

Kontinuität und Wandel

Eine 75jährige Unternehmensgeschichte

Dynamisches Wachstum

Neue Generation Fähranleger

Sprengel Museum Hannover





Liebe Leserinnen und Leser,

vielfältige Aktivitäten haben wir in diesem Jahr anlässlich unseres Betriebsjubiläums organisiert. So fanden Kundenveranstaltungen statt, das Inros Lackner Fachforum wurde und wird an verschiedenen Standorten mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten durchgeführt und wir haben ein Buch zur 75jährigen Geschichte der Inros Lackner AG herausgegeben.

Das Jahr unseres 75jährigen Jubiläums geht dem Ende entgegen, daher möchten wir nicht nur zurück, sondern auch vorausschauen. Das bisher erreichte zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Gemeinsam entwerfen, planen und überwachen wir heute den Bau von Häfen, Straßen, Brücken und Gebäuden in Deutschland und weltweit. Wichtige Grundsätze dabei sind, eine fachübergreifende Arbeitsweise für nachhaltige Lösungsansätze sowie der kontinuierliche Austausch von Fachwissen und Erfahrungen. Darauf werden wir auch zukünftig aufbauen und unsere Position als Generalplaner auf dem Markt weiter stärken.

Regelmäßig informieren wir in unserem Kundenmagazin über aktuelle branchenspezifische Themen und Entwicklungen, geben Einblicke in aktuelle Projekte und stellen unsere Auftraggeber vor. Heute möchte ich an dieser Stelle die Chance nutzen und mich bei all denen bedanken, die uns über die Jahre begleitet haben: Auftraggebern, Partnern und Mitarbeitern. Nur durch die gute Zusammenarbeit mit Ihnen, unseren Kunden und durch hochqualifizierte und motivierte Mitarbeiter, ist es gelungen, uns kontinuierlich weiter zu entwickeln. Wir freuen uns darauf, diesen Weg gemeinsam weiter mit Ihnen zu gehen.

Vielen Dank!



Uwe Lemcke, Vorstandsvorsitzender

2 EDITORIAL

4 AKTUELLES

6 KONTINUITÄT UND WANDEL
Eine 75jährige Unternehmensgeschichte

8 Reicht das auch für die Zukunft?
Auszug aus der Festrede

8 Festakt Highlights
Impressionen von den Jubiläumsfeiern

10 PROJEKTE

10 Neue Generation Fähranleger
Neuer Fähranleger für den Seehafen Rostock

12 Niedersachsen ist am Zug II
Modernisierung von Verkehrsstationen

13 Blick auf Hochwasserszenarien
Erstellung von Hochwassergefahrenkarten

14 Corporate Building
Wettbewerbsentwurf für ein Firmengebäude in Mauretanien

15 Freiraumgestaltung
Entwurfsideen für einen neuen Universitätscampus

15 Autobahn A3 Frankfurt - Nürnberg
Bauüberwachung für sechsspürigen Ausbau

16 Sprengel Museum Hannover
Erweiterung des bestehenden Museumsgebäudes

18 KUNDENPORTRÄT

18 EnBW Erneuerbare Energien GmbH

20 INTERNATIONAL

20 Dynamisches Wachstum
Hafenentwicklung in Südvietnam

21 City Link
Ein multimodaler Knotenpunkt in Riga

22 PERSPEKTIVEN

22 Quality Gates
Zielgerichtete Qualitätssicherung von Infrastrukturprojekten





Freie Fahrt

Auf der ICE-Strecke zwischen Hannover und Berlin haben die Züge wieder freie Fahrt. Die Modernisierungsarbeiten wurden Ende August abgeschlossen. In nur knapp fünf Monaten wurden nach Angaben der Bahn mehr als 186 Kilometer Schienen, 21 Weichen, rund

130.000 Schwellen und gut 110.000 Tonnen Schotter erneuert. Im Teilabschnitt zwischen Lehrte und Oebisfelde wurde die Planung der Langsamfahrstellen, die Bauüberwachung sowie die Schweißüberwachung und Koordination in beiden Richtungen (ca. 84 km) der

Inros Lackner AG in Ingenieurgemeinschaft mit gbl und ICB übertragen. Wie im Betriebsplan vorgesehen, konnten die umfangreichen Oberbauarbeiten in dem dafür vorgesehenen Zeitfenster planmäßig ausgeführt werden.

Grundstein für das DARWINEUM

Am 3. August fand die feierliche Grundsteinlegung für das DARWINEUM in Rostock statt. Das neue Menschenaffenhaus ist als Spiegelbild der Evolution gedacht und wird den Besuchern eine einzigartige Kombination aus einer lebendigen zoologischen Sammlung und einer musealen Ausstellung bieten. Neben zahlreichen Gästen und Zoo-Besuchern waren der Ministerpräsident des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Erwin Sellering und der Oberbürgermeister, Roland Methling anwesend. Mit drei symbolischen Hammerschlägen vollzogen sie die Grundsteinlegung. Eingemauert in den Stein wurde eine Glückskapsel mit Münzen, Tageszeitun-

gen, Tierhaaren und einem Zooführer für die nachfolgenden Generationen. In seiner Ansprache betonte der Zoodirektor Udo Nagel, dass der Neubau der Bildungs- und Erlebniswelt DARWINEUM zügig voran schreitet. Die Fundamentarbeiten befinden sich bereits in der Endphase; rund 4.100 Kubikmeter Beton werden zurzeit als bauliche Grundlage vergossen. Noch in diesem Jahr sollen die Gebäude der Tropenhalle und der beiden Ausstellungskomplexe errichtet und das Richtfest begangen werden. Die Inros Lackner AG ist in Arbeitsgemeinschaft mit Rasbach Architekten für die Tragwerksplanung und die Bauüberwachung verantwortlich.



Ministerpräsident Erwin Sellering (li.) und Oberbürgermeister Roland Methling (re.) mauern die Glückskapsel in den Grundstein ein (li. Zoodirektor Udo Nagel). Fotoquelle: Zoo Rostock/Joachim Kloock

HTG Kongress

Vom 7. bis zum 10. September fand der 57. Kongress der Hafentechnischen Gesellschaft in Würzburg statt. Der Kongress dient dem interdisziplinären Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren im Bereich des Wasser- und Hafenbaus. Präsentiert wurde eine breite Vielfalt an Fachbeiträgen. Darüber hinaus wurde der Erich-Lackner-Förderpreis für wissenschaftlich-technisch herausragende Arbeiten an junge Ingenieure verliehen und zum ersten Mal auch der Möbius Förderpreis für Innovationen, welche sich in der Praxis bewährt haben.

Fachbeiträge der Inros Lackner AG:

- Die Umstrukturierung des Warnow-Fährterminals (Dipl.-Ing. Tobias Günzl)
- Technische Assistenz bei der Auswahl von "Public-Private Partnership" (PPP) - Optionen im Hafen von Bissau (Dipl.-Nautiker Dipl.-Kaufmann Franz Hörberg)
- Sanierung der historischen Ufermauer Donauwörth - Ehemaliger Hafen der Donaudampfschiffahrt
- Freeport of Riga (Dipl.-Ing. Torsten Retzlaff)
- Neubau des Hochwasserüberleitungsstollens von der Freiburger Mulde zum Hochwasserrückhaltebecken Mulda (Dr.-Ing. habil. Hermann Stopsack)

Neues vom VBI

Der Verband Beratender Ingenieure (VBI) hat einen neuen fünfköpfigen Vorstand der Landesvertretung in Mecklenburg-Vorpommern gewählt. Als Landesvorsitzender wurde Uwe Lemcke, Vorstandsvorsitzender der Inros Lackner AG, berufen. Die Aufgabe der Landesvertretung ist es, die berufs- und wirtschaftspolitischen Belange der unabhängigen Ingenieurunternehmen wie z.B. eine angemessene Honorierung ihrer Planungs- und Beratungsleistungen gegenüber der Landespolitik zu vertreten und mit den öffentlichen und privaten Auftraggebern einen konstruktiven Dialog zu führen. Mit derzeit rund 3.000 Mitgliedsunternehmen ist der VBI einer der weltweit größten Consultingverbände und ein kompetenter Ansprechpartner für Politik, Verwaltung und Auftraggeber aus der Privatwirtschaft und dem öffentlichen Bereich. Detaillierte Informationen zu den Mitgliedsunternehmen bietet die VBI – Planerdatenbank unter www.vbi.de.

