

BAND 1/2022

IGS INGENIEURE

MAGAZIN



DAS SIND DIE THEMEN

- PORTRÄT: MARTIN HOLZAPFEL
- BRÜCKENPROJEKTE
- EXPERTENINTERVIEW
- DAS ERSTE IGS-ADVENTSGEWINNSPIEL
- ABSCHIED IN DEN RUHESTAND
- VITAL: MIT DEM JOBRAD ZUR IGS

VORWORT

Mit dieser ersten Ausgabe des IGS Magazin möchten wir einen neuen Weg gehen, um unsere Partner*innen und Kolleg*innen über aktuelle Themen in unserem Unternehmen zu informieren.

In diesem Heft finden Sie auch Einzelheiten zu unserem seit letztem Jahr verfügbaren Angebot JobRad, das immer stärker nachgefragt wird.

Zudem freuen wir uns, Ihnen mit der FINCK BILLEN INGENIEURGESELLSCHAFT ein neues Mitglied im Team der IGS-Gruppe vorstellen zu können.

Auch unser Gewinnspiel aus der Adventszeit möchten wir nochmal aufgreifen und die Gewinner präsentieren.

Ein Portfolio von spannenden Projekten macht seit jeher die Arbeit der IGS aus. Wir möchten Ihnen mit der Angerbachtalbrücke in Ratingen und der Augustusbrücke in Dresden zwei solcher Projekte vorstellen.

In zwei Interviews stellen wir mit Steffi Möller und Thomas Buthig Abteilungsleiter*innen sowie ihre Fachgebiete vor und möchten zum Abschluss dieser Ausgabe mit Uta Fischer eine verdiente Mitarbeiterin verabschieden.

An dieser Stelle gilt mein Dank allen Autor*innen und Unterstützer*innen, welche dieses Heft auf den Weg gebracht haben und wünsche allen Leser*innen interessante Einblicke.

Martin Holzapfel



IMPRESSUM

INHALT

VORWORT	SEITE 1
PORTRÄT: MARTIN HOLZAPFEL	SEITE 3
VITAL: JOBRAD ANGEBOT DER IGS	SEITE 4
DENKMALGERECHTE INSTANDSETZUNG DER AUGUSTUSBRÜCKE	SEITE 5/12
WIR SIND VIELE! FINCK BILLEN GOES IGS	SEITE 13
ADVENT, ADVENT, EIN LICHTLEIN BRENNT...	SEITE 14
DAS PROJEKT ANGERBACHTALBRÜCKE	SEITE 15/16
EXPERTENINTERVIEW	SEITE 17/20
• STEFFI MÖLLER	SEITE 17/18
• THOMAS BUTHIG	SEITE 19/20
WIGBERT FRITSCH FEIERT 30-JÄHRIGES	SEITE 21
DANKE UTA FISCHER FÜR 24 ENGAGIERTE JAHRE!	SEITE 22

PORTRÄT: MARTIN HOLZAPFEL

VOM TATKRÄFTIGEN MITARBEITER ZUM GESCHÄFTSFÜHRER

Martin Holzapfel ist im Oktober 2021 vom langjährigen, engagierten Mitarbeiter zum Geschäftsführer der IGS INGENIEURE GmbH & Co. KG berufen worden. Er unterstützt jetzt genauso engagiert die oberste Führungsebene des Unternehmens.



„ICH FREUE MICH
AUF DIE NEUE
HERAUSFORDERUNG!“

„SEIT OKTOBER 2021
GESCHÄFTSFÜHRER DER
IGS.“

Seit 2013 arbeitet Martin Holzapfel am Leipziger Standort der IGS und hat hier insbesondere die Fachüberwachung Stahlbau als eigene Gruppe und später als Abteilung weiterentwickelt.

Seine Aufgaben als Geschäftsführer sind anspruchsvoll. Als leidenschaftlicher Ingenieur ist es ihm wichtig, sich weiterhin in „seinem“ Bereich, der Bauwerksdiagnostik und Qualitätssicherung Stahlbau, einzubringen, und Projekte wie die Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp als Projektingenieur fortzuführen. Zudem übernimmt er zahlreiche administrative Aufgaben und arbeitet gemeinsam mit den anderen Geschäftsführern an der strategischen Ausrichtung des Unternehmens.

Sein Ziel ist es, ein nahbarer Geschäftsführer zu sein, der sich durch offene und konstruktive Kommunikation auszeichnet. Besonders wichtig ist es ihm, allen Kolleg*innen Begeisterung für die Arbeit vorzuleben.

In seiner Freizeit findet Martin Holzapfel im Ausdauersport – auf dem Rennrad oder in Laufschuhen – einen Ausgleich zur zeitintensiven Arbeit. Er hofft, bald wieder gemeinsam mit Kolleg*innen an Laufevents teilnehmen zu können.

„WER IMMER DAS TUT, WAS ER
SCHON KANN, BLEIBT IMMER DAS,
WAS ER SCHON IST.“

- HENRY FORD

VITAL: MIT DEM JOBRAD ZUR IGS

EIN NEUES ANGEBOT DER IGS

Wir bei den IGS Ingenieuren haben seit neuestem ein sportliches Angebot für alle, die ihren Alltag gesünder und nachhaltiger gestalten möchten. Mit dem JobRad können sie zur Arbeit, aber auch im Alltag fahren.

Das Wunschrad kann jetzt bequem und günstig über die Firma bezogen werden.



Und so einfach gehts:

Ihr könnt bei über 5000 Fahrradhändlern oder online euer individuelles Fahrrad aussuchen, welches wir als IGS INGENIEURE GmbH & Co. KG dann für euch leasen. Ob ihr euch für ein JobRad mit oder ohne Motor entscheidet, ist dabei ganz euch überlassen!

Erwerbt jetzt euer individuelles Fahrrad, denn als IGS Mitarbeiter profitiert ihr von den zahlreichen Benefits von JobRad. Als krönenden Abschluss könnt ihr zudem viele Karma-Punkte für eure eigene Fitness und unsere Umwelt sammeln!

Unser allererster JobRadler in der IGS INGENIEURE GmbH & Co. KG ist Herr R. Klimaszyk, der bereits sein persönliches Fahrrad erhalten hat.

Wir wünschen allzeit gute und sichere Fahrt!

