

Inhalt

Inhalt	I
1 Exkursionsprogramm	1
2 Anreise nach Wien & erste Stadttour (So, 24. Mai 2015).....	3
2.1 Anreise von Braunschweig nach Wien	3
2.2 Stadtführung.....	3
3 Städtebauliche Radtour & touristische Tramtour (Mo, 25. Mai 2015).....	5
3.1 Städtebauliche Radtour	5
3.2 Fahrt mit der Vienna Ring Tram.....	9
4 Zu Besuch bei Weltmarktführern (Di, 26. Mai 2015).....	9
4.1 Fliegl Bau- und Kommunaltechnik in Mühldorf in Oberbayern	9
4.2 Plasser & Theurer in Linz	10
5 Großbauprojekte im Wiener Autobahnnetz (Mi, 27. Mai 2015)	11
5.1 Baustelle Hochstraße Inzersdorf	11
5.2 Umbau Knoten Prater	13
6 Großbauprojekte im Wiener Straßennetz (Do, 28. Mai 2015).....	15
6.1 Projektpräsentationen in der MA 20	15
6.2 Projekte „Mariahilfer Straße“ und „Wien.at Public WLAN“	17
7 Stadtentwicklung in Wien (Fr, 29. Mai 2015).....	18
7.1 Smart City Wien	18
7.2 Seestadt Aspern.....	20
7.3 Schiffsrundfahrt	21
8 Grüngürtel Wien & Rückreise nach Braunschweig (Sa, 30. Mai 2015)	23
9 Danksagung	26
10 Teilnehmende Studierende	28

1 Exkursionsprogramm

Pfingstsonntag, 24. Mai 2015: Anreise nach Wien & erste Stadttour

05:00 Uhr	Abfahrt mit dem Reisebus nach Flughafen Berlin Tegel
10:25-11:45 Uhr	Flug Berlin – Wien (Austrian OS 272)
12:17 Uhr	Fahrt mit den „Öffis“ zur Jugendherberge Wien-Myrthengasse
13:45 Uhr	Mittagspizza in der Mensa der Jugendherberge, danach Siesta
16:30 Uhr	Geführte Tour von der Jugendherberge über Spittelberg, Museumsquartier und Burgring bis in die Innere Stadt
19:00 Uhr	Gemeinsames Abendessen im Esterházykeller

Pfingstmontag, 25. Mai 2015: Städtebauliche Radtour & touristische Tramtour

08:30 Uhr	Städtebauliche Radtour mit Prof. Friedrich
12:30 Uhr	Gemeinsames Mittagessen im Bermuda Bräu
14:00 Uhr	Fahrt mit der Vienna Ring Tram einmal um die Ringstraße
ab 15:30 Uhr	zur freien Verfügung

Dienstag, 26. Mai 2015: Zu Besuch bei Weltmarktführern

06:00 Uhr	Abfahrt mit dem Reisebus nach Mühldorf in Oberbayern (330 km)
10:00 Uhr	Einführung und Werksführung bei Fliegl Bau- & Kommunaltechnik
12:00 Uhr	Mittagessen auf Einladung der Fa. Fliegl
12:30 Uhr	Abfahrt nach Linz (165 km)
15:00 Uhr	Einführung und Werksführung bei Plasser & Theurer
18:00 Uhr	Abendessen auf Einladung der Fa. Plasser und Theurer
20:00-22:00 Uhr	Rückfahrt nach Wien (85 km)

Mittwoch, 27. Mai 2015: Großbauprojekte im Wiener Autobahnnetz

08:00 Uhr	Abfahrt mit den Öffis bis Wien-Inzersdorf
09:00 Uhr	Baustellenbesichtigung A 23 Hochstraße Inzersdorf
11:30 Uhr	Abfahrt mit den Öffis bis zum Stephansplatz
12:30 Uhr	Präsentation der ASFiNAG (Dipl.-Ing. M. Krnek)
13:30 Uhr	Mittagsimbiss, danach mit den Öffis bis Wien-Erdberg
15:00 Uhr	Baustellenbesichtigung Umbau Knoten Prater
17:30 Uhr	Abfahrt mit U3/U2 bis Messe-Prater, Spaziergang durch den neuen WU-Campus
18:30 Uhr	Gemeinsames Abendessen im Schweizerhaus im Prater

Donnerstag, 28. Mai 2015: Großbauprojekte im Wiener Straßennetz

08:00 Uhr	zu Fuß zur MA 20 in 1060 Wien
09:00 Uhr	Eintreffen Stadtbaudirektion Begrüßung durch Dr. P. Lux, Leiter der Gruppe Tiefbau
09.30 Uhr	Großbauprojekt „Der Hauptbahnhof Wien“;

	Verkehrslichtsignalanlage, Leuchtenkonzept
11.00 Uhr	Neubau Südbahnhofbrücke und Arsenalsteg
11.30 Uhr	Mittagspause
12.30 Uhr	Projekt „Mariahilfer Straße NEU“ (Begegnungs- und Fußgängerzone); Verkehrslichtsignalanlage für mobilitätseingeschränkte Personen; WLAN im öffentlichen Raum
14.15 Uhr	Besichtigung der Mariahilfer Straße in Kleingruppen, danach Zeit zur freien Verfügung
18:30 Uhr	Gemeinsames Abendessen im 7Sternbräu

Freitag, 29. Mai 2015: Stadtentwicklung in Wien

08:00 Uhr	Fußmarsch (20 Min.) zur MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung
09:00 Uhr	Präsentation Smart City Wien, Dipl.-Ing. Stephan Hartmann
11:00 Uhr	Geführte Tour entlang des Universitätsrings, danach Selbstverpflegung am Schottentor
13:30 Uhr	Abfahrt mit U2 bis Seestadt (23 Min.)
14:00 Uhr	Baustellen-Führung „Seestadt Aspern“
16:00 Uhr	Rückfahrt mit U2/U1 bis Schwedenplatz, danach Zeit zur freien Verfügung
18:30 Uhr	Treffpunkt Schwedenplatz
19:00 Uhr	Abendrundfahrt mit der MS Wien über den Donaukanal zur Donau (mit Verpflegung)
22:00 Uhr	Rückfahrt mit den Öffis zur Jugendherberge

Samstag, 30. Mai 2015: Grüngürtel Wien & Rückreise nach BS

09:30 Uhr	Abfahrt mit dem Reisebus zum Kahlenberg (bekanntester Aussichtsberg Wiens) und zur Bellevue (schönster Aussichtspunkt), danach Wanderung durch die Weingärten von Neustift am Walde
13:30 Uhr	Mittagessen im Schreiberhaus in Neustift am Walde
15:30 Uhr	Abfahrt mit dem Reisebus zum Flughafen Wien-Schwechat
17.45 Uhr	Flug Wien- Berlin Tegel (Austrian, OS 275)
19:30-22:30 Uhr	Rückfahrt mit dem Reisebus nach Braunschweig

2 Anreise nach Wien & erste Stadttour (So, 24. Mai 2015)

2.1 Anreise von Braunschweig nach Wien

Nachdem wir am Pfingstsonntag bereits um 5:00 Uhr morgens eine mehrstündige Busreise von Braunschweig zum Flughafen Berlin Tegel auf uns nehmen mussten, wurde die Wartezeit am Terminal zur Belustigung aller durch einen schlafenden (wahrscheinlich betrunkenen) Flugreisenden verkürzt, dessen Schnarchen durch die gesamte Halle hallte. Nach etwa einstündigem Flug mit butterweicher Landung erreichten wir die österreichische Hauptstadt. Am Flughafen Wien-Schwechat wurden wir herzlich von Herrn Prof. Wistuba und seiner Frau, Mag. Barbara Reiter, unserer späteren Stadtführerin empfangen. Mit S- und U-Bahn ging es dann ins Zentrum von Wien und mit dem Bus weiter zur Jugendherberge in der Myrthengasse im 7. Wiener Gemeindebezirk Neubau. Nach dem Bezug unserer Zimmer gab es Pizza vom Liefer-Service.