Stärker durch Fusion

Im Sinne einer weiteren erfolgreichen Unternehmensentwicklung haben Anfang des Jahres die Geschäftsleitungen der Inros Lackner AG, der Wisserodt Consulting GmbH und der GENERAL CONTRACT Ingenieurgesellschaft mbH beschlossen, zu fusionieren und gemeinsam als Inros Lackner AG auf dem Markt aufzutreten. Durch die Verschmelzung wurde in den vergangenen Monaten die personelle und fachliche Leistungsstärke weiter ausgebaut. Somit kann die Inros Lackner AG den Anforderungen der Auftraggeber und der Branche nach „hoher Planungskompetenz aus einer Hand“ noch besser gerecht werden. Die Kernkompetenzen wurden um den Bereich des Eisenbahnbaus erweitert und bestehende Fachbereiche wie die Infrastrukturplanung deutlich gestärkt. Im Zuge des Zusammenschlusses ist der ehemalige Geschäftsführende Gesellschafter der Wisserodt Consulting GmbH, Hans-Jörg Niemeck, in den Vorstand der Inros Lackner AG gewechselt.

Sportlicher Einsatz

In Höchstform zeigte sich das Inros Lackner Laufteam in diesem Jahr bei dem 2. Rostocker Firmenlauf. Der Endläufer der 4 x 7 km Staffel der Herren kam nach 1:59 h durchs Ziel. Ein Ergebnis, das für den 10. Platz von 43 startenden Mannschaften reichte. Auch in Bremen wurde sportlicher

Einsatz bei dem 5 x 5,5 km Staffellauf um das Faulenquartier und dem Ingenieurkammer-Fußballturnier der Bremer Architekten und Ingenieure gezeigt. Das Laufteam erreichte mit 1:55 h eine Bestzeit und die Fußballmannschaft belegte einen respektable 11. Platz. Herzlichen Glückwunsch!



Laufteam in Bremen



Laufteam in Rostock

INROS LACKNER Fachforum

Die jährlich statt findenden Fachforen bieten Raum für einen breiten fachlichen Dialog. Sie informieren über aktuelle und fachspezifische Entwicklungen. Die Themen der Veranstaltungen im Rahmen des 75jährigen Firmenjubiläums von August bis November waren und sind:

Forum 1: Effektives Nachtragsmanagement

19. Oktober 2011 Hamburg | 26. Oktober 2011 Rostock |
02. November 2011 Dresden | 09. November 2011 Hannover

Forum 2: Wasser- und Hafengebäude in der Nordwestregion

14. September 2011 Bremen

Forum 3: Infrastrukturen – die Lebensadern unserer Gesellschaft

29. September 2011 Rostock

Forum 4: Quality Gates – Zielgerichtete Qualitätssicherung von Infrastrukturprojekten

24. August 2011 Berlin

Informationen zu den Fachforen: Inros Lackner AG • Reinhard Albert
Tel.: 0381 4567 880 • reinhard.albert@inros-lackner.de

Kontinuität und Wandel

Eine 75jährige Unternehmensgeschichte

Verschiedene Stationen sind charakteristisch für die Unternehmensentwicklung, die einerseits eng verbunden ist mit Kontinuität und Tradition, andererseits mit Wandel und dem stetigen Blick nach vorn. Neben gesellschaftlichen und historischen Ereignissen, sind es vor allem die Mitarbeiter, die der Inros Lackner AG ein Gesicht geben. Dazu kommt eine Vielfalt an nationalen und internationalen Projekten.

Die 75 steht für einen drei Generationen umfassenden Zeitraum. Dieser ist eng verbunden mit der deutschen Geschichte, der Trennung Deutschlands als Folge des 2. Weltkrieges und die Wiedervereinigung 1989. Dazu kommen rasante technische Entwicklungen wie

die Computertechnik, das Internet oder die Globalisierung. Sie haben die Welt verändert, beispielsweise in Bezug auf die Mobilität und den Warentransport. Diese Ereignisse prägen das Unternehmen. Die Anfänge erfordern einen bewussten Umgang mit der Vergangenheit, die schnelllebigen technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen fordern den stetigen Blick nach vorn. Heute ist das Portfolio der Inros Lackner AG breit gefächert und umfasst die Kernkompetenzen: Komplexe Gebäudeplanung, Wasserbau- und Hafenlogistik, Energie- und Umweltplanung, Infrastrukturplanung. Mit mehr als 400 Mitarbeitern an 21 Standorten im In- und Ausland gehört die Inros Lackner AG heute zu den Top-Ten der deutschen Planungsbüros mit einem Jahresumsatz von rund 30 Millionen Euro.



Lesen Sie mehr über die Geschichte und ausgewählte Projekte der Inros Lackner AG in dem Jubiläumsbuch, das als E-Paper im Netz gelesen werden kann:

www.inros-lackner.de/75Jahre

1 In der Nachkriegszeit bestand eine der Hauptaufgaben darin, die stark zerstörten Häfen wieder zu leistungsfähigen Umschlagplätzen auszubauen.

2 Die Hallenbauten für ein Dieselmotorenwerk waren die ersten großen Stahlkonstruktionen, die 1954 geplant wurden.

3 Prof. Dr.-Ing. Erich Lackner (1913-1992) hatte immer besonderen Wert auf die wissenschaftliche Arbeit und Forschung gelegt. Die regelmäßige Teilnahme an deutschen und internationalen Kongressen, wissenschaftliche Veröffentlichungen sowie die Mitarbeit in Fachausschüssen und Verbänden sind bis heute ein wesentlicher Bestandteil der täglichen Arbeit.

4 Der technische Fortschritt und die Mechanisierung von Arbeitsabläufen haben die berufliche Tätigkeit in den vergangenen Jahren entscheidend verändert: vom Lichtpausverfahren, dem Rechenschieber und der Schreibmaschine zum Internet und der Computertechnik.

5 Im Juni 1990 erfolgte auf Initiative von Dipl.-Ing. Peter Litzkow die Privatisierung des Rostocker Betriebes durch ein erfolgreiches Management-Buy-Out.

6 Seit 1937 wird die Auslandstätigkeit kontinuierlich ausgebaut. Zu wichtigen Exportregionen haben sich Afrika, Osteuropa und Südostasien entwickelt. (Bild: Museum Hanoi, Vietnam)

7 Die Inros Lackner AG entstand 2004 durch die Fusion traditionsreicher Ingenieurunternehmen, die Prof. Dr. Lackner & Partner GmbH (1936), die Inros Planungsgesellschaft mbH (1950) und weiteren zur Inros Gruppe gehörenden Ingenieurbüros.

8 Ein wichtiger Aspekt der täglichen Arbeit sind nachhaltige Planungen und der bewusste Umgang mit natürlichen Ressourcen. Das Fach- und Spezialwissen der Mitarbeiter ist dafür letztendlich der Schlüssel zum Erfolg.

9 Viele komplexe Entscheidungen im Planungsprozess erfordern den Konsens eines interdisziplinären Teams. Gefördert wird der Austausch zwischen den Fachbereichen.



Reicht das auch für die Zukunft?

Auszug aus der Festrede von Prof. Dr.-Ing. Heinz Giszas

Prof. Dr.-Ing. Heinz Giszas ist Wasserbauingenieur und war lange Jahre Leiter der Hamburger Hafenverwaltung, bevor er 1994 bis 2002 in das Staatsrätekollegium des Hamburger Senats als erster und bisher auch einziger Ingenieur berufen wurde. Dort zeichnete er für große Investitionsvorhaben wie die Hafenerweiterung Altenwerder, die Erweiterung des Airbuswerkes in Finkenwerder, den Ausbau des Hamburger Flughafens sowie die Messeerweiterung verantwortlich. Von 1998 bis 2005 war er gleichzeitig Vorsitzender der Hafentechnischen Gesellschaft.



