



Hamburgische Ingenieurkammer-Bau zum Stand der Planung für die neue Köhlbrandquerung

Die Hamburgische Ingenieurkammer-Bau hat die Berichterstattung in der Presse über das Planungsverfahren für eine neue Köhlbrandquerung und die Gutachten zum Zustand und zur Zukunft der Köhlbrandbrücke zum Anlass genommen, sich am 30. August öffentlich in Form einer Pressemitteilung zu Wort zu melden. Lesen Sie hier den Wortlaut der Erklärung:

„In den aktuellen Berichterstattungen zur neuen Köhlbrandquerung vermittelten manche Äußerungen von Politikern den Eindruck, dass der Hauptgrund für die neuerliche Prüfung beider Varianten (Tunnel, neue Brücke) die zu erwartenden noch höheren Kosten als bisher angenommen bei der Tunnelvariante seien und die Beschaffenheit des Baugrunds dafür verantwortlich sei.

So legt die Antwort der Senatorin für Wirtschaft und Innovation, Dr. Melanie Leonhard, auf eine parlamentarische Anfrage in der Hamburger Bürgerschaft (Drucksache 22/12110) nahe, dass es in Bezug auf diesen Punkt eklatante Abweichungen zwischen Machbarkeitsstudie und Vorplanung gegeben habe. Insbesondere wird der sehr unregelmäßige Verlauf der Glimmertonoberfläche mit Höhenunterschieden von mehr als 30 m bis 40 m als Kostentreiber benannt. Diese Rinnenstruktur soll erheblichen Einfluss auf die konstruktiv erforderliche Tiefenlage des geplanten Bohrtunnels gehabt und im Vergleich zur Machbarkeitsstudie zu einer Tieferlegung des Tunnels um 5,4 m zur Sicherstellung der notwendigen Überdeckung des Bohrtunnels geführt haben. Schließlich ergäbe sich daraus eine zusätzliche Tunnellänge von 165 m.

Hierzu ist festzustellen: Die stark unregelmäßige Struktur der Glimmertonoberfläche ist spätestens seit dem Bau des nahe gelegenen Tiefdükers Dradenau (Tiefenlage 65 m bis 85 m unter GOK) in den 1980er Jahren bekannt und lässt sich auch anhand der Profile aus dem Bohrdatenportal des Geologischen Landesamtes deutlich erkennen. Sie dürfte also ebenso wenig eine Überraschung gewesen sein wie die Notwendigkeit einer Mindestüberdeckung für einen Bohrtunnel von etwa dem einfachen Maß des Tunneldurchmessers (15,5 m). Bei einer Fahrrinntiefe von etwa NHN -15 m würde ein Bohrtunnel also im Tiefenbereich ungefähr zwischen NHN -30 m

und -45m liegen. Der Glimmerton reicht bis in Tiefen von deutlich mehr als 100 m und wird völlig unabhängig von der angesprochenen Tieferlegung der geplanten Tunnelgradienten um 5,4 m wegen seiner unregelmäßigen Oberflächenstruktur im Wechsel mit quartären Sanden, Kiesen sowie Geschiebemergel vermutlich mehrfach durchfahren. Dem Glimmertone kann dabei nicht ausgewichen werden – schon gar nicht, indem die Gradienten tiefer gelegt wird, wie es ein Redakteur des Hamburger Abendblattes in seinem Beitrag vom 10.06.2023 fälschlicherweise annahm. Glimmertone ist im Übrigen auch kein weicher Boden, wie einige Pressemitteilungen vermitteln wollen, sondern im Gegenteil ein stark eiszeitlich vorbelasteter und besonders fester bindiger Boden. Beim Bau des ersten Abschnitts der U4 in die HafenCity wurde übrigens ebenfalls ein Bohrtunnel in streckenweise sehr ähnlichen Baugrundverhältnissen erfolgreich vorgetrieben. Widerlegt ist damit auch eine im Abendblatt vom 13.06.2023 zitierte Bemerkung, „...dass der Untergrund vielleicht nicht für einen Tunnel geeignet ist,...“.

Da das angebliche Unwissen über den Glimmertone nicht der Grund für Abweichungen zwischen der Machbarkeitsstudie und der Vorplanung gewesen sein kann, ist auch davon auszugehen, dass die an der Vorplanung über eine zukünftige Köhlbrandquerung laut Presse beteiligten Fachleute – allein ca. 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Hamburg Port Authority (HPA) sowie ca. 80 externe Ingenieurinnen und Ingenieure – insoweit keine Fehler gemacht haben, so dass die neuerlich angeordnete Prüfung andere Ursachen als die behaupteten mangelhaften Leistungen von Ingenieurinnen und Ingenieuren haben muss.