Abbildung 1. Alles bereit für Flug OS 272 (li.), Warten auf die S-Bahn am Flughafen Wien (re.).

2.2 Stadtführung

Als Nachmittagsprogramm stand eine ausführliche erste Stadtführung auf dem Plan, welche neben baulichen und städteplanerischen Aspekten ebenso Kultur und Sightseeing beinhaltete. Los ging es direkt vor der Jugendherberge, danach durchquerten wir den Spittelberg, in dem sich noch viele alte Biedermeierhäuser erhalten haben. In den 1970ern noch ein heruntergekommenes Viertel, gilt es heute als typisches Beispiel für eine Luxus-sanierung bzw. Gentrifizierung. Ein absolutes Highlight der Führung war der vor Prunk strotzende Heldenplatz mit seinen Reiterstatuen, angrenzenden Ballsälen und Schlossanlagen. Weitere touristische Sehenswürdigkeiten wie beispielsweise das Naturhistorische Museum, sowie sein Gegenüber, das Kunsthistorische Museum, wurden von der hervorragenden Stadtführerin mit geschichtlichem Wissen und Fun Facts auf spannende Weise erläutert.



Abbildung 2. Stadtführung: sog. „Durchhaus“ in Wien-Neubau (li.), am Spittelberg (re.).



Abbildung 3. Dipl.-Ing. Dröge von der Matthäi-Stiftung, Stadtführerin Barbara Reiter und Prof. Wis-tuba (linkes Foto), Prof. Wistuba erläutert das Hofburgareal (re.).

Nach vielen ersten Eindrücken von der Stadt kehrten wir gegen 19 Uhr im Esterházykeller ein und ließen es uns bei sehr deftigen österreichischen Spezialitäten gut gehen. Hervorzuheben war hier der großartige Grüne Veltiner, ein Wein aus der Region.

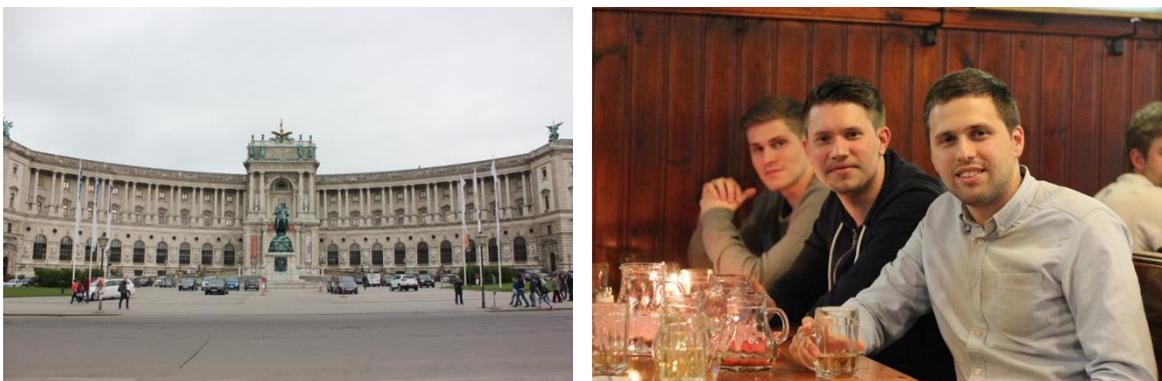


Abbildung 4. Die Neue Burg am Heldenplatz (li.), die ISBS-Hiwis Sebastian Noll und Dennis Lütje sowie ISBS-WMA Ivan Isailović im Esterházykeller.

3 Städtebauliche Radtour & touristische Tramtour (Mo, 25. Mai 2015)

3.1 Städtebauliche Radtour

Am Pfingstmontag startete unser Tag bereits um 7 Uhr in der Früh. Nach einer Stärkung im Frühstücksaal stand die städtebauliche Radtour mit Prof. Friedrich auf dem Programm. Die U-Bahn brachte uns zum Prater, wo die Fahrräder bereits startklar und aufgereiht auf uns warteten.



Abbildung 5. Die Fahrräder sind startklar (li.), Prof. Friedrich übernimmt das Kommando (re.).

Auf der Reichsbrücke gelangten wir über Donau und Neue Donau hinweg zu unserem ersten Ziel, die Donau-City. Blickfang des seit 1996 modern gestalteten Viertels ist der DC-Tower. Dieser wurde 2014 eröffnet, misst 250 Meter und bildet das höchste Gebäude Österreichs. Die Donau City, aufgeteilt in 3 horizontale Ebenen (Fahren, Parken, Leben), ist oberflächlich eine autofreie Zone, wo Arbeiten und Wohnen nah beieinander liegen.



Abbildung 6. Der DC Tower überragt die Donau City (li.), ISBS-Hiwi Maria Theil und Christina Böning (Mi.), Ivan Isailović vom ISBS (re.).

Nördlich des Viertels erstreckt sich der weitläufige Donaupark (ehemaliges Gelände der Wiener Internationalen Gartenschau) mit dem Donauturm, dem höchsten Bauwerk Österreichs, auch grenzen die in den 1970ern errichteten Gebäude der UNO (Vienna International Center) direkt an die Donau City an.

Nachdem wir die Donau City erkundet hatten, führte uns der Weg weiter auf die Donauinsel. Die Donauinsel ist eine künstliche Insel, die 1972-1988 zwischen der Donau und der Neuen Donau angelegt wurde und eine Länge von 21 Kilometern misst. Sie ist Teil des Wiener Hochwasserschutzsystems und ist vor allem für Sportler eine Oase. So konnten auch wir die Insel gefühlt vom einen bis zum anderen Ende bequem mit dem Rad erkunden. Am Kraftwerk Freudenau, das für Radfahrer und Fußgänger als Donaubrücke dient, ging es zurück zum „Festland“ und am Freudenauer Hafen entlang in die Ausläufer des Pratergeländes.



Abbildung 7. Radweg auf der Donauinsel (li.); wo geht es weiter? (re.)



Abbildung 8. Am Kraftwerk Freudenau.

