

**ANSPRACHE AUS ANLASS DER VERABSCHIEDUNG
VON PROFESSOR DR.-ING. HARTMUT SCHULZ AUS
DER BUNDESANSTALT FÜR WASSERBAU UND DER
AMTSEINFÜHRUNG VON DR.-ING. BERND SCHUP-
PENER AM 18. OKTOBER 1996**

Ministerialdirigent Dipl.-Ing. Norbert Krause, Unterabteilungsleiter in der Abteilung Binnenschifffahrt und Wasserstraßen im Bundesministerium für Verkehr, Bonn

Lieber Herr Professor Schulz, Sie sind zum Leiter des Instituts für Bodenmechanik und Grundbau an der Universität der Bundeswehr München berufen. Mit diesem Festakt verabschieden wir Sie aus der Bundesanstalt für Wasserbau. Zugleich gibt dies Gelegenheit, Sie, lieber Herr Dr. Schuppener, als Leiter des Fachbereichs Geotechnik in Ihr neues Amt einzuführen. Gestatten Sie, bitte, zunächst Ihrer beider Wirken in einige generelle Bemerkungen einzubinden.

Status und Tätigkeitsfelder der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) spiegeln sich in dem Aufgabenspektrum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) mit dem Bau, dem Betrieb und der Unterhaltung an den schiffbaren Flüssen, staugeregelten Flüssen und Kanälen, ihren Anlagen und Einrichtungen wider. Die BAW hat sich als das zentrale, wissenschaftlich eigenständige Institut der WSV für die wissenschaftlich-technische Versuchs- und Forschungsarbeit und für deren praxisbezogene Beratung in den Fachgebieten Bautechnik, Geotechnik, Wasserbau, Maschinenwesen und Informationstechnik als unverzichtbar erwiesen. Die Wechselwirkungen zwischen Gewässerbett, Bauwerk, Baugrund, dem Wasser in seinen vielfältigen Ausprägungen und dem Schiff bestimmen das weitgespannte Leistungsprofil in allen genannten Fachgebieten. Sie verdeutlichen auch die Unverzichtbarkeit der für die BAW besonders charakteristischen interdisziplinären Zusammenarbeit. Kooperationen und Interaktionen zwischen Praxis und Wissenschaft, zwischen Planern und Ausführenden runden das kommunikative Bild ab. Grundsatzuntersuchungen, fallbezogene Gutachten und Einzelberatungen, Forschungsvorhaben, die der WSV zur Erfüllung anstehender Aufgaben dienen, und die Erarbeitung wissenschaftlich fundierter Entscheidungshilfen für Normierungen, Richtlinien und Empfehlungen des Bundesministers für Verkehr füllen die Aufgabenmatrix der BAW. Es ist knapp vier Wochen her, daß die Arbeit der BAW zur Prüfung der Möglichkeiten und Grenzen stromregelnder Maßnahmen im Unterschied zu Staustufen im Rahmen des Donauausbaus Straubing-Vilshofen von Spitzenwissenschaftlern als umsichtig erarbeitet und plausibel anerkannt wurde. Ich sehe darin ein Beispiel für die Vorteilhaftigkeit der Bündelung von speziellem wissenschaftlichem Fundus in der BAW. Aus grundsätzlichen Erwägungen gehört die BAW organisatorisch nicht in die „Linie“ der WSV. Die Rechtsnatur einer Anstalt erhebt die BAW in ihre unabdingbare fachliche Eigenständigkeit. In dieser Positionierung als Organ der Verwal-

tung kann sie den Politikbereich und den administrativen Bereich des Bundesministeriums für Verkehr und die Dienststellen der WSV unabhängig, objektiv und frei von Gefälligkeiten beraten.

Der Arbeitsschwerpunkt wird stärker auf fachtechnische Entscheidungsgrundlagen zu verlagern sein, auf die Grundsatzaufgaben für die WSV insbesondere auf dem Gebiet der anwendungsbezogenen Forschung und Entwicklung und der systematischen Auswertung von Erfahrungen mit typischen Bauwerken und Bauweisen. Demgegenüber werden Aufgaben, für die ein Markt besteht, mit Bedacht zurückgefahren werden können.

