

Ein Preis und zwei Wahrzeichen

In Stuttgart und im Vogtland zeichnen die deutschen Ingenieure außerordentliche Beispiele für ihren Beitrag zur Baukultur aus

Klaus Werwath

„Die Ingenieurbaukunst aus Deutschland kann man gut verkaufen, und zwar in alle Welt. Deswegen sollten wir Ingenieure, auf Augenhöhe mit den Architekten noch mehr Ingenieurpreise in Deutschland vergeben, und mit solchen Beweisen unserer beruflichen Kunst offensiv und demonstrativ aller Öffentlichkeit erklären, dass ohne Ingenieure kein nachhaltiger technischer Fortschritt möglich ist.“ Mit diesem Satz hat der Präsident der Bundesingenieurkammer, Dr.-Ing. Jens Karstedt, die Essenz dreier Ereignisse ausgedrückt, die vor wenigen Wochen das Wesen und das gelegentliche Genie des Ingenieurberufs enthüllten: die Auszeichnung des Stuttgarter Fernsehturms und der Göltzschtalbrücke im sächsischen Vogtland als „Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ und die Verleihung des 4. Fritz-Leonhardt-Preises an den zurzeit wohl besten Hochhaus-Ingenieur der Welt, an William F. Baker von Skidmore, Owings und Merrill, Schöpfer des Burj Dubai.

Dass die beiden Veranstaltungen in Stuttgart an ein und demselben Tag durchgeführt wurden, hat einen einfachen Grund: An diesem Tag, dem 11. Juni, wäre der Schöpfer des Stuttgarter Fernsehturms, Prof. Dr.-Ing. Fritz Leonhardt, einhundert Jahre alt geworden, der Begründer des dieses Jahr siebzigjährigen Ingenieurbüros Leonhardt & Andrä in Stuttgart, eines Ingenieurbüros, das weltweite Reputation nicht nur im Brückenbau genießt. Er war ein Mann, der es, wie der Präsident der Ingenieurkammer Baden-Württemberg, Dipl.-Ing. Rainer Wulle, anlässlich einer gut besuchten Pressekonferenz kurz vor der *Wahrzeichen*-Verleihung sagte, wie kaum ein anderer verstand, „Ästhetik und Funktionalität miteinander zu vereinen und mit bahnbrechenden Innovationen völlig neue Wege in der Welt des Bauens zu beschreiten“. Das markanteste Zeugnis für das berufliche Wirken Fritz Leonhardts sei der Stuttgarter Fernsehturm, der erste Fernsehturm der Welt, der ganz aus Beton errichtet wurde und der, mit einer Aussichtsplattform und einem Restaurant versehen, eine touristische Attraktion ersten Ranges wurde, mit mehreren hunderttausend Hälsen verrenkenden, staunenden Besuchern pro Jahr.

Dieser Fernsehturm, der vor, während und auch noch nach seiner Einweihung (das war 1956) von übelmeinenden und nicht verstehenden Kritikastern als Schandmal und höchster Schornstein der Welt schlecht gemacht worden ist, der die Landschaft verwüste, dieser Fernsehturm ist zu seiner Zeit durchaus ein Wagnis gewesen, aber weniger ein technisches als ein avantgardistisches. Denn die ingenieure Idee für den Stuttgarter Turm, daran erinnerte Wulle mit sichtbarem beruflichem Stolz, der hat sich ja, „über die ganze Welt verbreitet“. Der Stuttgarter Turm, so Wulle, sei im In- und Ausland viel kopiert worden, „oft schlecht und vielfach variiert“. Solche Ideen, wie Leonhardt sie in die Welt gesetzt und in die Tat umgesetzt hat, sagte Wulle, seien die Objekte, die sichtbar bestens bewiesen, dass Bauwerke, von Ingenieuren geschaffen, „ihren festen und eigenständigen Platz in der Bauwelt haben und nicht unter das Wirken von



Luftbild A. Brugger/Landesmedienzentrum Baden-Württemberg

DER STUTTGARTER FERNSEHTURM von Fritz Leonhardt - der erste und seinerzeit höchste und heute noch schönste Beton-Fernsehturm der Welt, und ...