Über Stock und Stein und entlang zwischen den Alleen steuerten wir das nächste Ziel, das Hundertwasserhaus, an. Das in den 1980ern errichtete, fröhlich bunt gestaltete Gebäude, eine Wohnhausanlage (Sozialwohnungsbau) nach den Ideen von Friedensreich Hundertwasser, gehört zu den Sehenswürdigkeiten Wiens. Auch das Fernwärmewerk, welches wir auf unserer Tour zu einem späteren Zeitpunkt noch bewundern durften, ist eine architektonische Schöpfung von Friedensreich Hundertwasser.



Abbildung 9. Fiaker im Prater (li.), Hundertwasserhaus (re.).

Nach einem kurzen Stopp und einer Toiletten-Pause im nur 400 m entfernten, ebenfalls nach Plänen von Friedensreich Hundertwasser gestalteten Museum KunstHaus Wien fahren wir weiter zum Donaukanal.



Abbildung 10. Christian Rosenkranz vom IVE (li.), Prof. Friedrich erläutert Interessantes am Donaukanal (Mi.), IVS-Mitarbeiter Federico Pascucci sucht den Weg (re.)

Der Radweg entlang des Donaukanals führte uns an Schiffsanlegestellen (bspw. nach Bratislava), an Bars und in den letzten Jahren neu geschaffenen Aufenthaltsmöglichkeiten für Sport und Freizeit bis zu dem von Hundertwasser „behübschten“ Fernwärmewerk Spittelau. Auf der anderen Uferseite des Donaukanals gelangten wir wieder zurück zum Prater und damit zur Endstation unsere Radtour.



Abbildung 11. Julian Schütte, Timm Rackow und Dennis Ebeling am Donaukanal (li.), ISBS-Hiwi Johannes Schrader vor dem Fernwärmewerk (re.).

Nach dem sportlichen Vormittag hatten wir uns das Mittagessen gegen 13 Uhr im Bermuda Bräu am Schwedenplatz reichlich verdient. Anschließend fand sich vorerst ein Teil der Gruppe zur Fahrt mit der Vienna Ring Tram ein. Aufgrund des Platzmangels stand der anderen Hälfte der Tag frei zur Verfügung. Die Tram-Tour für die restlichen Exkursions Teilnehmer sollte am Freitag nachgeholt werden.

Früher oder später konnten aber alle Teilnehmer den Nachmittag/Abend frei gestalten. Einige besichtigten das Schloss Schönbrunn und andere freuten sich auf die Innenstadt. Aufgrund des Feiertags waren die Einkaufsmöglichkeiten allerdings eingeschränkt.

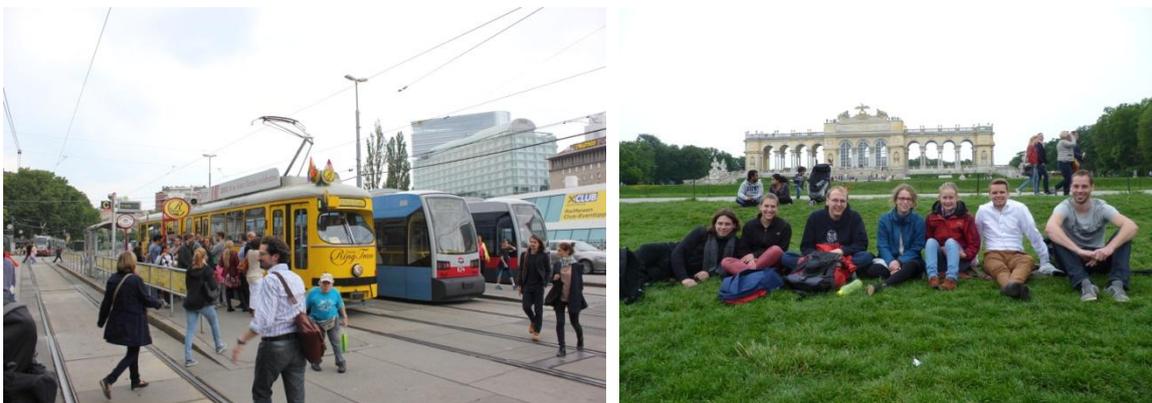


Abbildung 12. Vienna Ring Tram (li.), IVE-Mann Christian Rosenkranz (3. v. li.) führte eine Gruppe nach Schönbrunn (re.).

3.2 Fahrt mit der Vienna Ring Tram

Für die Fahrt mit der Vienna Ring Tram mussten wir wegen des großen Andrangs am Feiertag zwei Gruppen bilden. Die Einen nahmen am Montag teil, die Anderen am Freitag. Die Ring Tram fährt in 30 Min. einmal den Ring herum. Während der Fahrt werden die einzelnen Sehenswürdigkeiten, die man links und rechts sehen kann, beschrieben. Jeder bekam Kopfhörer und konnte sich individuell überlegen auf welcher Sprache er die Beschreibungen hören wollte. Leider wurde die Sicht vom anderen Verkehr auf dem vielbefahrenen Ring behindert. Dennoch war die Fahrt vor allem für Erstbesucher sehenswert.

4 Zu Besuch bei Weltmarktführern (Di, 26. Mai 2015)

4.1 Fliegl Bau- und Kommunaltechnik in Mühldorf in Oberbayern

Nach einer kurzen Nacht begann unser Tag um 6 Uhr morgens mit der Abfahrt des Busses vor der Jugendherberge. Da es vorher noch kein Frühstück gab, wurde es in den Bus verlegt. Die meisten zogen es jedoch vor auf der vierstündigen Fahrt nach Mühldorf noch ein wenig Schlaf nachzuholen. Dort erreichten wir schließlich unser erstes Tagesziel, die Firma Fliegl. Begrüßt wurden wir vor Ort durch Firmenchef Martin Fliegl, der uns einen kurzen Überblick über das Werk und die Firma Fliegl gab. Gegründet wurde diese 1975 durch Josef Fliegl auf dem väterlichen Bauernhof in Kastl. Von da an expandierte die Firma und hat heute Standorte und Kunden in aller Welt. Trotz seiner knapp 1000 Mitarbeiter und einem Umsatz von ca. 250 Millionen Euro hat sich das Unternehmen seinen Charakter als Familienbetrieb erhalten. Als entscheidendes Produkt der letzten Jahre stellte uns Martin Fliegl die Abschiebetechnik vor, die ursprünglich für die Landwirtschaft entwickelt wurde, um die Gefahren des Umstürzens von Kippanhängern zu verhindern. Nach der Einführung stellte sich heraus, dass diese Technik auch im Erd- bzw. Straßenbau Vorteile bietet. Einerseits ermöglicht das Abschieben Arbeiten in beengten Verhältnissen, z. B. in Tunneln oder unter Brücken. Andererseits ergibt sich eine bessere Asphaltqualität beim Einbau, da das Mischgut beim Entladen nochmals durchmischt wird. Dadurch wird eine gleichmäßigere Temperatur- und Korngrößenverteilung erreicht.



Abbildung 13. Martin Fliegl berichtet über die Firmengeschichte (li.), Bahnfahrt durch das Werk (re.).

