58. Jahrgang Dezember 2014

5/6-14

Zentralverband der Ingenieurvereine

Nachrichten

Positionen

Reformen

Perspektiven

Postvertriebsstück A 3126

Inhalt 5/6-2014

LEITARTIKEL

– Der Haushalt für Verkehr und digitale Infrastruktur 2015
Von Reinhold Sendker, MdB 3

INGENIEURE IN DER WIRTSCHAFT

– Sicheres und nachhaltiges Bauen mit EU-Recht vereinbaren 4
– Die gesamtschuldnerische Haftung
Positionspapier des BDB Baden-Württemberg 5
– Reformkommission Großprojekte 6
– Experten bewerten Bahnreform als erfolgreich
Positive Bilanz auf dem Ingenieurtag des Verbandes Deutscher Eisenbahn-Ingenieure (VDEI) 7
– Brauchen die Eisenbahnen Ingenieure?
Resolution der Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände (UEEIV) 8
– Die Herausforderungen der Digitalen Agenda
IfKom: Was Deutschland auf dem Weg in die digitale Zukunft erwarten darf 9
– Geodäten! Vernetzen! Deutschland!
Kernkompetenzen zur Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur 11
– HOAI 2013 – Auf dem Weg in die Planungspraxis 13

INGENIEURAUS- UND WEITERBILDUNG

– Gute Lehre und erfolgreiches Lernen auf akademischem Niveau 14

INGENIEURE IN DER GESELLSCHAFT

– Grüne Perspektiven für Wirtschaft, Arbeit und Umwelt 16

INGENIEURE IM ÖFFENTLICHEN DIENST

– Fachkräftemangel im Öffentlichen Dienst
Viele Stellen unbesetzt 17
– Bundesbeamtengesetz 17

AUS DEN MITGLIEDSVERBÄNDEN

– Für eine „Moderne Bahn“
Resolution des Verbandes Deutscher Eisenbahningenieure e.V. (VDEI) 18
– Digital-Strategie der Europäischen Union modernisieren 19
– IWSV: WSV-Reform 20
– IfKom: Bundesversammlung 20
– LAI: Neuer Vorsitzender 21
– VDV: Geodäten! Vernetzen! Deutschland! 21
– VDEI: Neues Präsidium 22

Titelbild: Eine großartige technische Leistung: Die Landung der Sonde Philae auf dem Kometen 67P/Churyumov-Gerasimenko. Links im Bild ist eines der drei Landebeine zu erkennen, oben das jubelnde Team.
Fotos ©: ESA/Rosetta/Philae/CIVA/J.Mai. Collage: ZBI.

58. Jahrgang

Herausgegeben vom Zentralverband der Ingenieurvereine e.V.

Präsident: Dipl.-Ing. Wilfried Grunau
Vizepräsidenten: Dipl.-Ing. Claus Hinrichs
Dipl.-Ing. Manfred Kehr
Dipl.-Ing. Heinz Leymann
Dipl.-Ing. (FH) Helmut Zenker
Beirat: Heidrun Bluhm, MdB
Dieter Grasedieck, MdB
Ulrike Höfken
Dipl.-Ing. Anton Kränzle
Katharina Landgraf, MdB
Prof. Dr.-Ing. Martin Neumann, MdB a.D.
Franz Obermeier, MdB a.D.
Johannes Pflug, MdB a.D.
Redaktion: Dipl.-Ing. Wilfried Grunau
Alte Jakobstr. 149, 10969 Berlin
Telefon: 030 / 34 78 13 16
Telefax: 030 / 34 78 13 17
e-mail: info@ZBI-Berlin.de
Bankverbindung: Postbank Köln,
BLZ 370 100 50, Kto. 2083 50-506
Druck: Wienands PrintMedien GmbH,
Linzer Straße 140, 53604 Bad Honnef
Redaktionsschluss: 28. November 2014
Bezugsgebühr: Im Verbandsbeitrag enthalten

Gezeichnete Beiträge stellen die Ansicht des Verfassers dar, nicht aber unbedingt die des ZBI oder seiner Mitgliedsverbände.

Mitgliedsverbände:

Ordentliche Mitglieder

BDB-BW Bund Deutscher Baumeister, Architekten und Ingenieure Baden Württemberg
BWK Bund der Ingenieure für Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Kulturbau
LV Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland, Niedersachsen/Bremen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein/Hamburg
IfKom Ingenieure für Kommunikation
IGBI Verband des Technischen Dienstes der Bundeswehr
IWSV Ingenieurverband Wasser- und Schiffahrtsverwaltung
LAI Landesverband der Agraringenieure Niedersachsen
VDEI Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure
VDV Verband Deutscher Vermessungsingenieure
ZVI Zentralverband der Ingenieure des öffentlichen Dienstes

Außerordentliche Mitglieder

BAI Berufsverband der Architekten und Ingenieure in Augsburg
ETV Elektrotechnische Vereinigung der Fachhochschule Köln
IVD Ingenieurvereinigung Darmstadt
LMV Landes-Mittelbau-Vereinigung NRW
TCV Technischer Cartell-Verband

Fördernde Mitglieder

Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur
PASA Bau-Gesellschaft mbH, 48253 Greven
TKG – TK-Gemeinschaft, unabhängige Versichertengemeinschaft der Techniker Krankenkasse e.V., 63019 Offenbach am Main

ISSN 0177 - 1698

Der Haushalt für Verkehr und digitale Infrastruktur 2015

Von Reinhold Sendker, MdB

Es sind schon gewaltige Herausforderungen, vor denen unser Land und unsere Volkswirtschaft mit Blick auf die Verkehrsinfrastruktur in Zukunft stehen. Dabei wirken die im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD vereinbarten zusätzlichen fünf Milliarden Euro sehr positiv.

So steigt gegenüber 2014 die Verkehrsinvestitionslinie im Jahr 2015 um 352 Millionen Euro auf 10,8 Milliarden Euro an und bis 2017 werden wir ein Rekordniveau von knapp 12 Mrd. Euro erreichen. Das entspricht im Schnitt einer halben Milliarde Euro pro Jahr mehr für die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Sachlich gesehen ist das eine sehr positive Verstetigung der Investitionslinie.

Aber – das muss mit Blick in die Zukunft auch gesagt werden – allein für die Erhaltung und Sicherung der Bestandsnetze fehlen Milliardenbeträge. Blicken wir einmal zurück auf den Zeitraum von 2001 bis 2013: In diesen zwölf Jahren gab es bei den Bestandsnetzen einen Gesamtbedarf von 83 Milliarden Euro. Rund 60 Milliarden Euro sind in diesem Zeitraum tatsächlich investiert worden. Bei aller berechtigten Kritik an diesem Defizit muss auch aber auch angeführt werden, dass in dieser Zeit tatsächlich auch enorm viel investiert worden ist und dass eine Haushaltskonsolidierung nach den Jahren der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise zwingend erforderlich war. Mit der Konsolidierung hat die unionsgeführte Bundesregierung jetzt mit dem ersten Haushaltsausgleich nach 45 Jahren ein ganz herausragendes Ergebnis erreicht.

Es bleibt die Perspektive, durch Optionen in der zukünftigen Haushaltsfinanzierung oder in der Nutzerfinanzierung Mehreinnahmen zu erzielen. Vor allem bewahren wir durch eine gut aufgestellte Infrastruktur die Wettbewerbsfähigkeit unserer Volkswirtschaft. Deshalb kann es nur unser Ziel sein, im internationalen Ranking nicht weiter zurückzufallen, sondern diesen so wichtigen Standortfaktor erneut zu stärken.

Deutschland ist das große Drehkreuz für den Personen- und Güterverkehre in Europa, Logistikweltmeister und Wachstumsmotor. Die Erfüllung des Anspruchs, dass das so bleibt, verlangt auch im Hinblick auf den prognostizierten Verkehrsmengensaufwuchs in den nächsten Jahren eine verbesserte Mittelausstattung.

Reinhold Sendker ist seit 2009 Mitglied des Deutschen Bundestages und dort stellvertretender Vorsitzender des Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft. Er ist Berichterstatter für den Verkehrshaushalt und Finanzierungsfragen und Länderberichterstatter für den Bundesverkehrswegeplan in Nordrhein-Westfalen.

Foto: © Reinhold Sendker / Werbeagentur Gassner.

Die Bemautung aller Bundesstraßen wird in Zukunft dazu beitragen. Ferner weist der Bundeswirtschaftsminister auf den Einsatz privaten Kapitals hin; das ist in der Tat ein sehr diskussionswürdiger Vorschlag. Aktuell bleibt es aber dabei: Wir verfügen erstens über zu wenige Investitionsmittel, und zweitens ist und bleibt für uns die Öffentlich-Private-Partnerschaft eine starke Option. Da schauen wir aktuell auf den Ausbau der A 9 in Thüringen mit einer Bauzeit von nur knapp drei Jahren. Wir können das überall beobachten: ÖPP-Projekte im Straßenbau gehen deutlich schneller vonstatten. Das schafft volkswirtschaftlichen Nutzen. Genau darauf kommt es an.

Dies ist auch eine Forderung, die von Verbändeseite immer wieder an uns herangetragen wird.

Das sieht beispielsweise auch das Deutsche Verkehrsforum so und schreibt in einer Veröffentlichung: „Nur den Zinsnachteil von privaten Unternehmen gegenüber der öffentlichen Hand zu betrachten und aus diesen höheren Finanzierungskosten die Unwirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten abzuleiten, ist polemisch und falsch." Vielmehr seien alle Effekte einzubeziehen: die Qualität, die Bauzeit, die Folgekosten über den gesamten Lebenszyklus sowie ferner der volkswirtschaftliche Nutzen.

Folglich besteht mit dieser Beschaffungsvariante die Chance, in der laufenden Legislaturperiode netto mehr für unsere Verkehrsanlagen zu erreichen. Darüber hinaus sind bei dringend notwendigen Erhaltungsinvestitionen für Autobahnbrücken und Bundesstraßen Beschleunigungsverfahren sehr sinnvoll. Ich nenne als Beispiel die Brücke auf der Autobahn 1 bei Leverkusen. Die Vereinbarung zwischen NRW-Landesverkehrsminister Groschek und Bundesverkehrsminister Dobrindt zum beschleunigten Bau, spart möglicherweise anderthalb Jahre. Mit Blick auf den Verkehrsfluss im Raum Köln und die entstehenden Staukosten eine bemerkenswerte und richtige Entscheidung.

Ein weiteres wichtiges Thema ist die Verbesserung der Transparenz in der haushalterischen Erfassung. Hier leistet die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft, die VIFG, in der Bewirtschaftung der Lkw-Mautmittel mit tagesaktuellen und projektbezogenen Informationen, die wir sonst nirgendwo bekämen, sehr gute Arbeit. Überlegungen, auch die Verkehrsinvestitionsmittel aus dem regulären Bundeshaushalt über die VIFG bewirtschaften zu lassen, ist ein interessanter Gedanke.

Mit dem vorliegenden Etatentwurf 2015 setzen CDU/CSU und SPD zudem weitere wichtige Akzente mit denen der Verkehrsetat weiter gestärkt wird. So haben wir die Mittel im Bereich Lärmschutz im Rahmen des parlamentarischen Verfahrens noch einmal erhöht. Des Weiteren fördern wir den Bau von Radwegen und stärken das Breitbandbüro des Bundes. Das Breitbandbüro kann damit insbesondere die Informationsarbeit für die Entscheidungsträger in den Kommunen vor Ort vorantreiben.

Das ist ein aktiver Beitrag des Bundes zum Breitbandausbau. Auch im Bereich der Verkehrssicherheit wollen wir ein positives Zeichen setzen und erhöhen auch hier die Haushaltsmittel. Insbesondere vor dem Hintergrund steigender Zahlen bei den Verkehrstoten ist dies ein wichtiges Signal.

