über Anzeigen am Straßenrand, das Radio, das Smartphone oder das Infotainment im Auto. In Zukunft sollen beispielsweise Infos zur verbleibenden Rot-Zeit an der Ampel zum Stand der Technik gehören, in die Fahrzeuge übertragen und dort angezeigt werden. IVS ermöglichen so erst das automatisierte Fahren. So wissen zum Beispiel die Fahrzeuge, wann die Ampel auf Grün springt und können ohne große Verzögerungen losfahren. Die dafür notwendige Fahrzeugtechnik hält derzeit langsam Einzug in die Serienfahrzeuge.

## GIBT ES DENN SCHON STRASSEN IM FREISTAAT, DIE DAFÜR AUSGELEGT SIND?

Den Anfang macht hier die B 170 zwischen Dresden und Bannewitz als Pilot- und Teststrecke. Derzeit wird hier noch gebaut. Parallel wird aber die Verkehrstechnik durch uns schon vorbereitet, um alle Komponenten, die auf der Pilotstrecke mal verbaut werden, an eine Zentrale anzubinden.

## WIE WEIT IST MAN HIER UND WAS SOLL NOCH PASSIEREN?

Wir arbeiten derzeit am Aufbau der Netzwerk- und Rechentechnik für die Zentrale. An der B 170 muss entsprechend für die notwendige Infrastruktur zur Datenübertragung und für die Energiezufuhr gesorgt werden. Soweit es möglich war, wurden schon Leerrohre verlegt, in die später Glasfaserkabel eingezogen werden. Ampeln sollen mit Komponenten zur Kommunikation mit Fahrzeugen ausgestattet werden und dann die restliche Rot-Zeit an die Autos übermitteln. Die Systeme, die die Daten liefern, müssen natürlich vorher beschafft werden. Das ist eine große Aufgabe für uns. Außerdem ist ein System zur Ermittlung der Reisezeit geplant. Damit lässt sich dann beispielsweise die Reisezeit zum Zielort über verschiedene Routen bestimmen und es kann eine Info über die aktuell schnellste Variante bereitgestellt werden. Ähnlich wie beim Navi, nur mit viel größerer Datenbasis.

## UND IRGENDWANN KANN DANN AUF DER B 170 AUTOMATISIERT GEFAHREN WERDEN?

Na ja, es kommt darauf an, was wir unter automatisiert verstehen. Persönlich denke ich, dass bestimmte automatisierte Fahrmanöver innerhalb der nächsten Jahre zum Standard gehören können. Vereinfacht würde ich sagen, mit einer Weiterentwicklung von Spurhalteassistent und Tempomat sind wir auf jeden Fall schon auf dem besten Weg dahin. Aber hier sind auch die Hersteller gefragt. Wir liefern die Informationen, das Auto muss sie dann noch verarbeiten können.



# KARRIERE IM ÖFFENTLICHEN DIENST

*Wegbereiter, Brückenbauer, Erbsenzähler und Visionäre gesucht*

Egal ob Sie sich für Zahlenkolonnen oder Paragraphen und Fußnoten begeistern können, mit Herzblut Brücken, Straßen oder Umweltprojekte vom Reißbrett in die Landschaft bringen wollen oder an Lösungen für autonomes Fahren tüfteln – bei uns können Sie Ihren Weg gehen. In den kommenden zehn Jahren gehen mehr als 350 unserer Kolleginnen und Kollegen planmäßig in den Ruhestand. Sie alle wollen möglichst ihren Nachfolgern einen aktuellen Arbeitsstand übergeben. Besonders bei den Bauingenieuren und den Verwaltungsfachwirten ist der Bedarf an Fachkräften enorm. Dazu kommt, dass auch unsere Arbeitsschwerpunkte sich verändert haben: Besonders für die Bereiche Verkehrsrecht, Umwelt- und Wasserrecht sowie in der Verkehrstechnik brauchen wir Verstärkung. Wir suchen kontinuierlich erfahrene Fachkräfte und Berufseinsteiger für alle Einsatzbereiche im breitgefächerten Aufgabengebiet des LASuV.

Die Strukturen und Verdienstmöglichkeiten im öffentlichen Dienst sind transparent. Bei uns findet der Tarifvertrag der Länder\* Anwendung. Mit einem Masterabschluss oder einem Diplom in einem wissenschaftlichen Hochschulstudium können Sie den in der Laufbahngruppe 2.2 antreten, hier werden in den Entgeltgruppen 13 bis 14 monatlich ab 4000 aufwärts als Bruttoeinstiegsgehalt gezahlt.

