



Workshop „Mobilität sichern – mit Vernunft sparen“

Am 5. März 2012 fand auf Schloss Ettersburg ein Workshop unter dem Motto „Mobilität sichern – mit Vernunft sparen“ statt. Einladende Institutionen waren die Ingenieurkammer Thüringen, der Bauindustrieverband Thüringen e.V. und die Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Thüringen e.V..

Prolog:

Die Qualität der Straßen-Infrastruktur ist ein maßgeblicher Faktor für Standortqualität und Wettbewerbsfähigkeit im Freistaat Thüringen. Das Straßennetz ist ein fundamentaler Kapitalwert und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Wertschöpfung und wirtschaftlichen Prosperität, wobei die zunehmende Belastung infolge der steigenden Nachfrage an Mobilität den Aufwand für Pflege und Modernisierung immer mehr erhöht. Den größten Einfluss auf die Erhaltung und Entwicklung der Infrastrukturnetze übt die Politik aus. Von den heutigen politischen Entscheidungen hängt es ab, welche Qualität die Infrastruktur zukünftig aufweist, wobei der ökonomische Umgang mit den knapper werdenden Ressourcen eine ganzheitliche Erfassung der komplexen Wirkungszusammenhänge erfordert.

Im Fokus der außerordentlich gut besuchten Veranstaltung – annähernd 80 Teilnehmer waren der Einladung gefolgt – stand der konstruktive Meinungsaustausch dahingehend, welche negativen Auswirkungen die Finanzkonsolidierung in Thüringen auf das Qualitätsniveau des Straßennetzes perspektivisch haben kann. Es sei angemerkt, dass der von der Landesregierung verfolgte „Sparkurs“ notwendig ist, wobei ein „tot sparen“ einzelner Bereiche auch als kontraproduktiv eingestuft werden muss. Aus technisch wirtschaftlicher Sicht sind nachteilige Entwicklungen zu befürchten, die zweifellos auf eine zu rigorose Budgetkürzung zurückzuführen sind. Der im Koalitionsvertrag angegebene Finanzbedarf von 50 Millionen Euro für den Verkehrswegerhalt pro Kalenderjahr steht in 2012 nur zu ca. 30 % zur Verfügung. Die daraus resultierende sukzessive eintretende Zustandsverschlechterung hemmt die wirtschaftliche Entwicklung des Freistaates Thüringen. Der eintretende Reparaturrückstand führt zu einem exponentiell abfallenden Gebrauchswert, d.h. letztendlich ist ein Vielfaches an Investitions-



Gewehrsaal bis auf den letzten Platz gefüllt.

aufwand notwendig, um die Funktionstüchtigkeit der Verkehrsnetze wieder herzustellen.

Frau Schmidt-Kraska führte routiniert durch den Workshop, der in einen Vortragsteil und in eine Podiumsdiskussion unterteilt war. Der Vortrag von Frau Dr. Kurte, Mitautorin einer wissenschaftlich fundierten Studie eines Kölner Consulting Unternehmens zu dem Thema „Einfluss des Straßenverkehrs auf die wirtschaftliche Entwicklung einer Volkswirtschaft“, konnte auf Basis einer belastbaren Datenlage für Deutschland und die EU-Länder eindeutig belegen, dass eine direkte Proportionalität des Straßenzustandes und der Verkehrsinfrastruktur zum Wohlstand und der wirtschaftlichen Prosperität eines Landes besteht. Die zwei anschließenden Referenten aus dem zuständigen Ministerium haben diese Erkenntnisse im Kontext zum Landesentwicklungsplan 2025 und des Landesverkehrswegeplan/Zustand der Landstraßen bestätigt und außerdem deutlich gemacht, dass ein funktionales Verkehrsnetzwerk notwendig ist und sich gegenwärtig etwa 30 % der kommunalen und landeseigenen Verkehrswege in ei-

nem „schlechten“ bzw. „reparaturbedürftigen“ Zustand befinden. Eine verallgemeinernde Zustandsbewertung mit „gut“ und „sehr gut“ für etwa 70 % des Verkehrsnetzes ist zwar in formaler Bewertung ein scheinbar gutes Ergebnis, muss jedoch für die Zu-

Inhalt

Workshop „Mobilität sichern – mit Vernunft sparen“	S. 1-2
Klausurberatung Eyba	S. 3
WRRL-Zertifizierungsworkshop	S. 4
Ingenieurfachtagung „Bahnhofprojekt Stuttgart – Ulm“	S. 5-6
Mitteldeutsche Energieeffizienztagung	S. 6
Weiterbildungsangebot	S. 7
Veranstaltungshinweise, Geburtstage	S. 8



Fortsetzung von Seite 1

standsbewertung von Verkehrswegen soweit relativiert werden, weil die erwähnten bedenklichen 30 % des Netzes, wie ein schwaches Glied in einer Kette, im Einzelfall ein mehrfaches an Netzausfall in Realität bedeuten. Auch gibt es Beispiele von Firmen, die mangels benutzbarer vorhandener kurzer Verkehrswege zum Transport ihrer Güter Umwege bis in den dreistelligen Kilometerbereich in Kauf nehmen müssen, um die Bundesautobahn zu erreichen.

Es ist leider festzustellen, dass der steigende Nachholbedarf beim Substanzerhalt der Thüringer Straßen Funktionalität und Sicherheit zunehmend einschränkt. Ein merklicher wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Schaden ist vorprogrammiert, denn die „Wiederbeschaffung des Straßennetzes“ erfordert gigantische Investitionen.