„ÜBER 5000 JOBRAD-
FACHHANDELSPARTNER
BUNDESWEIT.“

„DER UMWELT
ZUR LIEBE.“

„VITAL ZUR ARBEIT
UND WIEDER
ZURÜCK!“

„JEDES RAD UND JEDE
MARKE.“



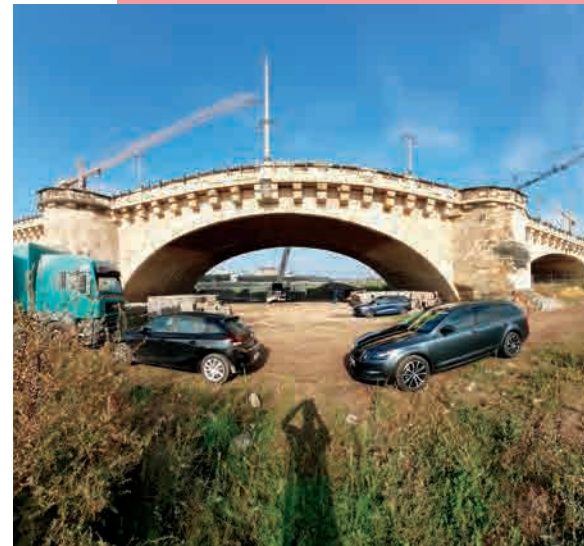
DENKMALGERECHTE INSTANDSETZUNG DER AUGUSTUSBRÜCKE

Die Einweihung der geschichtsträchtigen Augustusbrücke in Dresden fand nach 5-jähriger Instandsetzungsarbeit im Januar 2022 statt.

DENKMALGERECHTE INSTANDSETZUNG DER AUGUSTUSBRÜCKE

UWE HEYNER

Wer kennt sie nicht, die Augustusbrücke in Dresden. In ihrer ursprünglichen Form ist sie zentraler Bestandteil der Dresden-Bilder Bernardo Bellottos (genannt Canaletto).



Die Augustusbrücke ist weder die längste noch die höchste Brücke in Deutschland. Ob sie eine der schönsten Brücken ist, muss jeder selbst entscheiden. Aufgrund ihrer mehr als 800 Jahre währenden Geschichte ist sie auf jeden Fall eine der interessantesten Brücken in Deutschland.

Am 28.12.2010 erhielt die Ingenieurgemeinschaft Setzpfand (heute: IGS Ingenieure) den Generalplanervertrag für die „Denkmalgerechte Instandsetzung der Augustusbrücke über die Elbe“. Nach elf Jahren Planungs- und Bauzeit konnte das komplett instandgesetzte Bauwerk am 28.01.2022 mit einem ökumenischen Gottesdienst in der Hofkirche wieder dem Verkehr übergeben werden.

KURZ ZUR GESCHICHTE

Der Baubeginn der ersten steinernen Elbebrücke in Dresden liegt wahrscheinlich im letzten Viertel des 12. Jahrhunderts. Die damals errichtete Brücke besaß 24 Bögen und hatte eine Länge von ca. 561 m. Damit war sie die längste steinerne Brücke im damaligen Reichsgebiet – länger als Regensburg mit ca. 330 m und Prag mit ca. 514 m. Im Laufe der Jahrhunderte gab es im-

mer wieder Zerstörungen durch größere Elbefluten und entsprechende Wiederherstellungsarbeiten.

Im 16. Jahrhundert kam es infolge des Festungsbaus zu einer Verkürzung der Brücke um rund 100 m. Dafür wurden die ersten linkselbischen Bögen bis zum heutigen Georgentor zugeschüttet. Die Bögen 23 und 24 auf der rechtselbischen Seite und der heutigen Neustädter Brückenrampe erlitten dasselbe Schicksal. Alle diese Bögen wurden aber nicht komplett abgerissen, sondern sind im Baugrund mehr oder weniger erhalten geblieben.

Das Brücken-Männel soll den Baumeister der alten Brücke Signor Forius darstellen und Glück bringen. Dieses Detail wurde selbstverständlich geschützt und erhalten.

Unter der Regierung von Kurfürst August dem Starken erfolgte dann im 18. Jahrhundert, unter der Leitung des großen Baumeisters Pöppelmann, der Umbau in die „einer königlichen Residenz würdige“, barocke Brücke. Diese Brücke zierte das Stadtbild bis 1907.

Mit der voranschreitenden Industrialisierung und dem Ausbau der Elbeschifffahrt genügte das alte Bauwerk

„5-JÄHRIGE
INSTANDSETZUNG DER
AUGUSTBRÜCKE.“

„2010
IGS ERHÄLT
GENERALPLANVERTRAG FÜR
DIE DENKMALGERECHTE
INSTANDSETZUNG.“

nicht mehr den verkehrlichen Anforderungen. Nach den schweren Hochwässern vom 31. März 1845 und vom 6. September 1890 war sie dann zudem noch baufällig. Die „Brücke Pöppelmanns“ wurde somit in den Jahren 1907 bis 1909 abgerissen und durch den heutigen Bau ersetzt. Die Einweihung der aktuellen Brücke erfolgte am 30. August 1910. Über die heutige Brücke wurde zur Eröffnung ausgesagt: „Dresden darf stolz auf diesen Bau sein, nicht nur, weil er allen modernen Ansprüchen genügt, sondern weil er auch in seinem künstlerischen Gesamtbild die Erinnerung an den alten Bau nicht verleugnet“.



In dieser Form überstand die Augustusbrücke auch die Bombennacht vom 13.02.1945 weitgehend unbeschadet. Leider wurden dann doch noch kurz vor Ende des Zweiten Weltkrieges der 6. Pfeiler und die angrenzenden Bögen durch deutsche Truppen gesprengt. Der Wiederaufbau erfolgte in den Jahren 1947 bis 1949 mit den zur Verfügung stehenden Mitteln in äußerlich weitgehend unveränderter Form. Auch in den folgenden Jahren wurden immer wieder Instandsetzungen vorgenommen, die mehr oder weniger gut dokumentiert sind. Nach der Jahrhundertflut von 2002 folgte im Jahr 2013, während der bereits laufenden Planungsarbeiten für die Komplettinstandsetzung, das nächste, fast genau so hohe Hochwasser. Bei diesem Hochwasser wurde die Augustusbrücke für einen längeren Zeitraum weit über die Kämpfergelenke eingestaut. Dadurch kam es u.a. zu erheblichen Schädigungen am Gesamtsystem des Bauwerkes.

