





Geschichte und Gegenwart

Meilensteine



01 | Luegbrücke, Tirol



02 | Donaubrücke Niederranna, Oberösterreich



03 | Museumsquartier, Wien

- 1960 Gründung Büro Dipl.-Ing. Kurt Wenzel
- 1966 Büroeintritt Dipl.-Ing. Peter Fritsch
- 1968 Büroeintritt Dipl.-Ing. Gerd Chiari
- 1968 Luegbrücke, Brennerautobahn, Tirol**
- 1972 Dipl.-Ing. Peter Fritsch und Dipl.-Ing. Gerd Chiari werden Partner
- 1976 F10 Tauernautobahn, Salzburg
- 1977 Gründung Büro Fritsch–Chiari
- 1978 Büroeintritt Dr. Helmut Wenzel und Dipl.-Ing. Reinhard Mechtler
- 1980 Donaubrücke Niederranna, Oberösterreich**
- 1980 L22 Tauernautobahn, Kärnten
- 1981 Misurata Kaltwalzwerk, Libyen
- 1984 Büroeintritt Dipl.-Ing. Harald Schmidt
- 1985 U3/6 & U3/7 Stubentor, Wien
- 1986 Gründung VCE Holding GmbH
- 1986 Olympic Grand Bridge, Seoul/Südkorea
- 1989 Schloss Belvedere, Wien
- 1990 Museumsquartier, Wien**
- 1991 A22, WED-Überplattung, Wien
- 1992 Büroeintritt Dipl.-Ing. Robert Schedler
- 1992 Kao Ping Hsi, Taiwan
- 1993 Büroeintritt Dipl.-Ing. Christian Eckerstorfer

- 1993 Krankenhaus der Barmherzigen Brüder, Wien
- 1995 LT 22 Lainzer Tunnel, Wien**
- 1995 Gründung FCP – Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH mit Dr. Helmut Wenzel, Dipl.-Ing. Reinhard Mechtler und Dipl.-Ing. Harald Schmidt
- 1995 Revitalisierung der vier Gasometer, Wien
- 1996 Dipl.-Ing. Peter Fritsch wird Baurat h.c.**
- 1996 Büroertritt Dipl.-Ing. Walter Nemeth und Dipl.-Ing. Dr.techn. Dieter Pichler
- 1996 BRIMOS® wird entwickelt
- 1997 Ausbau Eisenbahnstrecke St. Jakob–St. Anton, Tirol
- 1997 Sanierung Palais Kinsky, Wien
- 1999 Talbrücke Reichenbach, Deutschland
- 2000 Lainzer Tunnel Feste Fahrbahn & Masse-Feder-Systeme, Wien
- 2000 Dipl.-Ing. Christian Eckerstorfer, Dipl.-Ing. Walter Nemeth, Dipl.-Ing. Dr.techn. Dieter Pichler und Dipl.-Ing. Robert Schedler werden Partner
- 2000 Büroertritt Dipl.-Ing. Wolf-Dietrich Denk
- 2000 Büroertritt Ing. Dipl.-Ing. Christian Nüssel
- 2000 Büroertritt Dipl.-Ing. Michael Fritsch
- 2001 Messe Wien Neu, Wien**
- 2001 Dipl.-Ing. Gerd Chiari wird Baurat h.c.
- 2001 Büroertritt Dipl.-Ing. Peter Furtner



04 | LT 22 Lainzer Tunnel, Wien



05 | Peter Fritsch wird Baurat h.c.



06 | Messe Wien Neu, Wien



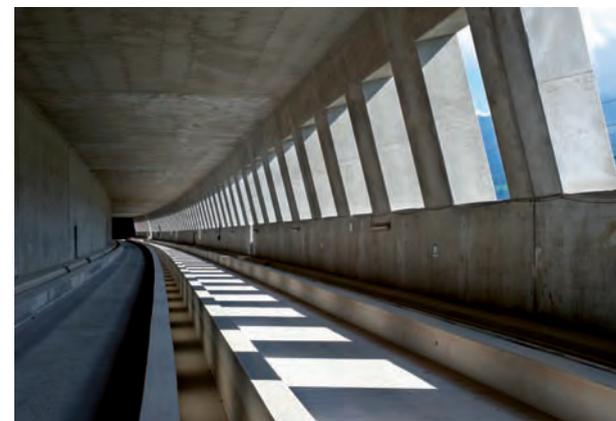
- 2003 Almbrücke, Oberösterreich
- 2003 Entwicklung Oberbau Wiener Linien, Wien
- 2003 Gründung BCTen Bewertungsges.m.b.H.
- 2003 LKH Klagenfurt Neu, Kärnten**
- 2004 P19 Lavanttal, Kärnten
- 2004 Strelasundquerung, Deutschland
- 2004 Motorway Zagreb–Macelj, Kroatien**
- 2004 ACC & HCW, Flughafen Wien
- 2005 Hauptbahnhof Wien, Wien
- 2005 Büroeintritt Ing. Gerhard Nestler
- 2005 Ing. Dipl.-Ing. Christian Nüssel wird Prokurist
- 2006 SEISMID Entwicklungsstart
- 2006 Ars Electronica Center Linz, Oberösterreich
- 2007 Dipl.-Ing. Wolf-Dietrich Denk, Dipl.-Ing. Michael Fritsch,
Ing. Gerhard Nestler und Dipl.-Ing. Peter Furtner
werden Prokuristen
- 2007 Irish Rail, Irland
- 2008 U5-Lückenschluss, Deutschland
- 2008 Feste Fahrbahn & Masse-Feder-Systeme Unterinntal, Tirol**
- 2008 Krankenhaus Wien Nord, Wien
- 2008 IRIS-Projekt im 7. Rahmenprogramm der Europäischen Union
- 2009 Dr. Helmut Wenzel erhält Honorarprofessur
für Bauwerksüberwachung
- 2009 Neubau Wien Mitte, Wien**
- 2009 Neubau Wirtschaftsuniversität, Wien
- 2009 Schall- & Erschütterungsschutz Straßenbahnlinie 26
und U1 Süd, Wien
- 2010 Ing. Dipl.-Ing. Christian Nüssel wird Partner



07 | LKH Klagenfurt Neu, Kärnten



08 | Motorway Zagreb–Macelj, Kroatien



09 | FF & MFS Unterinntal, Tirol



10 | Neubau Wien Mitte, Wien

Staatspreis



01 | Nominierung Staatspreis 1998



02 | Nord-Süd-Verbindung Berlin



03 | Biogasbehälter in Fertigteilbauweise

- 1990 Staatspreis
Olympic Grand Bridge, Korea
- 1998 Nominierung Staatspreis
Masse-Feder-System
- 1999 Staatspreis
Kao Ping Hsi Bridge, Taiwan
- 2001 Nominierung Staatspreis
CaSCo – Consistant Semi Active System Control
- 2004 Nominierung Staatspreis
IMAC – Integrated Monitoring and Assessment of Cables
- 2004 Nominierung Staatspreis
Feste Fahrbahn und Masse-Feder-System
Nord-Süd-Verbindung Berlin
- 2006 Nominierung Staatspreis für Telematik
DyGeS – Dynamisches Gewichtserfassungs-System
- 2008 Nominierung Staatspreis
Ein Beitrag zur Verwirklichung einer nachhaltigen Energieversorgung
Biogasbehälter in Fertigteilbauweise

Staatspreis 1990

Olympic Grand Bridge, Seoul/Südkorea

Die Olympic Grand Bridge, eine Schrägkabelbrücke, wurde im Freivorbau, symmetrisch vom Pylon aus, mithilfe eines von FCP entwickelten Vorbaugerätes gebaut.

Die Schrägkabel sind fächerförmig in der Tragwerksmitte angeordnet und wurden vom 88 m hohen Pylon aus gespannt.

Staatspreis 1999

Kao Ping Hsi Bridge, Taiwan

Die Kao Ping Hsi-Brücke in Taiwan ist eine asymmetrische Schrägkabelbrücke mit einem rekordbrechenden Vorbau von 330 m. Das Gesamtkonzept der Brücke ist innovativ und setzt durch stützenfreie Rückhängefelder neue Maßstäbe im Brückenbau.

Der Überbauquerschnitt ist ein geschlossener Stahlkasten und wurde entworfen, um extremen dynamischen Wind- und Erdbebenbelastungen standzuhalten. Die Höhe des Decks beträgt 3,20 m, seine Breite 34,50 m. Die Schrägkabel sind in der Mitte des Decks angeordnet.



04 | Olympic Grand Bridge, Südkorea



05 | Staatspreis Consulting 1990



06 | Kao Ping Hsi Bridge, Taiwan



FCP-Preis für nachhaltige Entwicklungen im Ingenieurbau

Ein Ingenieurbüro lebt von der Kompetenz und dem Engagement seiner Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen und der sich daraus ergebenden Innovationskraft.