So ist zusammenfassend festzustellen: Erstens: Der Haushalt für Verkehr und digitale Infrastruktur ist nach wie vor mit Abstand der größte Investitionshaushalt des Bundes. Zweitens: Der Koalitionsvertrag hat der Infrastruktur weitere Mittel zugeführt. Und drittens: Um der vorhandenen Unterfinanzierung wirkungsvoll entgegenzutreten, ist es wichtig auch weiterhin mit Nachdruck Minister Dobrindt beim Einwerben zusätzlicher Investitions- und Finanzmittel zu unterstützen.

Sicheres und nachhaltiges Bauen mit EU-Recht vereinbaren

Bundesbauministerin Barbara Hendricks hat den Ländern Unterstützung bei der Umsetzung des EuGH-Urteils zu Bauprodukten zugesagt. „Der Bund ist bereit, die Länder mit seinem Sachverstand zu unterstützen und auch die notwendigen Verfahren auf den Weg zu bringen“, erklärte Hendricks am 13. November bei einem Symposium zur EU-Bauproduktenverordnung in Berlin. Am 16.10.2014 hatte der Europäische Gerichtshof die Praxis der Länder, in einer Liste Zusatzanforderungen an CE-gekennzeichnete Bauprodukte aufzustellen, für europarechtswidrig erklärt (Rs. C-100/13).

Hendricks betonte: „Es ist jetzt klar, dass wir in Deutschland von unmittelbar produktbezogenen Zusatzanforderungen und verpflichtenden nationalen Zulassungen wegkommen müssen. Hier müssen wir eng mit der Europäischen Kommission zusammenarbeiten. Genauso wichtig ist es aber auch, dass wir gegenüber der Kommission darauf bestehen, dass die vielen bekannten Mängel und Lücken in der europäischen Harmonisierung von Bauprodukten jetzt rasch beseitigt werden. Das wichtigste ist für mich, dass wir in Europa und in Deutschland die Errungenschaften eines sicheren und nachhaltigen Bauens bewahren und ausbauen.“

Dr. Barbara Hendricks. Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit.

Foto © Bundesregierung/Sandra Steins

Die Ministerin betonte, dass es keine Zweifel an der deutschen Zielsetzung geben dürfe, in jeder Hinsicht europarechtskonform vorzugehen. Berücksichtigt werden müsse allerdings auch, dass das Urteil sich auf die alte Bauproduktenrichtlinie (89/106/EWG) bezieht. Inwieweit seine Aussagen auch in Bezug auf die seit 1. Juli 2013 geltende neue Bauproduktenverordnung gelten, müsse gründlich und in Ruhe untersucht werden.

Hendricks bot an, gemeinsam mit den Ländern den mit Kommission und Wirtschaft aufgenommenen Gesprächsfaden konstruktiv weiterzuführen.

Auch ein möglicher Handlungsbedarf auf Bundesebene werde gründlich geprüft. Baustaatssekretär Gunther Adler bekräftigte das Angebot an die Länder auch auf der zeitgleich stattfindenden 126. Bauministerkonferenz in Chemnitz.

(BMUB)

Die gesamtschuldnerische Haftung

Positionspapier des BDB Baden-Württemberg

Der nach dem Werkvertragsrecht geschuldete Gesamterfolg für ein mängelfreies Bauwerk erlaubt es dem Auftraggeber, im Falle des Auftretens von Mängeln oder Schäden nach dem Prinzip der gesamtschuldnerischen Haftung gemäß BGB aus dem Kreis der eventuell in Frage kommenden Verantwortlichen beliebig einen herauszugreifen und gegen ihn Haftungsansprüche zu stellen. Dies ist in der Praxis dann weit überwiegend der Architekt oder Ingenieur.

Rechtliche Ausgangslage

Die Rechtsprechung hat dieses Vorgehen bestätigt. Bereits im Jahre 1965 hat der Bundesgerichtshof (BGH) in einem grundlegenden Urteil (BGHZ 43,227 ff.) festgestellt, dass der Architekt / Ingenieur und Bauunternehmer im Hinblick auf die geschuldete Leistung in einer engen rechtlichen Zweckgemeinschaft verbunden sind. Es sei ein Gesamtschuldverhältnis anzunehmen, in dem beide gemeinsam wegen eines zu vertretenden Mangels am Bauwerk auf Schadenersatz wegen Nichterfüllung haften. Dies gilt laut BGH auch dann, wenn Planer und Bauunternehmer nicht die gleiche Gewährleistung in Geld schulden, da von dem einen der Schadenersatz und vom anderen die Nachbesserung gefordert wird.

Diese Rechtsauffassung ist durch jüngere BGB-Urteile bestätigt worden. Gleichzeitig wurde auch festgestellt, dass es dem Auftraggeber freistehe, an welchen der beiden Gesamtschuldner er sich halte.

Haftung trifft in der Praxis Architekten und Ingenieure

Nachdem Mängel und Schäden meist erst dann festgestellt werden, wenn das Bauwerk bereits fertiggestellt ist, ist der Architekt / Ingenieur derjenige, der die Aufgabe der Verfolgung der Mängelbeseitigung zu erledigen hat, da diese meistens die einzigen für den Auftragnehmer leicht und bequem greifbaren Beteiligten im Baugeschehen sind.

Darüber hinaus haben nach den einschlägigen Berufsordnungen der Architekten und Ingenieure diese als einzige am Bau Beteiligte zwingend Berufshaftpflichtversicherungen abzuschließen. Gerade bei größeren Schäden ist es also für den Auftraggeber naheliegend und allzu bequem, den Architekten oder Ingenieur auch für Ausführungsmängel der Baufirmen in Haftung zu nehmen, obwohl Architekten und Ingenieure ihre eigene Leistung schon lange abgeschlossen haben.

Regressansprüche oft nicht durchsetzbar.

Die Praxis im Baugeschehen zeigt auch häufig, dass Regressansprüche gegenüber bauausführenden Unternehmern, auch wenn sie für die Mängel und Schäden nahezu ausschließlich verantwortlich sind, nicht mehr durchgesetzt werden können. Dabei sind insbesondere die Fälle, in denen die bauausführenden Unternehmer bzw. deren Subunternehmer bereits Insolvenz angemeldet haben oder die Gewährleistungsfristen bei ihnen ausgelaufen sind, von erheblicher Bedeutung. Die Auswirkungen sind eine nicht gerechtfertigte und überproportionale Belastung der Architekten und Ingenieure.

Auswirkungen existenzbedrohend

Die wirtschaftlichen Auswirkungen dieser nicht zu vertretenden überproportionalen Belastung der Architekten und Ingenieure als in der Regel klein- und mittelständisch orientierte Büroeinheiten sind dramatisch und können sogar existenzbedrohend sein. Die Prämien der Berufshaftpflichtversicherungen werden durch diese Schäden exorbitant stark belastet und erhöhen im erheblichen Umfange die Kosten der Büros. Zudem ist in der Regel kostenintensive Rechtsberatung und -beistand sowie Zuarbeit für den Rechtsstreit, ggf. auch im Falle der Zahlungsverweigerung durch die eigene Berufshaftpflichtversicherung, notwendig. Teilweise gehen die Versicherungen so weit, sich ganz aus dem Bereich der Berufshaftpflicht zurückzuziehen und alle bestehenden Verträge zu kündigen, wie das Beispiel eines namhaften Großversicherers im Jahre 2012 gezeigt hat.

Diese Auswirkungen verschlechtern auch das Rating der Büros bei Banken, so dass die Kreditgewährung eingeschränkt bzw. nur zu schlechteren Konditionen möglich ist. Schließlich entstehen auch bei Verkauf oder Übernahme von Planungsbüros negative Auswirkungen, wenn Haftungsfälle den Bürowert negativ beeinflussen. In Einzelfällen ist sogar bekannt geworden, dass Erben von freiberuflich tätigen Architekten und Ingenieuren aufgrund späterer Ansprüche von Auftraggebern aus der gesamtschuldnerischen Haftung heraus in existenzbedrohende Situationen gelangt sind.

Denn bis der Haftungsfall nach Jahren bekannt wird, sind die Fristen zur Ausschlagung der Erbschaft (6 Wochen-Frist) längst abgelaufen.

Heftige Kritik

Bereits auf dem 3. Baugerichtstag im Mai 2010 in Hamm wurde die gesamtschuldnerische Haftung thematisiert und nach Lösungsmöglichkeiten gesucht, um die überproportionale Belastung der Architekten und Ingenieure im Vergleich zu den bauausführenden Unternehmern zu beseitigen. Ergebnis der Beratungen des Baugerichtstages war auch die Einberufung der „Arbeitsgruppe Bauvertragsrecht" im Bundesministerium der Justiz, die Anfang 2011 ihre Arbeit aufgenommen hatte. Eine von der Bundesarchitektenkammer und Bundesingenieurkammer geforderte Unterarbeitsgruppe hat darüber hinaus zusätzliche Themen aufgegriffen, die insbesondere das Ingenieur- und Architektenvertragswerk betreffen. Dabei spielte Die Praxis im Baugeschehen zeigt auch häufig, dass Regressansprüche gegenüber bauausführende Unternehmer, auch wenn sie für die Mängel und Schäden nahezu ausschließlich verantwortlich sind, nicht mehr durchgesetzt werden können. Dabei sind insbesondere die Fälle, in denen die bauausführenden Unternehmer bzw. deren Subunternehmer bereits Insolvenz angemeldet haben oder die Gewährleistungsfristen bei ihnen ausgelaufen sind, von erheblicher Bedeutung. Die Auswirkungen sind eine nicht gerechtfertigte und überproportionale Belastung der Architekten und Ingenieure.

In ihrem Abschlussbericht vom 18. Juli 2013 wird unter der Nummer 13.5 „Gesamtschuldnerische Haftung von Architekt / Ingenieur mit dem bauausführenden Unternehmer" festgehalten: „Die Arbeitsgruppe sieht die Möglichkeit, dass die überproportionale Belastung der Architekten / Ingenieure, die aus der gesamtschuldnerischen Haftung mit dem bauausführenden Unternehmer folgt, durch weitere gesetzgeberische Maßnahmen, insbesondere im Bereich der Absicherung des Bestellers durch den Unternehmer, reduziert werden kann."

Damit erkennt selbst die Arbeitsgruppe die grundsätzliche Ungleichbehandlung zum Nachteil der Architekten und Ingenieure an und schlägt gesetzgeberische Maßnahmen zur Beseitigung oder zumindest zur Reduzierung dieses Ungewichts vor, so dass ein Interessensausgleich zwischen Architekten / Ingenieuren einerseits und Bauunternehmern andererseits erreicht werden kann.

Dabei wurden folgende Lösungsmöglichkeiten diskutiert:

1. Abschaffung der gesamtschuldnerischen Haftung der am Bau Beteiligten
2. Versicherungspflicht der Bauunternehmer
3. Absicherung durch eine vom Unternehmer zu stellende Sicherheit
4. Einschränkung der gesamtschuldnerischen Haftung durch Regelung der Rangfolge der Inanspruchnahme
5. Nach derzeitigem Sachstand ist bedauerlicher Weise keine Änderung der untragbaren Haftungssituation der Architekten und Ingenieure umgesetzt worden, so dass die negativen Auswirkungen im beschriebenen Umfang weiterhin feststellbar sind.

Der BDB-Baden-Württemberg als mitgliederstarker Verband von Architekten und Ingenieuren im ZBI fordert die Bundesregierung auf, unverzüglich tätig zu werden und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Abschaffung bzw. Abmilderung der nicht vertretbaren Lasten durch die gesamtschuldnerische Haftung am Bau Beteiligter zum Nachteil der Architekten und Ingenieure zu ermöglichen.