PLANUNGSABLAUF

Der Planungsumfang der Gesamtmaßnahme umfasste folgende Maßnahmen und Bauteile:

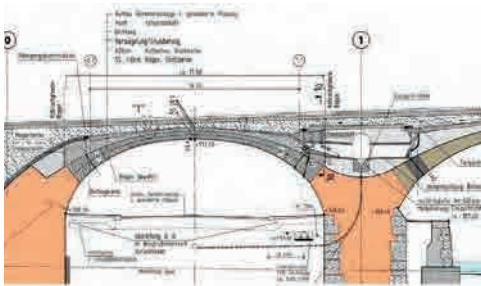
- Denkmalgerechte Instandsetzung Augustusbrücke, Beseitigung Hochwasserschäden
- Bögen als Dreigelenkbögen aus mehrteiligen Korbbögen, Stampfbeton (unbewehrt), Ansichtsflächen mit Ausnahme der Gewölbeleibungen mit Sandsteinquadern verkleidet, kraftschlüssig mit Bogenkonstruktion verbunden, ungebundene Bauwerksüberschüttung
- Neun Bögen mit einer Gesamtlänge von ca. 338 m, Breite ca. 18 m
- Gründung: tief liegende Flachgründung, Stampfbeton
- Unterbauten: Pfeiler aus Stampfbeton, Verblendung der Stirnflächen aus Sandsteinquadern
- Abdichtung/Belag: Siebelsche Bleiplatten, Überschüttung, Großpflaster Diabas
- Entwässerung: Versickerung durch die Bauwerksüberschüttung mit Entwässerungsöffnungen in die Pfeiler, innerhalb der Pfeiler mittig angeordnete, gusseiserne Fallrohre, Austritt Entwässerungsrohr unterhalb der Niedrigwasserlinie der Elbe oder Anschluss an weiterführende Entwässerung
- Absturzsicherung: durchlaufende Brüstungsmauern aus Naturstein, h=1 m
- Grundhafter Ausbau Verkehrsanlage Brücke und Erneuerung der Gleisanlage Straßenbahn als feste Fahrbahn
- Instandsetzung/Erneuerung öffentliche Beleuchtungsanlage entsprechend dem Stand der Technik (Entwicklung) von Sonderleuchten mit LED-Technik in der vorhandenen Form; Entwicklung von speziellen Strahlern für die Brückenillumination, die ein Unterstrahlen der Bögen u.a. zum Schutz von Fledermäusen verhindern
- Umgestaltung Einmündungsbereich Sophienstraße/Theaterplatz mit grundhaftem Ausbau Verkehrsanlage auf der Brückenrampe und Erneuerung der Gleisanlage Straßenbahn
- Instandsetzung historisches Pegel- und Lagergebäude und anschließende Stützwand
- Grundhafter Ausbau Verkehrsanlage Neustädter Brückenrampe und Erneuerung der Gleisanlage Straßenbahn
- Treppen Neustadtseite: Erneuerung Oberstrom, vollumfängliche Instandsetzung Unterstrom
- Instandsetzung historische Arkadenstützwand mit Teilerneuerung, einschließlich Schutz der Graffiti

Wie bei Instandsetzungsplanungen üblich, wurden zunächst alle zur Verfügung stehenden Planungsunterlagen gesichtet und ausgewertet. Dabei zeigte sich, dass aus der Entstehungsphase des Bauwerkes eine umfangreiche Ausführungsplanung vorhanden war.

Für die nach dem Zweiten Weltkrieg durchgeführten Wiederherstellungs- und Instandsetzungsarbeiten waren diese Unterlagen recht lückenhaft.

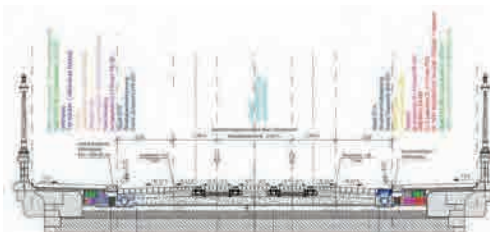
Daher mussten die Planungen auf dem vorliegenden Bestand und ergänzenden Materialuntersuchungen aufgebaut werden. Im Rahmen der denkmalgerechten Instandsetzung wurden in enger Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege und der Denkmalschutzbehörde der Stadt Dresden folgende Hauptleistungen geplant:

- Komplette Erneuerung Bogen I – geplant erhöhte Herstellung des Bogens zur Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der unterführten Straße „Terrassenufer“; großes Augenmerk wurde hier auf die Wiederherstellung der ursprünglichen Kassetierung der Untersicht gelegt. Hierfür wurden eine Vielzahl von Musterflächen für Farbe und Oberflächenstruktur bereits in der Planungsphase angelegt.



- Erneuerung Füllbeton Bogen VIII
- Komplette Erneuerung Dichtung und Herstellung regelgerechtes Entwässerungssystem
- Neuaufsetzen der Brüstungen unter Beachtung aktueller statischer Anforderungen
- Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit von Fugen und Gelenken einschließlich Einbau von regelgerechten Übergangskonstruktionen in den Bewegungsfugen
- Oberflächeninstandsetzung der Anichtsflächen

Einen nicht unerheblichen Planungsumfang nahmen die Koordinierung und Planung der Neuordnung der Kabel und Leitungen im Bauwerk und den Anschlussbereichen ein.



Wichtig für die Akzeptanz in der Bevölkerung waren auch die Optimierung des Bauablaufs und eine Bauphasenplanung, die eine ständige Nutzbarkeit der Brücke durch Fußgänger und Radfahrer sicherstellte. Lange Zeit wurden auch Bauzustände untersucht, die eine Aufrechterhaltung des Straßenbahnverkehrs zum Inhalt hatten. Das hätte aber einen sehr kleinteiligen Bauablauf erfordert, bei dem es zu Problemen mit der Herstellung von Aufbeton und Abdichtung hätte kommen können. Im Interesse einer dauerhaften Lösung für die Brücke wurde daher auf den Straßenbahnverkehr während der Bauzeit verzichtet.