In der von Frau Schmidt-Kraska fachlich fundiert und charmant moderierten Podiumsdiskussion, Teilnehmer waren Herr Minister Carius, Herr Dr.-Ing. Grenzdörfer, Frau Dr. Kurte, Herr Prof. Dr.-Ing. habil. Mönnig und Herr Dr.-Ing. Wenzel, wurde deutlich, dass gegenwärtig ein Strukturwandel stattfindet, der „neue Wege“ erfordert. Einige Aspekte der Diskussion seien exemplarisch genannt: Herr Minister Carius wies darauf hin, dass die großen Aufbauleistungen in Thüringen vollbracht sind und bereits ein nicht unwesentlicher Planungsvorlauf für Bauprojekte vorliegt. Herr Professor Mönnig beklagte, dass



**Dr.-Ing.
Rico P. Löbig
Geschäftsführer**

diese Entwicklung, insbesondere das massive Absenken der Planzahl von 50 Millionen Euro, auch Auswirkungen auf die Personalstruktur der Ingenieurbüros haben wird, auch im Hinblick auf mögliche arbeitsrechtliche Folgen, die im Einzelfall Büro-Insolvenzen nicht ausschließen. Herr Dr. Wenzel ergänzte, dass die einmal freigesetzte Ingenieur- und Fachkräftekapazität nicht wieder zu generieren sei. Im Hinblick auf die demographische Entwicklung in Thüringen darf dieser Aspekt keinesfalls unterschätzt werden. Frau Dr. Kurte stellte darauf ab, dass der Straßenverkehr als komplementärer Produktionsfaktor verstanden werden muss, denn annähernd jeder siebente Arbeitsplatz in Deutschland kann auf den Straßenverkehr zurückgeführt werden. Herr Dr. Grenzdörfer stellte fest, dass dem Ziel des Substanzerhalts der Landesstraßen in den künftigen Haushaltsplänen ein größerer Stellenwert zugemessen werden muss, damit die wirtschaftliche Entwicklung von Thüringen solide fortgeführt werden kann.

Basierend auf den Fachvorträgen und dem Verlauf der Podiumsdiskussion können nachfolgende Zielstellungen formuliert werden, die jedoch nur mit der aktiven Unterstützung

der Landesregierung umgesetzt werden können:

- Der gegenwärtig stattfindende Strukturwandel ist nur positiv zu gestalten, wenn eine permanente politische Begleitung erfolgt. Es muss eine Fokussierung auf einzelne Aufgabenbereiche stattfinden (z.B. Energiewende, Auslandsförderung). Eine parallele Themenbesetzung durch Ministerien ist ineffizient.
- Die generelle Planungssicherheit im Sinne des Umfangs der öffentlichen Auftragsvergabe ist sicherlich nicht möglich, jedoch sind derartige „finanzielle Drosselungen“, wie sie in den Haushaltsjahren 2011 und 2012 im „Straßenetat“ vorgenommen worden, nicht vermittelbar und auch nicht akzeptabel. Insbesondere im Bereich des Straßenverkehrsnetzes existiert eine objektive Beschränkung für finanzielle Einsparpotentiale. Kurzfristig optimierte Kostenbilanzen sind wirkungslos, wenn daraus „finanzielle Zeitbomben“ resultieren.
- Als eine Möglichkeit wird der „Export“ ingenieurtechnischer Dienstleistungen in das Ausland angesehen, wobei derartige Aktivitäten zwingend einer finanziellen Unterstützung durch die Landesregierung bedürfen. Der Einsatz spezieller Finanzinstrumente, wie Kreditierungen für den Export von Ingenieur-Know-How (u.U. revolvingende Fonds), ist hinsichtlich der Eignung zu überprüfen.
- Die Ergebnisse des Workshops „Mobilität sichern – mit Vernunft sparen“ sind als elementarer Indikator dafür anzusehen, dass die Fortsetzung des „Mobilitäts-Dialog“ im Freistaat Thüringen zwingend notwendig ist. Auch im Kontext zum Mobilitätspakt ist festzustellen, dass aus objektiver Sicht einem weiteren ungehemmten Finanzabbau in diesem Sektor entgegengetreten werden muss.

Es kann das Fazit gezogen werden, dass dieses Thema alle Akteure zweifellos weiter beschäftigen wird, wobei wohl schmerzhaft zur Kenntnis genommen werden muss, dass perspektivisch weniger finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

Die Vorträge zum Workshop stehen im internen Bereich auf www.ikth.de zum Download bereit.



Herr Prof. Dr.-Ing. habil. Mönnig, Frau Dr. Kurte, Frau Schmidt-Kraska, Herr Minister Carius, Herr Dr.-Ing. Wenzel und Herr Dr.-Ing. Grenzdörfer.



Klausurberatung der IKT 2012

Die Klausurberatung des Vorstandes der Ingenieurkammer Thüringen (IKT) fand am 17. und 18. Februar 2012 auf Schloss Eyba statt. In informeller Atmosphäre wurde insbesondere die Ausrichtung der mittelfristigen Kammerstrategie debattiert, wobei insbesondere die aktuellen Entwicklungen im Freistaat Thüringen (Energiewende, Haushaltskonsolidierung) fokussiert wurden.

Es wird weiterhin als wesentlich angesehen, die Bedeutung des Berufsbildes „Ingenieur“ und die Relevanz der Ingenieurkammern als berufsständische Vertretungen der breiten Öffentlichkeit zur Kenntnis zu geben. Die wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich, denkt man beispielsweise an die enormen Herausforderungen der Energiewende, an die innovative und kreative Mitwirkung der Thüringer Ingenieurinnen und Thüringer Ingenieure geknüpft. Befürchtungen, dass der Paradigmenwechsel in der Energieversorgung nicht terminkonform umgesetzt werden kann, wenn die Geschwindigkeit der Bearbeitungsintensität nicht deutlich erhöht wird, dürften jedoch nicht unbegründet sein.