(BDB BW)

Reformkommission Großprojekte

Wir müssen die Digitalisierung des Bauens beschleunigen, um Großprojekte schneller, sicherer und risikoärmer zu realisieren. Dazu ist die Implementierung von Building-Information-Modeling (BIM)-Prozessen ein sehr wichtiges Element. Es ist höchste Zeit, die Effizienzpotenziale dieser Innovation zu nutzen und die Prozesse in der Wertschöpfungskette Bau darauf auszurichten. Mit diesem Appell richtete sich der Präsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, Prof. Thomas Bauer, im Vorfeld der Sitzung der Reformkommission „Bau von Großprojekten" in Berlin an alle Baubeteiligten. Bauer kündigte hierzu die Gründung der Plattform „Digitales Bauen, Planen und Betreiben" an, die sein Verband mit vielen Partnerverbänden der Wertschöpfungskette Bau, insbesondere den Planern, Architekten und dem Baugewerbe sowie der Initiative buildingSMART angeschoben hat.

Auch beim Risikomanagement bei Großprojekten sieht Bauer erste positive Ansätze. „Die jetzt zu diskutierenden Lösungsansätze, wie u.a. die verbindliche Einführung eines systematischen Risikomanagements zur Identifizierung und Analyse einzelner Risiken, die Selbstverpflichtung der öffentlichen Auftraggeber, ohne ein projektspezifisches Risikomanagement keine Haushaltsmittel mehr zur Verfügung zu stellen sowie die verpflichtende Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen weisen in die richtige Richtung, müssen aber noch auf ihre Praxistauglichkeit geprüft werden," erläuterte Bauer. Konkret schlägt er die Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe von Bundesfinanz- und -verkehrsministerium vor, damit ressortübergreifende Vorschläge zügiger realisiert werden können.

(www.bauindustrie.de)

Experten bewerten Bahnreform als erfolgreich

Positive Bilanz auf dem Ingenieurtag des Verbandes Deutscher Eisenbahn-Ingenieure (VDEI)

Die Regionalisierung des ÖPNV ist die Erfolgsgeschichte der Bahnreform. Regionalverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr sind heute so gut wie nie zuvor. Allein von 2002 bis 2011 sei die Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr bundesweit um 33,5 Prozent gestiegen, die Zugauslastung habe sich um fast 20 Prozent erhöht, darauf wies Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir auf dem diesjährigen Ingenieurtag des Verbandes Deutscher Eisenbahningenieure hin. Dort zogen hochrangige Referenten unter dem Motto „20 Jahre Bahnreform – quo vadis?" Bilanz, ob und in welchen Bereichen die gewünschten Erfolge eingetroffen sind und wo künftig noch Verbesserungen notwendig sind.

Unter der Regie der Länder hat sich der Öffentliche Personennahverkehr in den vergangenen 20 Jahren erheblich verbessert. Heute sei fast das gesamte rollende Material modernisiert, immer mehr Bahnhöfe seien barrierefrei, verbundweite Nutzung von Tickets und aktuelle digitale Fahrgastinformationen seien selbstverständlich. „Wir werden dieses Angebot aber kaum aufrechterhalten können, wenn der Bund sich weiter aus der finanziellen Verantwortung schleicht", sagte der Minister. Er wies darauf hin, dass dessen ÖPNV-Zuweisungen an die Länder, die sogenannten Regionalisierungsmittel, sind seit 2002 um 6,56 Prozent gestiegen sind, die weitgehend der Deutschen Bahn zufließenden Kosten für die Infrastrukturnutzung jedoch um 28,8 Prozent.

„Es ist absurd, dass der Bund nun die Regionalisierungsmittel für das Jahr 2015 sogar einfrieren möchte; zumal maßgebliche Kostensteigerungen ihm als Gewinne der Deutschen Bahn AG selbst zugutekommen. Der Bund muss seiner Verantwortung für den ÖPNV als ökologischer Alternative zum motorisierten Individualverkehr gerecht werden. Dazu muss er die Regionalisierungsmittel auf den gutachterlich nachgewiesenen Bedarf von 8,5 Milliarden Euro bundesweit aufstocken und sie jährlich verlässlich anpassen."

Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtiger der DB AG für das Land Hessen, bezeichnete die Bahnreform als gute politische Entscheidung für den Schienenverkehr in Deutschland und als einzigartige Chance für das neu gegründete Unternehmen DB AG: „Die Mitarbeiter der DB haben die unternehmerische Neuausrichtung genutzt, um die Deutsche Bahn zu sanieren und für den Wettbewerb in geöffneten Märkten fit zu machen. Ergebnis ist ein solide aufgestelltes und nachhaltig erfolgreiches Unternehmen." Seit der Bahnreform sei in Deutschland der Schienenpersonenverkehr um 36 Prozent, der Schienengüterverkehr sogar um 58 Prozent gewachsen.

Angesichts der internationalen Präsenz von Kunden und Wettbewerbern habe sich die Internationalisierung der DB als zwingend erwiesen. Als Beispiel nannte Vornhusen das System „Automotive RailNet" von DB Schenker, das Hersteller und Lieferanten der europäischen Automobilindustrie nutzen, um mit täglich 250 Zügen grenzüberschreitend Absatzmärkte und Produktionsstätten zu verbinden.

Den Aufwärtstrend wolle die DB AG mit der Strategie DB2020 nachhaltig machen und auf einer stabilen deutschen Basis das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen werden, so Vornhusen. Ziel sei, ebenso Top-Arbeitgeber, wie Umwelt-Vorreiter und profitabler Marktführer mit zufriedenen Kunden zu sein. Allerdings dürften verschärfte ordnungspolitische Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland nicht zur kostenträchtigen Belastung im Wettbewerb werden. Vornhusen zeigte sich zuversichtlich, dass mit der gegenwärtig anstehenden Weichenstellung die Erfolge der Bahnreform fortgeschrieben werden können.

Andreas Schwilling, Partner im Competence Center Transportation bei Roland Berger Strategy Consultants GmbH, bestätigte den Anstieg in den Bereichen Verkehrsleistung und fügte hinzu, dass der jährliche Mittelbedarf des Bundeshaushaltes für Eisenbah-

Tarek Al-Wazir, Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung.

nen in Deutschland um ca. vier Mrd. EUR gesenkt worden sei. Damit sei eine deutliche Entlastung des Bundeshaushaltes erreicht worden, so Schwilling weiter. Auch die umweltpolitischen Ziele der Bahnreform sah Schwilling mit einer durchschnittlichen Senkung des relativen CO_2-Ausstoßes um 40 Prozent seit 1994 als erreicht an.

Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, plädierte dafür, mehr Geld für die Schieneninfrastruktur zu investieren und eine Kompensation der EEG-Mehrbelastung durch den Ausgleich bei der Stromsteuer anzustreben. „Um Chancengleichheit zwischen Schiene und anderen Verkehrsträgern zu gewährleisten, muss eine Fernbusmaut eingeführt werden und es müssen die gleichen Fahrgastrechte herrschen", bekräftigte Flege.

Hintergrund zur Bahnreform:

1993 sah sich das Eisenbahnwesen in Deutschland in einer Sackgasse. Der Marktanteil der Wettbewerber im Personenverkehr war auf zwei Prozent, im Schienengüterverkehr sogar auf ein Prozent pro Tonnenkilometer gesunken. Die Instandhaltung der Eisenbahnen in Deutschland kosteten den Bund ca. 20,5 Mrd. Euro jährlich. Die Umweltbilanz wies mit einem CO_2-Ausstoß von 110g je Passagierkilometer im Personenverkehr bzw. 38g pro Tonnenkilometer im Güterverkehr keine befriedigenden Ergebnisse auf. Da ein weiterer Rückgang des Marktanteils der Schiene drohte und Experten ein erhebliches Verkehrswachstum durch die Osterweiterung und europäische Integration erwarteten, waren sich die Politiker parteipolitisch einig, dass eine umfassende Reform nötig war, damit das System Bahn den vorliegenden Anforderungen gerecht werden konnte. Die Ziele der Bahnreform waren den Schienenverkehr zu stärken, den Bundeshaushalt zu entlasten und die Umweltaspekte zu verbessern.

Als Erfolg der Bahnreform kann verzeichnet werden, dass der relative CO_2-Ausstoß 2012 auf 68g je Passagierkilometer im Personenverkehr bzw. 22g pro Tonnenkilometer im Güterverkehr gesenkt wurde. Die Instandhaltungskosten der Eisenbahnen in Deutschland betrugen 2013 nur noch 16,7 Mrd. Euro jährlich.

Der Marktanteil der Wettbewerber im Personenverkehr lag 2013 bei 26 Prozent, im Schienengüterverkehr bei 33 Prozent pro Tonnenkilometer.

(VDEI)

Brauchen die Eisenbahnen Ingenieure?

Resolution der Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände (UEEIV)

Unter dem Titel „Do Railways need Engineers?" diskutierte die Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände (UEEIV) in Wien über die Situation der Ingenieure bei den europäischen Eisenbahnen. Im Rahmen dieses Kongresses wurde nachstehende Resolution verabschiedet:

Der Verminderung der Personale technischer Fachrichtungen durch natürlichen Abgang wurde im Hinblick auf Kostensenkungen nicht durch entsprechende Neuaufnahmen entgegengewirkt. Die Eisenbahnen laufen Gefahr in naher Zukunft einem gravierenden Ingenieurmangel ausgesetzt zu sein.

Eine generelle Übersicht über die Komplexität des Eisenbahn-Ingenieurwesens sollte dem zunehmenden Unverständnis zwischen den Ingenieurdisziplinen entgegenwirken, das teilweise durch die wachsende Anzahl von Schnittstellen bedingt ist.

Bereits jetzt mangelt es an Spezialisten für einige lebensnotwendige Schnittstellen. Die höchst sensible Schnittstelle Rad-Schiene wird bei einigen Bahnen nur mehr durch Vorschriften abgedeckt.

Die Konferenz empfiehlt eine Überarbeitung der Pläne für die Eisenbahn-Ingenieurausbildung für alle Studiengänge, von Universitäten bis zu Fachschulen, um Verstehen und Fachkenntnisse auch über die engen Grenzen des Spezialistentums hinaus zu erweitern.

Für eine Führungsrolle bei der Bahn werden zusätzlich weitere Kenntnisse rechtlicher und kaufmännischer Natur benötigt. Entsprechende (Kurz-) Kurse sollten die technische Ausbildung ergänzen.

Eisenbahningenieure arbeiten nicht nur in Bahnunternehmungen sondern auch in der zugehörigen Lieferindustrie. Zur Unterstützung gegenseitigen Verständnisses sollten diese Ingenieure an den entsprechenden Ausbildungsgängen teilhaben können.

Ingenieurkenntnisse und Erfahrungen sind für die Bahnen unverzichtbar. Eisenbahnunternehmen sind daher aufgefordert, nicht nur ihre Programme für Ausbildung und Personalentwicklung sondern auch jene für die Rekrutierung und die Arbeitsbedingungen für Ingenieure laufend zu überdenken.

(UEEIV)

Die Herausforderungen der Digitalen Agenda

IfKom: Was Deutschland auf dem Weg in die digitale Zukunft erwarten darf

Wir müssen die Geschwindigkeit unseres Handels erhöhen, formuliert der neue EU-Kommissar für Digitale Wirtschaft und Gesellschaft, Günther Oettinger. Die Revolution vollziehe sich schneller, als es viele Akteure in Politik und Wirtschaft wahrhaben wollen. Erst wenige Tage nominiert, scheint der EU-Kommissar die Brisanz und Dynamik der Digitalen Revolution sofort erfasst zu haben. Auf der Bundesversammlung der Ingenieure für Kommunikation (IfKom) am 12. und 13. September in Berlin sprachen sich die Verbands- und Industrievertreter dafür aus, den auf diesem Gebiet neuen Akteur der EU-Kommission nicht zu unterschätzen!