Da es sich bei der Augustusbrücke um ein geschütztes Einzeldenkmal entsprechend dem Sächsischen Denkmalschutzgesetz handelt, beim Bau sowie bei der Änderung der Beleuchtungskonzeption Eingriffe in Flächen des FFH-Gebiets „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ erfolgen und eine große Anzahl von Trägern öffentlicher Belange berührt sind, wurde das Baurecht über ein Planfeststellungsverfahren erlangt.

Nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses und der Fördermittelzusage aus dem Hochwasserfonds, erfolgte im III. Quartal 2016 die europaweite Ausschreibung der Bauleistungen. Baubeginn für die Hauptbaumaßnahme Augustusbrücke war im I. Quartal 2017. Einzelne, tangierende Maßnahmen, wie Pegelhaus, Arkadenstützwand und oberstromseitige Treppe zum Neustädter Elbufer wurden bereits im Vorfeld realisiert. Dadurch gab es für die Bevölkerung bereits einen gefühlten Baubeginn im Jahr 2015.

BAUDURCHFÜHRUNG

Parallel zum Ausschreibungsverfahren wurde die Ausführungsplanung durch die IGS Ingenieure erstellt. Diese wurde der Baufirma dann zum Auftaktgespräch in geprüfter Form zur Verfügung gestellt.

Auch die Bauoberleitung für die Ge-

„STÄNDIGE NUTZBARKEIT
FÜR FUßGÄNGER UND
RADFAHRER WÄHREND DER
BAUARBEITEN.“

“GESAMTE BAUOVERLEITUNG DURCH DIE IGS.“

samtmaßnahme wurde durch die IGS Ingenieure erbracht. Die Baumaßnahme war in mehrere Lose geteilt. Das Hauptlos der Arbeiten am Bauwerk – einschließlich der Verkehrsanlagen – wurde an ein sächsisches Bauunternehmen vergeben. Als Nachunternehmer für im öffentlichen Fokus liegenden Sandsteinarbeiten wurde das ortsansässige Traditionsunternehmen „Sächsische Sandsteinwerke“ in die Ausführung eingebunden. Sie hatten das Bauwerk in der Unterhaltung bereits über viele Jahre begleitet. Bereits im Zuge der ersten Abbrucharbeiten, dem denkmalgerechten Rückbau der Brüstungen und Gesimse auf der Oberstromseite, traten unerwartete Schwierigkeiten auf. Die Sandsteine der Brüstungen waren in der Errichtungsphase mit einem Mörtel verbunden worden, sodass die Steine nicht, wie erwartet, einfach getrennt werden konnten. Die Fugen mussten vielfach geschnitten werden. Dadurch gingen auch mehr Sandsteine verloren, als ursprünglich erwartet wurde. Auch bei einigen anderen Bereichen musste festgestellt werden, dass die verwendeten historischen Ausführungsunterlagen nicht dem tatsächlichen Bestand entsprachen. So musste der Füll- und Aufbeton nicht nur im Bogen VIII entfernt werden, sondern über die gesamte Bauwerkslänge. Weiterhin waren die 1947/48 wieder aufgebauten Bögen mit großem handwerklichem Geschick aus den Resten der gesprengten Bögen hergestellt worden. Als Sandstein identifizierte Teile waren teilweise aus Beton hergestellt worden. Viele hier vorgefundene Bauteile konnten nicht wieder verwendet werden.

Auf Grund dieser Erfahrungen zum Baubeginn wurde gemeinsam mit dem AG eine projektbegleitende Auftraggeber installiert, die die Veränderungen aufnahm und die Ausführungsplanung entsprechend anpasste. Dadurch wurde ein kontinuierlicher Baufortschritt sichergestellt.

Durch die Baufirma wurde ein Nebenangebot in Bezug auf den Neuaufbau des Bogen I vorgelegt, das dann auch umgesetzt wurde. Anstatt einer planmäßig vorgesehenen überhöhten Herstellung mit anschließendem Absenken des Bogens in die Endlage, wurde die Straße „Terrassenufer“ im Kreuzungsbereich abgesenkt und der Bogen auf

einem bodengestützten Lehrgerüst in Endlage hergestellt.



Bogen I - Schalung mit Matrise in historischer Kassettenstruktur

Bei den Anpassungsarbeiten im Bereich des Schlossplatzes und in der Neustädter Rampe wurden die Überreste der mittelalterlichen Brücke freigelegt und durch Mitarbeiter des Archäologischen Landesamtes kartiert. Die Überreste waren wesentlich umfangreicher als erwartet. Auf beiden Brückenseiten wurden komplette Bögen und Pfeiler der deutlich längeren Brücke aus dem 12. und 13. Jahrhundert freigelegt. Dadurch mussten vor allem in der Neustädter Rampe umfangreiche Anpassungen an den geplanten Leitungsverlegungen und an den Entwässerungsanlagen vorgenommen werden.



