

VSVISION 2025

JAHRESZEITSCHRIFT DER VEREINIGUNG DER STRASSENBAU-
UND VERKEHRSINGENIEURE IN BAYERN E.V.



TITELTHEMA BAHNAUSBAU ZWISCHEN NÜRNBERG UND BAMBERG

GROSSPROJEKT VDE 8.1

FACHTHEMA Grüner Strom von der Straße

FACHTHEMA Induktives Laden auf der A6

PORTRAIT KB – zuverlässiger Partner im Projekt

DEN PERFEKTEN ASPHALT FÜR DIE BESTEN RENNEN?



MISCHEN WIR!

WIR MISCHEN FÜR BAYERN. MISCHEN SIE MIT.



Jetzt informieren auf bam-net.de

Sehr geehrte Mitglieder der VSVI Bayern, liebe Leserinnen und Leser,

Mobilität ist weit mehr als Fortbewegung – sie ist Teilhabe, wirtschaftliche Grundlage und Lebensqualität.

Die neue Bundesregierung hat mit dem Koalitionsvertrag eine klare verkehrspolitische Ausrichtung formuliert: Mobilität soll bezahlbar, verfügbar und klimaverträglich sein. Mobilitätsgestaltung soll sich an den tatsächlichen Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientieren – im urbanen ebenso wie im ländlichen Raum. Im Fokus stehen der Erhalt und die Modernisierung der bestehenden Infrastruktur, die konsequente Sanierung insbesondere von Brückenbauwerken sowie die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Die Ausrichtung unserer Verkehrspolitik unterstreicht, dass die Herausforderungen im Verkehrsbereich groß sind und es trotz vieler positiver Entwicklungen in bestimmten Investitionsfeldern steigende Bedarfe gibt. Konkret stellen wir für den Zeitraum 2025 bis 2029 rund 166,3 Milliarden Euro für Investitionen in die Bundesverkehrswege zur Verfügung.

Für Investitionen in die Schiene sind rund 107 Milliarden Euro vorgesehen, für die Bundesstraßen rund 52 Milliarden Euro und für die Bundeswasserstraße rund 8 Milliarden Euro. Diese Mittel schaffen die Grundlage für eine zukunftsfähige Mobilität und geben der Bauwirtschaft die notwendige Planungssicherheit.

Der Investitionsschwerpunkt liegt klar auf der Modernisierung des deutschen Schienennetzes. Allein aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität werden bis 2029 über 80 Milliarden Euro für Erhaltungsmaßnahmen am Bestandsnetz, insbesondere für die Korridorsanierung, sowie für die Digitalisierung der Bundesschienenwege und des rollenden Materials bereitgestellt.

Im Straßenbereich haben wir einen enormen Investitionsbedarf im Bereich der Brücken. Mit dem Brückenmodernisierungsprogramm gehen wir gezielt die Ertüchtigung und den Ersatz dieser zentralen Infrastruktur an. In Bayern sind zahlreiche Großprojekte bereits umgesetzt oder in Planung.

Beispielsweise wurden in Unterfranken an der A7 bereits sieben Großbrücken ersetzt, vier weitere sind im Bau. Während mit dem Overfly, der neuen Direktrampe Heilbronn – Berlin, am Autobahnkreuz Nürnberg-Ost sowie der Talbrücke Unterrieden an der A6 zwei wichtige Großprojekte kurz vor dem Abschluss stehen, startet mit der Mainbrücke Marktbreit ein weiteres.



Ulrich Lange, MdB
Parlamentarischer
Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr

2026 beginnen im Zuge der A8 die Ersatzneubauten der Brücke über die Weiße Traun bei Siegsdorf und der Saalachbrücke bei Piding. Auch im Bundesstraßennetz laufen zahlreiche Ersatzneubauten – etwa an der B10 in Ulm, der B19 bei Sigishofen oder den Isarbrücken in Landshut und Ergolding.

Um diese Maßnahmen schneller und effizienter realisieren zu können, treiben wir die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren konsequent voran. So wollen wir einen Vorrang öffentlicher Belange im Planungsrecht verankern und das überragende öffentliche Interesse von Infrastrukturvorhaben stärker betonen. Das Bundesverkehrsministerium wird neben einem geplanten Infrastruktur-Zukunftsgesetz auch die gesetzlich vorgelagerten Prozesse optimieren, die Digitalisierung der Planungs- und Genehmigungsprozesse stringent weiter umsetzen und auf EU-Ebene erforderliche Maßnahmen anstoßen.