In der Laufbahngruppe 2.1 beschäftigen wir Bachelor- und Ingenieurstudienabsolventen (FH und BA) in den Entgeltgruppen 9 bis 13 mit einem Einstiegsgehalt ab 3.000 Euro brutto im Monat. Berufseinsteiger mit abgeschlossener Berufsausbildung für die Entgeltgruppen 5 bis 9 können im Bereich der allgemeinen Verwaltung und inneren Dienste für Einstiegsgehälter mit 2.500 Euro rechnen. Mit wachsender Berufserfahrung und einem Zuwachs an höherwertigen Tätigkeiten bzw. auch der Übernahme von Führungspositionen können sich unsere Mitarbeiter innerhalb der Laufbahngruppen und auch laufbahngruppenübergreifend beruflich und damit selbstverständlich auch finanziell weiterentwickeln. Auch Prämien für besondere Leistungen und eine Verbeamtung sind möglich.

\*(Entgelttabelle unter [www.tdl-online/tv-l](http://www.tdl-online/tv-l))

Alle Stellenausschreibungen finden Sie unter [www.karriere.sachsen.de](http://www.karriere.sachsen.de)

## Wir bieten Ihnen

- Weihnachtsgeld
- hohe soziale und wirtschaftliche Sicherheit für die Beschäftigten
- sehr gute Weiterbildungs- und Aufstiegsmöglichkeiten im Beruf
- verlässliche Organisationsstrukturen, Hierarchien und Zuständigkeiten
- interessante, verantwortungsvolle Aufgaben
- selbstständiges Arbeiten in erfahrenen Teams
- abwechslungsreiche Einsatzbereiche und -möglichkeiten
- ein betriebliches Gesundheitsmanagement



## Nehmen Sie Kontakt zu uns auf!

Nutzen Sie die Website [www.karriere.sachsen.de](http://www.karriere.sachsen.de), um sich über unsere aktuellen Stellenausschreibungen zu informieren oder wenden Sie sich direkt an uns, wenn Sie Interesse an einer Beschäftigung beim LASuV haben. Auch wenn Sie Interesse an einem Praktikum, Hospitationen oder an der Betreuung Ihrer Diplomarbeiten haben, können Sie sich jederzeit gern unter [bewerbung@lasuv.sachsen.de](mailto:bewerbung@lasuv.sachsen.de) an uns wenden. Wir sind für Sie da.

# KARRIERE IM ÖFFENTLICHEN DIENST | UWE ROHLAND

*Ist der Job auf dem Amt noch in?*

*In den kommenden zehn Jahren gehen mehr als 350 der rund 1 000 Mitarbeiter des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr planmäßig in den Ruhestand. Und neue Themengebiete sollen mit neuen Fachleuten erschlossen werden. Abteilungsleiter Uwe Rohland ist seit 2012 personalverantwortlich in der Niederlassung Leipzig des LASuV.*