Reste der mittelalterlichen Brücke auf der Altstadtseite



Reste mittelalterliche Brücke in der Neustädter Rampe

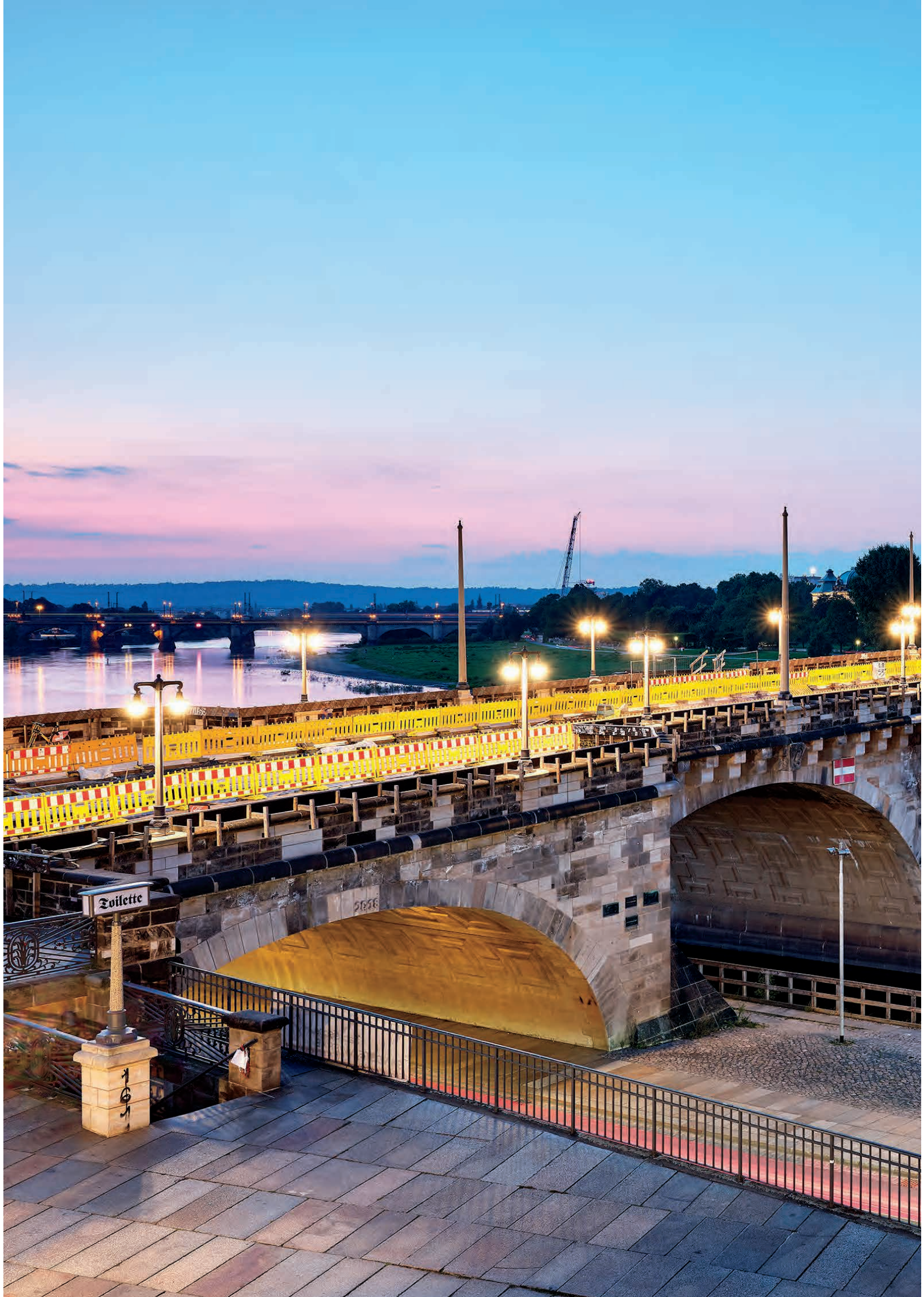
Auch bei scheinbar einfachen Ausbauarbeiten wie dem Fahr- und Gehbahnbelag, steckte der Teufel im Detail. Egal, ob es das Seifenpflaster um das Pegelhaus war oder das Pflaster für den Fahrbahnbelag bzw. den Pflastermonolith auf der festen Fahrbahn der Stra-

ßenbahn, es war alles mit aufwändigen Bemusterungen verbunden. Dazu kam ein umfangreicher Bearbeitungsaufwand zur Klärung der Lieferketten und der Fragestellung Altmaterial oder Neumaterial.

Selbst die Planung der Verlegung der Krustenplatten für die Gehwege ähnelte einem Puzzle mit vielen hundert Teilen, um Ausbaumaterial, Bestand auf Lagerflächen und Neumaterial zu einem ansehnlichen Ganzen zusammen zu fügen. Und zum Schluss wurde es dann durch die erforderliche Verschiebung der Borde doch wieder anders umgesetzt.

Parallel zu den Fahrbahnarbeiten im Projekt „Augustusbrücke“ wurden durch die Dresdner Verkehrsbetriebe und die Stadt Dresden im Zuge mehrerer Parallelprojekte die angrenzenden Verkehrsanlagen erneuert. Dadurch war sichergestellt, dass mit der Verkehrsfreigabe der Augustusbrücke im Januar 2022 auch der Straßenbahnverkehr wieder uneingeschränkt rollen konnte.

**„800 JAHRE GESCHICHTE
MACHEN DIESES
BAUWERK ZU ETWAS
BESONDEREN.“**



Toilette

1
6
1



„1952 GRÜNDUNG DER
JETZIGEN FINCK BILLEN
INGENIEURE.“

„SEIT 2021
TEIL DER IGS-GRUPPE.“

„ 9 INGENIEUR*INNEN, 4
BAUZEICHNER UND EINE
ASSISTENZ DER
GESCHÄFTLEITUNG.“

WIR SIND VIELE! FINCK BILLEN GOES IGS

DAS NEUESTE MITGLIED UNSERER IGS-GRUPPE

Die IGS Ingenieure haben viele Standorte in ganz Deutschland. Wir, die Finck Billen Ingenieurgesellschaft GmbH & Co. KG, sind seit 2021 dabei und damit das neueste Mitglied der IGS-Gruppe. Unser Standort ist Köln.



FINCK·BILLEN

Ingenieurgesellschaft

Ein kurzer, geschichtlicher Abriss:

Das heutige Büro Finck Billen wurde bereits 1952 von Dipl.-Ing. Heinz Bonow gegründet. Ab 1968 übernahm Dipl.-Ing. Lothar Finck das Unternehmen und übergab 1996 die Leitung an Dipl.-Ing. Peter F. Billen.

Mit dem Ziel, auch für die kommenden Jahre optimal aufgestellt zu bleiben, ist die FINCK BILLEN Ingenieurgesellschaft, seit 2021 Teil der IGS-Gruppe.

Wir erweitern den Standort Köln:

Im November 2021 wurden die Erweiterungen des Büros Finck Billen abgeschlossen. Ab sofort können der neue Empfangsbereich, die Besprechungsräume und die Räume für die Geschäftsführung genutzt werden. Durch diese Erweiterungen sind vier neue Arbeitsplätze entstanden, worüber wir uns sehr freuen. Als nächstes befassen wir uns mit dem neuen Serverraum und der Neuverkabelung des bestehenden Büros.

Durch die Einbindung in die IGS-Gruppe können wir unseren Tätigkeitsbereich in NRW erheblich vergrößern. Neben der Tragwerksplanung im Hoch- und Industriebau bieten wir durch den Verbund weitere vielfältige Aufgaben vom Standort Köln aus an.