Die Ingenieurkammer Thüringen ist in Vertretung ihrer Mitglieder und unter Berücksichtigung der gesetzlichen Randbedingungen selbstverständlich gern bereit, an den notwendigen Aktivitäten mitzuarbeiten, wobei auch auf ministerialer Ebene teilweise der Eindruck erweckt wird, dass energetische Fachthemen „doppelt“ belegt werden und dadurch nicht die maximale „Durchschlagskraft“ erzielt werden kann. Die IKT versuchte beispielsweise im Hinblick auf die Mitarbeit an der Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie, Akzente zu setzen, indem ein intensiver Meinungsaustausch mit dem Thüringer Ministerium für Forstwirtschaft, Umwelt und Naturschutz erfolgte und darauf verwiesen wurde, dass unter den Kammermitgliedern ein entsprechendes Qualifikationsniveau vorhanden ist. Diese Initiative könnte im Hinblick auf den „Energiebereich“ als Vorlage dienen.

Die Problematik der restriktiven Finanzierung des Straßenbaus in Thüringen (siehe Leitartikel) verdeutlicht, dass auch eine Verlagerung hinsichtlich der Arbeitsgebiete unabdingbar erscheint. Der vorgenannte Markt der „Energie“ hat diesbezüglich sicher eine hervorstechende Bedeutung, kann jedoch auch im Hinblick auf die unterschiedliche Struktur der Arbeitsgebiete der Kammermitglieder nicht die einzige Alternative darstellen. Vorstellbar ist ebenfalls, dass die „Clusterbildung“ dazu beitragen kann, den Strukturwandel erfolgreich zu durchlaufen, wobei darauf hingewiesen werden muss, dass die möglichen Initiativen der Kammer diesbezüglich reglementiert sind. Auch mit Sicht einer Etablierung Thüringer Ingenieurdienstleistungen (Consulting) auf internationalen



IKT-Vorstand, IKT-Geschäftsführung und der Hauptgeschäftsführer der IHK Erfurt, Gerald Grusser.

Märkten erscheinen derartige Modelle nicht als unmöglich, wobei diese an einen entsprechenden finanziellen Background (Kreditierungen), es ist zu überlegen inwieweit die Landesregierung diesbezüglich aktiv werden kann, gebunden sind.

Neben diesen Aspekten, die die Kammerarbeit tangieren, sind auch die Verfahren im Rahmen der Verdingungsordnung für freiberufliche Leistungen (VOF), die Reputation des Beratenden Ingenieurs und die perspektivische Intensivierung der Zusammenarbeit mit Kammern und Institutionen im Freistaat Thüringen thematisiert worden. Zum letztgenannten Punkt wurde im Rahmen der Klausur auch ein Gespräch mit Herrn Grusser, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Erfurt, geführt, in dessen Ergebnis vereinbart wurde, dass sich beide Institutionen bei „kammeraffinen Themen“ über eine mögliche Zusammenarbeit verständigen.

Der Vorstand der Ingenieurkammer Thüringen postulierte im Rahmen der Klausurberatung 2012 folgende Thesen:

1. Die Ingenieurkammer Thüringen (IKT) fordert, bei der Durchführung von Verfahren im Rahmen der Verdingungsordnung für freiberufliche Leistungen (VOF) einbezogen zu werden. Die Möglichkeit für die IKT, Ausschreibungsverfahren zu begleiten, muss auch in einem aktualisierten VOF-Leitfaden für den Freistaat Thüringen verankert werden.
2. Die Ingenieurkammer Thüringen (IKT) unterstützt das Bemühen der Thüringer Landesregierung, die gewaltigen Herausforderungen, die aus der beschlossenen Energiewende resultieren, zu bewältigen. Die IKT hält es für notwendig, dass bei ingenieurtechnischen Beratungs- und Planungsleistungen, die durch die öffentliche Hand beauftragt werden, das Kriterium

der Unabhängigkeit und Eigenverantwortlichkeit Berücksichtigung findet. Bei der Erfüllung der ambitionierten Zielstellung kann das umfangreiche Expertenwissen der Kammermitglieder eingebunden werden.

3. Die Ingenieurkammer Thüringen (IKT) unterstützt die Thüringer Landesregierung beim Strukturwandel. Der „wachsenden Staatstätigkeit“ muss Einhalt geboten werden!

Durch die Privatisierung von Ingenieurdienstleistungen können Kommunen vom unternehmerischen Risiko entlastet werden. Eine Staatsexpansion als Rechtfertigung der eigenen Existenz wird strikt abgelehnt.

Bei Entscheidungen über die Landesentwicklung müssen die fachlichen Grundlagen den Ausschlag geben und eindeutig über politische Entscheidungen gestellt werden.

4. Die Ingenieurkammer Thüringen (IKT) fordert, dass der infrastrukturelle Umbau des Verkehrsknotens Erfurt mit allen Beteiligten komplex diskutiert und bewertet wird (Straßen-, Schienen und Luftverkehr). In den Findungsprozess sind die Ingenieure der Kammer einzubeziehen.
5. Die Ingenieurkammer Thüringen (IKT) steht weiterhin zu ihrer Forderung nach einer hochqualifizierten Ingenieurausbildung und stellt sich gegen alle Versuche, das hohe Niveau dieser Ausbildung abzusenken. Ebenso sieht es die IKT als eine ihrer ureigenen Aufgaben an, zuständige Stelle für die Bestätigung der Berufsbezeichnung INGENIEUR zu sein.
6. Die Ingenieurkammer Thüringen (IKT) strebt an, die Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer (IHK) Erfurt zu intensivieren. Insbesondere die Bereiche „Energiewende“ und „Auslandsaktivitäten“ erscheinen dafür prädestiniert.