Der fachliche Rahmen ist die eine Wirklichkeit. Daneben gibt es weitere Bedingungen: da sind die jährlich wiederkehrenden Stelleneinsparungen. Sie summieren sich inzwischen deutlich spürbar. Der Beschluß der Föderalismuskommission erfordert den Aufbau der neuen Außenstelle in Ilmenau mit etwa 110 Beschäftigten und den Abbau der Beschäftigtenzahl in der Außenstelle Berlin. Dazu getreten sind die Untersuchungen zur Reform der WSV.

Die Bürger verstehen den Grundgedanken der Föderalismuskommission als einen Nährboden für das Zusammenwachsen der Bundesländer. Sie verstehen auch, daß bei drastischen Sparzwängen der öffentlichen Hand und einer Staatsquote von rund 50 % die staatlichen Aufgaben zu reduzieren sind. Die Spannweite und die Vielgestaltigkeit aber der öffentlichen Aufgaben erfordern es, dies differenziert zu prüfen. Die WSV und als eines ihrer lebenswichtigen Organe, die BAW, kennzeichnen weniger Standardprobleme als außerordentliche Fragestellungen. Mir ist deshalb heute besonders daran gelegen, festzustellen, daß sich die WSV und ebenso die Bundesanstalten - wie die BAW - am Ende des Reformprozesses optimiert, nicht etwa skelettiert finden. Prüfstein dafür wird sein, ob sie von ihren Strukturen her auf lange Sicht fachlich kompetent und effektiv bleiben können. Nur so werden auch in Zukunft die Verantwortung für alle Belange der Sicherheit und Ordnung wahrzunehmen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten sein. Bundesverkehrsminister Wissmann hat im Februar 1996 im Zusammenhang mit der Vorlage des zweiten Berichtes über Schäden an Bauwerken der Bundesverkehrswege an das Bundeskabinett erklärt: „Ohne qualifiziertes Fachpersonal in den Bauverwaltungen ist eine sachkundige Pflege der Bausubstanz nicht möglich.“ Dieser fachliche Ansatz läßt sich in vernünftigen Anlegen der organisatorischen Maßstäbe einschließlich der Nutzung von Synergiepotentialen verwirklichen. Es wird qualifizierter Analyse und des Augenmaßes bedürfen, die Trennlinie zwischen der zukunftsweisenden Erhaltung von eigenem Know-how und der Vergabe an Dritte an der richtigen Stelle zu ziehen. Schließlich werden sich die Entscheidungsträger auf allen Stufen am Ende fragen lassen müssen, ob die WSV-Reform fachlich überzeugt und wie sie sozial verträglich durchgeführt werden kann.

Ein fachlich und sozial überzeugendes Konzept wird auch ein motivierendes Konzept sein. Mit der Konzeption „BAW 2003“ hat die BAW dazu einen vorausschauenden Beitrag geleistet. Künftighin dieser Anstalt in ihrer Reputation ein Geben und Nehmen mit dem Universitätsbereich zu ermöglichen, bleibt über den Wechsel von Personen und über diesen Festtag hinaus ein bedeutender Aspekt.

Ich nehme an dieser Stelle gerne die Gelegenheit wahr, zu bekräftigen, daß sich die BAW als eine Institution präsentiert, die weithin - über die nationalen Grenzen hinaus - hohe wissenschaftliche und fachspezifische Autorität in allen ihren Aufgabenbereichen auszeichnet. Dafür gebührt Ihnen, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BAW und allen ihren leitenden Persönlichkeiten, Dank und Anerkennung.

Generell scheint der Raum, in dem sich naturwissenschaftlich-technische Forschungsergebnisse versammeln, rasant - quasi in der dritten Potenz - zu wachsen. Jede neue Erkenntnis gebiert neue Forscherfragen, bis hin zu Rekursivfragen nach den Ursachen der Ursachen. Gibt es trotz vorausschauender Forschung Grund zur Hybris? Die Antwort lautet: nein. Nach Schadensfällen an augenscheinlich soliden zivilisatorischen Konstruktionen und ihrer Einbindung in die Umwelt werden notwendigerweise Makrostrukturen und Mikrostrukturen erforscht. Wir gewinnen so Erkenntnisse über lokale Imperfektionen, Instabilitäten und Deformationen, welche Makroschäden oder Gesamtversagen provozieren können. Für Bauwerke, Maschinen, Fahrzeuge, Flugzeuge, Behälter, Rohrleitungen ließen sich hier neben dem Faktor Mensch viele Beispiele geben. Das Ziel situativ angemessener Konstruktion bei gleichwertigen Teilsicherheiten ist faszinierend. Der Schritt von der Deterministik zur Probabilistik hat dafür große Bedeutung. Wir wissen, wie schwer - wenn nicht unangemessen im Sinne von unwirtschaftlich - es sein kann, dieses Ziel aufgabenüberdeckend erreichen zu wollen. Bedeutsam, auch beschwerlich ist es, Technikfolgen abzuschätzen und festzulegen, welches Restrisiko noch vertretbar erscheint.