Nach diesem interessanten Vortrag hatten wir das Vergnügen mit einer werkseigenen Wegebahn durch das Werk gefahren zu werden. Insgesamt erstreckt sich das Werksgelände auf 30 Hektar. Nach einer Bauzeit von 4 Jahren wurde es 2013 feierlich eröffnet. Die Planung und der Bau wurden dabei in Eigenregie durchgeführt. Hier werden von Fliegl Kipper, Betonmischer, Fässer und die erwähnten Abschiebewagen hauptsächlich für die Landwirtschaft und das Bauwesen produziert.

Besonders aufgefallen ist uns bei der Rundfahrt der große Lagerbestand, der sich u. a. in ca. 10.000 Reifen, 50 Fahrzeugen und 6.000 Tonnen Stahl ausdrückt. Obwohl die Firma nur auf Kundenwunsch fertigt, ist sie so in der Lage Aufträge schnell und flexibel zu bearbeiten. Zum Abschluss der Rundfahrt erklärte uns Martin Fliegl noch die Besonderheiten der Thermomulde an einer für den Export nach Skandinavien bestimmten Variante. Bei dem anschließenden Mittagessen wurden uns Filme und Animation über die Vorteile von Thermomulden mit Abschiebetechnik im Straßenbau gezeigt. Prof. Friedrich verabschiedete sich vor der Weiterfahrt nach Linz.

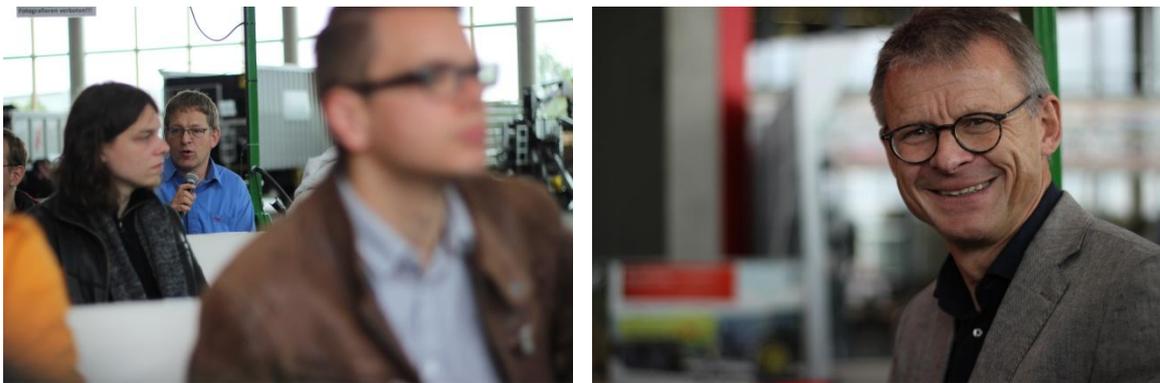


Abbildung 14. Martin Fliegl erklärt unterwegs sein Werk (li.), Prof. Friedrich verabschiedet sich (re.).

4.2 Plasser & Theurer in Linz

Nach 2,5 Stunden erreichten wir dort unser zweites Tagesziel, die Firma Plasser & Theurer. Dort wurden wir von Herrn Dipl.-Ing. Wenty in Empfang genommen. Bei Kaffee und Kuchen stellte er uns das Unternehmen vor, das im Jahr 1953 gegründet wurde und heute 3.000 Mitarbeiter an 18 Standorten weltweit hat. Dort produziert Plasser & Theurer als weltweit einziger Komplettanbieter Maschinen und Fahrzeuge für den Neu- und Umbau von Gleisen und Oberleitungen. Bisher wurden über 15.000 Maschinen in unterschiedlichsten Spurweiten an Kunden in 108 Ländern ausgeliefert.

Aufgrund der Größe des Standortes wurden wir für die Besichtigung in zwei Gruppen eingeteilt. Dabei wurden nacheinander verschiedene Produktionsbereiche besichtigt. Bei dem Rundgang zeigte sich die große Fertigungstiefe mit 73% Eigenproduktion. So werden z. B. Radsätze und Drehgestelle selber produziert. Zunächst besichtigten wir eine kleine Produktionshalle, in der Gleisstopfmaschinen und Schotterpflüge gefertigt werden. Mit ihnen wird

der Schotter verdichtet und damit die korrekte Lage des Gleises hergestellt. Danach waren wir in der großen Werfthalle, in der die Endmontage der größeren Maschinen stattfindet. Bei einer Länge von mehreren hundert Metern ist es mit ihnen möglich vom Neubau bis zum Komplettaustausch sämtliche Gleisbauarbeiten durchzuführen. Als neueste Innovation besichtigten wir die neue Generation von Gleisbaumaschinen, die als Hybridfahrzeug neben dem konventionellen Dieselantrieb auch elektrisch per Oberleitung betrieben werden können. Vorteile dieses Systems sind die Reduzierung des Energieverbrauchs und der Lärmemissionen.



Abbildung 15. Besichtigung bei Plasser & Theurer in Linz.

Nach Besichtigung der Produktionshallen fahren wir mit dem Bus zum Inbetriebnahme-gleis. Dort werden die Maschinen auf eigener Achse getestet und für die Auslieferung vorbereitet. Um sämtliche Maschinen dort testen zu können, kann die Spurweite des Gleises variabel eingestellt werden. Zum Abschluss wurden wir in das firmeneigene Restaurant „Landhof“ eingeladen und genossen dort ein leckeres Abendessen in gemütlicher Atmosphäre. Der Tag endete nach der 2-stündigen Rückfahrt gegen 22 Uhr an der Jugendherberge in Wien.

5 Großbauprojekte im Wiener Autobahnnetz (Mi, 27. Mai 2015)

5.1 Baustelle Hochstraße Inzersdorf

Der Mittwoch stand ganz im Namen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, kurz ASFiNAG. Zu Beginn des Tages besichtigten wir die Baustelle der Generalerneuerung Hochstraße Inzersdorf/Neilreichgasse. Diese Hochstraße ist ein Teil der 17 km langen Südosttangente A 23. Sie ist die kürzeste aber mit durchschnittlich 170.000 Fahrzeugen pro Tag gleichzeitig die meistbefahrene Autobahn in Österreich. Bei der ursprünglichen Planung 1970 war die Brücke für 45.000 Fahrzeuge pro Tag ausgelegt und ist heute dementsprechend überlastet. Zusätzlich sind im Bereich der Hochbrücke Betonabplatzungen durch das Einsickern von Salzwasser aufgetreten.



Abbildung 16. Die „Aufständigung“ der Hochstraße (li.), Schadstellen an der Hochbrücke (re.).