Aktuelle Projekte, die in unserem Büro bearbeitet werden, sind unter anderem: die Erweiterung des Lagunen-Erlebnisbades in Willingen, der Neubau der Offenen Schule Köln (OSK) und der Gesamtschule St. Josef in Bad Honnef sowie diverse Wohnungs- und Hotelbauten. Daneben weiterhin eine Vielzahl von Bauaufgaben in Bestandsgebäuden.

Wir freuen uns auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit und auf den produktiven Austausch innerhalb der IGS-Gruppe!



Über 70 Jahre erfolgreiches Unternehmertum geht nur mit einem engagierten Team!

Unser 14-köpfiges Team besteht aus neun Ingenieur*innen (Peter F. Billen, Robin Flecks, Sabine Weber, Dennis Krämer, Suzanne Schultz, Christoph Tech, Oliver Sablotny, Kai Alford und Patrick Ferdinand), vier Bauzeichnern (Stefan Fey, Markus Treffer, Egin Onur und Karl Kirsch) und Martina Josepfs, als Assistenz der Geschäftsleitung.

ADVENT, ADVENT, EIN LICHTLEIN BRENNT...

DAS ERSTE IGS-ADVENTSGEWINNSPIEL

In der vergangenen Weihnachtszeit haben wir unter den Mitarbeitern zum ersten Mal ein Adventsgewinnspiel veranstaltet. Wer teilnehmen wollte, musste unseren Social Media Accounts folgen und unter dem jeweiligen Beitrag einen Kommentar mit Verlinkung einer Person hinterlassen. Zu jedem Advent gab es eine großartige Überraschung zu gewinnen.

Nun ein halbes Jahr später sind wir ihnen noch die offizielle Bekanntgabe der Gewinner schuldig.



Der erste Advent versprach den Gewinner*innen einen Amazon-Gutschein. Hier hatte unser Mitarbeiter Kai Alford vom Standort Finck Billen in Köln das Glück, diesen zu ergattern.

Am zweiten Advent gab es Apple AirPods der dritten Generation zu gewinnen. Bernd Hofmann vom Standort Hochheim am Main wurde hierfür zum Gewinner ernannt.

Hinter dem dritten Adventstürchen verbarg sich ein Apple iPad Pro 11“ der dritten Generation, welches Anna Glade, eine Mitarbeiterin der Ingenieurgemeinschaft Gnade GmbH in Magdeburg, gewonnen hat.

Da das Beste bekanntlich zum Schluss kommt, wurden am vierten Advent zwei VIP-Fußballkarten für ein Bayern-Bundesliga-Spiel in München verschenkt.

Über diese konnte sich unser Mitarbeiter Kai Machaczek vom Standort Bielefeld freuen.



Wir wünschen allen Gewinnern viel Spaß mit den Preisen!

Ein herzliches Dankeschön auch an alle Teilnehmer.

„4 GEWINNER UNTER
48 TEILNEHMER.“

DAS PROJEKT ANGERBACHTALBRÜCKE

EIN NEUBAU AUF HOHEM NIVEAU

Im Sommer 2017 begannen die Bauarbeiten für die Angerbachtalbrücke im Zuge des Lückenschlusses der A44 zwischen Ratingen und Velbert. Die Brücke misst eine Länge von 391 m und besteht aus zwei getrennten Überbauten. Sie sind jeweils in fünf Felder gegliedert und überspannen das Angerbachtal mit einer maximalen Höhe von 35 m.



DAS PROJEKT ANGERBACHTALBRÜCKE

DIPL.-ING.(FH) HORST HOF BAUOBERLEITER/BAUÜBERWACHER
DER IGS INGENIEURE



Als Überbauquerschnitt wurde ein torionssteifer Kastenquerschnitt verwendet, welcher als Stahlverbunddurchlaufträger konzipiert ist. In den Achsen 10-60 liegt er auf den Stahlbetonpfeilern beziehungsweise dem Widerlager und wird mit den Pfeilerstreben verschweißt.

Die Bauarbeiten für die Angerbachtalbrücke bieten sehr interessante und abwechslungsreiche Aufgaben. Die Stahlkonstruktion hat ein Gesamtgewicht von ungefähr 5000 t aus S 355 nach DIN EN 10025-2,-3. Jeder Überbau besteht aus 14 Einzelschüsse, die jeweils in zwei Hälften als Sondertransporte zur Baustelle geliefert wurden. Speziell dafür wurde ein Zelt errichtet, in dem der Zusammenbau und das Schweißen der Einzelhälften erfolgte. Die Stützschüsse wurden aus Gewichtsgründen in drei Teilen zur Baustelle geliefert und dort anschließend verschlössert und geschweißt.

Nachdem die VT- und UT-Prüfungen der ausgeführten Montagenähte durchgeführt wurden, fand eine Zwischenbeschichtung statt. Im Anschluss wurden die Einzelschüsse zu einer Verschiebeinheit im Taktkeller zusammengebaut und verschweißt. Dieser Verschiebe erfolgt im Taktschiebeverfahren unter Verwendung eines Vorbauschnabels. Hierfür wurde der Überbau abschnittsweise aus dem Taktkeller mit hydraulischen Litzenhebern, über Vorschubwippen und PTFE-Gleitlager vorge-schoben.

Die beim Verschiebevorgang zu überwachenden Maßnahmen regelt die ZTV-Ing. T.6.

Nach dem vollständigen Verschiebe erfolgte das Absatteln des Überbaues und das Verschweißen mit den Pfeilerstreben in den Achsen 20, 30 und 40. In den Achsen 10, 50 und 600 erfolgte die Auflagerung auf seitengeführte Lager. Der gesamte Verschiebevorgang ist durch eine laufende Vermessung begleitet worden.

Die anschließende Herstellung der Verbundplatte wurde mit einem Verbundschalwagen der Fa. Weise ausgeführt. Nachfolgend wurden die Kappen betoniert, die Fahrbahnabdichtung mit Belag eingebaut und die Spritzschutzwände montiert.



Wir, die IGS INGENIEURE GmbH & Co. KG, waren bei diesem Projekt unter anderem für die Bauoberleitung sowie die örtliche Bauüberwachung zuständig. Von Seiten der örtlichen BÜ ausgeführte Tätigkeiten regelt die M-BÜ-ING Teil 1, Teil 3 und Teil 4.

"MONTAGE IM
TAKTSCHIEBEVERFAHREN."