Nichtsdestotrotz ist angesichts der hohen Kosten für einen Tunnel die Entscheidung von Senatorin Dr. Leonhard vernünftig, jetzt unter anderem auch eine Brückenvariante erneut prüfen zu lassen. Die Begründung jedoch, dass Erkenntnisse über den Baugrund erst jetzt vorlägen und entscheidend zur Verteuerung einer Tunnelvariante beitragen, ist sachlich – wie oben gezeigt – nicht richtig.

Hinzu kommt die notwendige Transparenz bei der Gesamtdiskussion über die (neue) Köhlbrandquerung. Dies

gilt auch für die Begründung der kolportierten erheblichen Differenz in Bezug auf die Kosten eines Tunnels zwischen der Machbarkeitsstudie und dem Ergebnis der Vorplanung in Höhe von brutto 2,1 Mrd. Euro. Da leider die Machbarkeitsstudie nicht öffentlich zugänglich ist, kann auch nicht nachvollzogen werden, ob dort die gleichen Kostenbestandteile wie in der Vorplanung berücksichtigt wurden und ob beispielsweise in der damaligen Machbarkeitsstudie ebenfalls ein entsprechend hoher Anteil für künftige Kostensteigerungen wie im Ergebnis der Vorplanung (brutto 1,3 Mrd. Euro) enthalten war.

Und schließlich ist die Sinnhaftigkeit eines Wechsels des Realisierungsträgers in Frage zu stellen. Ist es wirklich zweckmäßig, die unabdingbare und bisher unbestritten vorhandene baucherseitige fachliche Expertise für das außerordentlich komplexe Bauvorhaben, unabhängig von der schließlich befürworteten Lösung, künftig bei der Hamburg Port Authority nicht vollständig zu nutzen und bei der städtischen Realisierungsgesellschaft mühsam, langwierig und kostenträchtig mit ungewissem Erfolg neu aufzubauen?

Die Hamburgische Ingenieurkammer-Bau rät in der Debatte um die Köhlbrandquerung angesichts der komplexen Materie zu rhetorischer Mäßigung und

Versachlichung der Debatte. Weiter setzt sich die Ingenieurkammer dafür ein, dass die neuen Untersuchungen für eine Köhlbrandquerung alle Varianten (Sanierung bestehende Brücke, Neubau Brücke oder Tunnel) umfassen und unvoreingenommen und ergebnisoffen erfolgen unter Einbeziehung aller Parameter: Ingenieurtechnische, Wirtschaftliche, Verkehrstechnische, Stadtentwicklungspolitische und Baukulturelle sowie – in Zeiten des Klimawandels von besonderer Bedeutung – auch Fragen der Nachhaltigkeit. Und schließlich: Bei der Planung eines solch bedeutenden, komplexen und teuren Infrastrukturprojekts muss maximale Transparenz und Dialogbereitschaft herrschen und die Hamburger Stadtgesellschaft mitgenommen werden, um einen größtmöglichen Konsens zu erreichen.“

Die Hamburger Morgenpost reagierte daraufhin mit einem Artikel in der Ausgabe vom 31.08.2023. Ein Statement des Präsidenten Peter Bahnsen im Hamburg Journal vom 31.08.2023 ist in der ARD-Mediathek oder direkt unter

<https://www.ardmediathek.de/video/hamburg-journal/hamburg-journal-oder-31-08-2023/ndr/Y3JpZDovL25kci5kZS9wcm9wbGFuXzE5NjMzODI0OF9nYW56ZVNIbmcR1bmc> zu sehen.

Sprecher des Länderbeirats der Bundesingenieurkammer neu gewählt

Am 1. September 2023 wählte der Länderbeirat der Bundesingenieurkammer sein neues Leitungsteam: Dipl.-Ing. Torsten Sasse, Präsident der Ingenieurkammer der Freien Hansestadt Bremen, wurde zum Sprecher des Länderbeirats gewählt. Als sein Stellvertreter wurde Dr.-Ing. Hans-Jörg Temann, Präsident der Ingenieurkammer Sachsen, ernannt. Beide wurden einstimmig gewählt.

Die Wahl findet turnusmäßig alle zwei Jahre statt. BInGK-Präsident Dr.-Ing. Heinrich Bökamp bedankte sich bei den bisherigen Sprechern des Länderbeirats,

Dipl.-Ing. Peter Bahnsen, Präsident der Hamburgischen Ingenieurkammer-Bau, und seinem Stellvertreter, Prof. Dr.-Ing. Stephan Engelsmann, Präsident der Ingenieurkammer Baden-Württemberg, für die Leitung des Gremiums in den vergangenen zwei Jahren.