Aus diesen Gründen wird die Südosttangente nun in mehreren Bauabschnitten erneuert. Eine Herausforderung dabei ist die dauerhafte Aufrechterhaltung von drei Fahrspuren je Fahrtrichtung, denn der Berufsverkehr soll nicht übermäßig angestaut werden. Dafür wird in einem Teilbereich eine Schwergewichtsmauer aus bewehrter Erde errichtet, über die zeitweise zwei Fahrstreifen geführt werden. In einen anderen Teilbereich wird eine provisorische Verbreiterung der Fahrbahn durch eine Stahlbetonkonstruktion vorgenommen. Im Bereich der Bahnunterführung wird eine temporäre Fahrbahn auf Stahlträgern aufgeständert. Nach Fertigstellung der temporären Fahrbahnen wird das alte Tragwerk komplett abgerissen und mit dem Neubau begonnen. Zum Neubau gehören die Tragwerke inklusive Unterbau, die Dammschüttung, der Lärmschutz außerdem die Entwässerung sowie die Beleuchtung. Durch die komplizierte Verkehrsführung, die beengten Bauverhältnisse und die Aufrechterhaltung aller Fahrbahnen wird die Generalerneuerung der Hochstraße in mehreren Teilabschnitten realisiert. Dabei wird entweder ein kleiner Abschnitt der Fahrbahn temporär umgelegt oder das neue Tragwerk direkt neben das alte Tragwerk gebaut.



Abbildung 17. Dammschüttung (li.), Abrissstelle des alten Tragwerks (re.).

Mittags waren wir zu Gast bei der ASFiNAG Holding, mitten in Wien am Stephansplatz. Dort hörten wir einen Vortrag von Herrn Dipl.-Ing. Mario Krmek über die Struktur und die Aufgaben der ASFiNAG. Die ASFiNAG ist im Eigentum der Republik Österreich und

komplett selbstfinanziert. Sie ist eine Infrastrukturgesellschaft, welche für die Planung, die Finanzierung, den Ausbau, die Erhaltung, den Betrieb und die Bemannung des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes zuständig ist. Die ASFiNAG finanziert sich allein durch die Mauteinnahmen von Pkw und Lkw und ist damit kundenfinanziert.

5.2 Umbau Knoten Prater

Nach einer kleinen Stärkung ging es weiter zur nächsten Baustelle der ASFiNAG. Im Praterknoten kreuzt die zuvor erwähnte Südosttangente A 23 die A4. Genau in dem Knoten liegt der Donaukanal, sodass der gesamte Verkehr des Knotens über die Erdberger Brücke geführt werden muss.



Abbildung 18. Exkursion macht Spaß! ISBS-Hiwis Dennis Lütje (li.), Christina Böning und Maria Theil (re.)

Die alte Brücke wurde als Schalentragwerk ausgeführt und ist für die heutige Belastung von 200.000 Fahrzeugen pro Tag nicht mehr ausgelegt. Sie wird deshalb zur Gänze neu errichtet. Als erster Teil der Hauptbaumaßnahme wurden zwei Entlastungsbrücken östlich und westlich der Erdberger Brücke errichtet. Diese dienen während des aktuellen Baustellenfortschritts als Ersatzbrücken für die bereits zur Hälfte abgebrochene Erdberger Brücke. Sowohl die Entlastungsbrücken wie auch die neue Erdberger Brücke werden als Hohlkastenbrücken mit V-Stützen ausgeführt.



Abbildung 19. Das alte vorgespannte Schalentragwerk muss weg (li.), Entlastungsbrücke als Hohlkastenbrücke mit V-Stützen (re.)

Eine Innovation der Baumaßnahme ist die Verwendung von Glasschaumgranulat als Dammschüttung im Bereich über der U-Bahn. Durch das im Vergleich zu regulärem Boden 8-fach geringere Gewicht wird die Belastung auf den darunter liegenden U-Bahntunnel möglichst gering gehalten.

Auf dem Weg zum Prater konnten wir den neuen Campus der Wirtschaftsuniversität Wien begutachten. Für den Campus wurden sechs Architekturbüros aus aller Welt engagiert mit dem Ziel, Architektur von Weltrang zu schaffen. Das Library & Learning Center ist das Herzstück des Universitätscampus. Besonders auffallend ist das weit auskragende Dach des Gebäudes von dem Architekturbüro Zaha Hadid.



Abbildung 20. Wirtschaftsuniversität Wien: Library & Learning Center nach dem Entwurf des Architekturbüros Zaha Hadid (li.), Departmentgebäude (re.) eines katalanischen Architekturbüros.

Nach dem Durchschreiten des Universitätsgeländes kehrten wir in das Schweizerhaus ein. Im größten Biergarten Wiens ließen es sich einige Studenten nicht nehmen und bestellten die ein Kilogramm mächtigen Schweinsstelzen.

Anschließend erlangte ein Teil der Studenten bei einer Fahrt mit dem mit 117 m bei seiner Eröffnung welthöchsten Kettenkarussell im Wiener Prater einen hervorragenden Blick auf Wien bei Nacht.



Abbildung 21. Im Schweizerhaus bei Schweinsstelze und Bier, Niklas Friehe und Ivan Isailović (re.).

6 Großbauprojekte im Wiener Straßennetz (Do, 28. Mai 2015)

6.1 Projektpräsentationen in der MA 20

Am Donnerstag sollten uns einige Vorträge über die Großbauprojekte im Wiener Straßennetz erwarten. Nach einem herzhaften Frühstück in der Jugendherberge ging es um 8 Uhr nach einem Fußmarsch von ca. 20 Minuten zur Abteilung Energieplanung der Stadt Wien (MA 20). Gegen 9 Uhr traf die Stadtbaudirektion Wiens ein, welche die Großbauprojekte im Wiener Straßennetz plant und umsetzt. Nachdem der Saal gefüllt war, wurden wir von Dipl.-Ing. Dr. Peter Lux begrüßt, dem Leiter der Gruppe Tiefbau.

In den ersten zweieinhalb Stunden, von 9 Uhr bis 11.30 Uhr hörten wir Vorträge über das Großbauprojekt „Hauptbahnhof Wien“. Dabei ging es sowohl um das Stadtplanungs- und Verkehrskonzept sowie um die Verkehrslichtsignalanlagen und das Beleuchtungskonzept als auch um den Neubau der Brücken Südbahnhofbrücke und des Arsenalsteg.



Abbildung 22. Prof. Wistuba im Gespräch mit Dipl.-Ing. Dr. Peter Lux, dem Leiter der Gruppe Tiefbau (li.), Präsentation der Projekte in der MA 20 (re.).

Für das Großbauprojekt „Hauptbahnhof Wien“ ist die Abteilung Energieplanung (MA 20) der Stadt Wien zuständig. Dieses Projekt ist zum Teil schon abgeschlossen und der Hauptbahnhof bereits seit Dezember 2014 in Betrieb genommen. Der Fokus liegt in der Stadtentwicklung. Hierbei soll der Wohnraum um den Bahnhof herum ausgebaut werden. Das ganze Projekt hat einen Kostenumfang von rund 930 Millionen Euro. Es erschließt auf einer Fläche von 109 Hektar ca. 5.500 Wohnungen für rund 13.000 Menschen, sechs neue Querungen für eine bessere Erschließung des Hauptbahnhofs und ein Einkaufszentrum von ca. 20.000 m². Weiterhin sollen hier rund 20.000 Arbeitsplätze geschaffen werden. Die Investitionen in die technische Infrastruktur belaufen sich auf ungefähr 342 Millionen Euro.