## WAS KANN IHR PERSONAL-MANAGEMENT LEISTEN?

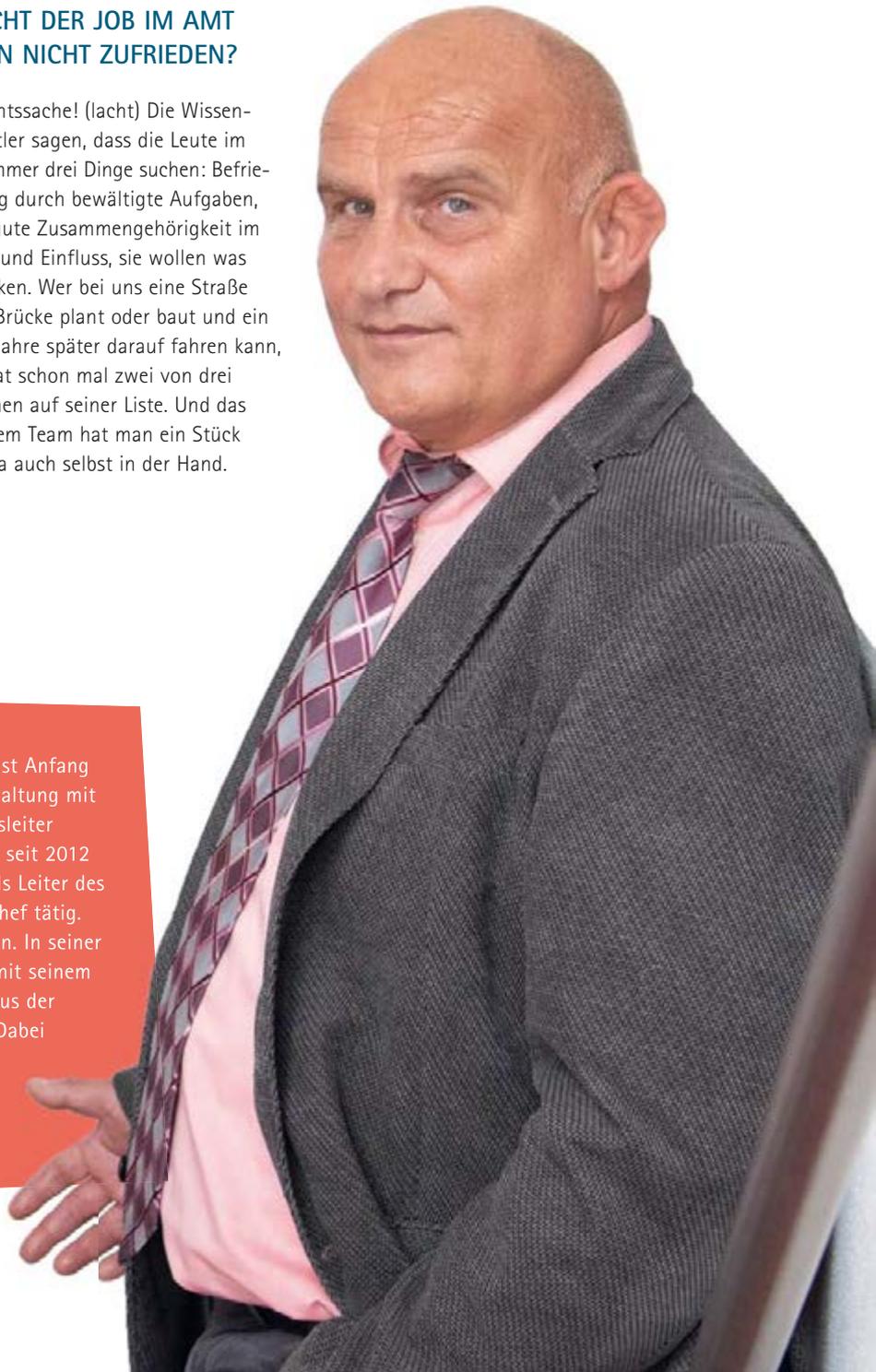
Das wichtigste sind zufriedene Mitarbeiter, sie machen erstens ihren Job engagiert und sind zweitens auch die besten Anwerber für neue Leute. Die Art, wie sie über ihre Arbeit im Umfeld sprechen, ist tausendmal wertvoller als jedes Stelleninserat. Personalchef und Personalvertretung sind Partner, keine Gegner. Ich habe mich früher selbst im Hauptpersonalrat engagiert. Und meine Ziele haben sich ja bis heute nicht geändert: Ich will zufriedene Mitarbeiter und Kollegen! Mitarbeiter wollen gefördert und gleichzeitig auch gefordert werden. Ganz einfach.

## MACHT DER JOB IM AMT DENN NICHT ZUFRIEDEN?

Ansichtssache! (lacht) Die Wissenschaftler sagen, dass die Leute im Job immer drei Dinge suchen: Befriedigung durch bewältigte Aufgaben, eine gute Zusammengehörigkeit im Team und Einfluss, sie wollen was bewirken. Wer bei uns eine Straße oder Brücke plant oder baut und ein paar Jahre später darauf fahren kann, der hat schon mal zwei von drei Häkchen auf seiner Liste. Und das mit dem Team hat man ein Stück weit ja auch selbst in der Hand.

## ÜBER UWE ROHLAND

Uwe Rohland, Baujahr 1961, ist Diplomburist. Er ist Anfang an mit dabei, hat die sächsische Straßenbauverwaltung mit aufgebaut nach der Wende. Zunächst als Referatsleiter Recht & Grunderwerb im Straßenbauamt Leipzig, seit 2012 ist er in der Leipziger Niederlassung des LASuV als Leiter des Zentralen Servicebereichs u. a. auch als Personalchef tätig. Er ist verheiratet und hat einen erwachsenen Sohn. In seiner Freizeit unternimmt er ausgiebige Spaziergänge mit seinem Vizsla-Labrador-Mischling, den Familie Rohland aus der Hunderettung in Ungarn zu sich genommen hat. Dabei fällt ihm das Textlernen leicht – für sein zweites Hobby: Uwe Rohland hat sich in seiner Freizeit einen Namen als Sächsischer Mundart-Kabarettist gemacht.





»Klingt pathetisch, ist aber so – ich arbeite fürs Gemeinwohl. Das ist tatsächlich zufriedenstellend. Und meine Arbeit ist sehr vielfältig. Ich würde fast sagen, kaum ein Jurist kann so abwechslungsreich arbeiten wie ich.«

**Uwe Rohland**  
Abteilungsleiter

## **DAS KLINGT DOCH NACH EINEM KLAREN JA.**

Ja und Aber! Wir bieten tolle Aufgaben, wir leisten einen sichtbaren Beitrag für die Allgemeinheit. Und wir sind auch eine tolle Mannschaft.