Hohe Erwartungen an die EU hat auch Professor Michael Rotert, Vorstandsvorsitzender von eco, dem Verband der deutschen Internetwirtschaft. Er erhielt vor 30 Jahren die erste E-Mail in Deutschland. Für ihn ist der so genannte Multi-Stakeholder-ansatz für die weitere Entwicklung des Internet zielführend. Das heißt, staatliche Akteure, Privatwirtschaft und Zivilgesellschaft entscheiden in international zusammengesetzten Foren gemeinschaftlich über die Verwaltung und Regulierung des Internets. Im Übrigen äußert er sich in der IfKom-Podiumsdiskussion zur Bundesversammlung auch zur Forderung nach einem flächendeckenden Breitbandausbau. Dieser sei unabdingbar für die Wirtschaft und die Bürger und ohne zusätzliche Finanzmittel und Förderprogramme nicht zu realisieren. Diese Förderung müsse jedoch intelligent erfolgen. Den Firmen lediglich Geld in die Hand zu geben, sei nicht das Mittel der Wahl.

Deutschland dürfe auf dem Weg in die digitale Zukunft auch die Arbeitsmarktsituation für Ingenieure nicht aus den Augen verlieren, betont Lars Funk, Leiter Beruf und Gesellschaft des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI). Der VDI veröffentlich regelmäßig eine Arbeitsmarktanalyse, die derzeit knapp 60 Tausend offene Stellen gegenüber etwas weniger als 30 Tausend arbeitslosen Ingenieuren ausweist. Den Delegierten der IfKom-Bundesversammlung erläutert er den Nutzen des europäischen Berufsausweises „engineering-card“, der die Anerkennung des Berufsabschlusses europaweit vereinheitlichen soll. Hierzu sei gegenüber der EU-Kommission noch Überzeugungsarbeit zu leisten, da diese eine andere und für Ingenieure eher ungeeignete Art der Berufsanerkennung favorisiere.

Mit Bernhard von Rothkirch, Vorstandsvorsitzender des Führungskräfteverbandes DFK, konstatiert ein erfahrener Industriemanager in der IfKom-Bundesversammlung, wie sich Arbeitsabläufe und auch Führungskultur in den letzten Jahren verändert haben und weiter verändern werden. Was früher formalisiert hierarchische Wege in einem Unternehmen einnahm, könne heute dank moderner Kommunikationstechnik schnell und effizient bearbeitet werden.

Nicht nur die technische Vernetzung, sondern auch die fachliche Zusammenarbeit prägen die Arbeit des Zentralverbandes der Ingenieurvereine (ZBI). Der mit ca. 50.000 Mitgliedern zweitgrößte Ingenieurverband Deutschlands ist auch der Dachverband für die IfKom. ZBI-Vizepräsident Helmut Zenker betont in der IfKom-Bundesversammlung die gesellschaftspolitische Bedeutung solcher Verbände. Hier werde kein Industrielobbyismus betrieben, sondern ein fachlicher Beitrag zur Meinungsbildung erarbeitet.

Die Parlamentarische Staatssekretärin Brigitte Zypries hält in ihrem Beitrag auf der IfKom-Bundesversammlung die Digitale Agenda für eine gute Basis einer nachhaltigen und sicheren Vernetzung von Wirtschaft und Gesellschaft. Sie untersetzt dies mit Beispielen der Förderung der einheimischen Wirtschaft und mit Plänen zur Stärkung des Industrie- und Produktionsstandortes Deutschlands. Die Digitale Agenda weist vielfältige Ansprüche aus, Deutschland auf Platz 1 im internationalen Vergleich zu heben. Als Wachstumsland, als Verschlüsselungsstandort oder bei der Entwicklung von Datenschutzprin-

v.l.n.r.: Andreas Hofert (IfKom), Prof. Michael Rotert (eco-Vorstandsvorsitzender), Lars Funk (VDI), Dr. Iris Henseler-Unger, Bernhard von Rothkirch (DFK-Vorstandsvorsitzender)

zipien. Die IfKom sehen zwischen Anspruch und Ziel noch diverse Handlungsbedarfe, die noch nicht in Angriff genommen sind.

Als Nr. 1 im Markt der europäischen Telekommunikationsanbieter will sich die Deutsche Telekom nach den Worten des Vorstands Dr. Thomas Kremer positionieren. Der für Datenschutz zuständige Vorstand betont in seiner Rede den akuten Bedarf an Ausbildungs- und Studienplätzen für Abwehrspezialisten in der Cyber-Sicherheit. Als Träger der Hochschule für Telekommunikation Leipzig richtet die Deutsche Telekom einen Lehrstuhl für Datenschutz und IT-Sicherheit an der Hochschule ein. Der Rektor der Hochschule, Prof. Dr. Volker Saupe, betont in seinen Worten die Bedeutung ständiger Innovation in den Ingenieurstudiengängen.

Andreas Hofert, Moderator von Podiumsdiskussion und Bundesversammlung und Mitglied im IfKom-Bundesvorstand, stellt zusammenfassend fest: Alle Redner sind sich über die Herausforderungen der Digitalen Agenda der Bundesregierung einig. Die Zusammenführung aller relevanten Themen ist im Prinzip ein richtiger Ansatz, die Umsetzung muss jedoch im Sinne der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschlands schnell und entschlossen vorangehen. Die Verbände werden dazu ihren fachlichen Beitrag leisten!

Über die IfKom:

Die Ingenieure für Kommunikation e.V. (IfKom) sind der Berufsverband von technischen Fach- und Führungskräften in der Kommunikationswirtschaft. Der Verband vertritt die Interessen seiner Mitglieder – Ingenieure und Ingenieurstudenten sowie fördernde Mitglieder – gegenüber Wirtschaft, Politik und Öffentlichkeit. Der Verband ist offen für Studenten und Absolventen von Studiengängen an Universitäten und Hochschulen aus den Bereichen Telekommunikation und Informationstechnik sowie fördernde Mitglieder. Der Netzwerkgedanke ist ein tragendes Element der Verbandsarbeit. Gerade Kommunikationsingenieure tragen eine hohe Verantwortung für die Gesellschaft, denn sie bestimmen die Branche, die die größten Veränderungsprozesse nach sich zieht. Die IfKom sind Mitglied im Dachverband ZBI – Zentralverband der Ingenieurvereine e.V. Mit über 50.000 Mitgliedern zählt der ZBI zu den größten Ingenieurverbänden in Deutschland.

(IfKom)

Geodäten! Vernetzen! Deutschland!

Kernkompetenzen zur Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur

Die Bundesregierung betont in ihrem Koalitionsvertrag „Deutschlands Zukunft gestalten“ die Bedeutung der Infrastruktur als Standortvorteil. Insbesondere eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Grundlage für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Volkswirtschaft. Es sollen deshalb besondere Anstrengungen unternommen werden, um eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur zu erhalten und auszubauen.

Dies erfordert zum einen Investitionen – ein zentraler Bestandteil der Strategie für nachhaltigen Fortschritt – und zum anderen verlässliches Planen, fundiertes Entscheiden und koordiniertes Handeln kompetenter Partner.

Geodäten mit ihrer Querschnittskompetenz, die von Vermessung über Geoinformation und Wertermittlung bis zum Landmanagement reicht, sind ein verlässlicher Partner bei der Umsetzung dieses gesellschaftspolitischen Megathemas.

In der Interessengemeinschaft Geodäsie bilden die Fachverbände BDVI, DVW und VDV deshalb eine Allianz, um zu wichtigen gesellschaftlichen Fragen gemeinsam gegenüber Gesellschaft und Politik aufzutreten. Die hohe gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung geodätischer Expertise bei der Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur wird nachfolgend anhand von 5 Kernkompetenzen dargelegt.

Gewusst wo – Informationen lokalisieren und konsistent verknüpfen

Zu Verkehrsinfrastrukturen liegen vielfältige Sachdaten vor, die sich auf konkrete Orte beziehen. Diese Daten werden in Geoinformationssystemen und Dateninfrastrukturen auf Basis etablierter Standards miteinander verknüpft. Von der Planung über den Bau und Betrieb bis zum Rückbau ist so der gesamte Lebenszyklus von Verkehrsinfrastrukturen digital verfügbar. Geodäten liefern und organisieren die benötigten Zustandsdaten zu wesentlichen Teilen.

Moderne Telematik auf Basis von Satellitennavigation gestattet es, die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland bei zunehmender Verkehrsbelastung gleichzeitig sowohl sicherer als auch effizienter zu nutzen. Geodäten steuern die digitalen Karten und die Positionierungsverfahren bei.

Gewusst wer – Kompetenzen kennen und effizient bündeln

Basis aller Maßnahmen zur Modernisierung bestehender und zum Bau neuer Verkehrswege ist die Kenntnis der Eigentums- und Besitzverhältnisse der jeweils betroffenen Grundstücke. Kataster und Grundbuch liefern hierfür die geometrischen Grundlagen und sichern die Rechtsverhältnisse. Geodäten bearbeiten die öffentlichen Bücher.

Infrastrukturvorhaben setzen mehr denn je eine hohe Akzeptanz voraus.

InteressenGemeinschaft IGG GEODÄSIE

Gewusst was – Bedarfe benennen und verlässlich bewerten

Die Planung und Modernisierung von Verkehrsinfrastrukturen macht eine zuverlässige Kenntnis des Bestands erforderlich. Geodäten decken die komplette Spanne ab von der Aufnahme einzelner Brückenbauwerke über die Befliegung von Verkehrstrassen bis zur digitalen Dokumentation der vollständigen Topographie.

Aktuelle Daten zum Straßenzustand geben wesentlichen Aufschluss über die Qualität des Straßenbelags. Auf dieser Basis können der Reparaturbedarf festgelegt und erforderliche Modernisierungen geplant werden. Geodäten erfassen diese Informationen kurzfristig und umfassend mittels mobiler moderner Messmethoden.

Deshalb sind umfassende Beteiligungen vorzunehmen. Geodäten leisten neben technischen Aufgaben eine effiziente Prozesssteuerung, die Akteure aus Politik, Verwaltung und Bevölkerung ernsthaft beteiligt. Dies erhöht die Transparenz und erleichtert so die Akzeptanz von Entscheidungen, insbesondere durch die Visualisierung von Planungsszenarien.

Gewusst wann – Maßnahmen festlegen und wirksam umsetzen

Um Maßnahmen rechtzeitig zu ergreifen ist es erforderlich, kritische Zustände von Verkehrsinfrastrukturen sicher zu prognostizieren – bei Neubau, Umbau, Instandsetzungen oder im laufenden Betrieb. Geodäten überwachen kontinuierlich den geometri-

DIE GEODÄTEN

arbeitsplatz-erde.de

Mit uns die Infrastruktur modernisieren.

Messen, berechnen, visualisieren und bewerten.

BDVI® DVW VDV

www.ig-geodaesie.de

schen Zustand von Verkehrsinfrastrukturen mittels Monitoring- und Alarmsystemen. Dies erlaubt gezielte Reaktionen – auch um Katastrophen abzuwenden.

Viele Brückenbauwerke haben ein hohes Alter. Bei ihrem Bau waren sie zum großen Teil kaum für die heutigen Belastungen ausgelegt. Deshalb muss das Tragverhalten bestimmt und beurteilt werden. Zusammen mit bautechnischen Untersuchungen ermöglichen geodätische Messungen valide Prognosen über die zukünftige Nutzung oder Modernisierungserfordernisse.

Gewusst wie – Alternativen entwickeln und sicher auswählen

Verkehrsinfrastrukturen benötigen Flächen. Eine zeitnahe, umweltverträgliche, wirtschaftliche und sozialverträgliche Flächenmobilisierung unter Berücksichtigung eigentumsrechtlicher Belange ist dafür entscheidend. Geodäten sichern die im Grundgesetz verankerte Eigentumsgarantie bei enteignenden Eingriffen durch fundierte und nachvollziehbare Verkehrs- und Entschädigungswerte.

Verkehrsinfrastrukturen werden heute durchgängig räumlich geplant. An sie werden hohe funktionale Ansprüche gestellt, damit sie sicher und effizient genutzt werden können. Geodäten übertragen die Bauwerke mit Hilfe von Präzisionsverfahren geometrisch exakt in die Örtlichkeit und sichern so deren hochwertige übergreifende Vernetzung.