Skidmore, Owings & Merrill

.. DER BURJ DUBAI, das zurzeit höchste Gebäude der Welt, haben ihren Ursprung in ein und demselben ingenieuren Geist: Ästhetik und Funktionalität miteinander zu vereinen.



MIKE SCHLAICH hielt in Vertretung seines Vaters, Prof. Dr.-Ing. Jörg Schlaich, die Laudatio auf den diesjährigen Träger des Fritz-Leonhardt-Preises, auf ...



... WILLIAM F. BAKER, den Chefsingenieur des Burj Dubai (r.), der den Preis hier vom Präsidenten der Ingenieurkammer Baden-Württemberg, Dipl.-Ing. Rainer Wulle, erhält.



Rainer Scheu/IngKBW

Architekten subsumiert werden können". Wulle spielte damit auf eine Begebenheit an, die Bundeskammerpräsident Karstedt erwähnt hatte. Als nämlich 1954 der erste Spatenstich für den Fernsehturm getan wurde, da katalogisierte die Presse den Ingenieur, nämlich Dr.-Ing. Fritz Leonhardt, als den *Architekten* des Bauwerks – ein journalistischer Fauxpas, der auch heute noch des öfteren für die Oberflächlichkeit oder Unwissenheit so mancher Autoren und Reporter zeugt. Karstedt jedenfalls hielt unter'm Leonhardt'schen Fernsehturm diese historische Inkorrektheit auch für ein heute noch immer exemplarisches Ärgernis, denn „Leonhardt war ein Bauingenieur, und er war stolz darauf“. Im Beisein und im Angesicht der aufmerksam zuhörenden Staatssekretärin Karin Roth,



Jörg Bühler/IngKBW

die das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung repräsentierte, das die *Wahrzeichen*-Kampagne der Bundesingenieurkammer ideell und materiell spürbar unterstützte, sagte Karstedt, dass er es für unabdingbar halte, dass die „großartigen historischen und modernen Leistungen unseres Berufsstandes nicht anderen zugeschrieben werden“. Und zur Bekräftigung rief er aus: „Wir Bauingenieure entwerfen und konstruieren Brücken, Türme und Tunnel, das ist unser Beitrag zur Baukultur – und den lassen wir uns nicht streitig machen!“

WIE EIN TURM sieht die Skulptur aus, die der Bildhauer Roland Martin aus Tuttlingen für die Ingenieurkammer Baden-Württemberg geschaffen hat.

DER MINISTERPRÄSIDENT von Baden-Württemberg, Guenther H. Oettinger, MdL, fühlte sich im Kreis der Ingenieure sichtlich wohl denen er bei der Verleihungsfeier des Fritz-Leonhardt-Preises die Referenz erwies, indem er sich „beeindruckt von der Arbeit der Ingenieure“ zeigte. Er begrüßte in dieser Feierstunde die öffentliche Verleihung des Preises, weil Ingenieurpreise wie dieser, wie er sagte, „in wünschenswerter Weise die Öffentlichkeit darüber aufzuklären vermögen“, dass die Ingenieurbaukunst „wesentlich zur Qualität der Baukultur“ beitrage. Dass ein Amerikaner den deutschen Preis erhält, wertet Oettinger als ein Zeichen für die weltumspannende, völkerverbindende und friedensstiftende Wirkung der Arbeit der Ingenieure weltweit.