Bei FCP ist dies deswegen besonders stark der Fall, weil eine wesentliche Philosophie unseres Büros darin besteht, immer an den neuesten Entwicklungen im Bauwesen teilzuhaben bzw. ein Entwicklungsmotor der Branche zu sein. Schon der Firmengründer, Kurt Wenzel, hat dieses Prinzip verfolgt und durch die ersten Spannbetonbrücken in Österreich und Entwicklungen wie den sogenannten „Wenzel-Rahmen“ das Bauwesen zu seiner Zeit geprägt. Heute versuchen wir Innovationen durch unsere eigenen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten und durch intensive Zusammenarbeit mit Universitäten und auch außeruniversitären Forschungseinrichtungen voranzutreiben. Im vorliegenden Buch finden sich demgemäß auch zahlreiche Fachbeiträge renommierter Wissenschaftler.

Zur Dokumentation dieses Strebens nach Innovation und zur Förderung junger Wissenschaftler wurde 2004 erstmals der „FCP-Preis für nachhaltige Entwicklungen im Ingenieurbau“ vergeben. Seither findet jährlich im Rahmen einer akademischen Feier an der Technischen Universität Wien die Verleihung einer Auszeichnung für hervorragende Arbeiten aus den Fachbereichen Konstruktiver Ingenieurbau, Verkehrswegebau, Tief- und Hochbau, Beurteilung und Erhaltung von Bauwerken, Wasserwirtschaft und Material- und Baustofftechnik statt. Insgesamt wird dabei jährlich ein Preisgeld von 6.000 Euro ausgeschüttet. Die Auswahl aus den eingereichten Arbeiten erfolgt durch eine Expertenjury bestehend aus Vertretern der Technischen Universität Wien, der Universität Innsbruck und unserem Büro.

Da die Preisträger ihre Arbeiten im Rahmen von Vorträgen auch unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern näherbringen, entsteht ein Austausch, der sowohl für die jungen Wissenschaftler als auch für unser Büro von Nutzen ist.



01 | Preisträger 2009



02 | Zertifikat für den FCP-Preis 2009



03 | Verleihung Innovationspreis 2008

Kurt Wenzel

Peter Kirsch



01 | Die junge Familie Wenzel



02 | Kurt Wenzel im Büro Rella, 1957

Ein Ingenieurbüro mit vielen jungen und tüchtigen Mitarbeitern hält Rückblick und stellt fest, dass es schon 50 Jahre erfolgreich besteht. Das ist in einer dynamischen Zeit keine Selbstverständlichkeit, es erfordert Einsatzfreude und Begeisterung für die Ingenieurarbeit. Herzlichen Glückwunsch!

Einsatzfreude und Begeisterung für die Ingenieurarbeit sind uns vom Bürogründer Kurt Wenzel in die Wiege gelegt worden. Ein Rückblick auf die Person des Bürogründers soll uns zeigen, was mit Selbstdisziplin, Können und Optimismus erreicht werden kann. Wir, die wir alle aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts stammen, nur Aufstieg erlebt und Kriege nur im Fernsehen beobachtet haben, können uns nur schwer in die Probleme und das Leid der unseligen ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts zurückversetzen.

Es ist dies die unruhige Zeit, in die Kurt Wenzel hineingeboren wurde, in der er herangewachsen ist, seine Schulausbildung und sein Bauingenieurstudium absolvierte und schmerzliche Schicksalsschläge hinnehmen musste, bis er sich eine zweite, bessere Lebenshälfte schaffen konnte.

Kurt Wenzel wurde am 20. April 1911 in Wien geboren. Sein Vater war ein erfolgreicher Diplomingenieur der Technischen Chemie und erhielt noch im Ersten Weltkrieg eine Berufung als Professor an die Technische Hochschule in Prag. Somit verbrachte Kurt Wenzel seine Kindheit bald nicht mehr im alten Österreich, sondern in der neuen Tschechoslowakei. Die deutschsprachige Bevölkerung von Prag war eine starke Gruppe mit deutschen Schulen, einem deutschen Theater und pflegte den kulturellen Zusammenhalt. Dabei blieb die Verbundenheit von Kurt Wenzel mit Österreich

durch Besuche bei Verwandten und jugendliche Rad- und Wandertouren im Restösterreich erhalten.

Kurt Wenzel studierte an der Hochschule in Prag Bauingenieurwesen und war in dieser Zeit auch Assistent an der Lehrkanzel von Prof. Richard Guldán. (Das nach Guldán benannte CROSS-Verfahren zum Momentenausgleich ermöglichte lange vor der EDV-Zeit die praxisnahe Berechnung von statisch hochgradig unbestimmten Rahmentragwerken.) Nach seiner Graduierung zum Bauingenieur im Jahre 1936 an der Deutschen Technischen Hochschule in Prag war er einer von zwei Glücklichen dieses Jahrganges, die in einer wirtschaftlich sehr schlechten Zeit eine Arbeitsstelle bekamen. Er begann sein Berufsleben bei der Firma Pittel und Brausewetter, anfangs im Technischen Büro und später, nach Ableistung des Militärdienstes in der tschechoslowakischen Armee, als Bauleiter.

In dieser Zeit gründete Kurt Wenzel eine Familie. Sein Start in das Berufsleben wurde jedoch vom Krieg überschattet. Wenzel wurde zu den Pionieren der deutschen Wehrmacht eingezogen, geriet 1944 in russische Kriegsgefangenschaft und musste dort bis 1949 ausharren. Seine junge Frau und sein Kind kamen in den späten Kriegswirren und bei der Vertreibung der deutschsprachigen Bevölkerung aus der Tschechoslowakei ums Leben. Dieser Schicksalsschlag war für Kurt Wenzel so unendlich bitter, dass er, der sonst oft aus seinem Leben einschließlich Krieg und der schlimmen Zeit in der Kriegsgefangenschaft erzählte, darüber nie ein Wort verlor. Es möge sich jeder selbst vorstellen, wie er sich gefühlt haben mag, als Mann von 38 Jahren, ausgezehrt von der Gefangenschaft, ohne Existenzgrundlage und allem beraubt, was ihm lieb und wert war,

als er 1949 in seine alte Heimat Österreich zurückkam.

Es entspricht dem positiv denkenden Charakter eines Kurt Wenzel, dass er sich unverzüglich bemühte, sich eine neue Existenz aufzubauen und sein Leben neu zu gestalten. Er fand anfangs eine inferiore Arbeit in Salzburg, kam aber kurz darauf nach Linz zur Firma Rella, wo er das Glück hatte, einem Dr. Helmut Machatti unterstellt zu sein, der das Talent von Wenzel sofort erkannte und förderte. Bei den wenigen Prager Freunden und Bekannten, die sich nach Österreich durchgeschlagen hatten, fand er in Helene, die selbst Kriegswitwe war, eine neue Partnerin. Mit ihr und ihrer Tochter Brigitte gründete er eine neue Familie und konnte sich so erneut ein privates Glück aufbauen, das ihn durch sein ganzes weiteres Leben bis zu seinem Tod begleitete.

Schon früh im Dienste von Rella erkannte Wenzel das enorme Potenzial, welches das in Deutschland schon beginnende Spannbetonzeitalter dem Brückenbau bot. Wie auch die wenigen anderen Spannbetonpioniere dieser Zeit musste er sich sein Grundlagenwissen selbst erarbeiten. In Josef Aichhorn, damals in führender Position in der Brückenbauabteilung der oberösterreichischen Landesregierung tätig, fand er einen Ingenieur, der diesen neuen Ideen gegenüber sehr aufgeschlossen war und die Bemühungen von Kurt Wenzel um einen raschen Eintritt in das Spannbetonzeitalter unterstützte.

So konnte schon im Frühjahr 1953 die Muckenhamergrabenbrücke, ein Spannbeton-Einfeldträger mit 60 m (!) Stützweite, fertiggestellt werden [1]. Es war dies die zweite Spannbetonbrücke auf österreichischem Boden, aber die erste, welche in Österreich geplant und von einer österreichischen Firma erbaut wur-

de. Diese Brücke versieht auch heute noch in gutem Zustand ihren Dienst.

Dann gab es kein Halten mehr. In diese Urzeit des Spannbetons fallen z. B. noch die auch nach heutigem Urteil außergewöhnlich schlanke und elegante Traunbrücke in Ebensee aus der Bauzeit 1954/55 [2] und die von 1956 bis 1958 gebaute Aitertalbrücke. Es war dies die erste Großbrücke aus Spannbeton, mit 428 m Gesamtlänge und 55 m weit gespannten Feldern [3]. Im Zusammenhang mit der feldweisen Herstellung ergab sich die Notwendigkeit von Spanngliedkopplungen, die von BBRV in Zusammenarbeit mit dem Linzer Konstruktionsbüro von Rella entwickelt und bei diesem Bauwerk erstmals eingesetzt wurden.