...75 Jahre sind für ein Unternehmen eine lange Zeit. Um dieses Alter zu erreichen, hat es besonderer Anstrengungen sowohl der Unternehmensleitung als auch der Mitarbeiter bedurft. Anstrengungen, um auf die Entwicklungen im Markt und in der Gesellschaft zu reagieren.

Die technischen Veränderungen sind der leichtere Teil dieser Entwicklungen, die von Ingenieuren und Planungsunternehmen zu bewältigen waren. Diese war man gewohnt, sie gehören zum Alltag des Ingenieurs. Geradezu dramatisch war aber eine Fülle von Gesetzen, Vorschriften und Richtlinien, die sich wie eine Sturmflut über die Ingenieure ergossen haben. Getoppt wurde diese Entwicklung noch durch die Vorschriften der EU, die nicht wie die deutschen Vorschriften auf einem einheitlichen Rechtssystem basieren.

Alle diese Regelungen müssen von den Planungsunternehmen nicht nur gelesen und verstanden werden. Sie müssen in Terminabläufe eingebunden und in rechtlich verlässlicher Weise auch umgesetzt werden. Zukunftsorientierte Ingenieurbüros waren und sind es, die mit ihrer systematischen Arbeitsweise diese Abläufe gestalten und sie damit zeitlich überhaupt beherrschbar ma-

chen. Sie haben sich zu Kompetenzzentren für Problemlösungen entwickelt und liefern den Bauherren eine komplette Lösung nicht nur aller Probleme, sondern auch das betriebsbereite Bauwerk.

Aber reicht das auch für die Zukunft? Die Signale, was droht, was kommen wird, sind mehr als deutlich. Stuttgart 21 und die Stadtbahn in Hamburg - zwei große Pro-

> „Geradezu dramatisch war aber eine Fülle von Gesetzen, Vorschriften und Richtlinien, die sich wie eine Sturmflut über die Ingenieure ergossen hat.“ <

jekte mit weit in die Zukunft reichenden Auswirkungen. Sie lassen erkennen, dass wir vor weiteren einschneidenden Veränderungen in der Abwicklung großer Infrastrukturprojekte in unserem Land stehen. Die sorgfältige Vorbereitung aller technischen und verfahrensmäßigen Schritte mit Gutachten, Studien, Berechnungen und Erläuterungen sind nicht mehr ausreichend, um große Projekte mit hohen Kosten und

weitreichenden Folgen für die betroffenen Menschen durchzusetzen.

Das mögen wir bedauern, aber betrachten wir die Situation einmal mit den Augen des einfachen, aber kritischen Bürgers. Will er sich über eine Planung informieren, steht er ziemlich fassungslos vor einigen Metern an Ordnern voller Gutachten in einer Fachsprache, die selbst im Duden nicht zu finden ist, und vor Plänen, die sich ihm mit seinem ungeübten Auge nicht erschließen. Dürfen wir uns da noch wundern, dass der Bürger, der dies bezahlen oder erdulden soll, schlichtweg „nein“ sagt? Die Ausreden, mit denen diese Situation beschönigt wird, sind wohlfeil: Überbürokratisierung, Technikfeindlichkeit oder Unfähigkeit einer älter werdenden Gesellschaft, zukunftsichere Entscheidungen zu treffen.

Neben notwendigen Veränderungen in der Politik, was wäre zu tun, um schwierige, weit in die Zukunft reichende Projekte dennoch durchzusetzen? Nicht gegen erbitterte Widerstände, sondern in möglichst breitem Konsens? Ich bin überzeugt, dass wir unsere Vorgehensweise bei solchen Vorhaben erheblich verändern müssen. Schon vor der eigentlichen Projektierungsphase muss eine Phase der Überzeugung,

d. h. der Akzeptanzarbeit liegen. Die Bürger müssen überzeugt werden, dass überhaupt Probleme erkennbar und daher Investitionen notwendig sind, als Entscheidung, die eine Generation verantwortungsvoll für die nächste zu treffen hat. Gemeinsam gilt es danach, in einem transparenten und ergebnisoffenen Planungsprozess zu einer Lösung zu kommen, die durchsetzbar ist, weil sie von der Mehrheit getragen wird. Warum erwähne ich das gerade bei dieser

Gelegenheit? Ich bin überzeugt, dass es ein künftiges Aufgabenfeld von Consultingunternehmen ist, dieses neue Feld der Akzeptanzarbeit und der transparenten Planung in das Aufgabenspektrum und Leistungsprofil der Unternehmen zu integrieren. Nur mit einem so gestalteten Vorlauf an öffentlicher Projektarbeit werden wir in Zukunft gesellschaftsrelevante Großvorhaben mit Erfolg bewältigen. Wenn wir die Anpassungen auch in der Zukunft bestehen wollen,

müssen wir Ingenieure - und besonders die jüngeren Fachkollegen - die erforderlichen Fähigkeiten entwickeln, die nicht unbedingt zu unseren beliebtesten Aufgaben gehören. Wir müssen uns aus unserer überschaubaren Welt der Technik in die Welt der allgemeinen Politik begeben. Das ist keineswegs unmöglich, wir müssen nur akzeptieren, dass unsere Technik eine gesellschaftspolitische Aufgabe ist, die den ganzen Einsatz von Personen erfordert...

Festakt Highlights

Impressionen von den Jubiläumsfeiern



Mit Festveranstaltungen im Rostocker und Bremer Rathaus begann im Mai das 75jährige Firmenjubiläum. An beiden Standorten nahmen rund 240 geladene Gäste aus Politik und Wirtschaft teil. Als Ehrengäste wurden begrüßt: Erwin Sellering, Ministerpräsident des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Martin Günthner, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen der Freien Hansestadt Bremen, Monsi-

eur Barry Moussa Barqué, ehem. Minister für Transport und Sonderberater des Präsidenten von Togo, Dr. Widhya Chem, Botschafter des Königreichs Kambodscha und Dr. Bui Manh Cuong, Minister Counselor (Gesandter Botschaftsrat) der Sozialistischen Republik Vietnam. Weiterhin waren Bürgermeister und Abgeordnete, Auftraggeber sowie Vertreter von Verbänden und Organisationen anwesend.



Neue Generation Fähranleger

Der Seehafen Rostock ist einer der Hauptfährhäfen für den Ostseeverkehr. Bis 2012 wird für zwei neue Fähren der Reederei Scandlines ein Anleger ausgebaut mit dem Ziel, die Transportkapazität zu verdoppeln. Bei der Planung wurde eine Patentlösung zur Optimierung der Fährbrücken realisiert.

Der Seehafen Rostock gehört neben dem Skandinavienkai in Lübeck zu den bedeutendsten Fährhäfen im gesamten Ostseeraum. Sämtliche Fährverbindungen, wie die dominierenden Dänemark- und Schwedenverkehre (Scandlines und TT-Line), werden am Warnowterminal auf der Pier I abgefertigt. Das Fährterminal bietet einen direkten Zugang zum Seekanal.

Im nördlichen Bereich sind die Liegeplätze mit den beweglichen Fährbrücken für RoRo-Verkehre angeordnet. Hier befindet sich auch der Anleger 54 der Fährlinie Scandlines (Rostock – Gedser). Mit dem aktuell laufenden Neubau des Liegeplatzes wurde der Startschuss für den Umbau des Warnowterminals gegeben. Es ist ein Schlüsselprojekt für die weitere Entwicklung des Seehafens Rostock und wurde dem EU-Förderprojekt ‚Motorways of the Seas‘ zugeordnet.