Fritz Leonhardts genialer Geist ist allgegenwärtig

Fritz Leonhardt ist vor zehn Jahren gestorben, doch sein genialer Geist ist allgegenwärtig, war es vor allem an diesem „seinem“ Tag in Stuttgart, der Stadt, in der er Zeit seines Lebens gelebt, gearbeitet und gelehrt hat. „Leo“, wie er in der Universität und in seinem Büro (und vielleicht sogar zu Hause, wer weiß?) genannt wurde, hat aber, trotz – oder gerade wegen – seiner technischen und konstruktiven Modernität, immer daran erinnert und kein Hehl daraus gemacht, dass Ingenieurleistungen „zu einem guten Teil auf dem in vielen Generationen vor uns erarbeiteten und angesammelten Wissen beruhen“. Karstedt war es, der, ihn zitierend, an diese sympathische Bescheidenheit Leonhardts erinnert hat und an die Wurzeln allen Denkens, Handelns und Unterlassens der heutigen Ingenieure. Aber, so sagte Karstedt auch, die Dankbarkeit der heutigen Ingenieure gegenüber den vergangenen Generationen „ist auch eine Verpflichtung, denn ohne das Wissen früherer Generationen ist kein Fortschritt möglich“ wie andersherum „die Erhaltung und Würdigung des baukulturellen Erbes eine Aufgabe der Zukunftsgestaltung ist“.

Was Karstedt aus der Sicht der Ingenieure illustrierte, das ging Staatssekretärin Roth aus ministerieller Perspektive an. Stimuliert von „der Majestät des Anblicks dieses Tur-



Rainer Scheu

DIE TAFEL mit dem Hinweis darauf, dass der Stuttgarter Fernsehturm von Fritz Leonhardt nun ein „Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ ist, haben (v.l.) der Präsident der Bundesingenieurkammer, Dr.-Ing. Jens Karstedt, die Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Karin Roth, die Landesdirektorin des Südwestrundfunks als Eigentümers des Turms, Ingrid Felgenträger, sowie der Präsident der Ingenieurkammer Baden-Württemberg, Dipl.-Ing. Rainer Wulle, enthüllt.

Rainer Scheu/IngKBW



GRUPPENBILD MIT DAME: Mrs. Betsy Baker freute sich sichtlich über den Preis, den ihr Mann, William F. Baker, gerade erhalten hat. Hier sind beide mit dem baden-württembergischen Ministerpräsidenten Guenther H. Oettinger (l.), dem Präsidenten der Ingenieurkammer Baden-Württemberg, Dipl.-Ing. Rainer Wulle (2.v.l.), und dem Präsidenten des Verbandes Beratender Ingenieure VBI, Dr.-Ing. Volker Cornelius (r.) zu sehen.

mes“, rühmte sie die Baukunst der Ingenieure, die jene Baukultur generiere, deretwegen das Bundesbauministerium solche Kampagnen wie die *Wahrzeichen*-Aktivität der Bundesingenieurkammer oder deren Deutschen Brückenbaupreis aktiv unterstütze und fördere. „Ingenieure verändern die Welt zum Positiven hin, deswegen werden wir“, sagte Roth, die Politik ihres Ministeriums für die Ingenieure interpretierend, „für den Beruf des Ingenieurs auch weiterhin werben“.

Eine neue Broschüre informiert über die Technik des Turms

Die Bundesingenieurkammer hat – wie bei den beiden vorhergehenden *Wahrzeichen*-Auszeichnungen auch (siehe Kasten auf Seite 46) – über die Geschichte des Stuttgarter Fernsehturms, über seine Konstruktion und über seinen Bau eine inhaltlich sehr kompakte und trotzdem erstaunlich ausführliche, und reich bebilderte Broschüre herausgeben. Sie ist auch Laien verständlich und vermittelt auf sehr gut lesbare Art und Weise einen nahezu vollständigen Abriss dieses faszinierenden Bauwerks.

Was Fritz Leonhardt zu seiner Zeit mit seinem Turm der Superlative war, das ist heute William F. Baker, der Ingenieur, der die höchsten Häuser der Welt zu bauen versteht, nämlich:

- das AT & T Corporate Center (Chicago),
- den Trump International Hotel Tower (Chicago),
- den Infinity Tower (Dubai) und
- das Nanjing Greenland Financial Center (Nanjing)

und dafür nun den 4. Fritz-Leonhardt-Preis erhalten hat. Dieser Preis wird in regelmäßigem Abstand an herausragende Bauingenieure oder Repräsentanten zeitgenössischer internationaler Ingenieurbaukunst vergeben. Die bisherigen Preisträger sind der französische Bauingenieur Dr.-Ing. Michel Virlogeux (1999, für die Normandiebrücke), der Stuttgarter Bauingenieur Prof. Dr.-Ing. Drs. h.c. Jörg Schlaich (2002, für filigrane Tragwerke) und der Baseler Prof. Dr.-Ing. René Walther (2005, für Schrägseilbrücken mit sehr schlanken Längsträgern).