Schon im nur zweidimensionalen Abbild läßt das scheinbar einfache Beispiel einer Uferwand fragen: wird jemals die Entnahme von Baugrundproben, ihre labortechnische Untersuchung und die Festlegung von Kennwerten, die Lastannahmen, die Repräsentativität des Entwurfs für die Umgebungsbedingungen, der Qualitätsstandard der Baustoffe und der Bauausführung zu probabilistischen Gleichwertigkeiten geführt werden können. Mit einem weiteren kühnen Schritt sucht die Erforschung chaotischer dynamischer Phänomene hinter die Kulissen nicht einfach faßbarer naturwissenschaftliche Ordnung und Gesetzmäßigkeit zu blicken. In der Verknüpfung physikalischer und mathematischer Modelle, ermöglicht in großem Stil durch die Computertechnologie, erweitern sich Erkenntnisse und wiederum Forschungsaufgaben. In einer wachsenden Zahl von Fällen wird anstelle empirischer Extrapolation sicherere Interpolation ermöglicht.

Dies läßt an zwei Zitate erinnern, die 50 Jahre auseinanderliegen. Max Horkheimer hat 1947 den Satz geprägt: „Ingenieure sind zur instrumentellen Vernunft fähig; sie denken zwar über die Angemessenheit der Mittel zur Erreichung vorgegebener Ziele, nicht aber über die Vernunft der Ziele nach.“ Der Biochemiker Erwin Chargaff sagte 1996: „Es gibt ein dem Organismus angeborenes Maß für alles, was er noch fassen kann. Das haben wir vergessen und sind somit aus der Natur ausgetreten.“

Nachdenklich machende, wenn nicht aufrüttelnde Einschätzungen. Inzwischen ist aber nicht zu übersehen, daß sich der Ingenieur zunehmend interdisziplinärem Denken, Bedenken und Entscheiden verpflichtet hat. Früh hat er neben die Technik die Ökonomie gestellt und die Ökologie einbezogen. Dies gehört zur Verpflichtung, des Getanen gesellschaftliche Folgen und dessen Wirkungen auf die dauerhaft umweltgerechte Entwicklung zu bedenken. In diesem Sinne hat ihre, der Beschäftigten in der BAW, Arbeit fundamentale Bedeutung für die Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung.

Könnte in diesem Lichte das Leitbild für die BAW so lauten: Eine in eigenständiger fachlich-wissenschaftlicher Umsicht auf wissenschaftliche Wahrhaftigkeit verpflichtete, im Dienste des Wohls der Allgemeinheit arbeitende Anstalt.