LEISTUNGEN DER IGS:

1. BAUOBERLEITUNG UND
BAUÜBERWACHUNG
2. BAUÜBERWACHUNG BAHN
3. SCHWEIß- UND
KORROSIONSSCHUTZTECH-
NISCHE ÜBERWACHUNG
4. NACHTRAGSMANAGEMENT
5. VERMESSUNG
6. SIGEKO
7. MONTAGE ÜBERWACHUNG
DES TAKTSCHIEBEVERFAH-
RENS

EXPERTENINTERVIEW

STEFFI MÖLLER

ABTEILUNGSLEITERIN OBJEKTPLANUNG INGENIEURBAU

Steffi Möller ist unsere Abteilungsleiterin Objektplanung Ingenieurbau. In diesem Interview spricht sie über die vielfältigen Aufgaben in ihrem Fachbereich. Außerdem erfahren wir von einem besonderen Projekt, welches ihr noch lange in Erinnerung bleiben wird.



STEFFI MÖLLER

Seit wann arbeiten Sie bei der IGS in Weimar und was ist Ihre Position dort?

Ich bin bei den IGS Ingenieuren nun schon seit dem Jahr 2000 beschäftigt. Unmittelbar nach meinem Studienabschluss habe ich bei der IGS als Berufseinsteiger begonnen.

Mittlerweile bin ich Abteilungsleiterin der zugehörigen Gruppe Objektplanung Ingenieurbau.

Worum handelt es sich bei dem Bereich Objektplanung Ingenieurbau?

Die Objektplanung befasst sich im Wesentlichen mit der Planung von Brücken und Stützwänden, also Bauwerke im Zuge der Verkehrsinfrastruktur, Straßen, Gewässer und der Deutschen Bahn. Unsere Aufgabe ist es, unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen wie der Geotechnik, der Planung der Verkehrsanlage an sich, der Einbindung ins Umfeld und natürlich den Gestaltungsanforderungen, ein Bauwerk zu entwerfen, welches auch im Hinblick auf die Tragekonstruk-

tion an den jeweiligen Standort passt.

Was sind Ihre Aufgaben in Ihrer Abteilung?

Meine Aufgaben als Abteilungsleiterin sind es, zunächst einmal bei der Beschaffung der Projekte mitzuwirken und natürlich auch die Abteilung, bestehend aus 15 Mitarbeitern, zu koordinieren.

Ich verteile die Arbeiten, behalte die Termine im Blick und stehe selbstverständlich auch bei Fragen zur Verfügung. Glücklicherweise bleibt noch genug Zeit, um selbst bei der Projektarbeit mitzuwirken, weil das ja eigentlich das Spannendste an der ganzen Aufgabe ist.

Wie erhalten Sie neue Projektaufträge?

Die Planungsleistungen werden zu 95 Prozent von Landesbehörden, der Bahn, der Autobahn GmbH des Bundes oder Kommunen vergeben und diese sind gehalten, die Planungsleistungen öffentlich auszuschreiben. Als Bieter für diese Planungsleistungen müssen wir Referenzen, unsere Eignung und Leistungsfähigkeit nachweisen.

„SEIT 2000
BEI DEN IGS
INGENIEUREN
BESCHÄFTIGT.“

Anhand einer Bewertungsmatrix wird am Ende die Höchstpunktzahl der Bieter bewertet. Derjenige mit den meisten Punkten bekommt anschließend den Auftrag.

Was sind die Besonderheiten der IGS in Ihrem Fachgebiet Objektplanung Ingenieurbau?

Die Besonderheit bei der IGS für unseren Fachbereich ist tatsächlich, dass wir ein großes mittelständiges Unternehmen mit gut 300 Mitarbeitern und vielen Niederlassungen im Bundesgebiet sind. Damit vereinen wir eine große Menge Fachkompetenz in verschiedenen Fachbereichen hier im Hause, was es dann für die Arbeit im speziellen Fachgebiet deutlich einfacher macht. Mir hat mal jemand gesagt: „Es gibt nichts, was hier im Hause nicht irgendjemand, irgendwann schon mal in irgendeiner Form gemacht hat.“

Welches Projekt ist Ihnen am meisten in Erinnerung geblieben und warum?

Projekte, die lange in Erinnerung bleiben, sind natürlich sehr langjährige Projekte und komplexe Maßnahmen.

Unter anderem ist da momentan die Augustusbrücke in Dresden präsent, dort habe ich die denkmalgerechte Instandsetzung des Brückenbauwerkes geplant. Durch das Bauen im Bestand bei so einem denkmalgeschützten Bauwerk ist natürlich selbst im Rahmen der Ausführungsplanung immer wieder mit Überraschungen zu rechnen. Das war auch hier so, denn es musste im Prinzip permanent auf die örtlichen Gegebenheiten, die man vorgefunden hat, reagiert werden. Das sind natürlich Dinge, die in Erinnerung bleiben.

Wieso haben Sie sich damals für die IGS entschieden?

Die Entscheidung für die IGS ist vor 21 Jahren tatsächlich nicht bewusst erfolgt. Damals war es so, dass die Fachhochschule Erfurt mit der IGS eine kleine Kooperation betrieben hat. Mir wurde dann angeboten, ins Team miteinzusteigen und das habe ich dankend angenommen. Das bereue ich bis heute auch nicht!

„ES GIBT NICHTS,
WAS HIER NICHT
IRGENDJEMAND,
IRGENDWANN,
IRGENDWIE
GEMACHT HAT.“



EXPERTENINTERVIEW: THOMAS BUTHIG

ABTEILUNGSLEITER VERKEHRSANLAGENPLANUNG

Thomas Buthig ist Abteilungsleiter Verkehrsanlagenplanung bei der IGS in Weimar. In diesem Interview gibt er Einblicke in seinen Fachbereich und vergangene Projekte. Außerdem erfahren wir, was für ihn das Besondere an seinem Team und der gesamten IGS INGENIEURE GmbH & Co. KG ist.



„SEIT 24 JAHREN
BEI DEN IGS
INGENIEUREN.“

Seit wann arbeiten Sie bei der IGS in Weimar und in welcher Position sind Sie dort tätig?

Ich arbeite seit 24 Jahren bei den IGS Ingenieuren in Weimar und bin hier Abteilungsleiter für die Verkehrsanlagenplanung.