Nach zehnjähriger Tätigkeit bei Rella entschloss sich Kurt Wenzel 1960, ein eigenes Planungsbüro aufzubauen. Die große Nachfrage nach Spannbetonbrücken brachte genug Arbeit für das Büro, und Kurt Wenzel „erfand“ den Wenzelrahmen, der sich als Autobahnüberführung ohne Mittelstütze in Oberösterreich rasch durchsetzte. Bei meiner ersten Ferialpraxis im Büro, im Sommer 1962, konnten wir auf einer Exkursion schon den Rohbau des ersten Schrägstielrahmens, das Objekt S106 im Abschnitt Regau, bewundern, welches seither wegen seiner beeindruckenden Eleganz und Dynamik als „Wappentier“ des Büros Wenzel gilt.

Kurt Wenzel war ein liebenswerter Chef, kollegial, hilfsbereit und seinen Mitarbeitern ein Vorbild an Leistung und Können. Er war ein hervorragender Lehrer, der seinen jungen Mitarbeitern etwas zutraute und sie nur sachte führte, nie gänzelte. Ich betrachte es als Jackpot meines Lebens, dass ich in dieses Büro eintreten und dort meine schulische Ausbildung ganz wesentlich erweitern konnte.

Schon 1962 stand dem Büro von Kurt Wenzel



03 | Aitertalbrücke, 1958



04 | Objekt S106, 1962



05 | Ehepaar Wenzel vor dem neuen Eigenheim



06 | Der große Häuptling und seine Indianer; Betriebsausflug zur Technikerredoute in Linz, 1966

ein für die ZUSE 22 programmiertes Rechenprogramm für dreifeldrige Rahmen zur Verfügung, welches in den Folgejahren in Zusammenarbeit mit der Mathematikerin Dr. Anna Klingst auf zehn Felder und für bauabschnittweisen Systemaufbau erweitert wurde. Lange, bis weit in die Siebzigerjahre, hatte die Konkurrenz diesem Programm für Spannbetonrahmen nichts Gleichwertiges entgegensetzen.

Statt weiter über die vielen interessanten Bauten von Kurt Wenzel und seinem Büro zu berichten, möchte ich auf seinen persönlichen Rechenschaftsbericht *25 Jahre Ingenieurarbeit für Österreich* verweisen, der Ende 1976 erschien, kurz vor der Büroübergabe und dem Rückzug von Kurt Wenzel in den nicht wirklichen Ruhestand. Schon in den Sechzigerjahren erwies es sich durch die Mitarbeit von Dr. Martin Fenz als vorteilhaft, in Wien eine Büroniederlassung zu führen. Auch nach dem Übertritt von Dr. Fenz zur Rella konnte dank hervorragender Mitarbeiter dieser Büroteil erfolgreich weitergeführt werden. So entschloss sich Kurt Wenzel zum Ende des Jahres 1976, in dem er seinen 65. Geburtstag feierte, von der Büroleitung zurückzutreten und seinen führenden Mitarbeitern in Linz und Wien die Weiterführung von nun zwar getrennten, aber freundschaftlich verbundenen Büros zu übertragen. Von da an wurde das Wiener Büro von Fritsch und Chiari geführt und das Linzer Büro von Kirsch und Muchitsch. Es ist festzuhalten, dass dies – dem vorbildlichen Charakter eines Kurt Wenzel entsprechend – unter äußerst fairen Bedingungen erfolgte, sodass die neuen Bürofürhungen sofort eine solide wirtschaftliche Grundlage aufbauen konnten.

Noch vor der Bürogründung war die junge Familie von Kurt Wenzel um die Söhne Helmut und Wolfgang angewachsen, und es war ihm gelungen, für diese Familie ein Eigenheim in Linz-Ebelsberg zu errichten, ein schönes Haus in einem großen Garten, damals vollkommen im Grünen. Die Gartenarbeit war sein Hobby und ein Ausgleich vom Büro. Am Anfang waren noch öfter alle Mitarbeiter dort eingeladen, und bis Mitte der Sechzigerjahre fanden dort auch die Weihnachtsfeiern des Büros statt. Seine Frau Helene war ihm bei solchen Anlässen und bei der wirtschaftlichen Verwal-

tung des Büros eine verlässliche Stütze. Man darf mit Fug und Recht annehmen, dass dies die besten und glücklichsten Jahre im Leben von Kurt Wenzel waren. Die berufliche Anerkennung blieb ihm nicht versagt. In allen Brückenbauabteilungen kannte und schätzte man ihn, er war Mitglied im Vorstand der Sektion Spannbeton und Mitarbeiter in diversen Normenausschüssen. Das Goldene Verdienstzeichen der Republik und das Silberne Verdienstkreuz des Landes Tirol waren sichtbare Zeichen für die Wertschätzung seiner Leistungen. Das Büro wuchs und gedieh.

Sein Rückzug zum Jahreswechsel 1976/77 war ein Abschied von der Bürofürhungen und der damit verbundenen Verantwortung, aber kein Ende seiner Liebe zur Ingenieurarbeit. Beim großen Auftrag für das neue Rathaus in Linz hat er das Linzer Büro kräftig unterstützt, und mehrere Projektanten durften bei der Prüfung ihrer Arbeiten noch die feine und kollegiale Art von Kurt Wenzel erleben. Nachdem er etwa fünf Jahre auf diese Weise weitergearbeitet hatte, widmete er sich nur mehr der Familie und dem Garten. Viel Zeit verbrachte er auch in Thumersbach bei Zell am See, wo er sich noch vor seinem Rückzug ein Ferienhaus geschaffen hatte. Gerne erinnern sich Fritsch, Chiari, Kirsch und Muchitsch an eine gemeinsame Reise mit dem Ehepaar Wenzel nach Venedig im Jahre 1986 aus Anlass des 75. Geburtstages des Bürogründers. Zu diesem runden Geburtstag wurde ihm – er durfte schon seit 1970 den Titel „Baurat h.c.“ führen – die Ehre zuteil, zum „Professor h.c.“ ernannt zu werden.

Gesundheitlich nicht mehr ganz auf der Höhe, feierte Kurt Wenzel noch seinen 80. Geburtstag im Kreis seiner Familie. Wenige Monate später, am 8. August 1991, ist Kurt Wenzel gestorben. Das Leben eines großen Ingenieurs und charakterfesten und warmherzigen Menschen hatte sich erfüllt. Viele seiner Freunde, Bekannten und Mitarbeiter begleiteten ihn auf seinem letzten Weg zum Friedhof in Ebelsberg.

Literatur

- [1] F. Aichhorn: „Die Muckenhamergrabenbrücke“, in: *Beton und Stahlbetonbau*, Heft 8/1953.

- [2] J. Aichhorn: „Die neue Ebenseer Traunbrücke“, in: *Beton und Stahlbetonbau*, Heft 12/1954.
- [3] J. Aichhorn: „Die Aitertalbrücke. Österreichs längste Autobahnbrücke“, in: *Beton und Stahlbetonbau*, Heft 6/1958.

Fachartikel von Kurt Wenzel

- K. Wenzel/M. Fenz: „Die Hangbrücken“, in: *Der Bauingenieur*, Heft 3/1968.
- K. Wenzel/M. Fenz: „Die Luegbrücke im Zuge der Brenner-Autobahn“, in: *Ö/AZ*, Heft 1/1970.
- K. Wenzel: „Fertigteillbrücken im Zuge der Brenner-Autobahn“, in: *Ö/AZ*, Heft 1/1970.
- K. Wenzel/P. Kirsch: „Hangbrücke Saag – I. Entwurf und Konstruktion“, in: *Der Bauingenieur*, Heft 3/1971.
- K. Wenzel: „Neue Betonbrücken in Österreich“, in: *Zement und Beton*, Heft 63/64, August/September 1972.
- K. Wenzel: *25 Jahre Ingenieurarbeit für Österreich*, Eigenverlag, Dezember 1976.

Baurat h.c. Dipl.-Ing.

Peter Kirsch

Kirsch – Muchitsch & Partner ZT GmbH



07 | Gemeinsame Venedigreise, 1986

Geschichtliche Betrachtung

Peter Fritsch



01 | Tauernautobahn Talübergang L23



02 | Weitergabe Staatspreis Kao Ping Hsi Bridge – Peter Fritsch an Vize-Verkehrsminister Dr. Ou Chin Der (Taiwan)

Ein Rückblick auf die Geschichte des Büros zeigt, dass unser Berufsstand in den letzten 50 Jahren wie kaum ein anderer in besonderem Maße von den technologischen Umwälzungen, dem wirtschaftlichen und sozialen Wertewandel in unserer Gesellschaft und den Veränderungen unseres Berufsrechtes betroffen war.