Wir stehen damit und am heutigen Tage mit Ihnen, lieber Herr Professor Schulz, an der Verknüpfungslinie zwischen BAW und Universität. Sie haben sich auf den Feldern der Wissenschaft und mit Ihrer Arbeit in der BAW hohes Ansehen verschafft und deren Ansehen mitgeprägt. Sie dürfen mit Recht stolz und glücklich sein über den Ruf auf die Cathedra des Forschers und Lehrers in Ihrem wissenschaftlichen Fachgebiet. Und ich fühle mich sicher in der Einschätzung, daß Sie in diese Empfindung mit Dank Ihre langjährigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einschließen. Wenn Sie gleich Ihren Rückblick geben werden, so sind wir alle gespannt auf Ihre Sichtweise. Gestatten Sie aber, daß ich nun einige mir bedeutsam erscheinende Highlights Ihres Wissenschaftlerlebens hervorhebe. Im Alter von 25 Jahren haben Sie an der Universität Stuttgart das Diplom als Bauingenieur erlangt. Fünf Jahre später wurden Sie mit einer Arbeit über den elastisch-isotropen und homogenen Halbraum zum Doktor-Ingenieur promoviert. Sie waren Wissenschaftlicher Assistent am Lehrstuhl für Bodenmechanik und Wasserkraftanlagen der Universität Stuttgart bei Professor Dr.-Ing. habil. F. Tölke und anschließend am Institut für Grundbau und Bodenmechanik der Universität Stuttgart bei Professor Dr.-Ing. habil. U. Smolczyk. Vor allem weil wir Sie als einen für die gesellschaftlichen Wirkungen seiner Arbeit sensiblen Ingenieur schätzen, kann ich mir vorstellen, daß schon während Ihres Studiums die Symbiose von profundem Wissen und das Erkennen von Hintergründen, aber auch von möglichen Abgründen zu prägenden Bildungserlebnissen konglomerierten. Nach einer kurzen Abordnung zu einer großen deutschen Baufirma kehrten Sie 1971 an das Institut für Grundbau und Bodenmechanik zurück und erhielten alsbald einen Lehrauftrag an der

Universität Stuttgart für „Bodenmechanik und Grundbau für Geologen“. 1973 traten Sie in die BAW ein und übernahmen die Leitung des bodenmechanischen Labors. Bereits drei Jahre später wurden Sie zum Leiter der Abteilung für Erd- und Grundbau bestellt. Seit 1984 waren Sie zugleich Vertreter des Leiters der BAW. Ihre Ernennung 1987 zum Honorarprofessor an der Universität Stuttgart war mit Ihrer wissenschaftlichen Bildung eine folgerichtige Wegweisung.

An den Grenzflächen zwischen den anerkannten Regeln der Technik, dem Stand der Technik und dem Stand der Wissenschaft geben Sie Antwort auf geotechnische Fragestellungen in Böden, in Erdbauwerken, für Bauweisen und für die Wechselwirkungen zwischen Boden, Wasser, Grundwasser und Bauwerken. Ihr wissenschaftliches Potential und Ihre Erfahrungen in Praxis und Wissenschaft ist Basis Ihrer Tätigkeit als Gutachter. Es führte zu Berufungen in Normenausschüsse und Arbeitskreise, in denen die Spezifika Ihrer Arbeit in Zusammenhang mit natürlichen und künstlichen Wasserstraßen wissenschaftlich allgemein gültigen Abstraktionen und Konkretisierungen dienten. Zu nennen sind besonders die Ausschüsse „Baugrund und Berechnungsverfahren“ sowie „Kunststoffbewehrte Erdkörper“, der Arbeitskreis „Sicherheit von Böschungen“, der „Arbeitsausschuß Uferbefestigungen“, der Koordinierungsausschuß „Geotextilien“. Daß Sie zudem im In- und Ausland gefragt sind, verdeutlicht eine Vielzahl wissenschaftlicher Vorträge und Veröffentlichungen.

Ihre Arbeit für die WSV ist zugleich Beleg für die Bedeutung der BAW für den Bundesminister für Verkehr. Nach den Dambrüchen am Elbe-Seitenkanal (1976) und am Main-Donau-Kanal (1979) haben Sie, Herr Professor Schulz, initiiert von Herrn Professor Hager, maßgeblich eine Sicherheitsphilosophie für den Bau von Kanaldämmen entwickelt. Dazu gehörte die Entwicklung von Beobachtungssystemen und von Leckage-Früherkennungsverfahren und die Schaffung von Regelungen für die Dammeobachtung.

- Die Erforschung des Phänomens der Sohlreibungsverluste infolge Vorspannung am Kulturwehr Kehl führte zu einem intensiven Dialog mit Hochschullehrern. Sie mündeten in Vorschlägen zur Erhöhung der Bauwerkssicherheit und gaben weitreichende Impulse für die Verhaltensanalyse anderer Wasserbauwerke, zum Beispiel für das Wehr Ifezheim. Dies wiederum ermöglichte Erkenntnisse für angemessenes Konstruieren.
- In Erinnerung ist vielen unter uns das ehemals gespannte Verhältnis zwischen Herstellern von Geotextilien und der Verwaltung vor gut 20 Jahren. Ihr Anregen wissenschaftlicher Arbeiten in Ihrem Fachbereich und eigenes intensives Durchdringen der Standsicherheitsfragen und der Wirkungsweise der Geotextilien haben auf der Basis geotechnischer Ableitungen den modernen Deckwerksbau fundiert und die Diskussionen zwischen den Herstellern und Anwendern versachlicht.