Neuer RoRo-Fähranleger am Liegeplatz 54

Der Neubau des Anlegers beinhaltet unter anderem eine speziell angepasste Doppeldeck-Fährbrücke, welche die An- und Ablegemanöver sowie die Be- und Entladung der Schiffe innerhalb von 15 Minuten möglich macht und damit einen 2-stündigen Fahrplan

im Fährverkehr und eine hohe Akzeptanz der Route sichert. Um eine Abfertigung innerhalb der 15 Minuten mit LKW-Verkehren im Oberdeck realisieren zu können, ist eine 4-spurige Be- und Entladung, eine vollautomatische Schiffsverzurrung, eine knickwinkeloptimierte Fährbrücke sowie eine entsprechend eingeordnete Gangwayanlage erforderlich.

Die innovative und moderne Hafenanlage mit zwei Rampen wird ausschließlich für die hochspezialisierten RoRo-Schiffe von Scandlines mit einer Staulänge von ca. 1.600 m geplant. Die gleichzeitige Bedienung von Ober- und Unterdeck garantiert kurze Liegezeiten trotz eines höheren Umschlagvolumens.

Anforderungen an die Brückengeometrie

Tiefergelegte Fahrzeuge, Reisebusse und Autotransporter, die neben den sonst vorrangig zu befördernden schweren LKW und Sonderfahrzeugen auch zu transportieren sind, stellen neue Anforderungen an die Brückengeometrie. Das betrifft unter anderem Maßnahmen zur Optimierung der Kinematik. Die Festlegung von zulässigen Knickwinkeln in der Brückenkinematik eines Fähranlegers hat entscheidenden Einfluss auf die Nutzbarkeit des Anlegers

hinsichtlich der Fahrzeugtypen und der zu erreichenden Überfahrgeschwindigkeit der Fahrzeuge. Diese treten an den Konstruktionsübergängen, insbesondere am Übergang der beweglichen Brücke zum festen Landbereich auf. Die Knickwinkel (i.d.R. Kuppenwinkel) sind entsprechend der angestrebten Fahrzeugtypen zu beschränken, um Schäden durch Aufsetzen zu vermeiden. Für die neue Brückenanlage ist daher eine grundsätzlich neue Fährbrückengeneration mit kleineren zulässigen Knickwinkeln von $\leq 4^\circ$ für Extremzustände und $\leq 2,5^\circ$ für Betriebszustände zu planen. Die dafür technische Lösung wurde als Patent angemeldet.

Patentlösung für optimale Überfahrsbedingungen

Im Regelfall ist mit kleineren zulässigen Knickwinkeln eine Verlängerung der beweglichen Brückenanlagen erforderlich, um bei gleichen Bedienzuständen günstigere Über-

fahrsbedingungen für die Fahrzeuge zu schaffen. Bei dem Neubau des Fähranlegers 54 wurden die Überfahrswinkel der Brücke um die Hälfte verkleinert, ohne dass die Brücken verlängert wurden. Diese Patentlösung wird über die Einführung sogenannter ‚Einhängeflaps‘ am landseitigen Auflager der Brücken ermöglicht. Die Einhängeflaps funktionieren dabei rein mechanisch und führen alle Bewegungen der Brücke aufgrund der einfachen Lagerung ohne Antriebe und Steuerung aus.

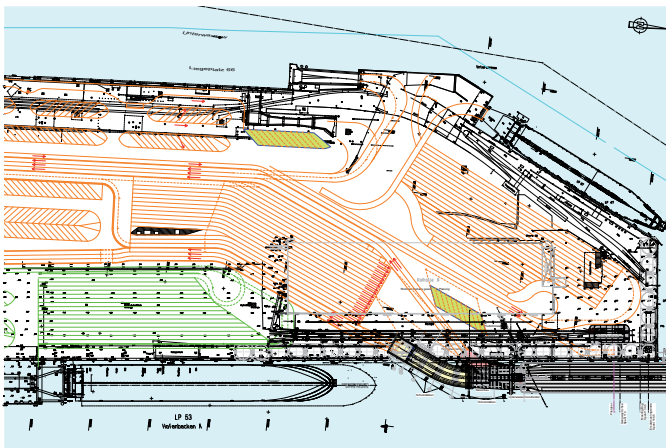
Die kürzeren Fährbrücken führen bei gleichem Komfort zu erheblichen Gewichtseinsparungen im Stahlbau, was gleichzeitig das gesamte Portal einschließlich der zugehörigen Hydraulikanlage vereinfacht und die Kosten senkt. Neben den erheblichen Einsparungen in der Baukonstruktion führen die geringen Überfahrswinkel dazu, dass der Verkehr mit relativ hohen Geschwindig-

keiten über die Brücken zu- und abgeführt werden kann, so dass – wenn erforderlich – sehr kurze Liegezeiten der Schiffe im Hafen realisiert werden können. Dies ist besonders auf hochfrequentierten Linien wie Rostock-Gedser der Fall.

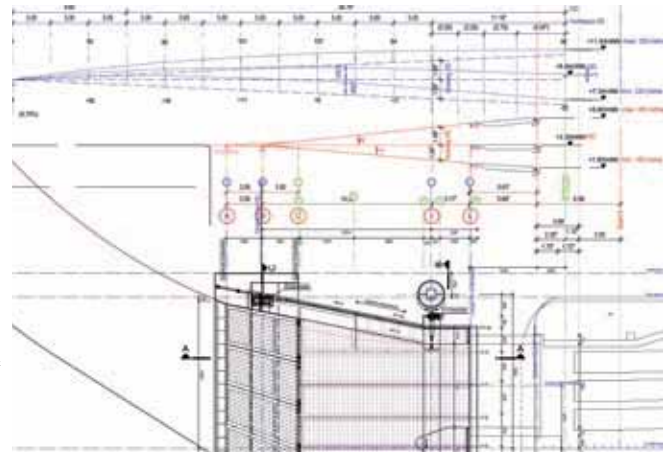
Der Fähranleger in Rostock für die Schiffsneubauten der Scandlines Reederei wird bis zum Frühjahr 2012 fertig gestellt. Parallel werden auch die Neubaumaßnahmen am Fähranleger in Gedser realisiert.



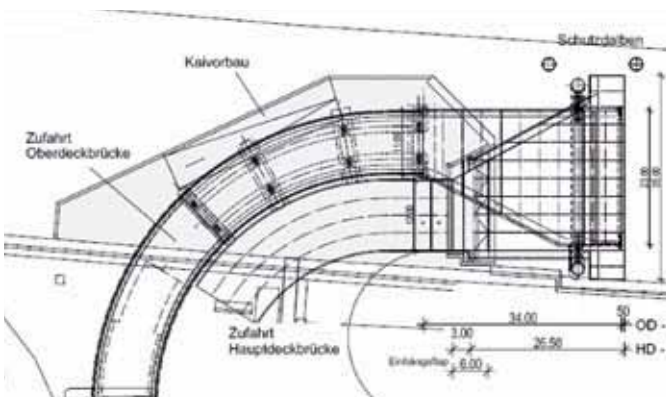
Dipl.-Ing.
Tobias Günzl



Gesamtübersichtsplan Neubau Liegeplatz 54 (wasserbauliche Anlagen und Vorstellflächen im Seehafen Rostock)



Darstellung der Gesamtkinematik am Beispiel Planung Neubau Liegeplatz 54



Darstellung eines Doppeldeck-Fähranlegers für Ostseeverkehr mit kurzer Hauptdeckbrücke mit Einhängeflaps



Liegeplatz 54 in der Bauphase



Niedersachsen ist am Zug II

Mehrere Verkehrsstationen der Deutschen Bahn AG werden in Niedersachsen modernisiert und barrierefrei gestaltet. Die Neugestaltung soll die Akzeptanz des Schienenpersonennahverkehrs im Interesse der Fahrgäste nachhaltig steigern.