Für die heutige Generation ist es kaum vorstellbar, dass zu Beginn alle Berechnungen nur händisch ohne EDV-Unterstützung mittels Rechenschieber oder mithilfe einer mechanischen Rechenmaschine durchgeführt werden mussten, die planliche Umsetzung ausschließlich auf Zeichentischen den Planungszeitraum diktierte und die Vervielfältigung und der Versand der Unterlagen einen Teil des kritischen Weges für die Baustelle bildete.

Dafür war in den Aufbaujahren nach dem Krieg der Bedarf groß, die Konkurrenzsituation leichter und der Aufwand für die Auftrags-erlangung geringer.

Unter dem Bürogründer Baurat h.c. Dipl.-Ing. Kurt Wenzel, Linz, wurde von Dr. Fenz, dem brilliantesten Kopf des Studienjahrganges 1958, die Planungstätigkeit im Rahmen eines befristeten Baubüros in Wien begonnen. 1966 trat ich als Verstärkung in das Büro ein, und kurz darauf stieß Dipl.-Ing. Chiari dazu. Dr. Fenz schied 1970 aus. Er kam nach Eintritt bei der Baufirma Rella mit einem ehemaligen Mitarbeiter 1991 auf tragische Weise beim Absturz der Boeing der Lauda Air ums Leben. Eine Woche zuvor war ich, ebenfalls mit einem Flugzeug der Lauda Air, wohlbehalten von einer Dienstreise nach Fernost aus Bangkok nach Wien zurückgekehrt. Es ist wohl Zufall oder Schicksal, was die privaten Lebensumstände und damit auch die Entwicklung einer Firma bestimmt.

1971 wurde die Bürogemeinschaft Wenzel, Fritsch, Chiari gebildet, die ab 1977 als Ingenieurbüro Fritsch–Chiari ZT Gesellschaft bürgerlichen Rechts fortgeführt und ab 1995 durch die Aufnahme von Partnern schrittweise erweitert wurde.

Am Beispiel des Berufsrechtes wird der Einfluss auf die Büroentwicklung deutlich.

Zu Beginn war die Tätigkeit eines freiberuflichen Zivilingenieurs im Rahmen der Ingenieurkammer mit strengen Zulassungskriterien und Einschränkungen für die Berufsausübung im Sinne von mittelalterlichen Zunftordnungen geregelt. Es durften keine Zweigbüros betrieben werden, und nach Zurücklegung der Befugnis aus Altersgründen musste die Kanzlei liquidiert werden. Dies ist der Grund, dass sich in Österreich keine großen international tätigen Ingenieurbüros herausbilden konnten, wie sie in anderen Ländern bestehen, was als großer Wettbewerbsnachteil sowohl für den Berufsstand als auch für die Bauindustrie anzusehen ist.

Als eines der wenigen heimischen Büros wurde mit großem persönlichem Engagement und hohem finanziellem Risiko der Schritt ins Ausland gemacht, und es wurden mehr als 20 Jahre lang Tochtergesellschaften in Korea und Taiwan betrieben und weltweit Planungs- und Baumanagementleistungen erbracht.

Bemerkenswert ist, dass trotz wiederholter Interventionen bei den seinerzeitigen Ministern Schüssel und Ditz sowie bei Kommerzialrat Nettig außer aufmunternden Worten keine für die damaligen Schwellenländer so wichtige hoheitsverwaltliche Unterstützung erreicht werden konnte. Nicht einmal ein Firmenwortlaut mit dem Zusatz *Auslandsplanungsfirma* wurde genehmigt, sodass alle Tätigkeiten mittels Gewerbeschein für Handel mit Waren al-

ler Art durchgeführt werden mussten. Bei den ausländischen Auftraggebern ist dies stets auf großes Unverständnis gestoßen.

Mit meinem Partner Dipl.-Ing. Chiari ist es letztlich gelungen, neben Einzelgesellschaften und Personengesellschaften bürgerlichen Rechtes auch Kapitalgesellschaften zu ermöglichen, mit allen Vorteilen der Bestandsicherung des Unternehmens und auch aus Haftungsgründen.

Als Kuriosum sei erwähnt, dass uns noch vor knapp zehn Jahren ein Verfahren wegen unbefugter Gewerbeausübung angedroht wurde, das aber infolge der Veränderung des Berufsrechtes niedergeschlagen wurde.

Aus dem Kreis der Mitarbeiter haben sich, wie erwähnt, in mehreren Schritten Beteiligungen von Partnern ergeben, die mit großem persönlichem Einsatz sowie mit Sachkenntnis die gegenüber früher wesentlich komplexeren Aufgaben erfüllen und unser Lebenswerk im Rahmen von FCP – Fritsch, Chiari & Partner fortführen, sodass wir uns auf die Beratungsfunktion von Senior Consultants zurückziehen konnten.

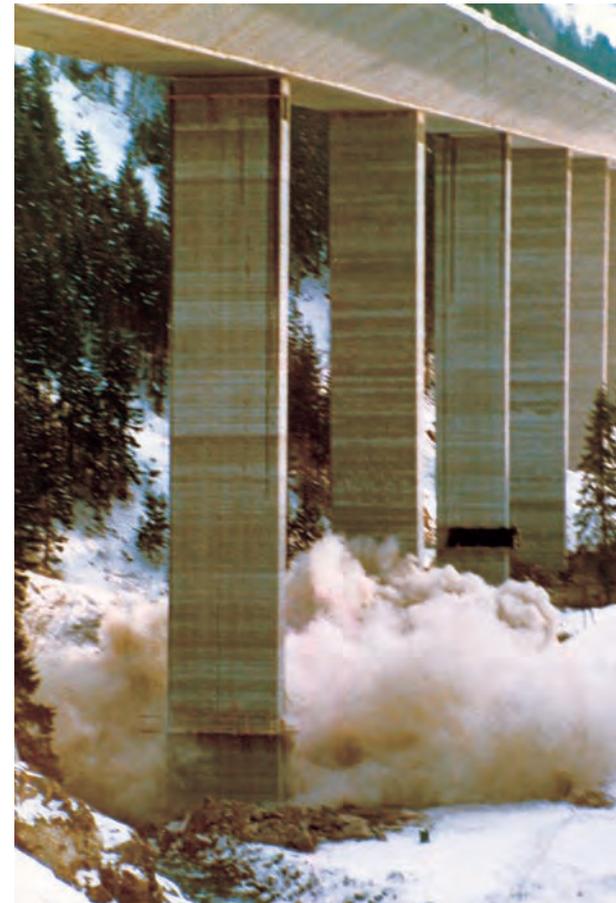
Dass alle Veränderungsschritte in großer persönlicher Harmonie abgelaufen sind, ist keineswegs selbstverständlich und erfüllt uns mit großer Freude. Wir sind überzeugt, dass auch die Herausforderungen der Zukunft erfolgreich bewältigt werden können.

Glück auf!

Baurat h.c. Dipl.-Ing.

Peter Fritsch

FCP – Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH



03 | Tauernautobahn Talübergang L22 – Sprengung der Hilfspfeiler

Persönlicher Rückblick

Gerd Chiari



01 | Unfallkrankenhaus Lorenz Böhler, Wien



02 | Schottenstift, Wien



03 | Konzerthaus, Wien

Nach meiner Matura an einem humanistischen Wiener Gymnasium wollte ich ein Studium wählen, das mir später ermöglichen sollte, etwas zu gestalten, selbstständig zu werden und mit vielen Menschen in Kontakt treten zu können. Aus einer jugendlichen Protesthaltung heraus wollte ich nicht Medizin studieren, wie fünf Generationen meiner Familie väterlicherseits vor mir. Ohne künstlerische Fähigkeiten war das Architekturstudium für mich nicht der richtige Weg. Da ich glaubte, mathematisch talentiert zu sein, inskribierte ich an der Technischen Hochschule – die erst entsprechend UOG 1975 in Technische Universität umbenannt wurde – Bauwesen mit dem Ziel, Ziviltechniker zu werden.