Handlungsschwerpunkte im Bereich der klimafreundlichen Mobilität sind der Ausbau eines nutzerfreundlichen Ladenetzes für Pkw und Lkw, die Errichtung von Wasserstoff-Infrastruktur für Nutzfahrzeuge, die Umrüstung auf klimaneutrale Busse im ÖPNV und die Stärkung des Radverkehrs. Zudem unterstützen wir die Länder auch weiterhin mit erheblichen Finanzmitteln bei der Bereitstellung eines attraktiven ÖPNV-Angebots.

Ich danke Ihnen – den Fachleuten, Ingenieurinnen und Ingenieuren, Planerinnen und Planern – für Ihre tägliche Arbeit, Ihre Expertise und Ihr Engagement. Sie sind es, die unsere Infrastruktur gestalten, erhalten und weiterentwickeln. Gemeinsam schaffen wir die Grundlage für eine leistungsfähige und attraktive Mobilität – in Bayern und darüber hinaus.

Ihr Ulrich Lange

INTERNES

- 4 AUS UNSERER VEREINIGUNG
 5 SEMINARE 2025
 6 JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG
 8 VORTRAGSABEND

TITELTHEMA

- 10 EINBLICKE IN DEN BAHNAUSBAU ZWISCHEN NÜRNBERG UND BAMBERG

Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtsch.-Ing.
 Nicole Kumpfmüller-Böhm
 Stella Loth, M.A.

FACHTHEMEN

- 18 GRÜNER STROM VON DER STRASSE
 26 INDUKTIVES LADEN AUF DER A6
 32 VERLEIHUNG DES 10. DEUTSCHEN BRÜCKENBAUPREISES

Dipl.-Ing. (FH) Christian Lallinger
 Viktor Friesen, B.Eng.
 Dipl.-Ing. Michael Stritzke

EXKURSION

- 38 DIE JUNGEN KOLLEGINNEN UND KOLLEGEN UNTERWEGS IN
 MITTELFRANKEN UND BADEN-WÜRTTEMBERG

Lisa Fraundorfer, B.Eng.

AUS DEN BEZIRKSGRUPPEN

- 42 DIE NIEDERBAYERN
 46 DIE OBERPÄLZER
 50 DIE SCHWABEN
 56 DIE OBERBAYERN
 60 DIE OBERFRANKEN
 64 DIE MITTELFRANKEN
 68 DIE UNTERFRANKEN

Prof. Dipl.-Ing. Andreas Appelt
 Christoph Weh, M.Eng.
 Sabrina Müller, M.Eng.
 Dipl.-Ing. (FH) Martin Seitner, M.Sc.
 Prof. Dipl.-Ing. Christian Waibel
 Dr.-Ing. Maximilian Fuchs
 Dipl.-Ing. Uwe Zeuschel
 Dipl.-Ing. Andreas Eisgruber
 Dr. Klaus Reder

AUS DER BSVI

- 72 ENTSCHEIDENES HANDELN UND PRAGMATISCHE LÖSUNGEN SIND ANGESAGT!

Dipl.-Ing. Bernhard Knoop

PORTRAIT

- 74 50 JAHRE KB – INGENIEURKOMPETENZ AUF HÖCHSTEM NIVEAU

AUS DER KAMMER

- 76 DIE BAYERISCHE INGENIEUREKAMMER-BAU IM RÜCKBLICK

Dipl.-Ing. Michael Kordon

PERSÖNLICHES

- 78 RUNDE GEBURTSTAGE
 79 WIR TRAUERN UM UNSERE KOLLEGEN
 80 GEBURTSTAGE
 82 NEUE MITGLIEDER

ORGANISATION

- 84 VORSITZENDE VON VSVI, VFSVI UND DEN BEZIRKSGRUPPEN,
 IMPRESSUM

**TITELTHEMA**

Großprojekt VDE 8.1 – Einblicke in den Bahnausbau zwischen Nürnberg und Bamberg



Regenerative Energien – Grüner Strom, von der Straße an der St 2584 Münchener Flughafen



Die Jungen Kolleginnen und Kollegen unterwegs in Mittelfranken und Baden-Württemberg



E | MPower – Induktives Laden auf der A6



Berichte aus den Bezirksgruppen



Verleihung des 10. deutschen Brückenbaupreises – Neue Brücke Roding unter den Preisträgern