In den fachlichen Begleittexten der beiden Auslober, der Ingenieurkammer Baden-Württembergs und des Verbandes Beratender Ingenieure VBI, für den Preis 2009 wurde diese Wahl so begründet:

William F. Baker vereint bei seinen Planungen durch ein hohes Maß an Kreativität immer wieder Form, Funktion und Ästhetik. Um Rekordhöhen bei Türmen auch weiterhin erreichen zu können, entwickelte er das System des gestützten Kerns. Dabei besteht die Grundfläche der Tragstruktur aus einem sechseckigen Kern mit drei Flügeln, welche eine Y-Form bilden. Dieses einfallsreiche System hält die Struktur seitlich fest und bietet bei solch hohen schlanken Bauwerken eine hohe Verdrehungssteifigkeit. Zahlreiche richtungweisende Vor- und Beiträge zu Themen des Hoch- und Ingenieurbaus, verhalfen ihm in Fachkreisen zu internationaler Bekanntheit und Reputation.

Das bekannteste Bauwerk, bei dem er sich für die anspruchsvolle Tragkonstruktion auszeichnete, ist wohl der *Burj Dubai* in den Vereinigten Arabischen Emiraten, das mit 818 Metern Höhe und 206 Stockwerken bis heute höchste Bauwerk der Welt.

Prof. Dr.-Ing. Mike Schlaich hat diese Bauten erwähnt und diese Zahlen genannt, der Sohn von Prof. Dr.-Ing. Jörg Schlaich, des zweiten Trägers des Fritz-Leonhardt-Preises (2002), der eigentlich – aber umständehalber daran gehindert war – die fachliche Laudatio auf den diesjährigen Preisträger hätte halten sollen, eben auf William F. Baker, den Partner und Chefingenieur der weltberühmten US-amerikanischen Ingenieurfirma Skidmore, Owings und Merrill (SOM) in Chicago. Er hat den Preis gleich nach der *Wahrzeichen*-Auszeichnung in den schönen Räumen der Neuen Staatsgalerie in Stuttgart erhalten und wurde von seinen vielen anwesenden Kollegen neidlos bewundert und anerkennend beklatscht.

Dass dieser Mann, dass William „Bill“ Baker, der zurzeit wohl gefragteste Hochhausingenieur der Welt ist, das komme, sagte Schlaich, nicht von ungefähr. So, wie Fritz Leonhardts Stuttgarter Turm nur durch zahlreiche Innovationen und durch seine unbeirrbarere Tatkraft habe ermöglicht werden können, so könne auch das derzeit höchste Bauwerk der Welt,



Südwestdeutsches Archiv für Architektur und Ingenieurbau/TH Karlsruhe

FRITZ LEONHARDT in den fünfziger Jahren: genialer Konstrukteur, feinsinniger Ästhet, Bergwanderer und Namensgeber für den Ingenieurpreis, der seinen Namen trägt und mittlerweile internationales Ansehen genießt.