Im Anschluss hielt die MD-BD-Gruppe Tiefbau einen Vortrag über die Festlegung von Fahrtrichtung und Signalgebern. Diese planen mittels Verkehrsflusssimulationsprogrammen die Koordination der Ampelphasen und Lichtsignalanlagen. Die Ampelphasen werden durch Verträglichkeitsgraphen bestimmt und in Matrizen dargestellt. Weiterhin werden Signalzeitenpläne erstellt, welche die Umlaufzeiten und Phasenfolgenpläne enthalten. Am Ende werden diese in Verkehrsflusssimulationsprogramme (VISSIM) eingespeist und überprüft, ob im betrachteten Straßenraum (hier und in der Nähe des Wiener Hauptbahnhofs) der Verkehrsfluss mit den erörterten Ampelphasen und Signalzeitenplänen fließend möglich ist oder ob es noch Konflikte gibt, die es zu beseitigen gilt.

Der dritte Vortrag beschäftigte sich mit dem Thema Leuchtmittel unter dem Motto „Stadt Wien – Wien leuchtet“. Hier wurde über die Beleuchtung am Bahnhof inklusive der Spann- und Lichtmasten gesprochen. Es gibt vier Hauptanliegen an die Leuchttechnik: Erstens muss das Design schön sein und sich optisch in den Raum einfügen; zweitens ist die Lichttechnik von großer Bedeutung; drittens ist die Auswahl der Leuchten (z.B. LED-Leuchten, Glühbirnen etc.) wichtig. Viertens und letztens müssen die Beleuchtungen zukunftsorientiert gebaut werden. Die Konstruktion der Leuchten erfolgt so, dass ein altes Leuchtmittel in der Zukunft möglichst einfach durch eine neue Technik ersetzt werden kann.



Abbildung 23. Dipl.-Ing. Dröge, Prof. Wistuba und Prof. Siefer lauschen dem Vortrag (li.), Tobias Lobach, Daniel Emmerich und Alexandra Jahnle in bester Laune (re.).

Der letzte Vortrag am Vormittag mit dem Thema „Hauptbahnhof Wien – Kunstbauten der Stadt Wien“ wurde von der MA 29 (Brückenbau - Grundbau) vorgetragen. Diese sind für den Brückenbau zuständig, also am Hauptbahnhof für den angesprochenen Neubau der Südbahnhofbrücke und des Arsenalstegs. Die Intention ist es, durch die Brücken Verbindungen zwischen dem bereits bewohnten Bereich und dem neuen Quartier hinter dem Hauptbahnhof zu schaffen. Dieses soll in der Zeit von 2004 (Masterplan) bis 2019 (Fertigstellung der Rampenbereiche) geschehen. Die Planungsansätze sollen hierbei sowohl ein Nutzungs- sowie auch ein architektonisches Konzept berücksichtigen. Es wurden zwei

Brücken gebaut: Die Arsenalstegbrücke zur Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer und die Südbahnhofbrücke zur Nutzung durch den gesamten Verkehr.

Nach den vier Vorträgen gab es gegen 12 Uhr leckere Häppchen und Kuchen, sowie Softgetränke und Kaffee. Nach einer Pause von einer Stunde folgten weitere Vorträge zum Projekt „Mariahilfer Straße NEU“ und zum WLAN-Ausbau bevor es in Kleingruppen eine Führung mit Mitarbeitern der Stadtbaudirektion durch die Mariahilfer Straße gab.

6.2 Projekte „Mariahilfer Straße“ und „Wien.at Public WLAN“

Am Projekt „Mariahilfer Straße“ waren u. a. die Abteilungen MA 19 (Architektur und Stadtgestaltung) und MA 28 (Straßenverwaltung und Straßenbau) beteiligt. Die Mariahilfer Straße ist die größte Einkaufsstraße der Stadt Wien, die städtebaulich umgestaltet werden sollte. In der Vorprojektphase wurden Voruntersuchungen unternommen. Hierbei wurde eine Sozialraum-, Lieferverkehrs- und Verkehrsanalyse durchgeführt. Der Input für weitere Planungen waren mehr **Beinfreiheit, Komfort, Rückenwind, Pünktlichkeit, Effizienz** und **Entlastung**. Ziel ist es, ein modernes Verkehrskonzept zu schaffen. Die erste Umsetzungsphase war die verkehrsorganisatorische Umsetzung. In der zweiten Umsetzungsphase geht es um die bauliche Umgestaltung. Hierfür wurden Workshops mit der Bevölkerung veranstaltet. Diese Projektumsetzung soll bis spätestens 2016 komplett beendet sein (von der Genehmigung bis zum Ende des Bauvorhabens).

In einem letzten Vortrag ging es um das **Wien.at Public WLAN**. Dieses Projekt soll die kostenlose Verfügbarkeit von WLAN für mobile internetfähige Geräte im Stadtraum erreichen. Hierfür wurden beispielsweise in der Mariahilferstraße mehrere Accesspoints an Straßenlaternen und Lichtsignalanlagen angebracht, sodass eine dauerhafte Verbindung mit dem Internet bzw. WLAN-Empfang über die gesamte Straße vorhanden ist. Um sich mit dem WLAN zu verbinden ist lediglich eine Bestätigung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen nötig und man kann das WLAN kostenlos nutzen.



Abbildung 24. Blick in die fertige Mariahilfer Straße (li.), Baustellenblick (re.).

Nach diesen Vorträgen ging es gegen 15.00 Uhr in Kleingruppen durch die Mariahilfer Straße. Hier konnte man die praktische Umsetzung der theoretischen Ideen sehen. Nach ca. einer Stunde war die Begehung beendet und uns stand die restliche Zeit bis 18.30 Uhr zur freien Verfügung.



Abbildung 25. Die neuen Ampelpärchen von Wien.

Zum feierlichen Abschluss des Tages ging es in das Restaurant „7Sternbräu“, wo wir bei hausgebrauten Bieren, einheimischen Speisen und deutschem Fußball den Tag gemütlich ausklingen ließen. Mit Glück hatte der Hamburger SV im Relegations-Hinspiel gegen Karlsruhe den Ausgleich erzielt und konnte weiterhin auf den Klassenerhalt hoffen.

7 Stadtentwicklung in Wien (Fr, 29. Mai 2015)

7.1 Smart City Wien

Nach dem Frühstück in der Jugendherberge sind wir um 8:30 Uhr in einem 20-minütigem Fußmarsch zur Abteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) der Stadt Wien aufgebrochen. Diese ist in einem Nebengebäude des Wiener Rathauses untergebracht, im 1. OG fand (aufgrund technischer Schwierigkeiten mit Verspätung) die Präsentation zur Initiative „Smart City Wien“ von Dipl.-Ing. Stephan Hartmann statt.