Nach zweijähriger Beschäftigung in einem namhaften Wiener Ingenieurbüro mit den Tätigkeitsbereichen Hoch- und Industriebauplanung trat ich 1967 in das Baubüro Wien von Baurat h. c. Dipl.-Ing. Kurt Wenzel ein und wurde 1973 Partner im Büro Wenzel, Fritsch, Chiari. Baurat Wenzel war unter anderem Bauleiter der ersten Spannbetonbrücke in Österreich gewesen, bevor er sein Büro in Linz gründete. Er war damals der Grandseigneur des Spannbetonbaues und für Herrn Fritsch und mich stets ein Vorbild in fachlicher, aber besonders auch in menschlicher Hinsicht. 1976 zog sich Baurat Wenzel in den wohlverdienten Ruhestand zurück.

Anfänglich war das Hauptaufgabengebiet des Büros der Straßenbrückenbau. Der Brückenbau galt als der Höhepunkt der Ingenieurskunst. Der Bau der Brennerautobahn, der Inntalautobahn und später der Tauernautobahn bot ein weites Betätigungsfeld. Unser Tätigkeitsbereich war allerdings in der Regel auf die Planung und die Überwachung heikler Bauphasen beschränkt, während das Manage-

ment und die gesamte Abwicklung durch die Beamten der Landesregierungen bzw. der staatlichen Sondergesellschaften erfolgte.

Über persönliche Kontakte hatten wir die Möglichkeit, 1980 in Saudi-Arabien 30 Wohnhochhäuser inklusive Moschee im Auftrag einer südkoreanischen Baufirma zu planen. Es folgten interessante Industriebauvorhaben in Libyen, bevor wir uns entschlossen, im Heimatland der Auftraggeber unsere Erfahrungen im Brückenbau anzubieten. Dies war der Beginn einer umfangreichen und sehr erfolgreichen Planungstätigkeit im Fernen Osten, insbesondere auch in Taiwan. Unsere Auftraggeber waren häufig ausländische Baufirmen, die bei uns Know-how – insbesondere auch im Spannbetonbrückenbau – einkauften. So erzielten wir bis zu 40 % unseres Jahresumsatzes im außereuropäischen Ausland.

Für den Export geistiger Leistungen gibt es kaum Unterstützung der öffentlichen Hand und der Wirtschaft, wie dies für den Warenexport üblich ist. Unsere Tätigkeiten ermöglichten es vielen österreichischen Firmen, Spezialkomponenten zu liefern, wobei unsere Funktion der Marktöffnung wenig bedankt war. Unsere Kameralistik verhinderte die Beschäftigung von hoch qualifizierten ausländischen Mitarbeitern, da die erforderlichen Arbeitsbewilligungen nicht zu bekommen waren.

Da die Asiaten jedoch Meister im Lernen und Kopieren sind, ist es kaum möglich, unser Know-how öfter zu verkaufen. Unsere Forschungsabteilung ist jedoch bemüht, Projekte und Verfahren zu entwickeln, die dann international vermarktbar sind, wie beispielsweise schwingungsdämpfende Elemente für den Eisenbahnbau, zerstörungsfreie Werkstoffprüfungen sowie die Entwicklung von Messmethoden für die Überwachung der Zuverlässigkeit.

sigkeit von Bauwerken insbesondere auch in Hinblick auf Erdbebenbelastungen. Jedenfalls war in den Neunzigerjahren unsere Tätigkeit in Taiwan und Korea ein beruflicher Höhepunkt unseres Büros, an denen viele Mitarbeiter mit übergroßem persönlichem Einsatz beteiligt waren. Mittlerweile liegt der Schwerpunkt unserer Projekte in Europa. Grundvoraussetzung für unsere Auslandstätigkeit waren jedoch stets entsprechende Projekte im Inland, um Schwankungen bei der Auslastung unserer Mitarbeiter abfangen zu können.

Wir hatten das Glück, stets sehr motivierte Mitarbeiter zu finden, mit denen es möglich war, in Teamarbeit Großprojekte im In- und Ausland abzuwickeln, wobei neben der fachlichen Qualifikation die soziale Kompetenz und die Freude an der Arbeit eine wesentliche Rolle spielten.

Die Partnerschaft mit Kollegen Fritsch war geprägt von gegenseitigem Respekt und Vertrauen. Unsere Partnerschaft überdauerte ohne jeden ernstesten Streit trotz unserer unterschiedlichen Charaktere mehr als 40 Jahre. Basis war ein Handschlagvertrag ohne jede schriftliche Absicherung. Bei der Gelegenheit möchte ich auch betonen, dass die Frau meines Partners, Frau Mag. Friederike Fritsch, an unserer Zusammenarbeit und am reibungslosen Funktionieren der immer größer werdenden Firma wesentlichen Anteil hatte.

Trotz übergroßer beruflicher Belastungen hatte ich stets Freude an der Arbeit, und mein Traum von einem überaus interessanten und abwechslungsreichen Berufsleben hat sich erfüllt. Ich wünsche mir, dass unsere Nachfolger das Büro mit gleicher Begeisterung und Freude auch unter neuen, wesentlich schwierigeren Bedingungen weiterführen können

und die gleiche Genugtuung über ihren Berufsweg empfinden, wie es mir vergönnt war.

Glück auf!

Baurat h.c. Dipl.-Ing.

Gerd Chiari

FCP – Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH



04 | Apotheke der Barmherzigen Brüder, Wien



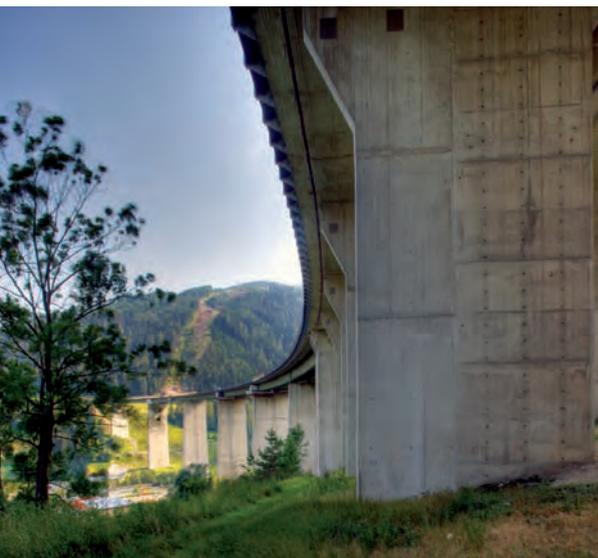
05 | Zu- und Umbau Krankenhaus der Barmherzigen Brüder, Salzburg

Brücken in Tirol. Innovative FCP-Ideen für das Land Tirol

Martin Aschaber



01 | Gschnitztalbrücke, Tirol



02 | Pfeilerreihe Gschnitztalbrücke



03 | Gschnitztalbrücke im Jahr 1968

Das Zivilingenieurbüro Wenzel und das Wiener Nachfolgebüro Fritsch-Chiari waren für die Brückenbauabteilung des Landes Tirol sehr wichtige und außerordentlich innovative Partner für den Entwurf und die statisch konstruktive Planung vieler Brückenbauwerke.

Mit dem Baubeginn für die Brennerautobahn im Jahr 1959 begann in Tirol eine noch nie da gewesene Hochblüte für den Brückenbau. Ab diesem Zeitpunkt waren österreichweit und darüber hinaus die besten und intelligentesten Bauingenieure als Ideenbringer für die bauliche Umsetzung von besonderen Brückenkonstruktionen sehr gefragt.

Der erste Kontakt der Tiroler Brückenbauabteilung mit dem Büro Wenzel ergab sich 1962 mit dem Neubau der Remmelrainbrücke in Hall in Tirol. Mit dieser Brücke entlang der Tiroler Straße werden die Gleisanlagen der ÖBB überquert. Das Büro Wenzel hat für die ausführende Firma eine Alternativlösung für das Brückentragwerk bestehend aus Spannbetonfertigteilelementen ausgearbeitet und konnte damit den Bestbieterstatus erreichen. Das war der Startschuss für eine langjährige, intensive und persönliche Partnerschaft zwischen Baurat Kurt Wenzel, seinen Mitarbeitern Gerd Chiari und Peter Fritsch und den damals Verantwortlichen für den Tiroler Brückenbau, Josef Gruber und Josef Flögel.

Beim Bau der Brenner- und Inntalautobahn wurden dem Planungsbüro Wenzel und seinem Wiener Nachfolgebüro Fritsch-Chiari bedeutende Planungs- und Prüfungsaufträge übertragen.