Aber meiner Erfahrung nach hat sich da in den letzten zehn Jahren schon einiges bei den Kollegen verändert. Die Arbeit ist einfach nicht mehr so von zentraler Bedeutung, das Privatleben hat ihr ein Stück weit den Rang abgelassen. Früher wurde ich bei Bewerbungsgesprächen nach Aufstiegschancen und Dienstwagen gefragt. Heute fragen die

jungen Leute nach wohnortnahe Einsatz, Teilzeitarbeit und Betriebskita.

## **DAS MACHT IHNEN KOPFSCHMERZEN. ABER SIE HABEN DOCH SCHON EINIGES GETAN, UM MIT DEM TREND ZU GEHEN.**

Tatsächlich kämpfen wir gerade für einen Betriebskindergarten in unserer Niederlassung, ein dickes Brett, aber wir wollen das hinbekommen. Und die allgemeinen Rahmenbedingungen sind bei uns im öffentlichen Dienst doch auch ziemlich familienfreundlich – wir bieten flexible Arbeitszeiten, Homeoffice-Tage, Teilzeit und vieles mehr.

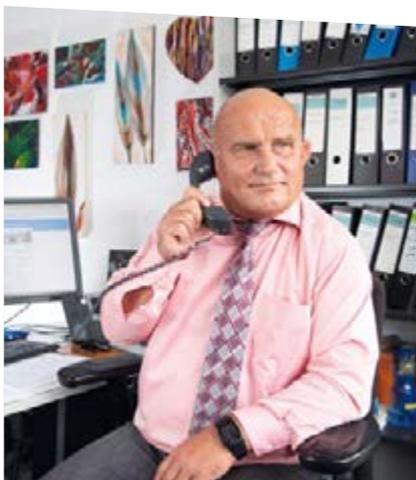
## **DABEI DÜRFEN SIE DIE LEISTUNGSFÄHIGKEIT IHRES AMTES ABER NICHT AUS DEM AUGE VERLIEREN. WIE MACHEN SIE DAS?**

Das stimmt natürlich hundertprozentig! Das ist alles kein Selbstzweck, sondern dient nur einem Ziel, die Behörde muss ihre Aufgaben effizient erledigen können. Aber das widerspricht sich nicht. Motivierte Mitarbeiter, die auch Wertschätzung für das Geleistete erfahren, darauf kommt es an. Und da dank unserer guten Rahmen-

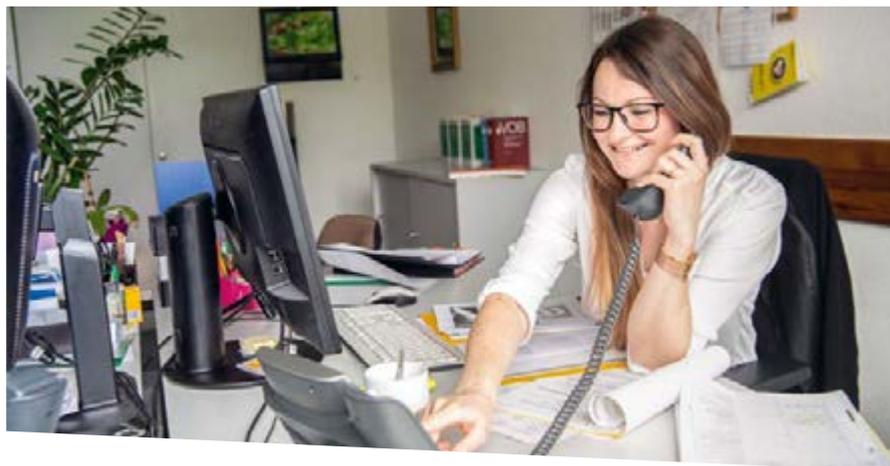
bedingungen Beruf und Familie auch gut in Einklang gebracht werden können, sind die Kollegen auch konzentriert und engagiert im Job. Win-win (nickt zufrieden).

## **ABER DIE KARRIERE IST DOCH TROTZDEM NOCH WICHTIG. KÖNNEN SIE DA AUCH PUNKTEN?**

Wir fördern junge Talente, sehen bei der Personalentwicklung zu, dass wir absehbar freier werdende Stellen früh nachbesetzen, bestenfalls durch eigenen Nachwuchs und Weiterqualifizierung. Die Einarbeitung in neue Aufgaben durch den Stelleninhaber ist das klare Ziel! Immer wenn ein Kollege in den Ruhestand geht, droht sehr viel Wissen und Erfahrung verloren zu gehen. Wenn wir die Stelle zu spät nachbesetzen können, fängt der neue Kollege bei Null an. Das ist für ihn frustrierend und uns als Amt bremst das natürlich auch aus. So wie wir das mit Frau Kirsch und Frau Schmeidel hingekriegt haben und für weitere Kollegen planen, stell ich mir das vor! Das kann und soll aber nur ein Anfang sein. Gerade beim ingenieurtechnischen Personal müssen wir neue Wege finden, z.B. in Zusammenarbeit mit Hoch- und Fachhochschulen Studenten für eine spätere Tätigkeit in der Straßenbauverwaltung zu gewinnen.