Firmenportrait KB – 50 Jahre Ingenieurskompetenz auf höchstem Niveau

AUS UNSERER VEREINIGUNG

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

das Jahr 2025 begann für die VSVI Bayern sehr erfreulich. In dem von Februar bis Mai in München und Nürnberg durchgeführten Seminarprogramm konnten wir mit 1.047 Anmeldungen wieder in den Bereich des Vor-Corona-Niveaus gelangen. Ausschlaggebend für diesen Erfolg sind die von Seminarleitern und Referenten hervorragend vorbereiteten Seminare, die ein vielvältiges Themenspektrum abdecken. Im nächsten Jahr können wir unter der Leitung des neuen VFSVI-Vorsitzenden Harald Schilly erstmals das Seminar „Gesteine“ anbieten. Weitere Informationen finden Sie wie gewohnt im beiliegenden Seminarprogramm und auch auf der Website der VSVI Bayern.

Am 11. Juli fand unsere Jahrestagung in Würzburg statt. Bereits am Vorabend der Jahrestagung konnten sich die Teilnehmenden bei einem gemeinsamen Abendessen auf die von der Bezirksgruppe Unterfranken bestens organisierte Veranstaltung einstimmen. In den historischen Räumen der Würzburger Residenz führte Herr Prof. Dr. Claus Matheck – trotz schreckhafter Momente – auf anschauliche und amüsante Weise in „Die Körpersprache der Bauteile“ ein. Abgerundet wurde die Jahrestagung am Samstag mit einer Schifffahrt nach Veitshöchheim.

Bei der 49. ordentlichen Mitgliederversammlung fand auch die Vorstandswahl statt, durch die sich kleinere Veränderungen ergaben. Die ehemalige Leiterin des Arbeitskreises Öffentlichkeitsarbeit, Barbara Woll, stand als Vorstandsmitglied nicht mehr zur Wahl. Als ihre Nachfolger in dieser Funktion wurde das Leitungsteam des Arbeitskreises Öffentlichkeitsarbeit, Eva-Maria Honigl von der TU München und Dr.-Ing. Thomas Schönhofer vom Bauministerium, in den Vorstand gewählt.

Nach dem Tod unseres Ehrenmitglieds und Ehrenrats Hans Ullrich Debus wurde im Rahmen der Mitgliederversammlung Helmut Schütz in den Ehrenrat gewählt. Ein herzliches Dankeschön geht nochmals an die Bezirksgruppe Unterfranken für die Organisation der sehr gelungenen Veranstaltung!

Bei der Mitgliederversammlung des VFSVI kandidierte Michael Schicker, der langjährige Vorsitzende des VFSVI, nicht mehr für den Vorsitz. Ein riesiges Dankeschön geht an Michael Schicker für seine großen Verdienste um unseren Förderverein und seinen unermüdlichen Einsatz, Fördermitglieder zu aquirieren. Zu seinem Nachfolger wurde Dipl.-Kfm. Harald Schilly gewählt.



Dipl.-Kfm. Harald Schilly

Dipl.-Kfm. Harald Schilly, 1966 in München geboren, begann nach dem Studium der Betriebswirtschaftslehre seine berufliche Tätigkeit 1993 als Trainee von Heidelberg Materials bei einem Naturwerksteinunternehmen im Altmühlital. Im Jahr 1998 wechselte er zur damaligen BLG-BETO nach München und stieg in den folgenden Jahren zum Geschäftsführer auf. Ab 2013 war er einige Jahre als Regionalleiter im Transportbetonbereich von Heidelberg Materials tätig, bevor er 2019 Geschäftsführer der Rohrdorfer Sand und Kies GmbH wurde.

Dipl.-Ing. Robert Köhl legt aufgrund seines Wechsels vom Bauministerium an die Regierung der Oberpfalz die Geschäftsführung der VSVI Bayern und des VFSVI Bayern zum Jahresende nieder. Zum 1. Januar 2026 wird Herr Dipl.-Ing. Thomas Förg dankenswerterweise die Geschäftsführung übernehmen.



Dipl.-Ing. Thomas Förg

Dipl.-Ing. Thomas Förg, 1980 in Landsberg am Lech geboren, studierte Bauingenieurwesen an der TU München. Nach dem Abschluss der großen Staatsprüfung 2009 war er als Abteilungsleiter am Staatlichen Bauamt Landshut und anschließend als Sachgebietsleiter an der Dienststelle München der Autobahndirektion Südbayern beschäftigt.