Dr.-Ing. Rico P. Löbig, Geschäftsführer



Veranstaltung

Zertifizierungsworkshop „Praktische Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie im Freistaat Thüringen“

Während der dreitägigen Veranstaltung vom 23.-25. Februar 2012 auf Schloss Ettersburg wurde den gut 40 Teilnehmern aus den Reihen der kammergeführten Wasserbauingenieure, Hydrologen bzw. Hydrogeologen, Landschaftsarchitekten und Stadtplaner das notwendige Fachwissen zur qualifizierten Umsetzung von Maßnahmen der EG-Wasserrahmenrichtlinie vermittelt.

Eröffnet wurde der Workshop durch den Präsidenten der Ingenieurkammer Thüringen (IKT), Prof. Dr.-Ing. habil. Hans-Ulrich Mönning, den Präsidenten der Architektenkammer Thüringen (AKT), Dipl.-Ing. Hartmut Strube, Architekt sowie BD Dipl.-Ing. Holger Diening, Leiter der Koordinierungsstelle WRRL beim Thüringer Ministerium für Landwirtschaft, Forsten, Umwelt und Naturschutz (TMLFUN).

Professor Patt, wissenschaftlicher Berater an der United Nations University in Bonn, thematisierte in seinem Vortrag zunächst die Grundlagen und Rahmenbedingungen der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), bevor die beiden Referenten aus den Reihen des TMLFUN, Herr BD Dipl.-Ing. Diening und Herr BR Dipl.-Ing. Patrik Heinzl, den aktuellen Stand der Umsetzung des in der WRRL postulierten Hauptzieles – die Herstellung eines „guten Zustandes“ der Grund- und Oberflächenwasserkörper bis möglichst 2015 – im Freistaat Thüringen vorstellten: Die präsentierten Studien zum ökologischen und chemischen Zustand der Thüringer Fließgewässer wiesen im Ergebnis eine Zielverfehlung der EG-WRRL aufgrund von ungenügender Strukturvielfalt und mangelnder Durchgängigkeit der Gewässer um 90 % auf. Da der Freistaat verpflichtet ist, naturnahe Gewässer zu erhalten bzw. die nicht naturnah ausgebauten Gewässer in angemessenem Zeitraum in einen entsprechenden Zustand zurückzuführen, werden für die Umgestaltung der Fließgewässer erster und zweiter Ordnung pro Jahr voraussichtlich rund 15 Millionen Euro zur Verfügung gestellt werden. Diesem



Die Teilnehmer des Workshops im Gewehrsaal von Schloss Ettersburg.

hohen Investitionsvolumen und dem damit verbundenen zu erwartenden Bedarf an Ingenieurleistungen wurde mit dieser Zertifizierung entsprechend ausgebildeter Spezialisten Rechnung getragen.

Im weiteren Verlauf des Workshops wurden den Teilnehmern alle zur fachgerechten Ausführung von Aufträgen zur Umsetzung der WRRL relevanten Informationen vermittelt. Von den Grundlagen des naturnahen Wasserbaus über ingenieurbioökologische Bauweisen und der ökologischen Durchgängigkeit bis hin zu naturschutzfachlichen Aspekten reichte das inhaltliche Spektrum, für dessen Vermittlung dreizehn ausgewiesene Experten von der IKT als Vortragende gewonnen werden konnten.

Neben den bereits erwähnten Vertretern des TMLFUN sowie Prof. Dr. Heinz Patt refe-

rierten Frau Simone Ring, Abteilungsleiterin im Bereich Öffentliche Kunden – Umwelt der Thüringer Aufbaubank (TAB), Herr Dipl.-Fischereiering. Jens Görlach von der Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG), die Professoren Dr. habil. Norbert Grosser und Rolf Johannsen von der Fachhochschule Erfurt, Prof. Dr.-Ing. Hans-Peter Hack (Bauhaus-Universität Weimar), Prof. Dr. Eva Hacker (Vorsitzende der Gesellschaft für Ingenieurbioökologie), Dipl.-Biol. Maria Schmalz (Hydrolabor Schleusingen), Dipl.-Ing. Martin Schmidt, Landschaftsarchitekt (IPU Erfurt), Dipl.-Ing. (FH) Frank Spundflasch (Büro für Ingenieurbioökologie und Wasserbau) sowie Dr. Stowasser (Stowasserplan GmbH). Sie gaben nicht nur einen umfassenden Einblick in ihr jeweiliges Fachgebiet, sondern stellten teilweise dem Plenum Beispiele aus der Planungspraxis zur Veranschaulichung und Diskussion vor.



Die Zertifizierung des Vorstandsmitglieds und Vorsitzenden des Listenbeirates Dipl.-Ing. (TU) Karl-Heinz Bartl (2.v.l.) durch BR Dipl.-Ing. Patrik Heinzl, Dipl.-Ing. Hartmut Strube, Architekt und Prof. Dr.-Ing. habil. Hans-Ulrich Mönning (v.l.n.r.).

Den Abschluss der Veranstaltung bildete am Samstagnachmittag schließlich die gemeinsame Zertifizierung der Teilnehmer.