Die Initiative Smart City Wien zielt darauf ab in den kommenden Jahren eine hohe Lebensqualität, bestmögliche Versorgung bzw. Infrastruktur sowie eine ressourceneffiziente Klimapolitik für alle Menschen in der Stadt zu gewährleisten. Mit dieser Strategie möchte Wien den Weg zu einer „smarten“ Stadt umsetzen, dessen wesentlicher Unterschied zu Rahmenstrategien anderer Städte darin besteht, niemanden zurück zu lassen - die Integration der sozialen Komponente ist in allen Bereichen der Strategie ein bedeutsamer Bestandteil. Sowohl die Klima- und Umweltziele als auch die Verbesserung der Lebenswelten der StadtbewohnerInnen sind in der Entwicklung Wiens gleichwertig angesehen.



Abbildung 26. Vortrag Smart City Wien

Der Umweltaspekt soll durch verschiedene Aktivitäten und Projekte ermöglicht werden, wie zum Beispiel durch Vorhaben zur Reduktion von CO₂, Emissionen und des Ressourcenverbrauchs. Darüber hinaus soll die Initiative innovative Lösungen bieten, vor allem in den verknüpften Bereichen Energie, Gebäude, Mobilität und Infrastruktur.



Abbildung 27. Gruppenbild im Innenhof der altherwürdigen Universität Wien.

Nach der Präsentation wurden wir ab 11 Uhr wieder von unserer Stadtführerin Mag. Barbara Reiter über den Universitätsring geführt. Dabei durften wir uns epochale Bauwerke ansehen und erhielten zudem wichtige kulturhistorische Informationen. Die Tour führte unter Anderem zum Burgtheater bis hin zur Universität Wien, wobei wir letztere sogar begehen durften. Die Einblicke in eine solche geschichtsträchtige Bildungsstätte waren

beeindruckend. Nach der geführten Tour machten wir uns, nach kurzer Zwischensnackpause am Schottentor, auf zur Seestadt.

7.2 Seestadt Aspern

Nach einer kurzen Stärkung stand dann die Baustellen-Führung der Seestadt Aspern an. An der Haltestelle Seestadt angekommen, wurden wir nach kurzer Wartezeit von einem Studenten abgeholt, der auf einem Elektroroller unterwegs war. Es dauerte nicht lange und schon sah man den einen oder anderen mit dem Elektroroller umherfahren. Bei bestem Wetter ging es dann weiter zum Infopoint, wo uns der Student eine kleine Einführung in das Bauprojekt bot und der Gruppe Frage und Antwort stand. Er stellte heraus, dass eine wesentliche Säule für die hohe Lebensqualität in der Stadt Wien der schon seit Jahrzehnten in großem Ausmaß bestehende soziale Wohnungsbau ist. Auch in der Seestadt Aspern wird leistbare Wohnqualität hochgeschrieben, die für junge Familien besonders attraktiv ist.



Abbildung 28. Einführung im Infopoint der Seestadt Aspern.

Die Seestadt Aspern liegt im 22. Wiener Gemeindebezirk und stellt derzeit die größte Baustelle Österreichs dar. Über die nächsten 20 Jahre soll hier neben vielen Arbeitsplätzen vor allem hochwertiger Wohnraum geschaffen werden. Als eine typische „Stadt“ des 21. Jahrhunderts, werden in diesem Bauprojekt grüne und urbane Elemente miteinander verknüpft und vor allem Raum für Individualität geschaffen. Eine hohe Lebensqualität steht dabei stets im Mittelpunkt. Mit einem großen Badesee, einer Einkaufsstraße und einer guten Anbindung zur Innenstadt wird es den Bewohnern an nichts fehlen. Damit auch alle Generationen etwas von Seestadt haben, ist eine etappenweise Herangehensweise notwendig, in der vorausschauend und nachhaltig geplant wird.



Abbildung 29. Führung über die Baustelle der Seestadt Aspern.

Die Baustellen-Führung ging entlang der ersten bezugsfähigen Gebäude, die sehr modern gestaltet waren. Auffällig waren die vielen Grünflächen und Aufenthaltsmöglichkeiten, die für die künftigen Mieter geschaffen wurden. Eine Wohnanlage besaß sogar einen fertigen Gemeinschaftspool, in den der eine oder andere aus der Gruppe sicherlich gerne hineingesprungen wäre. Auch wenn noch nicht viel von der geplanten „Stadt“ zu sehen war, so konnte man sich zumindest vorstellen, welcher Raum hier für Wohnen und Arbeiten geschaffen wird. Ein Ort, an dem es den Bewohnern an nichts fehlt, an dem man sich einfach wohlfühlt. Der Student machte seine Arbeit gut und war auch in der Lage, durch den einen oder anderen lockeren Spruch, die Aufmerksamkeit in der drängenden Hitze auf sich zu ziehen.

Nach der Baustellenführung hatten wir dann laut Plan ein wenig Zeit zur freien Verfügung. Diese wurde von einigen Studierenden dazu genutzt, sich den Hauptbahnhof, welcher sich im 10-ten Gemeindebezirk Wiens befindet, genauer anzuschauen. Der Hauptbahnhof in Wien wurde auf dem Areal des ehemaligen Südbahnhofs errichtet, eine Teileröffnung erfolgte im Dezember 2014 und der Vollbetrieb, zu dem alle Fahrzeuge den Hauptbahnhof anfahren ist für Dezember 2015 geplant. Andere Studierende, welche die Vienna Ring Tram Tour am Pfingstmontag nicht machen konnten, da der Ansturm am Montag zu groß war, haben die freie Zeit genutzt, dies nachzuholen. Für alle blieb bis zum nächsten Termin jedoch etwas Zeit das sonnige Wetter mit einem Eis zu genießen.

7.3 Schiffsrundfahrt

Für den letzten gemeinsamen Abend war eine Schiffsrundfahrt über den Donaukanal und die Donau angedacht. Nachdem der Nachmittag zur freien Verfügung stand, trafen wir uns gegen 18:30 Uhr am Anlegeplatz der „MS Wien“ unterhalb des Schwedenplatzes direkt am Donaukanal. Gegen 19:00 Uhr betraten wir das Schiff und legten dann auch recht bald ab. Das Schiff fuhr den Donaukanal Richtung Norden hinauf. Entlang des Donaukanals war durch ein das Festival „Donaukanaltreiben“ mit Live-Musik und örtlichen Strand-Bars sehr viel los. Mittels einer Schleuse wurde das Schiff auf die Donau befördert.



Abbildung 30. Viel Stimmung an den Ufern des Donaukanals.

Zwischenzeitlich gab es Abendessen vor Panoramafenstern. Anschließend saßen wir in feucht-fröhlicher Runde entweder unter Deck im Restaurant oder an Deck zusammen und genossen den Rest der Fahrt, bis wir gegen 22:30 Uhr wieder anlegten. Danach löste sich die Gruppe auf, um am letzten Abend noch ein wenig das Nachtleben Wiens zu erkunden.



Abbildung 31. Biergenuss an Deck (li.), in der Schleuse (re.).



Abbildung 32. Sonnenuntergang über der Donau (li.), Prof. Siefer genießt die Abendstimmung (re.).