Beispielhaft dürfen genannt werden:

A13 Brennerautobahn

- Gschnitztalbrücke

- Luegbrücke
- Pilzbrücken (Prüfung Detailprojekte)
- Hangbrücken Matreiwald (Spannbetonfertigteile, Prüfung Detailprojekte)
- Bogenbrücke Nößlach (Prüfung Detailprojekt)

A12 Inntalautobahn

- Radfelder Innbrücke
- Innbrücke Terfens
- Innbrücke Eigenhofen
- Innbrücke Telfs Pfaffenhofen (Fußgängerbrücke)

Bundesstraßen B

- Tangente Kitzbühel – Überführung Schwarzseestraße
- Umfahrung Zell am Ziller
- Umfahrung Oberndorf – Überführung Wiesenschwang
- Stuibenbachbrücke – Ötztal
- Lechaschauer Lechbrücke (Prüfung Detailprojekt)
- Pians (2 Sannabrücken)

Die angeführten Objekte zeigen sehr eindrucksvoll die Leistungen des Büros Wenzel mit seinen Wiener Mitarbeitern Gerd Chiari, Martin Fenz (1966–1971) und Peter Fritsch sowie dem Wiener Nachfolgebüro Fritsch-Chiari.

Aufgrund der fortwährenden gemeinsamen Objektsplanung und -bearbeitung sind zwischen den handelnden Personen auf FCP-Seite und den jeweils zuständigen Bearbeitern der Brückenbauabteilung des Landes Tirol eine ausgezeichnete berufliche Partnerschaft und darüber hinaus dauerhafte persönliche Beziehungen entstanden.

Damit ist es gelungen, neben robusten und dauerhaften Bauwerken für alle Verkehrsteilnehmer auch stabile Brücken von Mensch zu Mensch zu bauen und zu erhalten. Ein beeindruckendes Beispiel dafür war für mich die Anwesenheit von Baurat Peter Fritsch bei der Beerdigung unseres allzu früh verstorbenen Vorgesetzten LBD Josef Flögel im April 2009.

In der Zwischenzeit hat sich die Zivilingenieurgesellschaft Fritsch, Chiari & Partner zu einem international tätigen Planungsbüro entwickelt, das weltweit einen ausgezeichneten Ruf hat. Mich persönlich freut es, dass in der höchsten Führungsebene mit Dieter Pichler und Robert Schedler Vertreter aus den westlichsten Bundesländern Tirol und Vorarlberg vertreten sind.

Allen Verantwortlichen sowie den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen von FCP dürfen wir zum 50-jährigen Jubiläum herzlich gratulieren und wünschen für die weitere Zukunft viel Freude an der täglichen Arbeit verbunden mit einer guten Geschäftsentwicklung.

Glück auf aus Tirol!

Hofrat Dipl.-Ing.
Martin Aschaber
Amt der Tiroler Landesregierung
Leiter Abteilung Brückenbau



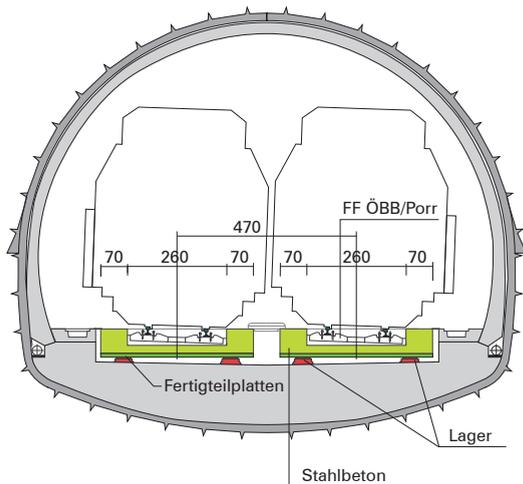
04 | Luegbrücke, Tirol



05 | Luegbrücke im Jahr 1968

Beispiele für innovative Erweiterungen der Tätigkeitsfelder bei FCP

Dieter Pichler



01 | Regelquerschnitt Römerbergtunnel

Im Jänner 1996, unmittelbar nach meinem Eintritt in die FCP ZT GmbH, wurde ich erstmals mit der Themenstellung Masse-Feder-Systeme konfrontiert. Die damalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) war gerade mit der Durchsetzung des Lainzer Tunnels in Wien als Hochleistungsverbindung der West- mit der Südbahn befasst. Dabei waren unter anderen massive Anrainerbedenken hinsichtlich Erschütterungs- und Sekundärschallemissionen durch die neue unterirdische Strecke zu entkräften. FCP hatte als Berater die HL-AG davon überzeugt, dass ein Referenzprojekt, das den Anrainern die Möglichkeiten der Reduktion derartiger Emissionen nahebringt, notwendig sei. So

werden. Als weitere Besonderheit gelang es – trotz der fugenlosen Bauweise – auf Schienen- auszugskonstruktionen zu verzichten.

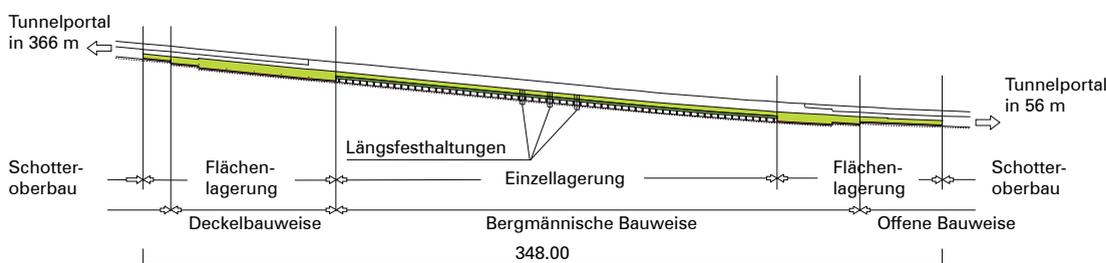
Dieses Projekt war die Initialzündung für die Entwicklung des heutigen Competence Center Oberbautechnik bei FCP.

Gleichzeitig konnten wir am Masse-Feder-System im Römerbergtunnel umfangreiche Messungen hinsichtlich des statischen und dynamischen Verhaltens und der Veränderungen der Eigenschaften des Systems über einen längeren Zeitraum durchführen. Damit war auch die Keimzelle des Competence Center Messtechnik gelegt.

Aufgrund des großen Erfolgs des Projekts Römerbergtunnel wurde FCP in der Folge mit weiteren Beratungs- und Planungsleistungen sowie messtechnischen Untersuchungen für Masse-Feder-Systeme betraut. Es folgten so unter anderen die Projekte Zimmer Tunnel, S7-Flughafenschnellbahn und als Höhepunkt der Lainzer Tunnel selbst, für den das erste System im Römerbergtunnel der Pilotversuch war.

ÖBB, BEG und HL-AG haben gemeinsam im Jahr 1999 das Forschungsprojekt „LEO – Lärm- und Erschütterungsarmer Oberbau“ ins Leben gerufen. Uns wurde dabei nicht nur die Gesamtprojektsteuerung übertragen, wir hatten auch ein wesentliches Arbeitspaket, die Weiterentwicklung von Masse-Feder-Systemen, führend zu bearbeiten. Die Ergebnisse des Forschungsprojekts erregten nationales und internationales Interesse und wurden im Rahmen einer Fachtagung an der TU Wien am 6. und 7. März 2003 präsentiert.

Aufgrund der innovativen Entwicklungen, die im Rahmen der österreichischen Projekte und Forschungsvorhaben entstanden sind, ist es unserem Büro im Jahr 2002 gelungen, zusammen mit Heitkamp Consult den Pla-



02 | Einsatz Flächenlagerung und Einzellagerung

war mein erstes Projekt die Entwurfs-, Ausschreibungs- und Ausführungsplanung für das Masse-Feder-System im Römerbergtunnel in Oberösterreich. Damals konnten – auch dank der fruchtbringenden Zusammenarbeit mit dem Oberbauspezialisten der ÖBB, Herrn Dr. Schilder, dem Brückenbauleiter der HL-AG, Herrn Dr. Glatzl, und dem innovativen Projektleiter der HL-AG, Herrn Dipl.-Ing. Plank – erstmals neuartige Konstruktionsprinzipien und Bauweisen, insbesondere der fugenlose Massetrog und die Kombination des MFS mit einer Festen Fahrbahn (System elastisch gelagerte Gleistragplatte ÖBB/Porr), realisiert

nungsauftrag für den Oberbau bestehend aus Masse-Feder-Systemen und Festen Fahrbahn-Systemen ÖBB/Porr und Rheda 2000 für die Nord-Süd-Verbindung in Berlin zu erhalten, das damals größte derartige Projekt in Europa. Mit einem Projektbüro vor Ort ist es uns gemeinsam mit unserem Partner gelungen, die Planungsleistungen sowohl technisch als auch terminlich zur vollsten Zufriedenheit aller Beteiligten abzuwickeln. Die Inbetriebnahme konnte zeitgerecht vor der Fußballweltmeisterschaft erfolgen.

Innovationen für Masse-Feder-Systeme haben FCP schlussendlich auch Anerkennung in Form von Nominierungen für den Consulting-Staatspreis 1998 und 2004 gebracht.