Die gute und konstruktive Zusammenarbeit des TMLFUN mit der IKT sowie die Unterstützung der AKT haben maßgeblich zu dem großen Erfolg der Zertifizierung und der breiten positiven Resonanz unter den Teilnehmern beigetragen und lassen auf eine Wiederholung der Veranstaltung hoffen. Allen Kammermitgliedern und Kollegen mit entsprechender Fachrichtung und Berufserfahrung wird die Möglichkeit gegeben, sich aktiv an diesem Prozess zu beteiligen und sich für die Zertifizierung vormerken zu lassen.

Ihre Ingenieurkammer



Veranstaltung

Ingenieurfachtagung zum Thema: „Bahnprojekt Stuttgart – Ulm“, Herausforderung an Ingenieurkunst und Management

Die Ingenieurfachtagung wurde von der Bundesingenieurkammer in Kooperation mit der Deutschen Bahn AG und dem VDI vorbereitet. Das Ziel der Veranstaltung war über die Umsetzung des gegenwärtig größten Ingenieurbauwerks in Deutschland zu informieren und darüber hinaus in der Diskussion Wege aufzuzeigen, wie die Akzeptanz von Großprojekten in der Öffentlichkeit verbessert werden kann.

Eröffnung durch Dr. Volker Kefer, Vorstand Infrastruktur, Deutsche Bahn AG
Vom Vorstand der Deutschen Bahn AG Dr. Volker Kefer wurde einleitend die Begründung zum Bau des faszinierenden Projektes gegeben. Es wurde deutlich gemacht, dass es in der Fachtagung grundsätzlich nur um die ingenieurtechnische Leistung in der Vorbereitung und Durchführung des Ingenieurbauwerkes geht. Die große Herausforderung für die Ingenieurbaukunst und das professionelle Management ist gleichzeitig eine der interessantesten und spannendsten Aufgaben für den Bauingenieur. Die wesentlichste Darstellung zum Bahnprojekt bezog sich auf eine hochmoderne Technik, eine wegweisende Architektur, verbunden mit einer besonders intelligenten Infrastruktur.

Die Aufgabenstellung für das Bahnprojekt besteht in der Drehung des jetzigen oberirdischen Kopfbahnhofs um 90° zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof, der durch zahlreiche Tunnel erreichbar sein wird. Nach der Fertigstellung ergeben sich ca. 10.000 Dauerarbeitsplätze und während der Bauphase ca. 7.000 weitere zusätzliche Arbeitsplätze.

Die Neubaustrecke beträgt insgesamt 57 km, mit einer Schnellfahrstrecke (250 km/h) von 29,9 km. Bei einer Anzahl von 16 Tunneln und Durchlässen für 33 km Fahrstrecke kommen noch 18 Brücken dazu. Für das Bahnprojekt, mit einer geplanten Bauzeit von 9 Jahren, sind 3 Personenbahnhöfe und 1 Abstellbahnhof vorgesehen.



Stararchitekt Dipl.-Ing. Christoph Ingenhoven bei seinem Vortrag.

In diesem Zusammenhang warb Dr. Kefer für die DB Projektbau GmbH aufgrund vielfältiger Betätigungsfelder um Ingenieure aller Fachrichtungen mit einem attraktiven Arbeitsumfeld und vorbildlichen Karrierechancen.

Neuer Hauptbahnhof

Die technische Vorstellung des faszinierenden Projektes, „Neuer Stuttgarter Hauptbahnhof“, übernahm anschließend, als Chefarchitekt, Christoph Ingenhoven aus Düsseldorf. Bevor er die architektonische und ingenieurtechnische Gestaltung mit zahlreichen Folien vorstellte, präsentierte er eine Reihe von weltweiten Ingenieurprojekten, die unter seiner Federführung und Leitung entstanden.

Es sind u.a.:
die Audi-Pavillons in Frankfurt, Genf, Tokyo, Detroit und Paris,
das New Trade Fair und den Residential Tower in Hamburg,
der neue Gebäudekomplex der Lufthansa in Frankfurt,
die European Investmentbank Luxemburg,
das UCD University College Dublin,
das Gebäude Sky Office Düsseldorf,
der Breeze Tower Osaka, weitere bedeutende Ingenieurbauwerke in Singapur, Sydney, Hannover, Lübeck, Zürich und Moskau,
Entwurf für den Transrapid Hamburg - Berlin,
Bahnhofsgebäude in Erfurt, Salzburg, Essen, Rotterdam, Bologna.

Das international tätige Architekturbüro hat seinen Sitz in Düsseldorf und beschäftigt ca. 60 Mitarbeiter. Im Rahmen eines weltweiten ausgeschriebenen Wettbewerbs zum Neubau des Hauptbahnhofes Stuttgart gewann es 1997 den 1. Preis.

Podiumsdiskussion

Nach diesem sehr interessanten Beitrag erfolgte mit weiteren hervorragenden Fachexperten, wie z.B. Dr.-Ing. Jens Karstedt, Präsident der Bundesingenieurkammer, Dr. Volker Brennecke, Verein Deutscher Ingenieure (VDI), Prof. Walter Wittke und Rechtsanwalt Walter Kirchberg das Podiumsgespräch.