Was versteht man unter der Abteilung „Verkehrsanlagenplanung“?

Die Abteilung umfasst 26 Mitarbeiter, die in drei Teams aufgeteilt sind. Das erste Team bearbeitet die Verkehrsanlagenplanung, wo wir Bundesstraßen, Ortsumgehungen und Autobahnen planen. Die zweite Abteilung ist für die Landschaftsplanung und die Freiraumplanung verantwortlich, während wir in der dritten Abteilung an Lichtsignalanlagen und Verkehrstechniken arbeiten. Mit unserem Bereich der Verkehrstechnik können wir die Leistungsfähigkeit von Straßen und Knotenpunkten nachweisen. Wir führen einzelne Verkehrserhebungen durch, werten sie aus und anschließend bilden sie die Grundlagen für die Planung der Verkehrsanlagen.

Welche Aufgaben übernehmen Sie in Ihrer Abteilung?

Meine speziellen Aufgaben sind das Verteilen der Projekte, die Organisation der Projektbearbeiter, das Kontrollieren der Ergebnisse und das Zusammenführen der Mitarbeiter, um ein erfolgreiches Agieren gegenüber unserem Auftraggeber zu gewährleisten.

Welche Besonderheiten bietet die IGS in Ihrem Fachbereich?

Eine Besonderheit in meinem Bereich bildet die Planung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Das beinhaltet die Planung von Eisenbahnbrücken oder Straßenbrücken über verschiedene Verkehrswege. Hier kommt es besonders auf die Teilung der Kosten und auf die Planungsvereinbarungen zwischen den Beteiligten an.

Können Sie uns Projekte vorstellen, die Ihnen besonders in Erinnerung geblieben sind?

In der Gemeinde Mechterstädt haben wir für die Deutsche Bahn AG die Beseitigung des Bahnübergangs geplant.

Hierbei haben wir ein neues Eisenbahnüberführungsbauwerk über die Straße und ein weiteres über den Fußweg geplant. Im weiteren Zuge haben wir sowohl einen neuen, großen Knotenpunkt als auch eine neue Lichtsignalanlage geplant. Des Weiteren haben wir eine Natursteinmauer aus dem 18. Jahrhundert versetzt. Durch die frühzeitige Einbindung der Gemeinde und der Anwohner konnten wir den Planungsprozess optimieren und frühzeitig eine Plangenehmigung erzielen. Dabei war das Ziel, die beantragten Sperrpausen zwingend einzuhalten.

Was macht die IGS Ingenieure und ihre Mitarbeiter aus?

All die zuvor beschriebenen Dinge haben wir mit dem Planungsteam erreicht und konnten so fristgerecht den Bahnübergang beseitigen und der Öffentlichkeit eine neue Verkehrsführung übergeben. Aufgrund der Größe der IGS sind wir in der Lage, komplexe und umfangreiche Maßnahmen zu planen. Wir können hier auf ein Team mit großem Knowhow und Innovativität zurückgreifen. Das macht nicht nur Spaß, sondern der Erfolg gibt uns Recht.



„ABTEILUNGSLEITER
VERKEHRSANLAGEN-
PLANUNG.“

“DER ERFOLG
GIBT UNS RECHT“.

WIGBERT FRITSCH FEIERT 30-JÄHRIGES

WIGBERT FRITSCH, BAUINGENIEUR DER IGS

Im April 2022 durften wir mit unserem engagierten Mitarbeiter Wigbert Fritsch sein 30-jähriges Jubiläum feiern. Er ist bereits seit dem 21.04.1992 als Bauingenieur im Bereich der Bauoberleitung und Bauüberwachung bei uns, den IGS INGENIEUREN, tätig. Wir bedanken uns für die vergangenen Dekaden und freuen uns auf die Zeit, die noch vor uns liegt!

“WIR FREUEN UNS
AUF DIE ZEIT, DIE
NOCH VOR UNS
LIEGT!“



„Ich habe mich für die IGS INGENIEURE entschieden, weil ich in den Brückenbau wollte. Brücken sind für mich fantastische Bauwerke! Sie verbinden Landschaften, Städte, Gemeinden und auch Menschen. Ich finde es sehr spannend, dabei mitzuwirken.“

Wigbert Fritsch

DANKE FÜR 24 ENGAGIERTE JAHRE!

WIR VERABSCHIEDEN FRAU FISCHER IN DEN RUHESTAND



Uta Fischer war 24 Jahre lang in der Verwaltung der IGS Ingenieure in Weimar beschäftigt und ist in dieser Zeit zu einem unentbehrlichen Teil unseres Unternehmens geworden. Sie war die gute Seele des Hauses und hat uns stets mit einem freundlichen Wort unterstützt. Für unseren Bauleiter Herrn Fritsch war sie im Bereich Baumanagement eine feste Größe innerhalb seiner Projekte. Einige ihrer Stärken lagen in der gewissenhaften Rechnungsprüfung und Rechnungsfortschreibung in laufenden Projekten und der zuverlässigen Erstellung von Bauwerksakten zur Übergabe an die Auftraggeber für abgeschlossene Projekte. So hat Frau Fischer ihrem Kollegen für seine Tätigkeit auf den Baustellen zu jeder Zeit den Rücken freigehalten. Für ihre tolle Arbeit bei uns möchte sich sowohl die Geschäftsführung der IGS INGENIEURE GMBH & Co. KG als auch die gesamte Belegschaft hier in Weimar mit unserem Geschenk zur Erinnerung an die gemeinsame Zeit ganz herzlich bei Frau Fischer bedanken.

Am 01.03.2022 hat sie ihren wohlverdienten Ruhestand angetreten und wird sich, genau wie wir, hoffentlich gerne an die IGS und an so manches Erlebnis mit uns, ihren ehemaligen Kolleg*innen, erinnern!

Wir wünschen Frau Fischer alles erdenklich Gute, viel Freude mit ihrer Familie und vor allem beste Gesundheit, um diese Zeit auch wirklich genießen zu können!

**„DER RUHESTAND
BEDEUTET NICHT
STEHEN BLEIBEN,
SONDERN RUHIGES
WEITERGEHEN.“**

Innovationen Gemeinsam Schaffen



IGS INGENIEURE GMBH & CO. KG

HAUPTSITZ IN WEIMAR:
KANTSTRASSE 5
99425 WEIMAR