Neben den Masse-Feder-Systemen haben wir uns zunehmend auch mit dem Eisenbahnoberbau generell – zunächst nur mit schotterlosen Oberbauformen und schließlich auch mit dem Schotteroberbau – befasst. Eine Verbreiterung unserer Leistungen fand zudem auch in der Form statt, dass wir – ausgehend von der Vollbahn – auch U-Bahn- und Straßenbahnaufgabenstellungen bearbeitet haben.

Diese Entwicklung begann im Inland mit der Beauftragung der Entwicklung eines neuen schotterlosen, Erschütterungen und Sekundärschall dämmenden Oberbaus für die Wiener U-Bahn.

Im Ausland wurden wir zunächst nach Irland gerufen, um ein Sanierungskonzept und die zugehörige Ausführungsplanung für die neue Straßenbahn in Dublin, den LUAS, zu erarbeiten. Dort waren kurze Zeit nach der Inbetriebnahme schwere Schäden am Oberbau aufgetreten, wobei insbesondere enge Bögen betroffen waren. Basierend auf dem Schienenstützpunktsystem 336 von Vossloh wurde eine komplette Modifikation des Oberbaus in den betroffenen Streckenabschnitten ausge-

arbeitet. Gemeinsam mit Herrn Prof. Leykauf von der TU München als Prüfenieur und Berater des Bauherrn und mit den Ergebnissen der Labortests des von ihm geleiteten Prüfamts für den Bau von Landverkehrswegen konnte so eine nachhaltige Sanierung der Schäden erreicht werden.

Höhepunkt dieser Tätigkeiten ist zweifellos die mittlerweile langjährige Beratung der Irish Rail in Fragen der Oberbauinstandhaltung, der Oberbauinstandsetzung und der Oberbauerneuerung. Neben der schwerpunktmäßigen Bearbeitung von Themenstellungen beim Schotteroberbau werden dabei von uns auch immer wieder Spezialbereiche mit Fester Fahrbahn bearbeitet. Im Rahmen dieser Tätigkeit konnten wir uns auch umfassend mit Betriebssicherheitsfragen auseinandersetzen und haben gemeinsam mit den Experten der Irish Rail einen Instandhaltungsplan mit entsprechenden Grenzwerten entwickelt und im Netz der Irish Rail implementiert. Auch bei diesen Tätigkeiten arbeiten wir intensiv mit Prof. Leykauf und der TU München zusammen.

Der englischsprachige Raum hat sich insgesamt zu einem der größten Exportmärkte für Eisenbahntechnik für unser Haus entwickelt. Insbesondere konnten und können wir in England sowohl für das Channel Tunnel Rail Link Project als auch für das Crossrail Project Aufträge hinsichtlich Fester Fahrbahn und Masse-Feder-Systeme (sowohl als unabhängiger Prüfenieur als auch als Planer) lukrieren sowie Consulting-Leistungen erbringen.

Parallel zu den Aktivitäten bei der Entwicklung und Planung von Oberbauformen konnten wir aufgrund des laufenden Bedarfs an messtechnischen Überprüfungen der neuen Systeme auch ein Team von Mitarbeitern aufbauen, das Messsysteme entwickelt, konfiguriert und vor Ort entsprechende Messungen durchführt.



03 | Nord-Süd-Verbindung in Berlin, Deutschland



04 | Straßenbahn in Dublin, Irland



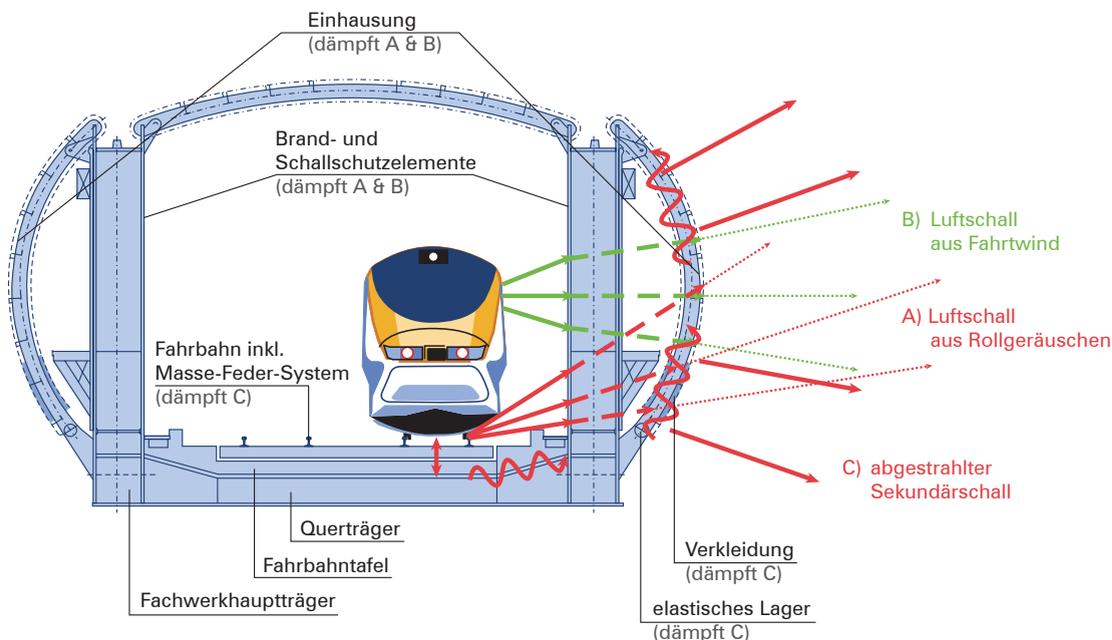
05 | Channel Tunnel Rail Link, Objekt C104, London, Großbritannien

Die Ergebnisse werden den Auftraggebern nicht nur als „Zahlenfriedhöfe“ übermittelt, sondern analysiert und interpretiert. In Zusammenhang mit den Arbeiten an Masse-Feder-Systemen hat sich auch gezeigt, dass neben der Befassung mit statisch-konstruktiven und oberbautechnischen Fragestellungen auch ein vertieftes Fachwissen hinsichtlich der Entstehung, Ausbreitung und Einwirkung von Erschütterungen und Sekundärschall auf den Menschen notwendig ist. Nur dadurch ist es möglich, substantielle Weiterentwicklungen durchführen und damit für den Kunden schlussendlich ein innovatives, wirksames und Kosten sparendes System bereitstellen zu können. Daher wurde in den vergangenen Jahren der Fachbereich Messen und Prognostizieren von Erschütterungen und Sekundär-

sich das Competence Center Messtechnik auch mit Beurteilungen von Gewerbelärmemissionen und von Sonderproblemstellungen z. B. bei Wehranlagen oder bei baubetrieblichen Maßnahmen.

Bisherige Höhepunkte der Tätigkeit hinsichtlich Messung und Prognose von direktem Luftschall, Erschütterungen und Sekundärschall waren die Untersuchungen für die U2-Verlängerung zum Flughafen Aspern, für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 26 und die Untersuchungen für die U1-Verlängerung nach Rothneusiedl.

Die Befassung mit dem Eisenbahnwesen führt im Sinne des europäischen Gedankens unmittelbar zu Fragen der Interoperabilität des Systems Eisenbahn in Europa. Mit der auf der Richtlinie 98/46 EG aufbauenden Entscheidung 2002/732/EG hat die Kommission der Europäischen Gemeinschaft im Jahr 2002 erstmals technische Spezifikationen für das Teilsystem Infrastruktur erlassen, die einen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr ohne technische Hindernisse ermöglichen sollen. Da Richtlinien der EG seitens der Mitgliedstaaten umzusetzen sind, wurde die Einhaltung der Anforderungen an die Interoperabilität auch national im österreichischen Eisenbahngesetz rechtlich verbindlich geregelt. Wesentlich ist – neben den technischen Anforderungen –, dass die Prüfung der Einhaltung der technischen Spezifikationen zwingend die Befassung von sogenannten Benannten Stellen (notified bodies) vorsieht. Aufgrund dieses Erfordernisses hat sich FCP im Jahre 2003 dazu entschlossen, gemeinsam mit den Zivilingenieurbüros Spirk & Partner und Schreiner Consulting die Firma Bahn Consult TEN Bewertungsgesellschaft zu gründen. Ziel dieser Gründung war es, eine Benennung in Brüssel zu erreichen, um für die erforderlichen Prüfungen im Rahmen der Interoperabilität legitimiert zu sein. Nach einem langen, schwierigen Weg ist es gelungen, im Jahr 2005 schließlich die Akkreditierung als Überwachungsstelle und mit dieser zwingenden Voraussetzung auch die Benennung in Brüssel zu erreichen. Durch den Einstieg eines weiteren Partners, der ACTES GmbH, konnte im Jahr 2008 die Kompetenz der BCTen noch deutlich erweitert werden. Heute ist die BCTen für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie und Zugsteuerung, Zugsicherung