- Sie fanden wichtige Zusammenhänge zwischen Dichte und Scherfestigkeit von Schlick heraus, was Impulse zur wirtschaftlicheren Unterhaltung von Wasserstraßen und Häfen im Küstenbereich gab.
- Die gut 20 Jahre alte Schleuse Uelzen am Elbe-Seitenkanal war in den letzten Jahren Anlaß intensiver fachübergreifender Erörterungen innerhalb der BAW, was die komplexen Wechselwirkungen zwischen Baugrund und Bauwerk anbetrifft. In diesem Zusammenhang führte der Dialog auch mit Ihnen, Herr Professor Wittke, zu bedeutenden Folgerungen für den Entwurf neuer Schleusenbauwerke, z. B. in Hohenwarthe und Rothensee im Zuge des Projektes 17 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit.

Einige dieser Beispiele stehen auch dafür, daß manche Erkenntnis und technologische Neuerung zuerst für die Anforderungen der WSV kompatibel gemacht werden müssen, bevor sie ohne Gefahren und Nachteile anwendbar sind. In interdisziplinär zusammengesetzten Teams haben Sie sich um die Belange der Bauwerkssicherheit, mithin um die Belange der Sicherheit und Ordnung im allgemein polizeilichen Sinne und im Interesse der Qualität des Verwaltungshandeln verdient gemacht.

Ich halte es für ebenso dankenswert, daß Sie organisatorische Verbesserungen in der BAW mitgestaltet haben. Ich nenne hier die Laborautomatisierung und die Organisationsüberprüfung von 1985, mit der die zuvor regionale Gliederung von einer fachlichen Gliederung abgelöst wurde. Ich hebe besonders hervor, daß Sie im Zusammenhang mit der Herstellung der Deutschen Einheit in dem Fachbereich Geotechnik mit seinen Aufgabengebieten in Karlsruhe, Hamburg und in Berlin einheitliches Handeln koordinierten. Mit Klarheit und Behutsamkeit erleben wir Sie in Gesprächen und fachlichen Diskussionen. Mit diesen Attributen zeigen Sie fachliche und menschliche Autorität. Es darf Sie mit Genugtuung erfüllen, daß sich der Fachbereich Geotechnik wohlgeordnet und reich an hochqualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern darstellt. Wir wünschen Ihnen, daß Sie mit dieser Erfahrung auch in dem neuen Klima, das Ihnen nicht fremd ist, bestens zurecht kommen und anstatt Verwaltungsarbeit Lehre und Forschung weit überwiegen.

Lieber Herr Professor Schulz! Herzlicher Dank für die große Summe und für den Erfolg Ihrer Arbeit von seiten des Bundesverkehrsministers und der gesamten WSV begleitet Sie in die Lehre und Forschung. Weil Sie dem Umweltschutz hohe Bedeutung beimessen, dürfte der jüngst herausgegebene Bericht des Bundesministers für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie „Ökologisierungstendenzen im Ingenieurberuf als Herausforderung für die Hochschulbildung“ in diesen Wochen gerade recht getimt sein. Ihnen, sehr verehrte Frau Schulz, wünsche ich, daß Sie auch in München Aufgaben im sozialen Bereich übernehmen können und zusammen mit Ihrem Mann Zeit für schöpferische Mühe finden.

Eine Vielzahl anspruchsvoller Aufgaben für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und die BAW und darüber hinaus die WSV-Reform stehen an. Es spricht für das fachlich-wissenschaftlich hohe Niveau der BAW, daß es vor diesem Hintergrund nicht nur eine Möglichkeit gab, die freigewordene Position des Leiters des Fachbereichs Geotechnik aus den Reihen der BAW nachzusetzen. So ist die uneingeschränkte Akzeptanz Ihrer Person, lieber Herr Dr. Schuppener, ein wohlthuender Beleg für die gute Kultur in diesem Hause.