Moderne, barrierefreie und kundenfreundliche Personenbahnhöfe sind eine der wesentlichen Voraussetzungen, um die Akzeptanz und Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs zu steigern. In Fortsetzung der bisherigen Modernisierungsprogramme und Maßnahmen soll den Fahrgästen in Niedersachsen künftig an noch mehr Personenbahnhöfen eine Infrastruktur geboten werden, die den Anforderungen entspricht. In diesem Zusammenhang werden bis zu 40 Verkehrsstationen der DB Station & Service AG in Niedersachsen in den kommenden Jahren modernisiert. Mehr als 32 Stationen sind Bestandteil der TEN (Transeuropäische Verkehrsnetze). Hier ist unter anderem die Anwendung der TSI (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität) „für eingeschränkt mobile Personen“ (PRM) zwingend erforderlich.

Einheitliche Qualitäts- und Servicestandards

Die Modernisierung erfolgt nach den Standards der DB Station & Service AG mit dem Ziel, einen durchgängigen Qualitäts- und Servicestandard an den Bahnstationen zu

gewährleisten. Primär handelt es sich um verbessernde Maßnahmen im Bereich der Bahnsteige und der Zugänge unter besonderer Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Kunden sowie die Verbesserung von Bahnsteigausstattung, Wetterschutz, Kundeninformation und Kundenservice.

Projektsteuerung für komplexes Vorhaben

Im Herbst 2009 wurde mit der Planung aller Stationen parallel begonnen. Ende 2011 starten die ersten Stationsumbauten vor Ort. Die Gesamtprojektsteuerung für dieses komplexe Vorhaben mit über 200 Planungsbeteiligten sowie diversen bauausführenden und bauüberwachenden Einzelunternehmen liegt in den Händen der Inros Lackner AG. Eine Herausforderung stellt hierbei die fortlaufende Adaptierung der Aufbau- und Ablauforganisation sowie der Termin- und Kostensteuerung dar, ebenso wie die Qualitätssicherung einzelner Planungsergebnisse (Quality Gates) und die Abstimmung mit der Baubetriebsplanung der DB AG. Für die effiziente Projektsteuerung ist das interdisziplinäre Planungsteam der Inros Lackner AG von besonderer Bedeutung. So werden unter

anderem Ausschreibungsunterlagen, Bauablaufpläne oder Baubetriebs- und Logistikkonzepte durch neutrale Dritte geprüft und Änderungsvorschläge mit allen Beteiligten diskutiert. Neben der Projektsteuerung sind weitere Bestandteile der beauftragten Leistungen die konzeptionelle Entwicklung und Fortschreibung eines ganzheitlichen, internetbasierten Dokumentenmanagementsystems sowie die Erstellung der Leistungs- und Ausschreibungsunterlagen für Bauüberwachungs- und Sicherungsleistungen.

Die Programmrealisierung „Niedersachsen ist am Zug II“ startet Ende 2011. Bereits Anfang 2012 wird parallel an den Stationen Himmelforten, Osnabrück-Altstadt, Elze, Twistringen, Papenburg und Kreiensen konzentriert an der baulichen Umsetzung gearbeitet.



Blick auf Hochwasserszenarien

Mit einem zweidimensionalen hydrodynamischen Modell werden Berechnungen zur Erstellung der Hochwassergefahrenkarten in Baden-Württemberg durchgeführt. Die Karten dienen der Hochwassergefahreninformation und -vorsorge.

Für mehrere in Teilbearbeitungsgebieten zusammengefasste Gewässerabschnitte erarbeitet die Inros Lackner AG in Ingenieurgemeinschaft hydraulische Berechnungen. Diese Berechnungen sind Grundlage für die Erstellung der Hochwassergefahrenkarten für alle relevanten Gewässer und Gewässerabschnitte des Landes Baden-Württemberg. Die Hochwassergefahrenkarten zeigen unter anderem die flächenhafte Ausdehnung von Überflutungen bei Hochwasserszenarien mit verschiedenen Wiederkehrintervallen und die Überflutungstiefen bei ausgewählten Szenarien. In Bereichen mit vorhandenen Hochwasserschutzeinrichtungen werden die geschützten Bereiche dargestellt.

Hydraulische Berechnungen

Die Berechnungen werden mit einem zweidimensionalen hydrodynamischen Modell durchgeführt. Datengrundlage hierfür bilden Laserscandaten und Daten der terres-

trischen Vermessung im Gewässer. Nach Plausibilisierung der Hydrologiedaten, welche auf der Regionalisierung des Landes Baden-Württemberg und teilweise auf Niederschlagsabflussmodellen basieren, werden hydraulische Berechnungen mit dem Programm Hydro-AS-2D durchgeführt. Es werden die Wiederkehrintervalle HQ2, HQ10, HQ50, HQ100, HQ100 verklaust und HQ-Extrem untersucht. Anhand vorhandener Pegeldata und Hochwasseranschlagslinien wird das Modell kalibriert. Zusätzlich werden die Einflüsse von Treibholzverklausungen an Brücken und Durchlässen (HQ100 verklaust) sowie das Versagen von Hochwasserschutzeinrichtungen betrachtet.

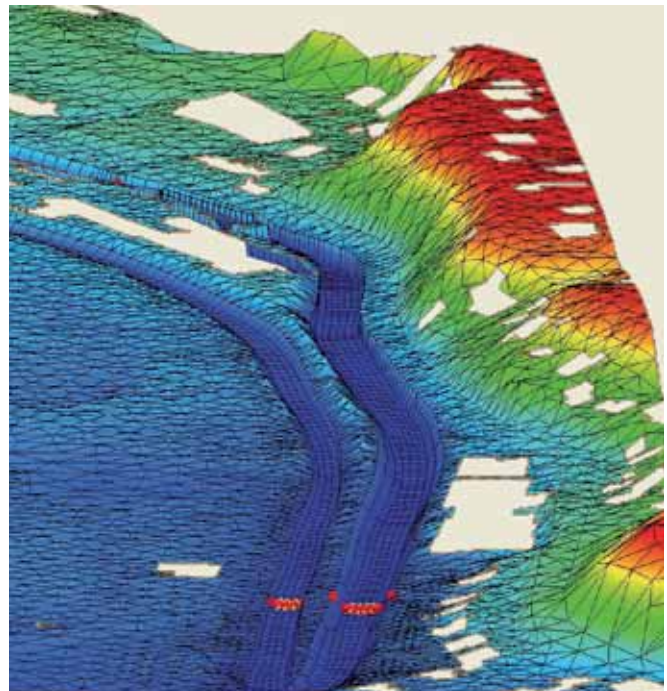
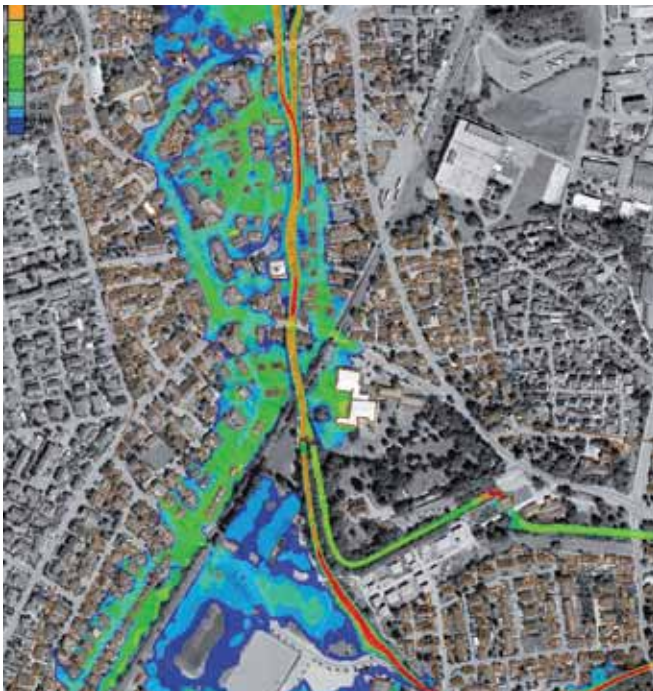
Die Berechnungsergebnisse werden im Geoinformationssystem ArcGIS dargestellt. Neben einem ausführlichen Bericht werden die Ergebnisse auch anhand von Längsschnitten und Querprofilen dokumentiert.