Dr.-Ing. Wolfgang Ellinger Mitglied der Ingenieurkammer Thüringen

Dr. Karstedt betonte die zukünftige, besondere Herausforderung an die Ingenieure bei Großprojekten, verbunden mit einer notwendigen Vermittlung ingenieurtechnischer Leistungen gegenüber der Gesellschaft. Dr. Brennecke ging in seinem Beitrag auf die Fachkompetenz der Ingenieure und die dazugehörige Unterstützung durch den VDI ein. Die gegenwärtige „Technikmüdigkeit“ in der Gesellschaft ist kurzfristig durch eine „Technikmüdigkeit“ zu ersetzen. Dr. Karstedt beklagte den mangelhaften Nachwuchs bei den konstruktiven Ingenieuren. Um in Zukunft solche technischen Herausforderungen wie das Bahnprojekt Stuttgart realisieren zu können, müssen u.a. die Inhalte der Lehrpläne an den Hochschulen und Universitäten und die Struktur einheitlich reformiert werden. Die Vorbereitung auf ein Studium muss bereits in den Gymnasien beginnen.



v.l.: Dr. Volker Brennecke und Dr.-Ing. Jens Karstedt bei der Podiumsdiskussion.

Tunnelbau im schwierigen Stuttgarter Baugrund.

Nach der Mittagspause setzte Prof. Wittke die Ausführungen zum Thema des Tunnelbaus fort. Im Stuttgarter Stadtzentrum fahren in Zukunft sämtliche Züge unterirdisch durch ca. 20 Tunnel. Diese anspruchsvollen Ingenieurbauwerke sind ein wesentlicher Teil des Bahnprojektes. Der größte Tunnel hat eine Länge von 9500 m mit einer max. Steigung von 2,5 %, einem Höhenunterschied von



ca.150 m, und berührt dabei fast alle möglichen geologischen Schichten (Gipskeuper, Mergel, Sandstein, Filderlehm), die gleichzeitig das jeweilige Tunnelverfahren bestimmen. Massive Gesteinsschichten im Hartgestein werden dabei gesprengt, ansonsten kommen für den Vortrieb Hydraulikbagger zum Einsatz. Der entstandene Hohlraum wird anschließend durch Spritzbeton, Stahlmatten- und Stahlbögen ausgebaut.

Prof. Wittke präsentierte uns auf einer Folie sehr anschaulich den Schalwagen, mit dem die Betoninnenschale zur Aufnahme des darüber liegenden Erdreiches hergestellt wird. An ca. 40 weiteren Folien erläuterte Prof. Wittke, auf Grund der verschiedenartigen geologischen Verhältnisse, die jeweils gewählten Tunnelbauverfahren mit den unterschiedlichsten Vortriebsmethoden. Danach richtete sich auch das jeweilige dazugehörige Abdichtungsbauwerk. Eine der größten ingenieurtechnischen Herausforderungen ist dabei die Planung der Tunnelführung unter dem Flughafen Stuttgart mit den Finiten Elemen-

te-Berechnungen. Bei der gesamten Aufgabenstellung dominiert die Beherrschung des Risikos in der Technik.

Planrechtsverfahren und Artenschutz.

Der Rechtsanwalt Walter Kirchberg begleitete das Bahnprojekt Stuttgart als Rechtsberater der DB AG von Beginn an und erläuterte in einem Erfahrungsbericht seine wesentlichen Erkenntnisse.

Das Baurecht der DB, die gesetzlichen Grundlagen zum Artenschutz und der Vollzug des Planfeststellungsverfahrens waren dabei seine Schwerpunkte. Besonders interessant waren seine nachgewiesenen Ergebnisse zur Bewertung der „ökologischen Qualität“ des Eingriffsraumes mit Hilfe von festgelegten Indikatoren. Anhand zahlreicher Folien erläuterte Herr Kirchberg im Einzelnen, was zur Durchführung des Projektes alles notwendig ist. Von der Flächenbeschaffung über die technische und landschaftspflegerische Ausführungsplanung bis zur Beteiligung von Behörden, artenschutzrechtlichen Prüfung

und entsprechenden Planänderungsverfahren sind einige seiner wesentlichen Schwerpunkte.

In einer ausführlichen Darstellung ging er auf das Artenschutzgesetz ein und präsentierte die Ergebnisse seiner Untersuchungen zum Natur- und Artenschutz im Bereich des Gesamtbauvorhabens. Abschließend erläuterte er zusammenfassend seine Erkenntnisse zu dem Komplex: „Bahnprojekt Stuttgart 21, im Rampenlicht der Öffentlichkeit“.

Die Ingenieurtagung zum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, mit dem Schwerpunkt „Ingenieurkunst und Management“ mit ca. 200 Ingenieuren war aufgrund der interessanten Vorträge, der Podiumsdiskussion und den wertvollen Pausengesprächen eine hervorragende Werbung für den schönen Beruf des Bauingenieurs.

Literatur: Vorträge Bahnprojekt Stuttgart

Veranstaltungshinweis

Mitteldeutsche Energieeffizienztagung Messe Erfurt | 13. Juni 2012

Energieumbau gestalten – Herausforderungen an Staat, Wirtschaft und Allgemeinheit

Als Gäste werden der EU-Kommissar für Energie, Günther Oettinger sowie der Thüringer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Technologie, Matthias Machnig, erwartet.