Interessengemeinschaft Geodäsie

Die „Interessengemeinschaft Geodäsie“ ist eine Allianz der Verbände BDVI, DVW und VDV . In gemeinsamer Verantwortung soll das Berufsfeld der Geodäsie als Ingenieurdisziplin zur Lösung wichtiger gesellschaftlicher Fragen zukunftsfähig entwickelt werden. *(IGG)*

HOAI 2013 – Auf dem Weg in die Planungspraxis

Die ersten Praxiserfahrungen im Umgang mit der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI 2013) standen im Mittelpunkt der traditionellen AHO-Herbsttagung, die am 13. November 2014 vor mehr als 150 Gästen im Ludwig Erhard Haus in Berlin stattfand.

In seinem Grußwort skizzierte Dr. Wolfgang Eckart aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die ambitionierten Pläne der Bundesregierung zur Verbesserung der öffentlichen Infrastruktur, die mit der Bereitstellung von zusätzlichen Haushaltsmitteln in Höhe von 5 Milliarden Euro für die laufende Legislaturperiode einhergehen. Die Mittelstands- beauftragte der SPD-Bundestagsfraktion Sabine Poschmann, MdB hob die Bedeutung der überwiegend freiberuflich tätigen Ingenieure und Architekten als wesentlichen Bestandteil des deutschen Mittelstandes hervor und gab einen breiten Überblick über die beabsichtigten Pläne zur Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen für mittelständische Unternehmen, wobei sie insbesondere die Fachkräftesicherung herausstellte. Dass dies ein zentrales Thema ist, zeigte auch die Präsentation der Ergebnisse des gemeinsam von AHO, VBI, BDB und Bundesingenieurkammer durchgeführten Umfrage „Wirtschaftliche Lage der Ingenieure und Architekten 2013“. Danach sehen 41 % der befragten Büros für 2015 einen größeren Personalbedarf an Ingenieuren und Architekten. Diese Stellen können jedoch vielfach nicht mit entsprechend qualifizierten Ingenieuren besetzt werden.

Die Teilnehmer der hochkarätig besetzten Podiumsdiskussion unter der Leitung des stellvertretenden AHO-Vorstandsvorsitzenden Lutz Heese diskutierten erste Erfahrungen im Umgang mit den Neuregelungen der HOAI 2013 in der Praxis. Zuvor hatte Professor Stefan Leupertz (Richter am BGH a.D.) in seinem Impulsvortrag mit dem Titel „Die HOAI im Spannungsfeld zur vertraglichen Leistungspflicht der Architekten und Ingenieure“ viele interessante Denkanstöße gegeben. Breiten Raum nahmen in der Diskussion die Themen Planen im Bestand und der Umgang mit den derzeit unverbindlichen Planungsleistungen der Örtlichen Bauüberwachung bei Ingenieurbauwerken und Verkehrsanlagen und der Anlage 1 HOAI 2013 (Umweltverträglichkeitsstudie, Bauphysik, Geotechnik und Ingenieurvermessung) ein. Es wurde deutlich, dass das Nebeneinander von verbindlich geregelten und unverbindlichen Leistungen, die regelmäßig Bestandteil der Gesamtplanung sind, zu erheblichen Praxisproblemen führt. Dementsprechend fordert der AHO-Vorstandsvorsitzende Dr. Erich Rippert erneut, dass dieser Bruch in der Systematik der HOAI schnellstmöglich beseitigt werden muss.

Mit besonderer Freude konnte Dr. Rippert schließlich vier neue Ausarbeitungen der AHO-Schriftenreihe präsentieren. Es handelt sich um die Hefte Planen und Bauen im Bestand (Heft 1), Örtliche Bauüberwachung bei Ingenieurbauwerken und Verkehrsanlagen (Heft 2), Arbeitshilfen zur Vereinbarung von Ingenieurverträgen für die Bearbeitung von Generalentwässerungsplänen (Heft 12) und das Heft 18 zum Planungsbereich Baufeldfreimachung/Rückbau, die ab sofort unter www.aho.de/Schriftenreihe bestellt werden können.

(AHO)

Gute Lehre und erfolgreiches Lernen auf akademischem Niveau

Bericht von der ASIIN-Gremien- und Mitgliedertagung 2014

Vom 13. bis 14. November 2014 fand die diesjährige ASIIN-Gremien- und Mitgliedertagung in Siegburg statt, an dem der IfKom-Bundesvorsitzende Heinz Leymann in seiner Funktion als Vizepräsident des ZBI – Zentralverband der Ingenieurverbände teilnahm. Das diesjährige Thema lautete „Gute Lehre und erfolgreiches Lernen auf akademischem Niveau". Eingeladen waren Gremienmitglieder der ASIIN, Vertreter aus den Mitgliedsorganisationen der ASIIN, Gutachter der ASIIN, Vertreter der Berufspraxis und der Hochschulen

Die ASIIN-Gremien- und Mitgliedertagung 2014 wird im mehrjährigen Wechsel mit der offenen ASIIN-Jahrestagung durchgeführt. Sie diente unter anderem dazu, den ASIIN-Ehrenamtlichen und -Mitgliedern ein Forum zum Austausch jenseits der straffen Sitzungen und der Ablaufroutinen der Akkreditierungsverfahren zu bieten. Sie war gleichzeitig ein Forum für direkte Gespräche zwischen ausscheidenden und neu hinzukommenden Gremienmitgliedern Dies ist vor dem Hintergrund des derzeitigen Umbruches in den Gremien der ASIIN ein zentrales Anliegen.

Ziel dieses zweitägigen Treffens war, Impulse für die Arbeit in der ASIIN zu sammeln sowie eine gemeinsame Sicht über die einzelnen Gremien hinweg zu suchen. Dabei standen gute Lehre und erfolgreiches Lernen auf akademischem Niveau im Mittelpunkt auf der diesjährigen Gremientagung der ASIIN.

In Vorträgen, Diskussionsrunden und Workshops wurden die Fragen behandelt und Antworten ausgetauscht, die wichtig für die Arbeit vor Ort an den Hochschulen und für die Praxis der Akkreditierung sind. Hierzu zählten beispielsweise:

- Welche systemischen Rahmenbedingungen braucht gute Lehre und erfolgreiches Lernen?
- Welche fachlichen Maßstäbe unterstützen sie?
- Welche System-Lösungen haben Hochschulen und welche Lösungen haben einzelne Fächer in der Praxis für ihre Herausforderungen mit dem Ziel guter Lehre und erfolgreichen Lernens gefunden?
- Welchen Beitrag kann Akkreditierung und Zertifizierung dazu leisten?

Nach der Begrüßung durch den Geschäftsführer der ASIIN, Dr. Iring Wasser, eröffnete Prof. Roger King mit dem Thema „Managing quality in higher education challenges and options for university leaders" die zweitägige Vortragsreihe. Prof. Roger King ist Member of the UK Higher Education Commission, former Vice Chancellor of the University of Lincoln, visiting Professor at the International Centre for Higher Education Management (ICHEM), School of Management at the University of Bath

Wann ist Lehre an der Hochschule „gut" und Lernen„ erfolgreich"? Die Perspektive der Hochschulforschung war Thema von Prof. Dr. Margret Bülow-Schramm, Projektleitung USuS (BMBF), Zentrum für Hochschul- und Weiterbildung der Universität Hamburg, Mitglied der Akkreditierungskommission für Studiengänge, ASIIN, Vorsitzende der Gesellschaft für Hochschulforschung. Zum gleichen Thema referierte Bettina Jorzik, Programmbereich „Lehre und akademischer Nachwuchs", Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft.

Zur Frage „Welche systemischen Rahmenbedingungen brauchen gute Lehre und erfolgreiches Lernen? Das Reifegradmodell der ASIIN" sprach Prof. Dr.-Ing. Günter Hertel, Mitglied der Akkreditierungskommission für Qualitätsmanagementsysteme, ASIIN.

Die Frage „Wie verhalten sich „Fachlichkeit" und „Beruflichkeit" zu guter Lehre und erfolgreichem Lernen? war Thema von Dr. Regina Görner, ehem. Vorstand IG Metall, ehemalige Ministerin für Frauen, Arbeit, Gesundheit und Soziales im Saarland und Mitglied des Akkreditierungsrates

v.l.n.r.: Heinz Leymann, Landesministerin a. D. Dr. Regina Görner, Dr. Thomas Kiefer

Die Podiumsdiskussion „Gute Lehre und erfolgreiches Lernen im Studium für den Beruf- und was macht die Akkreditierung? Wurde von Prof. Dr.-Ing. Gaston Wolf, ehem. Züricher Hochschule Winterthur und ehem. Mitglied der Akkreditierungskommission geleitet.

Der zweite Tag unter der Moderation von Birgit Hanny, ASIIN-Geschäftsstelle, begann mit dem Vortrag von Prof. Dr. Ralph Dreher, Universität Siegen, Research Direktor der Internationalen Gesellschaft für Ingenieurspädagogik (IGIP) zum Thema „Veränderungen des Ingenieurberufs als Herausforderung für die akademische Lehre".

Prof. Peter Goodhew, University of Liverpool, Royal Academy of Engineering Education referierte zum Thema "Engineering Education: How can we do it better?"

Es folgten zum Thema „Konkrete Lösungen für konkrete Herausforderungen – Beispiele und Erfahrungen von Mitgliedern und Mitstreitern der ASIIN" Podium-Interviews / „Talk-Runden". Teilnehmer waren:

- Prof. Dr. Walter Garen, Hochschule Emden/Leer, ehem. Mitglied der Akkreditierungskommission für Studiengänge, ASIIN: Wenn Fachhochschule und Universität gemeinsam einen Studiengang betreiben – der Studiengang „Engineering Physics" ist (erfolgreich) 15 Jahre alt.
- Margrit Mooraj, M.A., Hochschulrektorenkonferenz Projekt Nexus: Diversität als Herausforderung für die Lehre und beispielhafte Lösungen
- PD Dr. Alois Palmetshofer, Universität Würzburg, Konferenz Biologischer Fachbereiche, VBIO, Akkreditierungskommission für Studiengänge, ASIIN: Das neue integrierte, internationale Würzburger Biologie-Master Modell.
- Dr. Daniela Pscheida, Projektleitung „MOOC@TU9" Technische Universität Dresden: Der MOOC@TU9 „German Engineering".
- Prof. Dr.-Ing. Eckart Kottkamp, VDMA, Akkreditierungskommission für Qualitätsmanagementsysteme, ASIIN: Das „Maschinenhaus" als Beitrag des VDMA zur guten Lehre an Hochschulen.
- Mit dem Thema: Der Blick auf das ganze Bild: „Gute Lehre" aus Sicht eines Studiendekans – welches Bild sieht der Akkreditierer? endete die zweitägige Vortragsreden. Referent war Prof. Dr.-Ing. Hans-Joachim Bargstädt, Bauhaus Universität Weimar, Mitglied der Akkreditierungskommission für Studiengänge, ASIIN.

Die ASIIN e.V. wird getragen von zahlreichen Organisationen, denen die Qualität der Hochschulbildung ein zentrales Anliegen ist. Zu ihnen gehören Zusammenschlüsse von Universitäten und Fachhochschulen, Fachgesellschaften, berufsständische Organisationen, Unternehmens- und Wirtschaftsverbände sowie Gewerkschaften. Seit dem Jahr 2000 hat die ASIIN das Recht, neben dem eigenen Qualitätssiegel auch das Akkreditierungssiegel des deutschen Akkreditierungsrates zu vergeben. Im Jahr 2008 folgten weitere Ausdehnungen der Tätigkeiten mit dem Aufbau von Gremien, Kriterien und Verfahren für die Bewertung von QM-Systemen in Studium und Lehre und die diesbezügliche Zulassung durch den deutschen Akkreditierungsrat zur Vergabe seines Systemsiegels.