Schon während Ihres Studiums des Bauingenieurwesens an der Technischen Universität Berlin haben Sie am Lehrstuhl für Grundbau und Bodenmechanik an Forschungsaufträgen mitgewirkt, waren Tutor einer Projektgruppe und auch Vorsitzender der Ausbildungskommission des Fachbereichs „Bauingenieur- und Vermessungswesen“ zur Reform der Studien- und Prüfungsordnung. 1972 traten Sie als wissenschaftlicher Angestellter in die Fachgruppe Erd- und Grundbau der BAW, Außenstelle Küste, ein. Sie wurden 1981 hier Referatsleiter. Seit 1991 waren Sie Leiter der Außenstelle Berlin der BAW. Wissenschaftlich auffällig geworden konnte es nicht wunder nehmen, daß Sie zunächst Lehrbeauftragter für Grundbau und Bodenmechanik an der Fachhochschule Hamburg, dann für Ingenieurbioogie und Bodenmechanik bei der Universität Hamburg waren und seit 1992 „Bodenmechanisches Versuchswesen“ an der Technischen Universität Berlin lesen.

1980 wurden Sie mit der Arbeit „Porenwasserüberdrücke im Sand unter Wellenbelastung auf Offshore-Bauwerke“ bei der Technischen Universität Braunschweig zum Doktor-Ingenieur promoviert.

Sie arbeiten für Ausschüsse für deutsche und europäische Normen. Erwähnt seien hier die Ausschüsse für „Baugrund - Versuche und Versuchsgerät“ sowie für „Baugrund - Bohrmethoden und Entnahmeggeräte“, ferner der Arbeitsausschuß „Ingenieurbioogie“ für eine Richtlinie zur ingenieurbioogischen Sicherung von Böschungen. Ihre Handschrift tragen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, Gutachten und Veröffentlichungen auf dem geotechnischen Feld der Erddrücke hinter hohen Stützbauwerken, der Scherfestigkeit von Weichböden, der Tragfähigkeit von Pfählen bei Horizontalbelastung, der Standsicherheit von Offshore-Bauwerken, des Einflusses von Gras- und Gehölzwurzelungen auf die Tragfähigkeit von Böden, der Konsolidation und Resuspendierung von kontaminiertem Baggergut sowie zur Deponierung von Baggergut, ferner der Entwicklung von Komponenten zur Beurteilung von Gründungen alter Bauwerke. Ebenso steht Ihre Forschungstätigkeit auf dem Gebiet der Ingenieurbioogie zum Einfluß der Durchwurzelung auf die Standsicherheit von Böschungen, ferner zum Problem von Setzungen in nicht bindigen Böden bei Schwellbelastung im Interesse umichtig zu verfassender Regelwerke.

Seit 1991 haben Sie die fachliche Integration der Beschäftigten in der Außenstelle Berlin der BAW in die Arbeitsweise und den Standard der BAW aktiv und unter-

stützend begleitet. Diese Außenstelle ist mit der Herstellung der Deutschen Einheit aus der Forschungsanstalt für Schiffbau, Wasser- und Grundbau der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik gebildet. Derzeit 144 Beschäftigte in Berlin mit den Fachreferaten für Wasserbau, Geotechnik und Bautechnik sowie einer Projektgruppe für Baugruddynamik und einem Verwaltungsreferat leisten ihren Beitrag auf den Gebieten der Baugruddynamik, der Nachsorgekonzepte, der numerischen Modellierung von Flüssen und zur Wechselwirkung Schiff/Wasserstraße. Dabei haben Sie den reichen wissenschaftlichen und praktischen Erfahrungsschatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den neuen Bundesländern gefragt und aufgenommen. So darf heute mit Freude und Dankbarkeit vermerkt werden, daß das fachwissenschaftliche Profil der Beschäftigten der Außenstelle Berlin der BAW markant ist, es hat Bedeutung für die WSV - besonders für den Bezirk der WSD Ost -, Resonanz in Kolloquien und Veröffentlichungen.

Ihnen, lieber Herr Dr. Schuppener, rückblickend und vor allem für Ihr Engagement in Berlin ein herzliches Danke. Ich wünsche den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Fachbereich Geotechnik und Ihnen in der Arbeit und Präsenz für die WSV Akzeptanz und Erfolg. Und ich schließe Sie, sehr geehrte Frau Schuppener, in unser aller herzliches Glückauf zum Start hier ein.