Aufbauend auf den hydraulischen Berechnungen, sind bis Ende 2013 die Hochwassergefahrenkarten und Hochwasserrisikokarten für die betroffenen Gewässer zu erstellen. Diese Karten bilden wiederum die Basis für die nach EG-Richtlinie 2007/60/EG bis Ende 2015 aufzustellenden Hochwasserrisikomanagementpläne.



Dr.
Tanja Ganz

Innerörtliche Überflutung bei einem 100jährigen Hochwasser (li), Ausschnitt eines Modellnetzes (re)





Coporate Building

Wettbewerbsentwurf für ein Firmengebäude in Mauretanien

Die SNIM-Gesellschaft, Société Nationale Industrielle et Minière de Mauritanie, plant einen neuen repräsentativen Firmensitz in der Nähe der Stadt Nouadhibou. Sie ist das wirtschaftliche Zentrum Mauretaniens und befindet sich auf einer Halbinsel an der westafrikanischen Atlantikküste. Der Entwurf orientiert sich an dem Firmensymbol der SNIM-Gesellschaft. Es wurde eine trianguläre Grundrisslösung ge-

wählt, die sich zur Atlantikküste hin öffnet und gleichzeitig Schutz gegen die angrenzende Wüste bietet. Die Fassadengestaltung ist eine Referenz an die islamische Formensprache der Architektur. Die Bedeutung des Gebäudes als Arbeits- und Lebensraum wird durch einen offenen und begrünten Innenhof unterstrichen. Er ist ein zentraler Treffpunkt und Ort der Kommunikation für die Mitarbeiter.



Freiraumgestaltung

Entwurfsideen für die Entwicklung des neuen Campusgeländes der Universität Rostock

Der Ausbau des Universitätscampus in der Rostocker Südstadt hat eine hohe städtebauliche Bedeutung. Die Landschaftsarchitekten der Inros Lackner AG haben sich an dem Wettbewerb zur Freiraumentwicklung beteiligt und einen Entwurf für die Freianlagenplanung der Campus-Mittelachse in Einheit mit den angrenzenden Grünflächen erarbeitet.

Von zentraler Bedeutung für den Entwurf ist die Überleitung von universitären in öffentliche Räume durch die Integration von Plätzen für eine studentische Freizeitgestaltung. Eine nachhaltige und behindertenfreundliche Erschließung sowie die Integration von vorhandenen Baumbeständen in die Vegetationsfläche waren wichtige Aspekte, die es zu beachten galt. .



Autobahn A 3 Frankfurt - Nürnberg

Bauüberwachung für sechsstreifigen Ausbau

Die Bundesautobahn A 3 ist Europastraße und Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN). Sie verbindet die Beneluxstaaten mit Südeuropa und innerhalb Deutschlands Bayern mit den Zentren am Rhein. Die vierstreifige Autobahn ist heute stark überlastet. Die Verkehrsbelastungen liegen bei bis zu 100.000 Fahrzeugen pro Tag. Mit dem sechs-

streifigen Ausbau wird eine leistungsfähige und den heutigen Anforderungen gerechte Verkehrsverbindung geschaffen. Der sechsstreifige Ausbau an der Anschlussstelle Würzburg/Randersacker bis zum Autobahnkreuz Biebelried wird mit Bauüberwachungsleistungen durch die Inros Lackner AG begleitet.



Sprengel Museum Hannover

Mit der Erweiterung des bestehenden Museumsgebäudes sind hohe Nutzungsanforderungen verbunden. Die Sicherstellung der Klimakonstanz für die Ausstellungsbereiche ist ein wichtiger Aspekt.

Das Sprengel Museum Hannover zählt zu den bedeutendsten Museen der Kunst des 20. und 21. Jahrhunderts. Es bietet seinen Besuchern eine umfangreiche Sammlung und ein vielfältiges Ausstellungsprogramm. Um den hohen Ausstellungsansprüchen weiterhin gerecht zu werden, plant die Stadt Hannover eine Erweiterung des Sprengel Museums.

In einem internationalen Wettbewerbsverfahren konnte sich das Schweizer Architekturbüro Marcel Meili, Markus Peter Architekten durchsetzen. Die Jury lobte die „hohe gestalterische Qualität“ des von großen Glasfronten geprägten Gebäudes. Der Erweiterungsbau

zeigt einen einfachen, prismatischen Körper mit einem Hauptgeschoss. Die Ausstellungsfläche und die Kunstdepotfläche betragen zusammen 2.000 Quadratmeter.

Energiesparendes Ausstellungsgebäude

Aufbauend auf dem Wettbewerbsentwurf wurde durch die Schweizer Architekten eine Machbarkeitsstudie erstellt mit dem Ziel die Nutzungsanforderungen und die Grundrisskonfiguration weiter zu entwickeln. Für die Vorplanung wurde die Inros Lackner AG für die Technische Gebäudeausrüstung (HLS) beauftragt. Die Erweiterung wird als energiesparendes Ausstellungsgebäude mit strengen Vor-



Wettbewerbsentwurf Fassade (Architekturbüro Marcel Meili, Markus Peter Architekten)

Die Kräfte der Natur sind auch unsere Stärke

Der Offshore-Windpark EnBW Baltic 1



© EnBW

Am 3. April 2011 um 9:55 Uhr war es so weit: Die Windkraftanlage B2 von EnBW Baltic 1 speiste die erste Kilowattstunde ins Stromnetz ein. Ein Schlüsselmoment für den Betreiber: Die EnBW Erneuerbare Energien GmbH. Der erste kommerzielle Windpark Deutschlands liegt 16 Kilometer nördlich der Halbinsel Darß/Zingst in Mecklenburg-Vorpommern. Die 21 Windenergieanlagen von EnBW Baltic 1 verfügen über eine Gesamtleistung von 48,3 Megawatt. Auf einem Areal von rund sieben Quadratkilometern werden sie jährlich etwa 185 Millionen Kilowattstunden Strom erzeugen. Damit lässt sich der jährliche Strombedarf von 50.000 Haushalten decken, während der Umwelt 167.000 Tonnen an klimaschädlichem CO₂ erspart bleiben.

Ein umfassendes Konzept für die Zukunft

EnBW Baltic 1 ist Teil eines Gesamtkonzepts, das die EnBW für den Ausbau erneuerbarer Energien entwickelt hat. Bis 2020 sollen 20 Prozent unseres erzeugten Stroms aus erneuerbaren Quellen stammen. Die EnBW Erneuerbare Energien GmbH bündelt die wesentlichen Ausbauaktivitäten des Energieversorgungsunternehmens EnBW Energie Baden-Württemberg AG im Bereich Erneuerbare Energien. Über 150 Mitarbeiter arbeiten in der Zentrale in Stuttgart, dem Offshore-Büro in Hamburg und der Leitwarte in Barhöft.

Beim Ausbau der erneuerbaren Energien spielt Wasserkraft traditionsgemäß eine wesentliche Rolle. Fotovoltaik und Bioenergie leisten ihren Beitrag. Und eine der imposantesten Methoden, mithilfe der Natur Energie zu erzeugen, ist - wie EnBW Baltic 1 zeigt - die Windkraft. Seit 2009 konnte die EnBW Erneuerbare Energien GmbH ihr Portfolio im Bereich Onshore-Windkraft von 28 auf rund 170 Megawatt erhöhen. Und das Engagement an Land geht kontinuierlich weiter. Neue Perspektiven bietet das offene Meer: Hier bläst der Wind stärker und konstanter. Dadurch lässt sich ungefähr ein Drittel mehr Strom erzeugen als an Land.

Der Bau auf hoher See

Offshore: Das ist mehr als nur Onshore auf dem Meer. Offshore erfordert eine ganz neue Herangehensweise an Windenergie. Organisatorische Präzision ist ebenso gefragt wie Flexibilität bei ständig wechselnden Wetterbedingungen. An kaum einem anderen Ort muss die Technik an so große Belastungen angepasst werden wie auf hoher See. Gut, dass die EnBW in jeder Phase auf ein starkes Team und engagierte Partner zählen konnte.