**Isabell Schmeidel**, 1992 in Thüringen geboren, machte dort 2011 ihr Abitur. Sie entschied, zunächst mal eine Ausbildung zu machen. Studieren könnte man später ja auch noch, mal sehen. So absolvierte sie im inneren Dienst der LASuV-Niederlassung Leipzig ihre Ausbildung zur Fachangestellten für Bürokommunikation. Sie konnte ihre Fähigkeiten unter Beweis stellen, bekam immer wieder neue Aufgaben und musste dafür auch raus aus der Komfortzone. Nach der Ausbildung hatte sie die Chance auf eine freie Stelle im Vorzimmer beim Niederlassungsleiter. Nach dem erfolgreichen Bewerbungsgespräch hatte sie damit eine unbefristete Stelle im öffentlichen Dienst.



Der Entschluss, nach der Lehre noch zu studieren, war da längst gereift. Gemeinsam mit Jennifer Kirsch, der Kollegin aus der Poststelle, die heute ihre Freundin ist, sind sie auf Herrn Rohland zugegangen und fragten geraderaus, wie man die Sache mit dem Studium angehen könnte. Denn beide wollten auch gern im LASuV Leipzig bleiben. Herr Rohland fand eine Lösung: Er setzte sich dafür ein, dass beide Mitarbeiterinnen an der Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie Leipzig den Angestelltenlehrgang II absolvieren konnten und an der Abschlussprüfung zur Verwaltungsfachwirtin an der Landesdirektion Sachsen teilnehmen konnten. Das LASuV erklärte sich bereit, die Hälfte der Studiengebühren zu tragen. Im Gegenzug sicherten die angehenden Studentinnen gern zu, auch nach dem Studium im LASuV zu arbeiten.

Während des dreijährigen Lehrgangs 2015 bis 2018, der immer freitags und samstags zu absolvieren war, wurden die beiden Studentinnen an ihre zukünftigen Aufgaben im Amt herangeführt. Bereits 2017 wechselte Isabell Schmeidel in die Vergabestelle, die Kolleginnen arbeiteten sie hier ein. Um hier als Sachbearbeiterin fest arbeiten zu können, musste mindestens der Abschluss an der Akademie absolviert werden. Doch das war nicht genug, der höherwertige Abschluss zur Verwaltungsfachwirtin an der Landesdirektion war das Ziel. Auch hier kam Schützenhilfe von Herrn Rohland: Er boxte durch, dass die beiden zur Prüfung zugelassen wurden. Der Abschluss stellt sie mit anderen Studienabsolventen gleich und ermöglicht es ihnen, als Sachbearbeiterin tätig zu sein – und auch als solche entlohnt zu werden.

In der Freizeit steckt Isabell Schmeidel ihre Nase auch gern mal in die Rührschüssel statt in Gesetzesbücher – das Tortenbacken hat es ihr angetan. Ans Häuschen im Grünen denkt sie mit ihrem Verlobten noch nicht, die nur ein paar Gehminuten von der Arbeit entfernte Wohnung im turbulenten Leipzig ist genau das Richtige.

## ISABELL SCHMEIDEL

»Ich arbeite jetzt fest in unserer vierköpfigen Vergabestelle. Wir erteilen etwa 100 Aufträge jedes Jahr. Damit alle gleichberechtigte Chancen haben, die Aufträge zu bekommen, müssen die Ausschreibungen fair und transparent laufen. Wir sind auch Treuhänder der Steuerzahler, wir wollen wirtschaftliche Preise am Markt erzielen, damit mit den öffentlichen Geldern möglichst viel erreicht werden kann. Aber vor allem sehe ich meine Arbeit als Service für die planenden und bauenden Kollegen, genauso wie für die Firmen, die sich für unsere Aufträge interessieren. Der Paragraphen-Dschungel und die Formulare sind nicht ganz ohne, ich helfe da gerne durch.«



**Jennifer Kirsch** ist mit Isabell Schmeidel befreundet, sie haben sich bei der Arbeit in der Poststelle kennengelernt. Die beiden unternehmen auch privat gern gemeinsam etwas, sie verreisen mit ihren Partnern zusammen, machen Ski-Trips und gehen aus.

Auch Jennifer Kirsch, geboren 1990, hat nach dem Oberschulabschluss 2007 zunächst als Azubi in der Straßenbauverwaltung angefangen. Als Schülerin hatte sie bereits zwei Praktika bei der Gemeindeverwaltung Hausdorf gemacht, da holte sich Jennifer Kirsch die Gewissheit, dass der Weg in die öffentliche Verwaltung ihrer werden soll.