der Burj Dubai von James Baker, nur durch brillante Ingenieurkunst, durch Mut und Durchsetzungsfähigkeit realisiert werden. Den Mut dazu hätten Baker und seine Kollegen – wie einstmalig Leonhardt – aus dem Verstehen des vorhandenen Wissens früherer Ingenieur-Generationen gewonnen: Denn während in den achtziger und neunziger Jahren die Hochhausentwicklung gedämpft verlaufen sei und sich technisch nicht richtig weiter entwickelt habe, hat, wie Schlaich in seiner Laudatio erzählte, Bill Baker seine Wochenenden forschend mit seinem Mentor Myron Goldsmith verbracht, ein Schüler von Mies van der Rohe, der damals die Grundlagen der Architektur des John Hancock Centers und des Sears Towers geschaffen und zusammen mit dem legendären Ingenieur Fazlur Kahn, das Tube- und das Bundled Tube-Aussteifungssystem entwickelt habe, das dann bei vielen der höchsten Hochhäuser zum Einsatz kam. Gemeinsam analysierten Goldsmith und Baker an ihren einsamen Wochenenden solche Hochhäuser und entwickelten dabei Systeme für zukünftige Projekte, und sie dachten schon damals über das 610-Meter-Problem nach. Bei einem Projekt in Seoul, dem Tower Palace III, entwickelte Baker dann zusammen mit einem SOM-Kollegen, dem Architekten Adrian Smith, den Y-Grundriss, der dem Aussteifungssystem des Burj Dubai als Vorlage diente. Dieser Grundriss, sagte Schlaich, erfüllt den Wunsch nach viel Fensterfläche und somit nach einer guten,

natürlichen Belichtung, und nach einer steifen, leichten und damit wirtschaftlichen Konstruktion. Dabei bilden die Aussteifungswände der drei Flügel mit ihren Wandaufdickungen am Kopf ein stabiles Dreibein gegen Biegung und Schub, während der zentrale Kern als torsionssteifer Hohlkasten ausgebildet ist und so Rotationen verhindert, die in manchen Wolkenkratzern gar zur Seekrankheit führen könnten. Der Entwurf für den Burj Dubai folgt, wie Schlaich erklärte, der Überzeugung Bakers, dass „die Tragstruktur eines Hochhauses direkt in die architektonische Formensprache einfließen und aus ihr ablesbar sein soll“.

Architektur und Tragwerk gehen bei Baker also Hand in Hand und geben dem Prinzip Ausdruck dass beide nicht getrennt voneinander betrachtet werden können und dürfen.

Das klingt, räumte Schlaich ein, „sehr nach Leonhardt“. Denn auch Leonhardt hat diesem Prinzip immer gehuldigt, woran der Präsident des Verbandes Beratender Ingenieure VBI, Dr.-Ing. Volker Cornelius, bei seiner Preisrede erinnerte, indem er aus einem Buch zitierte, das jüngst über Leonhardt zusammengestellt worden ist*: „Leonhardt war nie ein lupenreiner Ingenieur, sondern er war auch immer auf anderen Wegen und stets auf der Suche nach ei-

ner neuen Art des Humanismus in dem Ästhetik und Ethik in Eins fallen. Er bezeichnete sich selbst als 'Baumeister', vermied also sowohl den Begriff des Architekten als auch den des Ingenieurs. Die Verpflichtung, zum Wohle der Menschheit zu wirken, verband er mit der Verpflichtung zum Schönen, und dieses Schöne suchte er – hier wieder ganz Ingenieur – durch Regeln zu fassen. Zweckerfüllung, Proportionen, Ordnung, Verfeinerung der Form, Einpassung in die Umwelt, Oberflächentextur, Farben, Charakter, Komplexität und Einbeziehen der Natur, sind die Schlagworte Leonhardts.“

Cornelius, dessen Verband ja Mitauslober des Preises ist, nutzte auch freundlich die Gelegenheit, an den Urheber des Fritz-Leonhardt-Preises zu erinnern, nämlich an Prof. Dr.-Ing. Jörg Peter, der zu seiner Zeit Assistent am Lehrstuhl von Fritz Leonhardt gewesen ist und Ende 1997 den Preis als damaliges Vorstandsmitglied der Ingenieurkammer Baden-Württemberg anregte. Er wollte damit, memorierte Cornelius, einerseits die berufsständische Verpflichtung erfüllen, die Persönlichkeit und das Lebenswerk des weltweit bekannten Bauingenieurs Fritz Leonhardt, als des wohl größten Bauingenieurs des 20. Jahrhunderts, wie Bundesingenieurkammerpräsident Karstedt in Stuttgart meinte, auf Dauer zu ehren und zu würdigen und um andererseits mit der Verleihung eines solchen Preises und der damit verbundenen Öffentlichkeitswirkung das Ansehen des Berufsstandes der Ingenieure anzuheben.