Ein logistisches Meisterstück: Alle Bestandteile des Windparks – einschließlich der gigantischen Umspannplattform – wurden von unseren deutschen und dänischen Zulieferern an Land vormontiert und anschließend termingenau zur Baustelle transportiert.

Es geht mit voller Kraft weiter

Die nächsten Offshore-Projekte stehen bereits an – und sie werden noch größer als EnBW Baltic 1. EnBW Baltic 2 wird seinen Standort 32 Kilometer nördlich der Insel Rügen haben und wird viermal so groß und sechsmal so viel Strom wie EnBW Baltic 1 erzeugen. Zwei EnBW Windparks mit jeweils etwa 400-500 Megawatt Leistung plant die EnBW für die Nordsee.



PLANUNGEN FÜR OFFSHORE-WINDKRAFTANLAGEN

Bereits seit den Anfängen in den 1990er Jahren begleitet die Inros Lackner AG als Generalplaner die Entwicklungen im Bereich der Offshore-Windenergie. Im Auftrag der EnBW wurden Planungsleistungen für die Errichtung der ersten Offshore-Windparks in der Ostsee - EnBW Baltic I und EnBW Baltic II - sowie den „Hochsee Windpark Nordsee“ erbracht. Dazu gehören unter anderem die Design Basis, Teilleistungen der Ausführungsplanung, die Planung der wasserseitigen Kabeltrasse, die SiGeKo-Begleitung sowie die Bauaufsicht für die Installationsarbeiten.

EnBW BALTIC 1 IM ÜBERBLICK

- Standort: Ostsee, 16 km nördlich der Halbinsel Darß/Zingst
- Größe: ca. 7 km²
- Windenergieanlagen: 21 Siemens SWT-2,3-93/2.300 kW
- Fundamente: Monopiles
- Wassertiefe: 16 bis 19 m
- Gesamtleistung: 48,3 MW
- Jährlicher Ertrag: 185 GWh/a
- Mittlere Windgeschwindigkeit: 9 m/s





Bauphase Containerterminal Cai Mep in Südvietsnam

Dynamisches Wachstum

Der Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur in Vietnam ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Ein Schwerpunkt bildet der Ausbau der Hafeninfrastuktur.

In der Vung Tau Provinz in Südvietsnam wird derzeit mit dem Cai Mep International Terminal einer der größten Tiefwasserhäfen Vietnams fertig gestellt. Hier entsteht der erste vietnamesische Containerterminal, an dem Schiffe der Post-Panamax-Größe be- und entladen werden können. Mit einer Kapazität von über 13.000 Containern gehören sie zu den derzeit größten existierenden Containerschiffen.

Die Inros Lackner AG war maßgeblich an den Planungsleistungen zur Entwicklung des Containerterminals beteiligt. Sie unterstützt und berät zudem den Bauherrn während der Bauzeit und ist dafür verantwortlich, dass alle gültigen Sicherheits- und Unfallverhütungsmaßnahmen eingehalten werden.

Wirtschaftliche Situation und Rahmenbedingungen

Mit dem Ausbau der Hafeninfrastuktur im Sinne einer zukunftsorientierten Hafentwicklung wird auf die prognostizierten wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungen reagiert. Schon heute haben die Häfen Vietnams ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Die Prognosen des Masterplans für den Hafenausbau zeigen ein Anstieg der Umschlagszahlen von 600 Millionen Tonnen im Jahr 2015 auf 1.000 Millionen bis 2020 und 2.100 Millionen bis 2030 (Asien Kurier 4/2010). Vietnam erlebt seit der marktwirtschaftlichen Öffnung und dem WTO-Beitritt in 2007 ein dynamisches Wachstum und gehört zu den sich am schnellsten entwickelnden Regionen in Süd-Ost Asien. Der Infrastrukturausbau im Land reagiert auf diesen Wachstumsboom.

Bau des Tiefwasserhafens Cai Mep

Die Kapazitäten der Hafenanlagen in Vietnam sind begrenzt. Die vorhandenen Häfen werden überwiegend von einfachen Kaianlagen mit veralteten Be- und Entladeausrüstungen dominiert und auch die Tiefwasserhäfen im Süden bieten häufig unzureichende Möglichkeiten für das Anlaufen großer Containerschiffe. Für die Exportwirtschaft bedeutet das zusätzliche Kosten durch das Umladen von Waren in Hongkong oder Singapur. Erschwerend kommen die fehlenden Anbindungen an das Hinterland hinzu. Die Bahnlinien sind veraltet oder nicht vorhanden und auch die Straßen sind für die großen Verkehre nicht ausgelegt, was zu Staus und langen Wartezeiten führen kann. Mit den Planungsleistungen für den Neubau des Tiefseehafens Cai Mep wurde die INROS LACKNER AG zusammen mit Portcoats Consultant Corp., einem erfahrenen lokalen Planungsbüro beauftragt. Auftraggeber ist die Cai Mep International Terminal Co. (CMIT), diese wurde im Januar 2007 als Zusammenschluss der Firmen Saigon Port, Vietnam Shipping Lines und APM Terminals BV gegründet.

Eckdaten zur Terminal-Planung

Der Hafen mit einer Fläche von 48 Hektar liegt am Cai Mep River im Bereich eines zu Projektbeginn völlig unerschlossenen Gebietes. Geplant und gebaut wurde eine 600 Meter lange Kaje, die über drei Zufahrtsbrücken vom Land aus erreicht wird und Abfertigungskapazitäten für Post-Panamax-Containerfrachter bietet. Die Wassertiefe an den Liegeplätzen beträgt 14,5 Meter. Zur Schaffung der

landseitigen Infrastruktur und Stellflächen waren umfangreiche Bodenverbesserungsmaßnahmen erforderlich. Das Gelände wurde mit einer Gesamtmenge von ca. 5 Mio. Kubikmeter Sand aufgespült.

Abfertigung des ersten Containerschiffs

Der neue Containerterminal befindet sich in einer strategisch günstigen Region, die viele internationale Schifffahrtswege kreuzt. Im April dieses Jahres legte als erstes Schiff die CMA DGM Christoph Colombo an. Sie ist mit 363 Meter Länge und 45,6 Meter Breite und einer Kapazität von mehr als

11.000 TEU eines der weltgrößten Schiffe. Derzeit laufen noch die Arbeiten zur weiteren technischen Ausrüstung des Terminals und Ende des Jahres wird der Containerterminal vollständig an den Terminalbetreiber übergeben. Nach seiner Fertigstellung wird dieser als ein wesentlicher Hub innerhalb des transatlantischen Seeverkehrs in Richtung Nordamerika sowie des asiatischen Verkehrs unter anderem mit Thailand und Kambodscha dienen. Dabei garantiert die moderne Umschlagtechnik eine hohe Effizienz und Leistungsfähigkeit des Terminals. Inzwischen sind in der Umgebung weitere

große Hafenvorhaben in der Umsetzung. Davon profitiert die gesamte Region, die sich zu einer wirtschaftlichen Boomregion entwickelt mit einem starken Wachstum an Einwohnern und Arbeitskräften in den Provinzstädten.

Dr.
Wolfram Tauer



City Link

Ein modernes Gebäudeensemble wird zum multimodalen Knotenpunkt in Riga. Der architektonische Entwurf überzeugt mit einer symbolischen Formensprache.

Im Randgebiet der Altstadt von Riga entsteht auf 100.000 Quadratmetern Bruttogeschoßfläche ein multifunktionales Gebäudeensemble im Auftrag einer internationalen Investorengruppe. Der architektonische Entwurf zeigt eine Komposition aus drei Gebäuden, die der Form eines Bernsteins nachempfunden sind. Der Bernstein hat eine symbolische Bedeutung und dient als Metapher für die Region, die für das große Bernsteinaufkommen, den Bernsteinschmuck und die -kunst bekannt ist. Das Gebäudeensemble vereint verschiedene Funktionsbereiche wie die Hotellerie, medizinischen Einrichtungen und Büroflächen. Die unteren zwei Geschossebenen werden durch eine Einkaufsmall miteinander verbunden. Integriert werden weiterhin ein Regionalbahnhof sowie ein zentraler Omnibusbahnhof. Die Inros Lackner AG wurde in Arbeitsgemeinschaft mit dem regionalen Partnerbüro „8am“ mit Leistungen für die erste Genehmigungsstufe, das sogenannte Sketch-Design nach lettischem Recht, beauftragt. Ein wichtiger Aspekt der Planung ist die Nutzung von alternativen Energien wie der Geothermie.