Kurz vor ihrem Abschluss als Fachangestellte für Bürokommunikation beim Straßenbauamt Döbeln folgte sie im Zuge einer internen Verwaltungsreform ihrer Ausbilderin nach Leipzig, wo sie seither im heutigen Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Leipzig, arbeitet. Dort ist sie seit 2010 unbefristet angestellt und zunächst im inneren Dienst tätig. Sie war dafür verantwortlich, dass alle Mitarbeiter die benötigten Arbeitsmittel bekamen, pünktlich und in best-

möglichem Zustand. Bis 2018 sorgte Jennifer Kirsch dafür, dass Dienstwagen, Handys und Post immer da waren, wo sie gebraucht wurden.

Drei Jahre Arbeit und viele Abende und Wochenenden mit der Nase in den Studienbüchern später, hatte sie ihren Verwaltungsfachwirt in der Tasche. Mit dem Abschluss wechselte sie in die Personalverwaltung, um hier einige Monate eingearbeitet zu werden von einer Kollegin, die den Ruhestand plante. Anfang 2019 übernahm Jennifer Kirsch dann als Sachbearbeiterin regulär ihre Aufgaben. Damit ist sie direkt der Referatsleiterin unterstellt und erarbeitet gemeinsam mit einer Mitarbeiterin alle relevanten Entscheidungsgrundlagen für sie und die Personalverwaltung in der LASuV-Zentrale – von Stellenausschreibungen bis zu Stellungnahmen zu Teilzeitanträgen. Zudem verantwortet sie als Fortbildungsbeauftragte das entsprechende Kontingent der Niederlassung Leipzig und ist erster Ansprechpartner für die rund 100 Kollegen im Hause.

Privat mag Jennifer Kirsch es gern etwas

ruhiger: Gemeinsam mit ihrem Partner hat sie sich vor kurzem ein Haus im Leipziger Umland gebaut.

Jennifer Kirsch reitet, seit sie ein kleines Mädchen war. Schon immer hatte sie davon geträumt, irgendwann ein eigenes Reitpferd zu besitzen. Diesen Traum konnte sie sich 2019 verwirklichen: Sie hat jetzt Carino, ein junges Pferd, das sie zusammen mit einer Trainerin auf dem Gestüt im Nachbarort für eine Karriere als Turnierpferd ausbildet.



Fragt man die beiden, was sie im Amt gern verändern würden, antworten beide prompt. Die Eine wünscht sich kürzere und besser nachvollziehbare Entscheidungswege. »Der Dienstweg kann schon manchmal dauern. Manchmal ertappe ich mich sogar mit Sehnsucht nach einem einfachen Basta. Hauptsache man kommt weiter.« Die andere ergänzt: »Das haben wir schon immer so gemacht« ist auch so eine Sache, die beste Lösung ist mir allemal lieber.« Die Verwaltung muss man eben von innen verbessern.

## JENNIFER KIRSCH

»Der lange Weg hat sich beruflich und privat gelohnt. Als Personalsachbearbeiterin habe ich eine tolle, verantwortungsvolle Aufgabe. Und privat habe ich die Sicherheit, die ich mir für meine Zukunftspläne wünsche. Ich weiß das wirklich zu schätzen.«



# UNSER LEITBILD | SABINE RIMPEL

Eine Behörde lebt von und mit ihren Mitarbeitern, sie machen die eigentliche DNA aus. »Wer sind wir« und »was wollen wir« ist nicht nur Philosophie, sondern hilft einem jeden von uns, Leitlinien für das eigene Handeln zu finden. Entstanden aus einer vagen Idee, über gemeinsames Nachdenken und Diskutieren konnten wir 2020 stolz unser Leitbild für das LASuV präsentieren. Damit sollen auch unsere Niederlassungen mit ihren regionalen Besonderheiten noch näher zusammenwachsen. Wir wollen unser Leitbild leben und vorleben. Es soll dabei kein unveränderliches Werk sein, sondern regelmäßig durch unsere Mitarbeiter fortgeschrieben werden.

Mehr als 30 Jahre Fortschritt und Veränderungen in unserer Behördengeschichte zeigen uns: Wir werden immer eine Behörde im Wandel sein, werden regelmäßig vor neuen Herausforderungen stehen – aber der Mensch dahinter bleibt. Das Leitbild drückt deshalb unser gemeinsames Selbstverständnis aus. So wollen wir handeln, hierfür stehen wir – gemeinsam. Egal in welcher Funktion, mit welcher Aufgabe, an welchem Ort – wir sind ein Amt.

Unsere Aufgabe ist die Verbesserung der Lebensverhältnisse in Sachsen. Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr trägt Verantwortung dafür, dass Bürger sowie Unternehmer sicher, zügig und komfortabel ihre Ziele erreichen können. Mit großem Engagement sorgen wir für eine zeitgemäße und ressourcenschonende Verkehrsinfrastruktur sowie bedarfsgerechte Mobilitätsangebote in allen Regionen Sachsens. Egal, ob sie sich zu Fuß oder auf dem Rad, mit Auto oder Bus, mit Bahn oder Sattelschlepper auf den Weg machen – wir sind die Wegbereiter.