(Leymann)

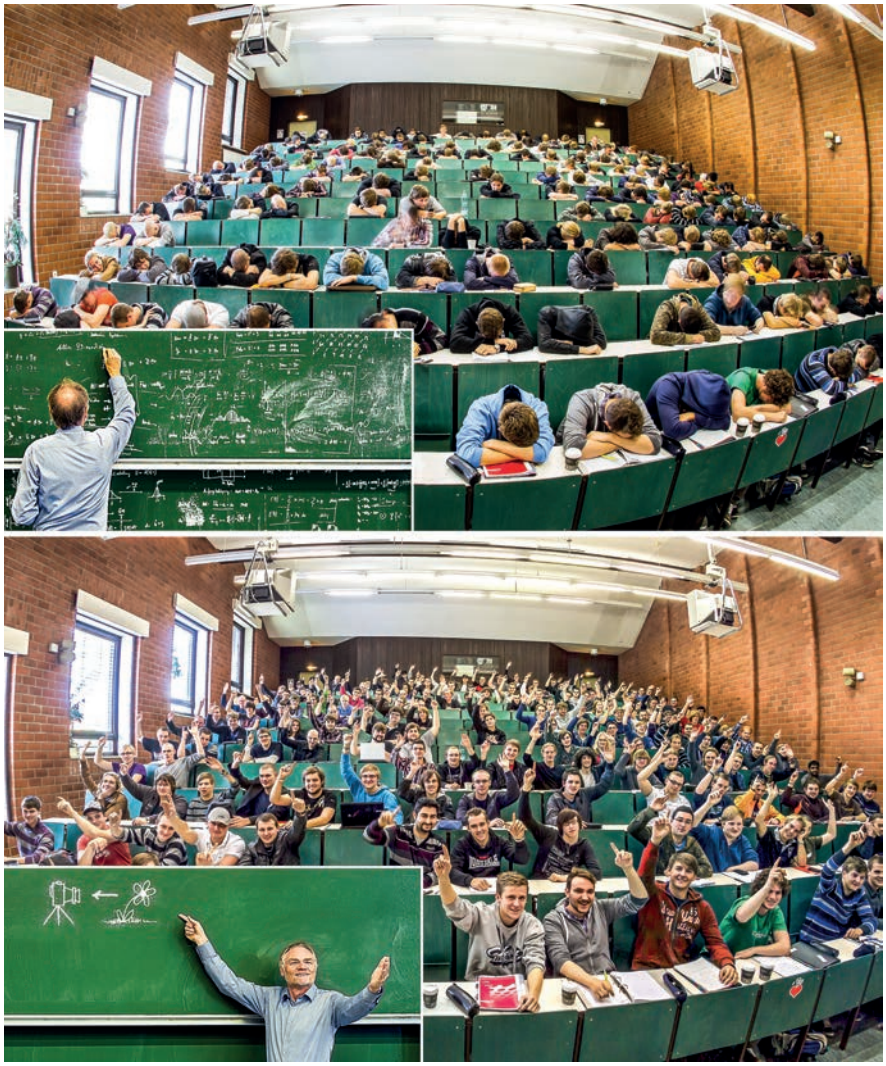

Bild © Prof. Dr. Erhard Bühler, Hochschule Emden/Leer

Grüne Perspektiven für Wirtschaft, Arbeit und Umwelt

Wanka und Hendricks stellen Forschungsagenda für eine „Green Economy" vor

Bundesforschungsministerin Johanna Wanka und Bundesumweltministerin Barbara Hendricks haben am 18. November eine Forschungsagenda vorgestellt, die Wege in eine „Green Economy" aufzeigt. Besondere Schwerpunkte bilden die fünf Bereiche Produktion und Ressourcen, Nachhaltigkeit und Finanzdienstleistungen, nachhaltiger Konsum, nachhaltige Energieversorgung und Energienutzung sowie Arbeit und Qualifizierung. Für die strategische Forschungsagenda stellt das Bundesministerium für Bildung und Forschung bis zum Jahr 2018 insgesamt 350 Millionen Euro zur Verfügung.

Zur Eröffnung der internationalen Green Economy-Konferenz in Berlin sagte Forschungsministerin Wanka: „Die Forschungsagenda bringt Wissenschaft und Wirtschaft zusammen, um Lösungen für eine Wirtschaft zu entwickeln, die umweltfreundlich und gleichzeitig wettbewerbsfähig ist. Dazu brauchen wir technologische und gesellschaftliche Innovationen, die sich in die Praxis umsetzen lassen. Mit einer Green Economy, die auf Innovation und Unternehmergeist aufbaut, schaffen wir Zukunftschancen und die Arbeitsplätze von morgen."

Arbeitsplätze von morgen

Bundesumweltministerin Hendricks: „Neue Produktionsprozesse führen häufig auch zu veränderten Arbeitsabläufen. Berufsbilder und Anforderungsprofile verändern sich ebenso wie die Anforderungen an Qualifikationen und Kompetenzen. Hieraus erwachsen neue Herausforderungen und Aufgaben für Bildung, Ausbildung und das lebenslange Lernen. Arbeit und Qualifizierung gehören deshalb zu den zentralen Herausforderungen für die Wissenschaft und die praktische Umsetzung auf dem Weg zu einer 'grünen Wirtschaft'."

Deutsche Anbieter haben bei den Umwelttechnologien weltweit eine Spitzenposition, der Weltmarktanteil liegt bei 14 Prozent. Das jährliche Wachstum der Branche wird für die nächsten Jahre auf gut sechs Prozent geschätzt. Insgesamt arbeiten inzwischen rund zwei Millionen Menschen in Deutschland im Umweltbereich. Diese Entwicklung geht vor allem auf den starken Beschäftigungszuwachs bei den erneuerbaren Energien, den wachsenden Export deutscher Umwelttechnologien und die Zunahme umweltorientierter Dienstleistungen zurück. Diese Branchen sind zentrale Pfeiler einer Green Economy, die ein großes wirtschaftliches Potential verspricht, das neues Wachstum und neue Arbeitsplätze schafft.

Die neue Forschungsagenda ist das Ergebnis eines zweijährigen Prozesses, an dem Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Forschung sowie der Gewerkschaften und Verbände beteiligt waren. Ausgangspunkt war die Frage, welche Innovationen – technologisch und gesellschaftlich – notwendig sind, um den gesamtgesellschaftlichen Wandel zur Green Economy voranzutreiben. Das Forschungs- und das Umweltministerium haben mit der Green Economy das zentrale Thema des Umweltgipfels Rio+20 aufgegriffen. Innovationen und Nachhaltigkeit stehen im Mittelpunkt der neuen Hightech-Strategie der Bundesregierung.

Die Inhalte der Forschungsagenda reichen von der Nutzung von Biomasse als Grundlage für neue Kunststoffe über die Vernetzung der Energieversorgungssysteme (Strom, Wärme, Gas), dem Einsatz von CO2 für chemische Produkte, dem Recycling seltener Rohstoffe bis hin zur Erforschung der Wirkung neuer energieeffizienter Technologien auf das Konsumverhalten.

(BMUB)

Bundesforschungsministerin Johanna Wanka und Bundesumweltministerin Barbara Hendricks haben am 18. November eine Forschungsagenda vorgestellt, die Wege in eine grüne Wirtschaft aufzeigt. Bild © BMUB/Ute Grabowsky/photothek.net

www.
ZBI-Berlin.de

Fachkräftemangel im Öffentlichen Dienst

Viele Stellen unbesetzt

Der Öffentliche Dienst ist kaum noch konkurrenzfähig. In einigen Bereichen haben Personalenge und Fachkräftemangel bereits dazu geführt, dass Aufgaben zum Teil nicht mehr in der geforderten Qualität wahrgenommen werden können. Darauf hat ZBI-Präsident Dipl.-Ing. Wilfried Grunau bereits mehrfach hingewiesen: „Stelleneinsparungen, ungünstige Karrierechancen und schlechtere Bezahlung im Vergleich zur freien Wirtschaft sind mit die wesentlichen Gründe dafür, dass der Öffentliche Dienst kaum noch attraktiv für junge Ingenieurinnen und Ingenieure ist."

Hinzu komme das Problem der demografischen Entwicklung. Deutlich zunehmenden altersbedingten Abgängen stehen immer weniger Bewerberinnen und Bewerber gegenüber.

Der Wettbewerb um die bestgeeigneten Bewerberinnen und Bewerber hat sich spürbar verschärft. Dies hatte unlängst auch der Bundesrechnungshof in einem Gutachten bestätigt und gefordert, dass sich die Bundesverwaltung dieser Problematik stellen müsse, um ihre Wettbewerbsfähigkeit auch unter veränderten Rahmenbedingungen zu erhalten. „Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Behörden sind die wichtigste Ressource des öffentlichen Dienstes. Sie angesichts des zunehmenden Wettbewerbs um Fachkräfte zu gewinnen, ist eine der zentralen Herausforderungen für den öffentlichen Dienst", heißt es in der Mitteilung des Bundesrechnungshofes.

Der Fachkräftemangel in Deutschland trifft nicht nur private Unternehmen, sondern auch den öffentlichen Sektor: 170.000 Stellen seien unbesetzt, warnte kürzlich auch der dbb Bundesvorsitzende Klaus Dauderstädt. Fachkräfte fehlten derzeit im gesamten öffentlichen Dienst von Bund, Ländern und Kommunen. Alleine bei Städten und Gemeinden seien es 142.000, so der dbb. In den kommenden zehn Jahren werden alleine aus Altersgründen mehr als eine Million der rund 4,6 Millionen Beschäftigten des öffentlichen Dienstes in Deutschland in den Ruhestand gehen – das sind 20 Prozent. Laut einer dbb-Aufstellung könne beispielsweise allein die Bundeswehr 650 Posten für Ingenieure, Informatiker und Techniker nicht besetzen.

Der ZBI fordert von der Politik, zeitnah entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, damit die öffentliche Verwaltung im Wettbewerb bestehen und ihre staatlichen Aufgaben auch künftig fachkompetent und qualitativ hochwertig wahrnehmen kann.

Bundesbeamtengesetz

Das Bundesbeamtengesetz und weitere dienstrechtliche Vorschriften sollen nach dem Willen der Bundesregierung geändert werden. Ein entsprechender Gesetzentwurf der Bundesregierung (18/3248) sieht unter anderem vor, die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes und des Bundesverwaltungsgerichts zur Abgeltung von Erholungsurlaub, der krankheitsbedingt bis zur Beendigung des Beamtenverhältnisses nicht realisiert wurde, gesetzlich nachzuvollziehen.

Die Richter hatten der Vorlage zufolge entschieden, dass Beamte einen Anspruch auf eine solche Abgeltung haben. Da die Abgeltung von Urlaub derzeit im Bundesbeamtengesetz und in der Erholungsurlaubsverordnung nicht vorgesehen ist, sollen die urlaubsrechtlichen Regelungen entsprechend geändert werden.

Bei einer der weiteren im Entwurf vorgesehenen Änderungen geht es laut Regierung um eine Regelung im Bundesbeamtengesetz, die zur Vermeidung einer Versetzung in den Ruhestand wegen Dienstunfähigkeit bis Ende 2014 einen Laufbahnwechsel ermöglicht, verbunden mit der Versetzung in ein Amt mit geringerem Endgrundgehalt. Diese Regelung ziele insbesondere auf Polizeivollzugsbeamte des Bundes, die wegen Polizeidienstunfähigkeit einen Laufbahnwechsel vollzogen haben. Sie ermögliche praktisch nur die Versetzung in das nächstniedrigere Amt. Da für den Wechsel solcher Polizeibeamter in den nichttechnischen Verwaltungsdienst „typischerweise ein Beförderungsamt benötigt" werde, steht dieses dann für eine Beförderung „originärer" Verwaltungsbeamter nicht mehr zur Verfügung. Bleibe die derzeitige Rechtslage unverändert, sei davon auszugehen, dass polizeidienstunfähige, aber allgemein dienstfähige Beamte künftig mangels geeigneter Planstellen in den Ruhestand versetzt werden müssen. Entsprechend dem Grundsatz „Rehabilitation vor Versorgung" soll daher mit der Neuregelung ermöglicht werden, Beamte „nach dem Erwerb der Befähigung für eine neue Laufbahn in das Eingangsamt dieser Laufbahn zu versetzen".