Der Länderbeirat der Bundesingenieurkammer berät den Vorstand der Bundesingenieurkammer bei seinen Aufgaben und dient der stärkeren Einbindung der Länderingenieurkammern. Er tagt zwei Mal im Jahr, ihm gehören die 16 Präsidenten der Landeskammern an.



v.l.n.r.: Dipl.-Ing. Torsten Sasse, Präsident der Ingenieurkammer der Freien Hansestadt Bremen, Dipl.-Ing. Peter Bahnsen, Präsident der Hamburgischen Ingenieurkammer-Bau, Dr.-Ing. Hans-Jörg Temann, Präsident der Ingenieurkammer Sachsen, Prof. Dr.-Ing. Stephan Engelsmann, Präsident der Ingenieurkammer Baden-Württemberg

Holzbaupreis 2024 - Bauen mit Holz in Schleswig-Holstein und Hamburg: Jetzt bewerben!

Architekten, Tragwerksplaner, Bauherren und Holzbau-Unternehmen, die Bauwerke bzw. Bausysteme planen, entwickeln und/oder herstellen sind aufgerufen, sich mit ihren Holzbauprojekten aus den vergangenen vier Jahren um den Holzbaupreis 2024 - Bauen mit Holz in Schleswig-Holstein und Hamburg zu bewerben.

Nach dem Erfolg in 2015 und 2020 legt der gemeinsame Landesbeirat Forst- und Holzwirtschaft des Landes Schleswig-Holstein und der Freien und Hansestadt Hamburg die nächste Runde des Holzbaupreises auf.

Mit dem heutigen Tag wird der Holzbaupreis 2024 für Schleswig-Holstein und Hamburg offiziell ausgelobt und veröffentlicht.

Die Auslobung erfolgt in den Kategorien Neubau und Bauen im Bestand.

Der Gesamtverband Deutscher Holzhandel e.V. verleiht zusätzlich den Sonderpreis „Öffentliches Gebäude – Gebäude die der Öffentlichkeit zugänglich sind“.

Der Holzbaupreis für Schleswig-Holstein und Hamburg zeichnet realisierte Gebäude aus, die überwiegend aus Holz und Holzwerkstoffen sowie vergleichbaren nachwachsenden Rohstoffen erstellt sind.



Vorrangiges Ziel ist es, die Verwendung und Weiterentwicklung des ressourcenschonenden, umweltfreundlichen und nachhaltigen Baustoffes zu fördern. Die einzureichenden Bauwerke sollen von hoher gestalterischer Qualität sowie beispielhaft in der Umsetzung sein und den Grundsätzen sozialer und ökologischer Nachhaltigkeit entsprechen. In die Bewertung werden Ökologie, Energieeffizienz und Wirtschaftlichkeit in Betrieb und Unterhaltung bis hin zur Recyclingfähigkeit einbezogen.

Die Bauwerke sollen insgesamt ein zukunftsweisendes Gesamtkonzept aufweisen.

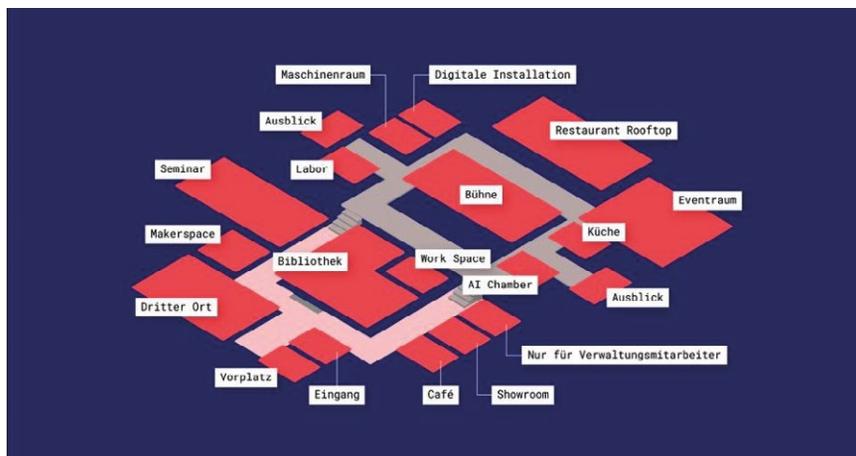
Alle Informationen und die Einreichplattform finden Sie unter <https://hbz-nord.de/holzbaupreis-2024/informationen-und-auslobung/>

Verleihung: Die Preisverleihung findet im Rahmen des 12. Norddeutschen Holzbautages am 23.04.2024 in den Messehallen Neumünster statt.