**DAFÜR STEHEN WIR GEMEINSAM EIN.**

Sabine Rimpel  
Referentin, Stabsstelle Controlling, Zentrale

AG Leitbild



## WEGE BEREITEN.

Wir tragen die Verantwortung dafür, dass Bürger wie auch Unternehmer **SICHER, ZÜGIG UND KOMFORTABEL IHRE ZIELE ERREICHEN** können. Wir sorgen für eine zeitgemäße und ressourcenschonende Verkehrsinfrastruktur sowie **BEDARFSGERECHTE MOBILITÄTSANGEBOTE IN ALLEN REGIONEN SACHSENS**. Egal, ob Sie sich zu Fuß oder auf dem Rad, mit Auto oder Bus, mit Bahn oder Sattelschlepper auf den Weg machen – wir sind die **WEGBEREITER**.

Wir sind in allen Regionen Sachsens präsent, bestens mit ihren Besonderheiten und Belangen vertraut und **MIT DEN AKTEUREN VOR ORT IN ENGER PARTNERSCHAFT**.

Wir sind **OFFEN FÜR VERÄNDERUNGEN**, Neuheiten und **FORTSCHRITT**. Unsere Arbeit ist geprägt von **WISSBEGIER, DEM STREBEN NACH VERBESSERUNGEN** und der Bereitschaft, sich immer wieder auf neue Ziele und Prozesse einzulassen.

Wir gehen für eine **GEMEINSAME VERTRAUENS BASIS** freundlich und aufgeschlossen auf die Bürger zu und **SUCHEN DEN DIALOG**.

Wir schützen das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Funktionsfähigkeit und Integrität der Landesverwaltung. Unser Handeln ist **SOUVERÄN, RECHTSSTAATLICH** und dient der Allgemeinheit.

## ZUSAMMEN ARBEITEN.

Als Kollegen begegnen wir uns **AUF AUGENHÖHE**. Wir teilen Informationen offen, regelmäßig, und bereitwillig miteinander. Wir erläutern Entscheidungswege für ein besseres Verständnis und **TAUSCHEN UNS ÜBER IDEEN AUS**.

Vorgesetzte und Mitarbeiter pflegen **EINEN RESPEKTVOLLEN, SACHLICHEN UMGANG**. Wir erkennen Feedback und Kritik als hilfreichen Bestandteil unserer täglichen Arbeit an.

Erfahrene und neue Mitarbeiter teilen ihr Wissen miteinander. Dieser **WISSENSTRANSFER** ermöglicht uns eine gleichbleibend hohe und zeitgemäße Arbeitsqualität.

Unser Umgang ist **WOHLWOLLEND, HILFSBEREIT UND ACHTSAM**. Dabei macht die Zusammenarbeit keinen Halt an den Grenzen von Referaten, Fachrichtungen oder Niederlassungen.

Wir pflegen einen **KOOPERATIVEN FÜHRUNGSSTIL**.

Eine konstruktive **FEHLERKULTUR** und eine auf die Zukunft ausgerichtete Fehleranalyse helfen dabei, ein **INNOVATIONSFREUNDLICHES, WERTSCHÄTZENDES ARBEITSKLIMA** zu schaffen.

Wir **FÖRDERN TALENTE** und Karrieren.

Wir streben nach dem bestmöglichen Know-how. Dazu eignen wir uns **DIE NEUESTEN ERKENNTNISSE AUS TECHNIK, FORSCHUNG UND GESETZGEBUNG** an.



# REDAKTION & PRESSESTELLE DES LASUV | ORGANISATOREN, LAUTSPRECHER UND SCHÖNSCHREIBER

*Was macht eine Behörden-Pressestelle eigentlich so alles?*

So ein »normaler« Tag in der Pressestelle lässt sich oft nicht wirklich vorhersehen und ist geprägt von den aktuellen Themen und Entwicklungen im Freistaat. Zusammen mit den Fachreferaten und den Niederlassungen informiert die Pressestelle zum aktuellen Baugeschehen auf Sachsens Straßen. Die Pressestelle ist nicht nur über Pressemitteilungen das Sprachrohr für die anstehenden Baumaßnahmen, sondern erhält auch tagtäglich Anfragen. E-Mail-Postfach und Telefon gilt es daher nicht allzu lang aus den Augen zu lassen. Aus allen Bereichen der Medien, sei es nun Zeitung, Radio oder Fernsehen, werden Informationen oder Interviews vor Ort erfragt. Auch Bürger wenden sich mit ihren Anmerkungen, Beschwerden und manchmal auch Hilferufen an die Stabsstelle. Die Vielfalt der Themen reicht dabei von A wie Abfall an Baustellen bis Z wie Zuwendungsbescheide für ÖPNV-Förderungen. Straßenverkehr bewegt nicht nur physisch, das wird in der Pressestelle jeden Tag deutlich. Wir geben uns alle Mühe, immer hilfsbereit und pragmatisch zu sein. Wir sind Übersetzer, Lotsen, Verstärker, Organisatoren, Lautsprecher und Schönschreiber für alle, die unsere Unterstützung suchen.