(Deutscher Bundestag)

Für eine „Moderne Bahn“

Resolution des Verbandes Deutscher Eisenbahningenieure e.V. (VDEI)

In Deutschland und in Europa wächst der Eisenbahnverkehr. Der Schienenverkehr gewinnt immer mehr an Marktanteilen hinzu und noch nie fuhren so viele Menschen mit der Bahn wie heutzutage. Der Eisenbahnverkehr wächst sogar stärker als der PKW-Verkehr. Und auch beim Güter- und Warentransport verlagert sich das Geschehen immer mehr auf die Schiene. Die Umweltbilanz des Schienenverkehrs stellt sich gegenüber anderen Verkehrsmitteln überaus positiv dar. Die Attraktivität und Umweltverträglichkeit des spurgeführten Verkehrs sorgen dafür, dass sich für alle Beschäftigten in diesem Bereich auch in Zukunft hervorragende Perspektiven finden.

Der VDEI setzt sich deshalb – als Ihr Berufsverband für alle im Spurgeführten Schienenverkehr tätigen Ingenieure für folgende Belange ein:

Für den spurgeführten Verkehr

- Die Eisenbahn sehen wir als Herzstück der lokalen, nationalen und weltweiten Weiterentwicklung von Mobilität und Logistik. Hierzu wollen wir die Verkehrsnetzwerke für die Zukunft weiter ausbauen, optimieren und auf den neuesten Stand der Technik im Sinne einer umweltfreundlichen, ökologischen und nachhaltigen Verkehrspolitik bringen.

Für eine Stärkung des Verkehrsträgers Schiene

- Wir fordern eine angemessene und kontinuierliche Finanzierung des Verkehrsträgers Bahn.
- Wir gestalten eine intelligente, systemübergreifende Verkehrsplanung für eine optimal aufeinander abgestimmte Verkehrsinfrastruktur.
- Wir stehen durch unsere Arbeit für die Stärkung der Schiene als Rückgrat einer energieeffizienten und klimaverträglichen Verkehrspolitik.
- Wir fördern die Harmonisierung der technischen und betrieblichen Spezifikationen des transeuropäischen Eisenbahnsystems mit dem Ziel eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

Für die Wertschätzung der Eisenbahningenieure

- Wir setzen uns für gute Arbeitsbedingungen ein, sei es am Arbeitsplatz, unterwegs oder auf Baustellen, die dem hohen Engagement der Ingenieure gerecht werden.
- Wir fördern lebenslanges Lernen und stehen wir für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie.
- Wir fördern eine Branchenkultur, die den Sachverstand von Eisenbahningenieuren – auch im Sinne des Generationenvertrages – nutzt und den system- und fächerübergreifenden Blick zulässt.

Für Ausbildung und Daseinsvorsorge der Eisenbahningenieure

- Wir fördern Lernbereitschaft, Qualita?tsbewusstsein und den Mut, Bestehendes zu hinterfragen und kontinuierlich zu verbessern
- Wir fördern Hochschulkooperationen
- Wir fördern das Netzwerk aller Eisenbahningenieure, insbesondere der Nachwuchskräfte
- Wir fördern und unterstützen die Einführung und Bekanntmachung von Innovationen, neuen Technologien und Methoden.
- In diesem Sinne fördern wir die Zusammenarbeit auf nationaler Ebene durch Zusammenarbeit mit der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) und dem Zentralverband der Ingenieurvereine (ZBI) auch auf europäischer Ebene über den Dachverband der europäischen Eisenbahningenieure (UEEIV). Durch die Zertifizierung zum Europäischen Eisenbahningenieur (EURAILING) bieten sich damit dem so zusätzlich qualifizierten Eisenbahningenieur neue Chancen und Perspektiven auf dem internationalen Arbeitsmarkt.

In diesem Sinne schaffen qualifizierte, engagierte und wertgeschätzte Eisenbahningenieure die „Moderne Bahn“.

Der VDEI

Der VDEI ist seit über 60 Jahren der Ingenieurverband im System Spurgeführter Verkehr. Sein Ziel ist die Unterstützung und Förderung der technischen, wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Entwicklung des Systems Spurgeführter Verkehr. Der VDEI e.V. vertritt die Interessen der für das System Bahn tätigen Ingenieure in Deutschland, die bei den Bahnen, Bahnbehörden, der Bahnindustrie, der Bahnbauindustrie, in Forschung und Entwicklung sowie Consultingbüros arbeiten. Davon sind annähernd 5.000 im VDEI organisiert. Der VDEI setzt sich für die Stärkung des Spurgeführten Verkehrs ein und trägt durch gezielte Aus- und Weiterbildung zum lebenslangen Erhalt der beruflichen Fähigkeiten und Fertigkeiten seiner Mitglieder bei.

(VDEI)

Digital-Strategie der Europäischen Union modernisieren

Verbände fordern ein Nachjustieren bei der Wachstumsstrategie EU 2020

Die EU liegt hinsichtlich ihrer Beschäftigungs- und Technologieziele noch nicht auf Kurs. Die Leitinitiativen der EU-2020-Strategie „Digitale Agenda für Europa" und „Agenda für neue Kompetenzen und Beschäftigungsmöglichkeiten" müssen modernisiert werden. Die Verbände DFK – Die Führungskräfte und IfKom – Ingenieure für Kommunikation fordern, die EU-Strategie in diesen Punkten an die digitale Entwicklung anzupassen.

IfKom | Ingenieure für Kommunikation

Modernisierung der Arbeitswelt

Auf Veränderungen der Arbeitswelt durch die Digitalisierung (Industrie 4.0, Cloud- und Crowd-Worker, Liquid Organisations, Smart Factories, Internet der Dinge etc.) werden weder auf nationaler noch auf europäischer Ebene konkrete Antworten gegeben. Gerade die Belange der Beschäftigten werden sich grundlegend verändern, und zwar in allen Hierarchiestufen. In diesem Themenbereich entscheidet sich, ob Europa in der Welt wettbewerbsfähig bleiben wird oder nicht.

Modernisierung der Aus- und Weiterbildung

Nach einer Studie von Oxford-Wissenschaftlern könnten 47 Prozent aller Arbeitsplätze in den USA in den nächsten ein bis zwei Jahrzehnten trotz digitalem Wachstum bedroht sein. Aus dem technologischen Wandel erwachsen neuartige Anforderungen an die Aus- und Weiterbildung. Bisher benötigte Fähigkeiten verlieren an Bedeutung; andere gewinnen dafür stark. Europa muss sich deshalb viel stärker um die digitale Bildung bemühen.

Modernisierung der ITK-Produktion

Informations- und Kommunikationstechnik sind auch aus Sicht der EU für sich genommen wichtige Wachstums- und Produktivitätshebel für die gesamte Wirtschaft. Die Produktivitätslücke zwischen der EU und den USA ist zu einem großen Teil durch niedrige Investitionen sowie geringen Einsatz von IKT zu erklären. Auch die durchschnittliche Datengeschwindigkeit im europäischen Mobilfunk ist nach wie vor lediglich halb so hoch wie in den USA.

In der neuen, datengestützten Wirtschaft sind europäische Unternehmen in der Wertschöpfungskette so gut wie nicht vorhanden. Die EU ist in diesem Bereich dabei, den Anschluss zu verlieren – mit negativen Folgen für die gesamte Wirtschaft. Bislang hat die EU-Kommission an dieser wichtigen Weiche der Wettbewerbsfähigkeit noch nicht gegengesteuert.

Modernisierung der Infrastruktur

Bis 2020 wird das Potenzial der Informations- und Kommunikationstechnologie zentraler Treiber von Wachstum, Innovation und Beschäftigung sein. Eine Hochgeschwindigkeits-Breitband-Infrastruktur ist mitentscheidend für die Zukunftsfähigkeit des Standortes Europa und seiner Wettbewerbsfähigkeit. Dazu ist ein Maßnahmenpaket aus ausgewogener europäischer Regulierung, genügend Investitionsanreizen und einer gezielten Förderung bzw. Beteiligung durch die europäischen Staaten erforderlich. Idealerweise mit Glasfaser, übergangsweise auch mit einem optimierten Technologiemix aus Glasfaseranbindungen, DSL-Anschlüssen und Funklösungen wird das Ziel einer flächendeckenden Breitbandversorgung in Europa in angemessener Zeit zu erreichen sein. Eine Breitbandgrundversorgung für jeden europäischen Haushalt ist durch die Europäische Politik sicherzustellen.

Modernisierung der Digitalen Grundrechte

Die Weiterentwicklung des „Völkerrechts des Netzes" blieb bisher ohne Erfolg. Erforderlich ist eine zügige europäische Vereinbarung. Die Persönlichkeitsrechte müssen auch in der digitalen Welt gelten. Auf europäischer Ebene ist eine IT-Sicherheits-Roadmap auf den Weg zu bringen. Der Datenschutz muss auf europäischer Ebene auf hohem Niveau einheitlich geregelt sein. Unternehmen müssen sich in den Ländern, in denen sie auf dem Markt aktiv sind, an die jeweiligen Datenschutzregeln halten.

Ein offenes, freies und sicheres, globales Internet als Raum der Meinungsvielfalt, Teilhabe, Innovation und als Motor für Wirtschaftswachstum und Arbeit braucht Regeln auch auf europäischer Ebene. Hierzu gehört eine europäische Regelung zur Sicherstellung der Netzneutralität. Ausnahmen vom Prinzip der diskriminierungsfreien Übertragung von Datenpaketen müssen demokratisch legitimiert und transparent gestaltet sein und bedürfen der Überprüfung durch eine neutrale nationale oder europäische Instanz.

Die digitale Revolution vollzieht sich schneller, als es viele Akteure in Politik und Wirtschaft wahrhaben wollen. Die überarbeitete EU-2020-Strategie muss hierauf in allen Belangen ausgerichtet sein und im Sinne der Wettbewerbsfähigkeit Europas und seiner Bürger schnell und entschlossen umgesetzt werden.

(IfKom)

WSV-Reform

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) soll zukunftsfest gestaltet werden. Einen entsprechenden Antrag der Koalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD (18/3041) nahm der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur am 12. November mit großer Mehrheit an. Bei Enthaltung der Linksfraktion lehnte lediglich die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ihn ab. Um dieses Ziel zu erreichen, soll die Bundesregierung im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel durch entsprechenden Ausbau sowie die Nutzung verkehrstechnischer Möglichkeiten die Erreichbarkeit der deutschen See- und Binnenhäfen optimieren. Weiter soll die geplante Einrichtung von 18 neuen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern mit dem Ziel der regionalen Entscheidungskompetenzen gemeinsam mit den Beschäftigten zügig umgesetzt werden.

Zur Deckung des Fachkräftebedarfs sollen Aus-, Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten sowie die gesetzlichen und tariflichen Regelungen genutzt werden, fordern die Abgeordneten weiter. Schließlich soll die Bundesregierung die zuständigen Fachausschüsse jährlich über den Fortschritt und weitere Maßnahmen bei der Umsetzung der WSV-Reform informieren, heißt es in dem Koalitionsantrag. Dagegen lehnte der Ausschuss den Antrag der Grünen „Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung konsequent fortsetzen" (18/1341) ab. Dafür stimmten nur die Antragsteller, alle übrigen Fraktionen votierten dagegen. Die Abgeordneten forderten darin die Bundesregierung unter anderem auf, das angekündigte Zuständigkeitsanpassungsgesetz zur Reform der WSV dem Deutschen Bundestag bis Dezember 2014 zur Beschlussfassung vorzulegen und die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Bonn in den bisherigen Außenstellen in Aurich, Hannover, Kiel, Magdeburg, Mainz, Würzburg und Münster zusammenzuführen.