Und Baker? Der Preisträger? Er gab das vielstimmige Lob, das ihm und seiner Arbeit zuteil geworden war, auf ungewöhnliche Weise zurück. Er habe Fritz Leonhardt noch kennengelernt, weswegen dieser Preis für ihn umso anrührender sei. Er, Baker, sehe Leonhardts Vermächtnis aber nicht in seinen Türmen, Brücken und Hochhäusern, sondern vor allem in seinen akademischen Beiträgen. Sie hätten eine Tiefe und Beweglichkeit des bautechnischen Denkens an der Universität in Stuttgart bewirkt, die eine Ingenieur-Kreativität hervorgebracht hat, sagte Baker, die weltweit einmalig sei und die es auch nicht in den USA gebe. Sprach's und begann, seinen deutschen Kollegen im Saal einige der gebauten Resultate seines fachlichen Philosophierens und einige der schönsten Früchte seines technisch-beweglichen Denkens zu präsentieren. Mit stürmischem Applaus, einem Applaus, den man unter Bauingenieuren eher selten erlebt, dankten sie ihm dafür, wissend, dass ein so exklusiver Blick in die Werkstatt eines so weltberühmten Kollegen nun wirklich ganz etwas Besonderes ist.

*„Fritz Leonhardt 1909 bis 1999 – die Kunst des Konstruierens“ Edition Axel Menges GmbH, Esslinger Straße 24, D-70736 Stuttgart-Fellbach, Tel.: 0711/574759, Fax: 0711/574784; www.axelmenges.de

Die Schriftenreihe der BlnGK beschreibt jedes Wahrzeichen en détail

Wer mehr über die bisher ausgezeichneten herausragenden Zeugnisse deutscher Ingenieurbaukunst wissen will, die als eines ihrer quasi ewigen Wahrzeichen ausgezeichnet worden sind, sollte sich die Schriftenreihe „Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ zulegen, die von der Bundesingenieurkammer in Zusammenarbeit mit jeweils besonders ausgewiesenen Kennern der jeweiligen Bauwerke herausgegeben wird.

Bisher sind erschienen:

■ Band 1: Das alte Schiffshebewerk Niederfinow – In der von Dr. Eckhard Schinkel verfassten Broschüre wird die Geschichte des Schiffshebewerks Niederfinow neu aufgerollt. Der Autor rekapituliert das damalige Für und Wider, stellt das Ringen um die beste technische Lösung dar und beschreibt die öffentlichen und verborgenen Diskussionen, die zur letztendlichen Problemlösung geführt haben

► 1. Auflage 2007 · 66 Seiten · 14,80 Euro · ISBN 978-3-9807281-4-5

■ Band 2: Die Göltzschtalbrücke – Der Historiker Peter Beyer und der Bauingenieur Prof. Dr.-Ing. Jürgen Stritzke beschreiben den Bau und die Geschichte der größten Ziegelsteinbrücke der Welt. Sie würdigen in dem siebzigseitigen Werk gleichermaßen die Leistungen der für den Bau zuständigen Bauingenieure und der am Bau beteiligten Arbeiter. Sie vermitteln mit dem reich bebilderten Band eine Vielzahl neuer Informationen, die die Entstehungsgeschichte dieses einzigartigen Ingenieurbauwerkes wieder lebendig werden lässt.

► 1. Auflage Juni 2009 · 74 Seiten · 14,80 Euro · ISBN 978-3-941867-00-0

■ Band 3: Der Stuttgarter Fernsehturm – Ein vierköpfiges Autorenteam – nämlich Dr.-Ing. Hans-Peter Andrä, Dr.-Ing. Annette Bögle, Prof. Dr.-Ing. Jan Knippers und Prof. Dr.-Ing. Drs. h.c. Jörg Schlaich – schildert mit großer Detailkenntnis, wie der erste Beton-Fernsehturm der Welt entstand und warum er mit vollem Recht den Titel „Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst“ trägt.