Neben dem Dreh- und Angelpunkt für Informationen zu den Straßenbaumaßnahmen im Freistaat ist die Pressestelle auch involviert, wenn das LASuV bei den Bürgern vor Ort ist. Informationsabende, Spatenstiche, Verkehrsfreigaben, aber auch Messen und andere Veranstaltungen – das zu planen, zu organisieren und durchzuführen gehört zu unseren Aufgaben. Im Sinne des Bürgerdialogs und der frühen Bürgerbeteiligung unterstützt die Pressestelle den frühzeitigen und stetigen Austausch mit der Bevölkerung vor Ort.

Ebenfalls durch die Hände der Pressestelle laufen alle Materialien, die die Bürger zum Beispiel bei Veranstaltungen in der Hand halten können. Sei das nun eine Broschüre, die Informationen einer Baumaßnahme zusammenfasst, der klassische Werbekuli oder eben dieses Magazin über das Landesamt für Straßenbau und Verkehr. Die redaktionelle Arbeit dafür wird in der Pressestelle zusammen mit den Projektverantwortlichen aus den Fachabteilungen erledigt.

Unser Job ist toll! Wir löchern die Fachleute so lange mit unseren Fragen, bis wir auch die verworrensten Verkehrszeichenpläne und Fachbegriffe verstanden haben, und dürfen es dann allgemeinverständlich übersetzen und weitersagen.

Auch die Ausgestaltung des Online-Auftrittes liegt in der Verantwortung der Pressestelle. Insbesondere die ganz unterschiedlichen Anliegen der Internetnutzer, wie Informationen zu Maßnahmen, für Bewerbungen oder Antragsformulare, sollen dort abgedeckt werden.

Nicht zuletzt berichtet die Pressestelle auch intern über das Geschehen in unserer

Behörde. Dabei kann es sich um die Teilnahme an einer Sportveranstaltung oder den Wandertag, einen nächtlichen Brückeneinbruch, die Zeugnisübergabe unserer Auszubildenden oder auch um den Bericht aus einer interessanten Fachtagung von Kollegen für Kollegen handeln.

Eine besonders schöne Aufgabe ist die Gestaltung einer solchen Imagebroschüre, wie sie hier vor Ihnen liegt, liebe Leser. Wir haben uns Zeit genommen, mit vielen Kollegen über ihre Arbeit und Persönliches zu sprechen. Wir haben Baustellen besucht und das, was durch die Arbeit unserer Kollegen neu entstanden ist. Wir haben Schreibtisch-Utensilien für schöne Fotos drapiert und Artikel geschrieben, sie unter innerem Widerstand gezwungenermaßen wieder gekürzt und dann zusammen mit unserer Grafik-Agentur zu diesem Heft zusammengebaut. Wir hoffen, sie kann unsere Arbeit und das alltägliche Engagement der LASuV-Mitarbeiter für eine leistungsfähige Infrastruktur erlebbar machen, Bürgern und Politikern einen authentischen Blick hinter die Kulissen ermöglichen und das Interesse vieler zukünftiger Bewerber wecken.

v. l. n. r. Rosalie Stephan,  
Isabel Pfeiffer und Franz Grossmann



**Herausgeber:**

Landesamt für Straßenbau und Verkehr  
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Stauffenbergallee 24, 01099 Dresden  
Telefon: +49351 81390  
Telefax: +49351 81391090  
E-Mail: [presse@lasuv.sachsen.de](mailto:presse@lasuv.sachsen.de)  
[www.lasuv.sachsen.de](http://www.lasuv.sachsen.de)

**Redaktion:**

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

**Gestaltung und Satz:**

Ö GRAFIK agentur für marketing und design

**Fotos:**

Landesamt für Straßenbau und Verkehr

**Druck:**

Druckerei Thieme Meißen GmbH  
Zaschendorfer Str. 91, 01662 Meißen

**Redaktionsschluss:**

Dezember 2020

**Bezug:**

Landesamt für Straßenbau und Verkehr

**Verteilerhinweis**

Diese Informationsschrift wird von der Sächsischen Staatsregierung im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Information der Öffentlichkeit herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern im Zeitraum von sechs Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen.

Missbrauch ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung.

Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteiname des Herausgebers zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist. Erlaubt ist jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.

**Copyright**

Diese Veröffentlichung ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, auch die des Nachdruckes von Auszügen und der fotomechanischen Wiedergabe, sind dem Herausgeber vorbehalten.