(Bundestag)

IfKom | Ingenieure für Kommunikation

Bundesversammlung

Die Ingenieure für Kommunikation (IfKom) fordern, inländische und europäische Unternehmen durch eine geeignete Gesetzgebung deutlich zu stärken. Durch die gezielte und wirksame Förderung von Start-ups und der bestehenden Unternehmen muss die Kommunikationsindustrie in Deutschland über alle Bereiche wieder wettbewerbsfähiger werden. Dies hilft der Wirtschaft und hat positive Auswirkungen für alle Bürger.

So lautet eine zentrale Forderung der Ingenieure für Kommunikation, die der Bundesvorsitzende Heinz Leymann in seiner Rede an die Delegierten und Gäste am 13. September in Berlin formulierte. Darüber hinaus sei der flächendeckende Breitbandausbau die wichtigste Voraussetzung, damit Bürger und Unternehmen an der Entwicklung der digitalen Gesellschaft teilhaben können.

Auf dem Weg in die digitale Zukunft liegen jedoch noch einige Herausforderungen. Die IfKom wollen mit ihrer Expertise und ihrer Erfahrung ihren Teil zur Gestaltung dieser digitalen Zukunft beitragen! Mit ihrem Positionspapier zum flächendeckenden Breitbandausbau sowie zu den Themen Netzneutralität, IT-Sicherheit, Datenschutz und Ingenieurausbildung stellen die IfKom die Weichen für die verbandspolitische Arbeit der nächsten Jahre.

Die Parlamentarische Staatssekretärin Brigitte Zypries bedankte sich ausdrücklich bei den IfKom für ihr gesellschaftspolitisches Engagement. Dieses Engagement würdigte auch der Vorstand der Deutschen Telekom AG, Dr. Thomas Kremer, in seiner Laudatio an den alten und neuen Bundesvorsitzenden Heinz Leymann, der auf dieser Bundesversammlung die Goldene Ehrennadel als Anerkennung für sein herausragendes ehrenamtliches Engagement erhielt. Dank seines unermüdlichen Einsatzes sei es gelungen, die IfKom und ihre fachliche Expertise in Politik und Öffentlichkeit bekannt zu machen und durch fundierte sachliche Stellungnahmen zur Versachlichung der Diskussion um netzpolitische Themen beizutragen.

Neben Heinz Leymann wurden Franz-Josef Müller als stellvertretender Bundesvorsitzender, Andreas Hofert als Bundesschatzmeister sowie Norbert Eckenweber, Reinhard Genderka und Peter Stöberl als weitere Mitglieder des Bundesvorstands gewählt. Vor dem neuen Bundesvorstand liegen angesichts der rasanten Entwicklung der Digitaltechnik große Herausforderungen.

In seiner Rede forderte der Bundesvorsitzende alle Funktionsträger und Mitglieder auf, sich verstärkt in die gesellschaftspolitische Diskussion um digitale Themen einzubringen. Es sei nicht zielführend, nur auf die Politik zu warten, es müssten eigene Gestaltungsvorschläge eingebracht werden, die den Bürgern und der Gesellschaft in Deutschland den höchstmöglichen

Nutzen an der digitalen Zukunft verschaffen. In diesem Sinne werden die IfKom weiterhin den konstruktiv-kritischen Dialog mit Politik, Wirtschaft, Verbänden und Öffentlichkeit suchen.

(IfKom)

LAI Landesverband der Agraringenieure Niedersachsen

Neuer Vorsitzender

Der LAI hatte am 10. Oktober zur 50. Mitgliederversammlung nach Isernhagen geladen und sehr viele Mitglieder waren der Einladung gefolgt. Grußworte kamen von Hans Joachim Harms, Direktor der Landwirtschaftskammer Niedersachsen und von Wilfried Grunau, Präsident des ZBI. Den Festvortrag hielt der Niedersächsische Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Christian Meyer, der in seinem vielbeachteten Vortrag „Wege zu einer sanften Agrarwirtschaft" auf die aktuelle Landespolitik einging und nach seinem Vortrag auch für eine lebhafte und intensive Diskussion zur Verfügung stand.

Die Produktion von gesunden und hochwertigen Nahrungsmitteln sei nicht mehr das alleinige Ziel der Landwirtschaft in Niedersachsen, sagte der Minister. Landwirte und Landwirtinnen seien eingebunden in eine Vielzahl von gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen, wie den Klimaschutz, den Tierschutz, die Verbesserung der Biodiversität sowie den Erhalt des ländlichen Raums. Als Beispiele für die Umsetzung der sanften Agrarwende in Niedersachsen ging Meyer auf folgende Themen ein:

- Zur Verbesserung der Wasserqualität wird der Einsatz von organischen Düngemitteln stärker kontrolliert und auf ein vertretbares Maß begrenzt.
- Zur Erhaltung der Luftqualität werden große Stallgebäude mit Abluftfiltern ausgestattet.

Der Nds. Agrarminister Christian Meyer sprach beim LAI. Foto: Erich Delfs

- Zur Erhöhung der Artenvielfalt in der Feldflur werden Fördermittel für die Landwirtschaft an ökologische Bewirtschaftsauflagen gebunden (Greening und Agrarumweltmaßnahmen).
- Die Förderung für den ökologischen Landbau wird verbessert.

Die neuen Aufgabenfelder für die Landwirtschaft bedürften gezielter Steuerungs- und Unterstützungsmaßnahmen, damit sie wirtschaftlich im Wettbewerb mit anderen Betrieben in Deutschland und der Welt bestehen könnten, sagte Meyer. Deshalb würden landwirtschaftliche Betriebe aus Mitteln des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums gezielt unterstützt, beispielsweise durch Agrarumweltmaßnahmen, Beratungen oder Investitionen in den Tier- oder Klimaschutz.

Im Vorfeld der Festveranstaltung wurde die turnusmäßige Mitgliederversammlung des LAI Niedersachsen durchgeführt, auf der auch ein neuer Vorsitzender gewählt wurde: Juhl Jörgensen trat die Nachfolge von Werner Bathge an, der der Verband viele Jahr sehr erfolgreich geführt hatte und nach Eintritt in den Ruhestand nun nicht mehr zur Wahl angetreten war.

VDV

Geodäten! Vernetzen! Deutschland!

Vertreter der Interessengemeinschaft Geodäsie (IGG) diskutierten mit dem Ausschuss für Verkehr und Digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am Rande der INTERGEO Berlin 2014 über die Kernkompetenzen zur Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur. Im Rahmen eines parlamentarischen Frühstücks stellten die Präsidenten Michael Zurhorst (BDVI), Karl-Friedrich Thöne (DVW) und Wilfried Grunau (VDV und ZBI) den Abgeordneten das Positionspapier der IGG „Geodäten! Vernetzen! Deutschland!" vor. Es bestand bei allen Gesprächspartnern Einvernehmen darüber, dass leistungsstarke Infrastrukturen ein herausragender Standortvorteil für eine wettbewerbsfähige Volkswirtschaft und eine wesentliche Grundlage für Wohlstand und Wirtschaftswachstum in Deutschland sind. Um vorhandene Infrastrukturen wie die Verkehrsinfrastruktur zu erneuern und auszubauen seien deshalb gemeinsame Anstrengungen von Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft erforderlich, so die einhellige Meinung der Abgeordneten.

Die Parlamentarier zeigten sich beeindruckt über das Lösungsangebot der Geodäsie und baten die IGG, auch weiterhin den intensiven Kontakt mit der Politik zu suchen und ihre Fachkompetenz bei der weiteren Gestaltung der Infrastrukturpolitik einfließen zu lassen. Eine Fortsetzung des Dialogs wurde vereinbart.

Die „Interessengemeinschaft Geodäsie" ist eine Allianz der Verbände BDVI, DVW und VDV mit dem Ziel, gemeinschaftlich gegenüber Gesellschaft und Politik aufzutreten. Damit soll die hohe gesellschaftliche und

Foto: IG Geodäsie/Robert Lehmann

wirtschaftliche Bedeutung geodätischer Expertise von Vermessung über Geoinformation und Wertermittlung bis Landmanagement in den öffentlichen Fokus gerückt werden. In gemeinsamer Verantwortung soll das Berufsfeld der Geodäsie als Ingenieurdisziplin zur Lösung wichtiger gesellschaftlicher Fragen zukunftsfähig entwickelt werden.

VDEI

Neues Präsidium

Am 18. und 19. Oktober hat der VDEI in Frankfurt seinen 40. Bundeskongress veranstaltet. Alle Funktionsträger des Verbandes und die Delegierten der Bezirke kamen an diesem Wochenende in Frankfurt am Main zusammen, um über Anträge zu entscheiden, Satzungsänderungen zu beschließen sowie Ehrungen vorzunehmen.

Den Höhepunkt des Kongresses bildete die Wahl des neuen VDEI Präsidiums, das den Verband für die kommenden vier Jahre lenken wird. Zum neuen Präsidenten wurde Dr.-Ing. Thomas Mainka gewählt. Mainka war zuletzt Geschäftsführer bei Hering Industrie und Gleisbau GmbH und arbeitet jetzt als freiberuflicher Berater. Für seine neue Position als Präsident des VDEI hat sich Mainka unter anderem zum Ziel gesetzt, den Ausbau und die Vermittlung von Fachwissen zu intensivieren, um damit den Verband für junge Mitglieder interessanter zu gestalten.

Der bisherige Vizepräsident Joachim Warlitz wurde für eine weitere Wahlperiode gewählt. Zweiter Vizepräsident ist Manfred Kehr. Martin Schönbeck übernimmt das Amt des Bundesschriftführers. Zum Bundesschatzmeister wählten die Delegierten Tobias Barthel neu ins Präsidium. Die vier Fachbereichssprecher wurden erneut für eine weitere Amtszeit gewählt: Joachim Jacobs (Fachbereich Bahnsystem), Andreas Henschel (Fachbereich Fahrzeuge), Reiner Altmann (Fachbereich Infrastruktur), Waldemar Henschel (Fachbereich Technische Ausrüstung).

Wir vertreten Ihre Interessen:

- **Berufsausübung**
- **Öffentliche Verwaltung**
- **Industrie und Wirtschaft**
- **Freie Berufe**
- **Ingenieurausbildung**
- **Fort- und Weiterbildung**
- **Internationale Zusammenarbeit**
- **Öffentlichkeitsarbeit**

Zentralverband der Ingenieurvereine zbi

ZBI · Alte Jakobstr. 149 · 10969 Berlin
Tel.: 030-34781316
Fax: 030-34781317
E-Mail: info@zbi-berlin.de
Internet: www.zbi.berlin.de

VDV-Schriftenreihe Band 26

Vorfahrt für die Schiene – Gleisbau
Planung – Bau – Vermessung

Ausgesuchte und überarbeitete Beiträge der Fachgruppe „Gleisbau" des BILDUNGSWERKS VDV, insbesondere der Jahrestagungen in Berlin.

Aus dem Inhalt:
Lichtraumvermessung, Laserscanning, Weichen, Hüllkurven, Wiener Bogen®, Feste Fahrbahn, City-Tunnel Leipzig, U-Bahn-Bau in Barcelona und Dubai u.a.

Broschur, 114 Seiten Umfang mit zahlreichen Abbildungen, ISBN 978-3-87124-336-3, 19,90 EUR zzgl. Versandkosten/inkl. USt.

© Deutscher Bundestag / studio kohlmeier

Berufswunsch Chirurg. Unfall. Heute YouTuber.

Den eigenen Weg gemeinsam gehen.

Techniker Krankenkasse

LeFloid alias Florian Mundt
Überzeugt von seinem Weg – überzeugt von seinem Wegbegleiter. Sein Film jetzt auf **lefloid.tk.de**