Architekt
Torsten Ruwoldt



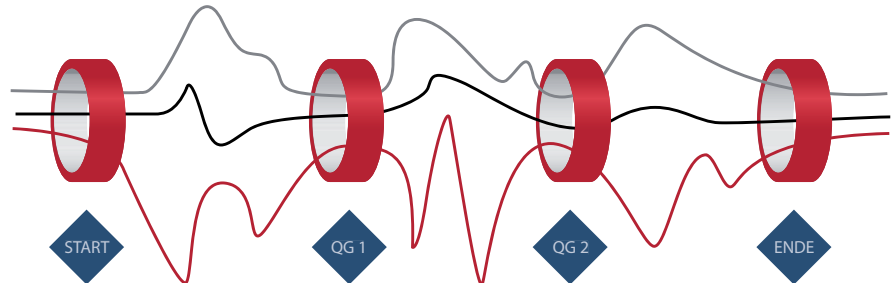
INROS LACKNER Fachforum: Quality Gates

Zielgerichtete Qualitätssicherung von Infrastrukturprojekten

Was zeichnet Quality Gates als „neuen“ Prüfstein zur Qualitätssicherung aus? Wie kann ihnen der Weg in die Projektabwicklung ebnet werden? Diesen und weiteren Fragen gingen die Teilnehmer des Fachforums zum Thema „Quality Gates – Zielgerichtete Qualitätssicherung von Infrastrukturprojekten“ am 24. August in Berlin nach. Neben den Referenten nahmen rund 50 Interessierte an dem fachlichen Austausch teil.

Eröffnet wurde die Veranstaltung von Hans-Jörg Niemeck, Vorstandsmitglied der Inros Lackner AG. In seinem Impulsreferat ging er einführend auf die Bedeutung von Quality Gates ein. Was sind Quality Gates? Sie kommen an speziellen qualitätsabhängigen Stationen im Projektverlauf zum Einsatz. Hier entscheiden die Ergebnisse der Vorphase über den Eintritt in nächste Projektphase. Mit Hilfe von eindeutig formulierten und definierten Qualitätskriterien wird in Quality Gates Sitzungen darüber entschieden, ob alle Bedingungen von Auftragnehmer- und Auftraggeberseite erbracht worden sind, um mit der nächsten Projektphase zu starten. Niemeck betonte, dass Quality Gates der Qualitätslenkung dienen und verhindern sollen, dass zu spät auf die „Bremse gedrückt wird“, d.h. Abweichungen im Projektverlauf zu spät erkannt und Gegensteuerungsmaßnahmen nicht oder erst zeitversetzt getroffen werden.

Ein Vorreiter bei der Implementierung von Quality Gates in den Projektablauf ist die DB ProjektBau GmbH. Den Prozess der Einführung von Quality Gates beschrieb der Geschäftsführer Matthias Grabe gemeinsam mit Stefan Reitzel von der DB ProjektBau GmbH. Reitzel ging ausführlich auf die Quality Gates-Systematik mit Externen ein und betonte, dass es sich dabei um „nichts Neues“ handle. Quality Gates würden lediglich eine zu vereinbarende Formalisierung und Systematisierung von ohnehin durchzuführenden Arbeitsschritten darstellen, erklärten die Experten. Ein entscheidendes Element im Gesamtprozess vom Leistungsbeginn bis zum -abschluss stellen dabei die Checklisten mit Pflicht- und Kontrollpunktkriterien dar. Nach der Vorstellung der Systematik ging



Gerald Saremba vom Einkauf der DB AG auf Quality Gates in der künftigen Vertragsgestaltung mit externen Auftragnehmern ein. Er stellte ausführlich den Handlungsleitfaden für Quality Gates in Vertragsbeziehungen mit Planern, Bauüberwachern und Bauunternehmern in künftigen Bahnprojekten vor. Nach seiner Einschätzung hat sich die posi-

> „Henry Ford: „Das Geheimnis des Erfolges ist es, den Standpunkt des Anderen zu verstehen.“ <

tive Wirkung, und die Erwartung an Quality Gates, nach den Erfahrungen in internen QG-Sitzungen bestätigt, unterstrich Saremba. Im Folgenden wurde aus der Sicht verschiedener Auftragnehmer wie Siemens, Billfinger Berger und der SIGNON Rail über die Erfahrungen mit Quality Gates im Rahmen des Qualitätsmanagements von Infrastrukturprojekten gesprochen. Diese Einblicke aus der Praxis wurden abschließend durch eine ganzheitliche Perspektive zu Quality Gates im Kontext mit dem Projektmanagement ergänzt. Prof. Dr.-Ing. Konrad Spang von der Universität Kassel nahm Bezug auf die vorherigen Vorträge und fasste zusammen, dass Quality Gates zentrale Elemente eines strukturierten Projektmanagements seien. An sie würden jedoch hohe Anforderungen gestellt, die nicht durch eine mangelnde Ausführung beeinträchtigt werden dürften, zum Beispiel durch fehlende klare Beurteilungskriterien oder Zeit- und Erfolgsdruck, der zu „faulen“ Konzessionen führen kann. Ebenso können

unterschiedliche Vertragspartner die Beurteilung an Schnittstellen erschweren.

Fazit

Über das Für und Wider der Integration von Quality Gates in den Projektverlauf wurde am Ende des Fachforums in einer offenen Diskussionsrunde gesprochen. Ein klarer Konsens bestand darin, dass Quality Gates, sofern offen und transparent angewendet, große Vorteile bieten können. Quality Gates können somit bei konsequenter Umsetzung ein wichtiger Baustein für die Erhöhung der Qualität sein und die Belastbarkeit der Projektergebnisse (in allen Phasen) signifikant erhöhen.

Referent und Moderator

- Hans-Jörg Niemeck, Vorstandsmitglied der Inros Lackner AG

Referenten

- Matthias Grabe, Geschäftsführer Technik, DB ProjektBau GmbH
- Stefan Reitzel, Projektleiter Quality Gates, DB ProjektBau GmbH
- Gerald Saremba, Leiter Beschaffungsmanagement, DB ProjektBau GmbH
- Albert Scheller, Großprojektleiter DB ProjektBau GmbH
- Frank Denecke, Leiter Mobility Division, SIEMENS AG
- Stefan Jurtz, Geschäftsführer, SIGNON Rail GmbH
- Prof. Dr. Ing. Konrad Spang, Lehrstuhl für Projektmanagement, Universität Kassel

Impressum
INROS LACKNER Spezial
© 2011

Herausgeber
INROS LACKNER AG
Rosa-Luxemburg-Str. 16
18055 Rostock
Telefon +49 381 4567 80
Telefax +49 381 4567 899
rostock@inros-lackner.de
www.inros-lackner.de

Berlin / Bremen / Cottbus / Dortmund /
Dresden / Hamburg / Hannover / Jena /
München / Potsdam / Rostock / Schwerin

Konzeption und Redaktion
in-punkto corporate communication
Telefon +49 381 203 77 51
info@in-punkto.com
www.in-punkto.com

Gestaltung
Freelance Art Director
Maik Scheler

Druck
Stadtdruckerei Weidner GmbH, Rostock

www.inros-lackner.de

Berlin | Bremen | Cottbus | Dortmund | Dresden | Hamburg | Hannover | Jena | München | Potsdam | Rostock | Schwerin
Guinea | Kambodscha | Kamerun | Kap Verde | Kongo | Lettland | Pakistan | Russland | Togo | Tschechische Republik | Vietnam