Die ca. 300 Fachbesucher aus Industrie, Gewerbe Handel und verschiedenen Institutionen wie Kommunen, Landkreise sowie Landesverwaltungen aus gesamt Mitteldeutschland und den angrenzenden Regionen erwartet folgende Foren:

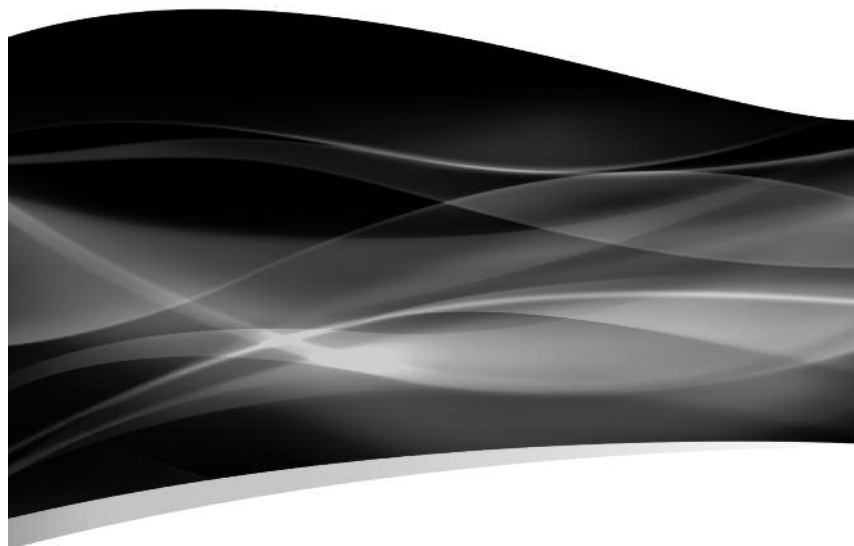
Forum 1: Energieeffizienz in Industrie und Gewerbe

Forum 2: Energieeffizienz in der Immobilien- und Gebäudewirtschaft- Planen, Bauen und Betreiben

Forum 3: Rolle der Verteilernetzbetreiber im Zuge des Energieumbaus

Forum 4: Energetische Wertschöpfung im ländlichen Raum

Für weitere Informationen bitte
E-Mail an: orga@mdeet.de senden
sowie auf www.mdeet.de.



Gefördert durch:



www.mdeet.de



Weiterbildungsangebot

Anmeldung und Informationen:

Bauhaus Akademie Schloss Ettersburg gGmbH, Frau Ehmer,
Am Schloss 1, 99439 Ettersburg
Tel. 0 36 43 / 7 42 84 15, Fax 0 36 43 / 7 42 84 19,
ehmer@bauhausakademie.de, www.bauhausakademie.de

Entgelte:

Mitglieder der IKT / Mitglieder der AKT und anderer Architekten –
und Ingenieurkammern, LVS Thüringen /
Angestellte von Mitgliedern der AKT, IKT, LVS Thüringen, ö.b.u.v.
Sachverständige, Mitglieder von HWK, Anwaltskammern / Gäste

Zusatzqualifikationen

NEU: Berufsbegleitendes Zertifikatsstudium an der Bauhaus-
Universität Weimar mit dem Abschluss als:

Fachingenieur für Brückenbau FIB 1

FIB 1 – Start am 16. November 2012 – Dauer 5 Monate –
Anmeldeschluss: 10.10.2012

9 Präsenzphasen á 2 Tage / Abschlussarbeit / Verteidigung
Entgelt inkl. Immatrikulationsgebühren: 3.690 EUR / Mitglieder IKT:
3.520 EUR

Fachplaner für vorbeugenden Brandschutz

FB 16 - 27. April 2012 bis 15. September 2012

154 Fortbildungsstunden / 14 Präsenztage /

Entgelt inkl. Prüfungsgebühren: 1760 / 1900 / 2110 / 2430 EUR

SIGEKO-Ausbildung: Erwerb der arbeitsschutzfachlichen Kenntnisse nach Anhang B RAB 30

SGK-AS 30 - 22. Mai 2012 bis 25. Mai 2012 -

32 Fortbildungsstunden – Entgelt: 460 / 500 / 570 / 670 EUR

Seminare April/Mai 2012 – Schloss Ettersburg

Datum	Seminar	Zeit / Uhr	Seminar-Nr.	Entgelt in EUR	Anmelde- schluss
16.04.2012	Feuchtigkeit in Gebäuden – Schimmelbefall	9 – 16:30	160412 K	100 / 110 / 125 / 150	Plätze vorhanden
18.04.2012	Bauvertragsrecht – Grundlagenwissen für Architekten und Ingenieure	9 – 16:30	A- 180412 R	100 / 110 / 125 / 150	Plätze vorhanden
19.04.2012	Aus der Brandschutzpraxis: Umsetzung von Brandschutzkonzepten	9 – 16:30	190412 K	135 / 145 / 160 / 190	Plätze vor- handen
20.04.2012	Stahlbeton- und Spannbetongtragwerke nach DIN EN 1992 (EC 2)	9 – 16:30	200412 K	100 / 110 / 125 / 150	Plätze vorhanden
21.04.2012	Grundlagen des öffentlichen Vergaberechts – VOB/A	9 – 16:30	A- 210412 R	100 / 110 / 125 / 150	Plätze vorhanden
24.04.2012	Wirtschaftlichkeit im Planungsbüro: Einnahmen-Kosten-Kennzahlen-Richtwerte	9 – 16:30	A-240412 M	135 / 145 / 160 / 190	Plätze vorhanden
25.04.2012	Landschaftsarchitektur und Städtebau: Stadtumbau und Sied- lungskonzepte nach baubiologisch-ökologischen Kriterien	9 – 16:30	250412 P	100 / 110 / 125 / 150	Plätze vorhanden
26.04.2012	Bauverzögerung und Bauablaufstörungen	9 – 16:30	260412 M	135 / 145 /160 / 190	Plätze vorhanden
03.05.2012	Büropräsentation, Marketing und Akquisition	9 – 16:30	A-030512 M	135 / 145 /160 / 190	Plätze vor- handen
04.05.2012	Stahlbauwerke nach DIN EN 1993 (EC 3)	9 – 16:30	040512 K	100 / 110 / 125 / 150	20.04.12
07.05.2012	Vergleich von verschiedenen Heizungssystemen	9 – 16:30	070512 K	100 / 110 / 125 / 150	20.04.12
10.05.2012	13. Thüringer SIGEKO-Tag	9 – 16:00	SGKW-13	75 / 85 / 100 / 115	26.04.12
15.05.2012	Einführung in die Sachverständigentätigkeit Das Sachverständigengutachten	9 – 18:00	150512 SV	155 / 165 / 185 / 220	30.04.12
16.05.2012	Typische Bauschäden im Bild - erkennen – bewerten – vermeiden - instandsetzen	9 – 16:30	160512 K	155 / 165 / 185 / 220	30.04.12
22.05.2012	Nachtragsmanagement bei geänderten und zusätzlichen Leistungen	9 – 16:30	220512 M	135 / 145 / 160 / 190	08.05.12
23.05.2012	Haftung des Architekten und Ingenieurs bei Ausschreibung und Vergabe privater Baumaßnahmen	9 – 16:30	A-230512 R	100 / 110 / 125 / 150	08.05.12