06 | Systemquerschnitt und Wirkungsweise Objekt C104

schall verstärkt entwickelt und auf diesem Gebiet eine Fülle von Erfahrungen gesammelt. Parallel dazu erfolgte auch die Beschäftigung mit dem direkten Luftschall, dessen Messung und Prognose und vor allem mit Maßnahmen zur Reduktion dieser unerwünschten Emissionen. Das Fachwissen für diese Gebiete ist ebenfalls im Competence Center Messtechnik konzentriert. Mittlerweile erbringen wir auf diesen Fachgebieten nicht nur Leistungen in Zusammenhang mit Eisenbahnanlagen, sondern auch für Problemstellungen im Bereich des Straßenverkehrslärms und auch für Straßenverkehrerschütterungen. Weiters befasst

und Signalgebung benannt und deckt somit den gesamten Infrastrukturtel des Systems Eisenbahn ab. Durch die Novelle des Eisenbahngesetzes im Jahr 2006 hat sich für die benannten Stellen ein weiteres wesentliches Aufgabengebiet ergeben: die Beurteilung von Projekten hinsichtlich Einhaltung des Standes der Technik, der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs und der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz. Dieser Bereich stellt mittlerweile das überwiegende Tätigkeitsfeld der BCTen dar, wobei sowohl Großprojekte, wie z. B. der neue Wiener Hauptbahnhof und der große Umbau des Westbahnhofs, als auch kleinere Projekte, wie einzelne Brücken, betreut werden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass ausgehend von der Initialzündung Masse-Feder-System Römerbergtunnel ein erheblicher Kompetenzaufbau im Bereich Eisenbahnwesen und Messtechnik stattgefunden hat und FCP mit den verbundenen Unternehmen heute praktisch ein umfassender, über das Bauwesen hinausgehender Anbieter für alle infrastrukturseitigen Ingenieuraufgaben ist. Zukünftig wird zweifellos eine weitere Orientierung an den Markterfordernissen auch zu einer Europäisierung unseres Portfolios führen. So ist der Ausbau der benannten Stelle BCTen als Anbieter umfassender, auf europäischem Niveau insbesondere im Zulassungswesen gültiger Ingenieurdienstleistungen derzeit im Gange.

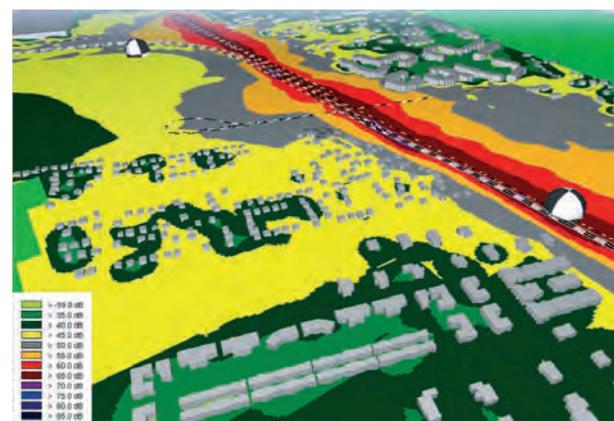
Durch die Entwicklung von neuartigen Verfahren und Systemen hoffen wir, auch zukünftig in einem größer werdenden Markt im Wettbewerb mit Mitbewerbern bestehen zu können. Dabei sollen verstärkt die Ergebnisse aus nationalen und internationalen Forschungsprojekten Eingang in unsere täglichen Projektbearbeitungen finden.

Dipl.-Ing. Dr.techn.

Dieter Pichler

FCP – Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH

Geschäftsführender Gesellschafter



07 | Messdaten U2-Verlängerung

Das Gold der Firma

Harald Schmidt



„Kollegen, die morgens etwas später kommen, bitten wir, scharf rechts zu gehen, damit sie mit den abends etwas früher gehenden Kollegen nicht zusammenstoßen.“ Solcher Hinweis klebte vor 25 Jahren neben dem Eingang zu meinem damaligen Arbeitszimmer und findet sich auch heute noch dort. Dieser mit leisem Sarkasmus behaftete Spruch erlebte gar eines Tages seine Umkehr, als ich im Morgengrauen, also etwas früher ins Büro kommend, den letzten, etwas später gehenden Kollegen Ivo Křížek an der Eingangstür traf.

Hat Arbeiten im Ingenieurbüro somit etwas Beherrschendes, dem man nicht entfliehen und nur mit Ironie persönlich beikommen kann? Oder gibt es gar einen Nimbus schöpferischer Tätigkeit, dessen Reiz man, wenn nicht vollkommen erliegt, so doch hohen persönlichen Einsatz zollt? Ein eherner Grundsatz drückte sich gleich bei meinem Einstellungsgespräch in der offenen Frage aus: „Möchten Sie Beamter werden?“, welche schon aus rhetorischen Gründen mit Nein zu beantworten war. Dieses interne K.-o.-Kriterium führte nicht nur zu dem eingangs zitierten Spruch, sondern war und ist durchaus auch geeignet, unsere öffentlich-rechtlichen Auftraggebervertreter zu erfreuen, erfahren diese so doch die tiefe Bestätigung, in ihrem Leben etwas richtig gemacht zu haben.

Zu viel der Selbstpolemik? Dann noch ein Zweites: In unserer vom Wohlstand überformten Gesellschaft ist das Maß für Anerkennung das liebe Geld. Danach kommt lange nichts. Den zweiten Platz im sozialen Ranking belegt der Begriff „Arbeit“: Arbeit adelt, Arbeit macht das Leben süß, wer arbeitet, darf auch essen, in dunklen, Gott sei Dank vergangenen Zeiten machte Arbeit angeblich frei. Arbeit gilt als zuverlässiges Mittel zur Erlangung von

Wohlstand. Mitarbeiter in Ingenieurbüros sind reich an Arbeit und mitunter vom Gefühl begleitet, Besonderes geleistet zu haben.

Nun bleibt festzustellen, dass unser Büro auf viele langjährige Mitarbeiter zählen darf und die personelle Fluktuation sehr gering ist. Auch Krankenstände wegen Burn-out oder ähnlichen Gemütszuständen sind kaum zu beobachten. Manche Mitarbeiter kommen gar mit Freude ins Büro. Dabei scheinen die Anforderungen von Jahr zu Jahr härter zu werden, immer weniger Zeit, immer mehr Formalitäten, immer diffusere Projektvorgaben, immer weniger Geduld. Gibt es ein Geheimnis, das all dies erdulden und ertragen lässt, die extremen Arbeitszeiten, die Selbsttäuschung ob der möglichen Geltung durch Reichtum, die Erniedrigung durch unerfüllbare Terminvorgaben usw. usf., ohne sich und die Kollegen kaputt zu machen? Ja, dieses Geheimnis gibt es, und es war all die Jahre der Schlüssel zum Erfolg unseres Büros:

Als Mensch zu leben, das ist es.

Vom ersten Arbeitstag an konnte ich Achtung und Förderung erfahren, wurden mir Verständnis und persönliche Nähe entgegengebracht. Freilich war früher unser Büro viel kleiner, was einen familiären Umgang ermöglichte, manches blieb beim Wachsen der Belegschaft auf der Strecke: das gegenseitige morgendliche Händedrücker, der gemeinsame Kaffee nach dem Mittagstisch, der Schitag, zu dem auch die Angehörigen eingeladen waren. Die gegenseitige Achtung und Anerkennung blieben aber, und mehr noch, das Bemühen um ein gemeinsames Tun. So lassen sich bei widrigsten und widerwärtigsten Umständen positive Antworten finden, und sie wurden auch fast immer gefunden. Es ist die permanente Herausforderung an uns Geschäftsführer, an unsere Competence-Center-Leiter und letztlich

an jeden Mitarbeiter, das Leben und Schaffen im Miteinander zu fördern und zu erhalten. Dann können ungerechtfertigte und sinnleere Forderungen kein Leid antun, sondern zeigen dem Fordernden seine Grenzen auf. Dann kann der Spagat zwischen Familie und Arbeit gelingen, weil einander Zeit zum Atmen geschenkt werden kann. Dann muss keiner, der ins Loch gefallen ist, dort bleiben, sondern findet einen neuen Weg. Wir sind heute nicht nur 200 Mitarbeiter, wir sind 200 Menschen, die unser Büro zu einem schillernden Mosaik des Lebens machen.

Dipl.-Ing.

Harald Schmidt

FCP – Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH

Geschäftsführender Gesellschafter