► 1. Auflage Juli 2009 · 72 Seiten · 14,80 Euro · ISBN-978-3-941867-01-7

► www.wahrzeichen.ingenieurbaukunst.de · Fax: 030/253429-03

► Unter www.deutsches-ingenieurblatt.de → DIB-WebInfos →

Suchwort: Bestellschein steht ein Formular zum Downloaden und

Ausdrucken bereit. Damit können Sie dann auf bequeme Weise jede gewünschte Menge der Broschüre per Fax bestellen.

► Unter www.deutsches-ingenieurblatt.de → DIB-WebInfos → Suchwort: Beitrittsklärung fin-

den Sie außerdem ein Formular, mit dem Sie dem Förderverein Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland beitreten können. Er sieht sich als Mittler und Förderer zwischen allen Unterstützern von Baukultur und Ingenieurbaukunst auf der einen und den Realisatoren derartiger Projekte auf der anderen Seite. Er appelliert als gemeinnützig anerkannter Verein an Förderer und Sponsoren aus allen Bereichen, einen Beitrag dazu zu leisten, diese historischen Beispiele der Ingenieurbaukunst auch nachfolgenden Generationen bewusst zu machen. Informationen und Beitrittsanträge beziehungsweise Kontaktdaten für Spenden stehen auf der Internetseite des Fördervereins zur Verfügung: ► www.fv-wahrzeichen.de · Fax: 030/253429-04



DIB
web
info

DIB
web
info

Auch die Göltzschtalbrücke wurde als Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst ausgezeichnet



DAS GRÖSSTE ZIEGELBAUWERK der Welt ist eine ingenieurtechnische Meisterleistung: die Göltzschtalbrücke im sächsischen Vogtland.

Iris Kopf

Wenige Tage vor der Doppelfeier für Fritz Leonhardt in Stuttgart hatte die Bundesingenieurkammer ein weiteres Paradebeispiel für die Baukunst früherer Ingenieure als „Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst“ ausgezeichnet: die Göltzschtalbrücke im sächsischen Vogtland. Dort würdigte Bundesingenieurkammerpräsident Dr.-Ing. Jens Karstedt dieses Bauwerk als eines der „bedeutendsten Zeugen der Geschichte der Bautechnik und des Brückenbaus in Deutschland“, das „von hoher innovativer Ingenieurbaukunst Zeugnis ablegt“.

„Göltzschtalbrücke schlägt Kölner Dom“ titelte die Chemnitzer *Freie Presse* ihre Meldung zwei Tage vor der Verleihung der Auszeichnung, denn aus der über achtzig Meisterwerke deutscher Ingenieurbaukunst umfassenden Liste, auf der unter anderem der eiserne Dachstuhl des Kölner Doms, die Steinerne Brücke in Regensburg, das Gasometer in Leipzig und das Blaue Wunder in Dresden stehen, wählte die Jury der Bundesingenieurkammer als zweites der Bauwerke, die eine Auszeichnung verdient haben, die monumentale Ziegelbogenbrücke im Vogtland aus – nach dem alten Schiffshebewerk Niederfinow, dem 2007 erstmals dieser Titel verliehen wurde (siehe auch: „Zeugnis. Vorbild und Beispiel – Die Bundesingenieurkammer zeichnet das erste „Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ aus“; DIB 01-02-2008, Seite 45).

Unter der Göltzschtalbrücke jedenfalls nahmen in Anwesenheit von rund einhundertzwanzig Gästen und Freunden des Bauwerks Dr.-Ing. Jens Karstedt, der Präsident der Bundesingenieurkammer, Dr.-Ing. Arne Kolbmüller, der Präsident der Ingenieurkammer Sachsen, der Landrat im Vogtland, Tassilo Lenk und Holger Kühnast als Repräsentant der Eigentümerin der Brücke, der Deutschen Bahn Netz AG, die feierliche Enthüllung der Wahrzeichen-Tafel vor.