Weitere Angebote finden Sie unter: www.bauhausakademie.de



Veranstungshinweise



Ingenieurball 2012

Für dieses Jahr wurde sich vorgenommen, die langjährige Tradition des Thüringer Ingenieurballs wieder aufleben zu lassen. Der 14. Ball der Thüringer Ingenieure soll am 17. November 2012 im Erfurter Kaisersaal

stattfinden. Weitere Informationen erhalten Sie rechtzeitig auf der Internetseite der Ingenieurkammer Thüringen unter www.ikth.de.

Ihre Ingenieurkammer

2. Mitteldeutsches Ingenieurforum 2012

Das Fazit der mitteldeutschen Vorstandssitzung am 25. August 2011 lautete: „Die Zusammenarbeit zwischen den mitteldeutschen Ingenieurkammern zu intensivieren“. Im Rahmen der Zusammenarbeit planen die Ingenieurkammern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen die nächste gemeinsame Ver-

anstaltung – das 2. Mitteldeutsche Ingenieurforum am 26.10.2012. Weitere Informationen einschließlich Tagesordnung und Anmelde-möglichkeit finden Sie zeitnah unter www.ikth.de und in den nächsten DIB-Ausgaben.

Ihre Ingenieurkammer

In eigener Sache

Ordentliche Sitzung der Vertreterversammlung

Am Donnerstag, den 26.04.2012 findet ab 16.00 Uhr im Airport Hotel Erfurt die Vertreterversammlung 2012 (Nachwahl Beisitzer) der Ingenieurkammer Thüringen statt. Die Mitglieder der IKT sind herzlich eingeladen,

darin teilzunehmen. Ihre Anmeldung senden Sie bitte bis zum 12.04.2012 per E-mail an f.hartung@ikth.de.

Ihre Ingenieurkammer

**Aktuelle Informationen und
Terminhinweise finden Sie unter
www.ikth.de unter „Aktuelles“**

Geburtstage

**Wir gratulieren unseren Mitgliedern
und wünschen alles Gute!
(April 2012)**

40. Geburtstag

Dipl.-Ing. (FH) Jörg Heyer
Dipl.-Ing. (FH) Rainer Kaufmann
Dipl.-Ing. (FH) Gerd Schreivogel
Dipl.-Ing. (FH) Andrea Thinschmidt

50. Geburtstag

Dipl.-Ing. Uwe Seeber
Dipl.-Ing. Mathias Wienrich

60. Geburtstag

Dipl.-Ing. (FH) Heinz-Werner Ferling
Dipl.-Ing. (FH) Klaus-Peter Rosdelski
Dipl.-Ing. (FH) Regina Tietze
Dipl.-Ing. Gerd Zimmermann

65. Geburtstag

Dipl.-Ing. Hans-Georg Siegel

70. Geburtstag

Dipl.-Ing. Harald Böttcher
Dipl.-Ing. (FH) Erika Ferber

71. Geburtstag

Dipl.-Ing. Harald Baumgarten

73. Geburtstag

Dr.-Ing. Helmut Broyer
Dipl.-Ing. (FH) Hans-Joachim Heinz

75. Geburtstag

Dipl.-Ing. Horst Gajowski
Dipl.-Ing. Dieter Plog

78. Geburtstag

Dipl.-Ing. (TU) Günter Busch

85. Geburtstag

Dipl.-Ing. (FH) Heinz Carl

IMPRESSUM:

Herausgeber: Ingenieurkammer Thüringen,
Körperschaft öffentlichen Rechts
Flughafenstr. 4, 99092 Erfurt
Internet: www.ikth.de • Mail: info@ikth.de
Fax: 03 61 / 2 28 73 - 50
Fon: 03 61 / 2 28 73 - 0
VM ÖA: Dipl.-Ing. Gunter Lencer
GF: Dr.-Ing. Rico P. Löbig

Mit Namen oder Initialen gekennzeichnete Beiträge stellen die Auffassung der Autoren dar und nicht unbedingt die der Redaktion oder des Herausgebers. Es wird darauf hingewiesen, dass die inhaltliche und grammatikalische Gestaltung in der Verantwortung des jeweiligen Autors steht. Das **DIB THÜRINGEN** ist offizielles Organ der Ingenieurkammer Thüringen und wird ihren Mitgliedern unentgeltlich zugesandt. Der Einzelbezug ist nach schriftlicher Bestellung gegen eine Schutzgebühr von 1,50 € zzgl. Porto möglich, soweit Exemplare vorrätig sind.