Stadtwerkstatt: Bürgerbeteiligung zum Haus der digitalen Welt gestartet

Mit dem Haus der digitalen Welt (HddW) soll im Herzen Hamburgs ein inspirierender Ort entstehen, an dem die digitale Zukunft erlebbar wird. Neues entdecken, sich ausprobieren, eigene Ideen entwickeln oder einfach gemeinsam Zeit verbringen - all das soll das HddW miteinander

verbinden. Die Hamburgerinnen und Hamburger können dabei die Entwicklung mitgestalten. Die Leitfrage lautet: Was wird gebraucht, damit das HddW zum (digitalen) Zukunftsort für alle Hamburgerinnen und Hamburger wird?



© Behörde für Kultur und Medien Hamburg (BKM)

Konkret geht es um folgende Aspekte:

- Kreativ sein und Dinge selbst machen: Was möchte ich im HddW zukünftig machen?
- Sich wohlfühlen: Wie will ich dort ankommen, mich treffen und vernetzen?
- Hamburg und die Welt entdecken: Wie will ich Neues erfahren?
- Mitreden und mitgestalten: Wie will ich die Zukunft gemeinsam (digital) gestalten und mit wem?
- Kompetenzen erweitern: Wie und was will ich lernen und wie will ich Wissen teilen?

Ideen und Anregungen können in der Beitragsliste bis 27.10.23 eingereicht und kommentiert werden:

<https://hddw.beteiligung.hamburg/#/contributionlist>

Weitere Informationen finden Sie unter:

<https://www.hausderdigitalenwelt.hamburg/>

Persönliche Beiträge können nicht nur online, sondern in der ganzen Stadt abgegeben werden. Bis Ende Oktober 2023 wird „Beteiligungsmobil“ (Fahrrad) verschiedene Standorte in Hamburg aufsuchen. Dort wird über das Vorhaben informiert, Ideen gesammelt und Raum zur



© iStock / gremlin

Vernetzung geboten. Die Standorte und Termine finden Sie hier.

Die gesammelten Ideen und Anregungen werden ausgewertet und zusammen mit den Ergebnissen weiterer Umfragen auf DIPAS sowie auf der Projektwebsite zusammengefasst und veröffentlicht. Da sich das HddW aktuell in einer Vorprojektphase befindet, können zum aktuellen Zeitpunkt keine konkreten Rückmeldungen zu einzelnen Beiträgen gegeben werden. Die gesammelten Beiträge fließen in den Prozess ein und werden mit den beteiligten Kooperationspartnerinnen und -partnern diskutiert.

BauWeiser: Der digitale Assistent für Tiefbaumaßnahmen in Hamburg

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) der Freien Hansestadt Hamburg (FHH) hat ein Tool zur Planung, Beantragung und Durchführung von Tiefbaumaßnahmen in Hamburg entwickelt: den BauWeiser.

BauWeiser ist ein innovativer Online-Dienst und integriert die wesentlichen Fachverfahren für die zentral erforderlichen Genehmigungen von Tiefbauprojekten in Hamburg.

Von der Leitungsanfrage bis zum Aufgrabeschein: Sämtliche Schritte in den Antragsverfahren für Tiefbaumaßnahmen werden in einen vollständig digitalen Prozess (Ende-zu-Ende) integriert. Der Onlinedienst für dieses Verfahren ist BauWeiser. Wurden bisher mehrere Einzelgenehmigungen benötigt, die bei unterschiedlichen

Stellen angefragt werden mussten, ermöglicht BauWeiser nun einen zentralen, behördenübergreifenden, georeferenzierten Zugriff auf die Genehmigungsverfahren.

Über das Servicekonto Business können sich Planer:innen und Antragsteller:innen bei BauWeiser anmelden und Tiefbauprojekte planen und beantragen. Es bieten sich damit zahlreiche Vorteile: Eine mehrfache Dateneingabe wird vermieden, sämtliche Fachverfahren zu den zentral erforderlichen Genehmigungen sind integriert, und im vollen Funktionsumfang ab Ende 2023 wird BauWeiser mit Unterstützung eines intelligenten Systems die Nutzer:innen an weitere, im Einzelfall notwendige Fachverfahren erinnern.

Weitere Informationen über die Internetseiten www.digitall.hamburg.de und www.bauweiser.de

Impressum:

Deutsches Ingenieurblatt
Regionalausgabe Hamburg
Hamburgische Ingenieurkammer-Bau
Körperschaft des öffentlichen Rechts
Grindelhof 40, 20146 Hamburg
Telefon: 040 4134546-0 · Fax: 040 4134546-1

Herausgeber:

Redaktion:

E-Mail: kontakt@hikb.de
Internet: www.hikb.de

Dr. Holger Matuschak, Claas Gefroi,
Wiebke Sievers

Redaktionsschluss: 15.09.2023