Karstedt würdigte die 1846 bis 1851 aus mehr als 26 Millionen Ziegelsteinen erbaute Brücke als eines der bedeutendsten Zeugnisse der Bautechnik, das die Leistungen vergangener Ingenieurgenerationen zeige und mit heutigen Ingenieurgenerationen verbinde. Die Göltzschtalbrücke überwinde nicht nur Hindernisse, sondern verbinde Funktionalität mit hohem ästhetischem Wert und fasziniere die zahlreichen Besucher wie am ersten Tag.

„Sachsen war und ist das Land der Ingenieure“, hob Sachsens Kammerpräsident Kolbmüller hervor und betonte, dass die Göltzschtalbrücke einhundert Prozent sächsisches Gedankengut sei. Er wolle Schüler verstärkt für den Ingenieurberuf begeistern. Ingenieurbauwerke wie die ausgezeichnete Brücke könnten helfen, das Interesse zu wecken.

Für Landrat Tassilo Lenk war die Verleihung des Titels „eine schöne, große Stunde“. Von den Vorfahren mit Weitsicht geplant, sei die Göltzschtalbrücke ein Weltwunder, auf das die Region stolz sein könne.

Mehr als 100.000 Besucher locke das Bauwerk jedes Jahr an und zeige damit seine touristische Bedeutung für die Region.

Auch Holger Kühnast als Vertreter der Deutschen Bahn Netz AG würdigte die historische Leistung der Erbauer. Die Brücke habe seit 158 Jahren den Belastungen ohne gravierende Änderungen stand gehalten. So wie die Brücke 1851 an der Bahnlinie von Leipzig nach München die Wirtschaftsregionen zusammenführte, werde jetzt die Elektrifizierung des Streckenabschnittes zwischen Reichenbach und Hof Süd- und Norddeutschland verbinden, die für 110 Millionen Euro mit dem Konjunkturpaket realisiert werden soll. Er hoffe, so der Leiter der Produktionsdurchführung Zwickau augenzwinkernd, dass die Ehrung der Brücke nach dem Bau der Masten für die Elektrifizierung nicht wieder aberkannt werde.

Überragend wird die markante Steinbogen-Eisenbahnbrücke übers Göltzschtalbrücke nahe der Vogtlandstadt Netzschkau auch nach der Elektrifizierung der Bahnstrecke bleiben. Mit 574 Metern Länge und 78 Metern Höhe ist sie die größte Ziegelbrücke der Welt. Sie begeisterte als Exponat auf der ersten Weltausstellung 1851 in London bereits die Menschen.



AM FUSS der Göltzschtalbrücke haben (v.l.) der Präsident der Ingenieurkammer Sachsen, Dr.-Ing. Arne Kolbmüller, der Präsident der Bundesingenieurkammer, Dr.-Ing. Jens Karstedt, der Landrat im Vogtland, Tassilo Lenk und Holger Kühnast als Repräsentant der Eigentümerin der Brücke, der Deutschen Bahn Netz AG die Tafel enthüllt.

Weltweite Berühmtheit erlangte sie noch einmal Ende September und Anfang Oktober 1989, als über die Brücke außerplanmäßig mehrere Züge mit Prager Botschaftsflüchtlingen fuhren. Mit dem Bild der Ost und West verbindenden Göltzschtalbrücke warb Deutschland in der Folgezeit für die deutsche Einheit.

Nicht zuletzt sei die Brücke „ein Beispiel für unbürokratisches Bauen und für die Einsicht, dass eine gute Infrastruktur die Grundlage für Wirtschaftswachstum und Wohlstand der Gesellschaft ist. Eine Idee, die auch heute für Sachsen als Verkehrsdrehscheibe zwischen Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen von großer Bedeutung ist.“ So jedenfalls sagte es Dr.-Ing. Andreas Klengel, der Geschäftsführer der Ingenieurkammer in Sachsen.