8 Grüngürtel Wien & Rückreise nach Braunschweig (Sa, 30. Mai 2015)

An diesem letzten Tag der Exkursion sind wir gemeinsam erst um 9 Uhr in den Tag gestartet. Bis dahin mussten alle Sachen gepackt, die Zimmer geräumt und die Schlüssel abgegeben sein. Das Gepäck wurde in einen Reisebus verstaut, der uns zu unserem Ziel, den seit 1905 geschützten Wald- und Wiesengürtel rund um Wien brachte.



Abbildung 33. Christian Rosenkranz sammelt die Schlüssel ein (li.), der Grüngürtel Wiens (re.)

Während der Fahrt erfuhren wir von Mag. Barbara Reiter noch einiges über einen anderen Gürtel, die Wiener Gürtelstraße, die neben dem Ring und der sog. Zweierlinie die dritte ringförmige Hauptverkehrsstraße um den Stadtkern ist. Der erste Aussichtspunkt war der 484 m hohe Kahlenberg, einer der Wiener Hausberge, welchen wir über die längste Straße Wiens, die Höhenstraße, erreichten. Dort genossen wir zunächst einmal die Aussicht und erkannten einige Gebäude wieder. Danach fuhren wir zu einem Geheimtipp, die Bellevue-Wiese und genossen auch dort die Aussicht.



Abbildung 34. Blick vom Kahlenberg über Wien (li.), Po-Chi Huang vom IfeV (re.).



Abbildung 35. Auf der Aussichtsterrasse des Kahlenbergs.



Abbildung 36. Auf der Bellevue-Wiese (li.), Dipl.-Ing. Dröge, Prof. Wistuba und Mag. Reiter (re.).



Abbildung 37. ISBS-Hiwi Fabian Achilles gefällt es auf der Bellevue (li.), Prof. Wistuba zeigt Herrn Dröge, wo er in Wien wohnt (re.).

Nach einer weiteren kurzen Fahrt entlang der Höhenstraße konnte unsere kleine Wanderung beginnen. Sie führte uns bergab, quer durch das weltweit einzige in einer Großstadt liegende Weinanbaugebiet. Unser Ziel war das Schreiberhaus, ein Heurigenrestaurant. Dort gab es nicht nur Wiener Wein, sondern auch unser letztes gemeinsames Essen. Nachdem wir alle satt waren, hieß es dann endgültig danksagen und Abschied nehmen von Wien.



Abbildung 38. Wanderung durch die Weingärten von Neustift am Walde.



Abbildung 39. In den Weingärten von Neustift (li.), müde Wanderer (re.).



Abbildung 40. Am Schreiberhaus angekommen (li.) und im Garten Platz genommen (re.).



Abbildung 41. Gemütlicher Ausklang beim Heurigen: Federico Pascucci vom IVS, Fabian Zwick und Christian Pfarr, Dennis Lütje, Matthias Goeke und Fabian Achilles (v.l.n.r.).



Abbildung 42. Abschiedsworte von Prof. Wistuba (re.).

Der Bus holte uns direkt an der Winzerstube ab und fuhr uns zum Flughafen. Trotz einiger Minuten Verspätung und einem bis auf den letzten Platz ausgebuchten Flug war es sehr ruhig und verlief reibungslos. In Berlin Tegel gelandet und wieder mit Gepäck, traten wir mit dem Reisebus die letzte Etappe nach Braunschweig an. Ohne Störungen waren wir somit gegen 22:30 Uhr nach fast genau einer Woche wieder in der Pockelsstraße. Dort haben sich unsere Wege dann endgültig getrennt.

9 Danksagung

Abschließend lässt sich sagen, dass die Exkursion sich in vollen Zügen gelohnt hat. Die Mischung aus Kultur und Lehre war sehr gut, sodass nicht nur jeder auf seine Kosten gekommen ist, sondern auch noch was Lehrreiches mitnehmen konnte. Danke dafür!!

Ein besonderer Dank der organisierenden Verkehrsinstitute der TU Braunschweig und aller Studierenden geht an die Gerhard und Karin Matthäi Stiftung für die großzügige Förderung

dieser Exkursion. Es war uns eine besondere Freude und Ehre, dass Stiftungsrat Dipl.-Ing. Klaus Dröge dieses Mal die Exkursionsgruppe persönlich nach Wien begleitet und an allen Programmpunkten teilgenommen hat.



Abbildung 43. Dipl.-Ing. Dröge war stets mit dabei, hier auf der Baustelle Hochstraße Inzersdorf (li.) und bei der Stadtführung vor dem Wiener Parlament (re.).

Ein herzlicher Dank geht (chronologisch gereiht) an folgende Personen, die uns vor Ort so freundlich empfangen und mit Informationen versorgt haben:

Martin Fliegl, Fliegl Bau- und Kommunaltechnik GmbH,
Ing. Rainer Wenty, Plasser & Theurer GmbH,
Ing. Thomas Kozakow, ASFiNAG Holding (Baustellenbüro Inzersdorf) und die Herren
Fürstauer und Grygier,
Dipl.-Ing. Mario Krnek, ASFiNAG Holding,
Dipl.-Ing. Brigitte Müllneritsch und Ing. Karin Vycudil, ASFiNAG Holding (Baustellen-
büro Erdberg),
Dipl.-Ing. Dr. Peter Lux, Magistrat der Stadt Wien – MA 28, Leiter Gruppe Tiefbau, und
an sein gesamtes Team,
Dipl.-Ing. Stephan Hartmann, Magistrat der Stadt Wien – MA 18,
Marvin Mitterwallner, Aspern Development AG

Und zu guter Letzt geht der Dank der Studierenden an die MitarbeiterInnen des Instituts für Straßenwesen (ISBS), allen voran Prof. Michael Wistuba und seine Frau Mag. Barbara Reiter, Ivan Isailović, M.Sc. und Nina Eßmann, an die Vertreter des Instituts für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und –betrieb (IVE) mit Prof. Thomas Siefer und Christian Rosenkranz, M.Sc., an das Team vom Institut für Verkehr- und Stadtbauwesen (IVS) mit

Prof. Bernhard Friedrich und Federico Pascucci, M.Sc. und an Po-Chi Huang, M.Sc. sowie Prof. Jörn Pahl vom Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrssicherung (IfEV).

10 Teilnehmende Studierende

Folgende Studierende haben an der Exkursion teilgenommen:

Fabian Achilles, Christina Böning, Bettina Broda, Henriette Cech, Dennis Ebeling, Daniel Emmerich, Claudia Fricke, Niklas Friche, Matthias Goeke, Johannes Hamm, Svetlana Harsten, Sofia Hinz, Jana Hoffmann, Alexandra Jahnel, Anselme Le Brozec, Tobias Lobach, Dennis Lütje, Sebastian Noll, Christian Pfarr, Yuan Qi, Timm Rackow, Johannes Schrader, Julian Schütte, Nico Stürmann, Maria Theil, Falco Thiel, Martin Weber, Jinyan Zhang, Fabian Zwick.