Seit August 2019 ist er Referent am Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Für die VSVI engagiert er sich seit 2022 im Redaktionsteam der Jahreszeitschrift, deren Schriftleitung er zuletzt inne hatte.

SEMINARE 2026

Für nächstes Jahr hat unser Seminarbeauftragter, Professor Stephan Freudenstein, wieder ein interessantes Seminarprogramm aufgestellt:

MÜNCHEN

MÜNCHEN		NÜRNBERG
05.02.2026	Projektmanagement	
10.02.2026	Asphaltstraßenbau	
11.02.2026	Asphaltstraßenbau	
12.03.2026	Vertragliche Bauabwicklung	
26.03.2026	BIM im Verkehrswegebau	
09.04.2026	Ersatzbaustoffe im Straßen- und Erdbau	
14.04.2026	Rechtsseminar	
23.04.2026	Verkehrssichere Straßengestaltung	
05.05.2026	Ingenieurbau	
07.05.2026	Gesteine	
19.05.2026	Erdbau	

Thema „Flughafen München – auf dem Weg zum klimaneutralen Flughafenbetrieb“. Darüber hat André von Menschenkampff, M.A., von der Flughafen München GmbH am 16. Oktober 2025 im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr referiert. Es war wieder ein gelungener Vortragsabend mit vielen interessanten Informationen aus der Welt des Luftverkehrs.

Nutzen Sie auch im nächsten Jahr die zahlreichen Angebote unserer VSVI Bayern und ihrer Bezirksgruppen und bringen Sie sich in unsere Vereinigung ein.

In einigen Bezirksgruppen fanden in diesem Jahr wieder Vorstandswahlen statt. Ich begrüße alle neu gewählten Vorstandsmitglieder und bedanke mich herzlich für die Bereitschaft, die VSVI Bayern tatkräftig mitzugestalten. Bei allen ausgeschiedenen Funktionsträgern bedanke ich mich von ganzem Herzen für Ihr oft langjähriges ehrenamtliches Engagement.

Nutzen Sie auch im nächsten Jahr die zahlreichen Angebote unserer VSVI Bayern und ihrer Bezirksgruppen und bringen Sie sich in unsere Vereinigung ein. So halten wir gemeinsam die VSVI Bayern lebendig!

Dipl.-Ing. Rainer Popp
Vorsitzender der VSVI Bayern

Die **Anmeldung** zu den Seminaren ist über unsere Homepage www.vsvi-bayern.de möglich. Dort finden Sie auch alle weiteren Informationen zu den Seminaren.

Jahreshauptversammlung 2025

Die diesjährige Jahrestagung und die Mitgliederversammlungen von VFSVI und VSVI fanden am 11. Juli 2025 in Würzburg statt.







Klimaschutz am Flughafen München Net Zero 2035.

ANDRÉ VON MENSENKAMPFF
16.10.2025

Flughafen München

VWH - 16.10.2025 - Auf dem Weg zu "Net Zero 2035"



André von Mensenkampff beim Vortrag

VORTRAGSABEND AM 16. OKTOBER 2025

„Klimaschutz am Flughafen München – Net Zero 2035“ zu diesem spannenden Thema haben sich bei unserem diesjährigen Vortragsabend rund 130 Gäste im Prüfungssaal des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr eingefunden.

Herr André von Mensenkampff von der Flughafen München GmbH (FMG) hat einen interessanten Einblick hinter die Kulissen gegeben und vorgestellt, an welchen Stellen der Flughafen München seine Prozesse umstellt und mit welchen Maßnahmen Treibhausgase reduziert werden. Das Ziel des Flughafens ist, bis zum Jahr 2035 klimaneutral zu werden.

Der anschließende Stehempfang wurde in bewährter Weise für eine Diskussion der Vortragsinhalte sowie für Kontaktpflege und einen allgemeinen Austausch genutzt.



Ingenieurbüro für Geotechnik, Spezialtiefbau,
Erd- und Grundbau, Geologie, Umwelttechnik,
Böschungs- und Felssicherung

geobay

GEOBAY PartG mbB beratende Ingenieure
Thann 7 · 94036 Passau
Tel. 0851 379 326 0 · kontakt@geobay.eu · www.geobay.eu



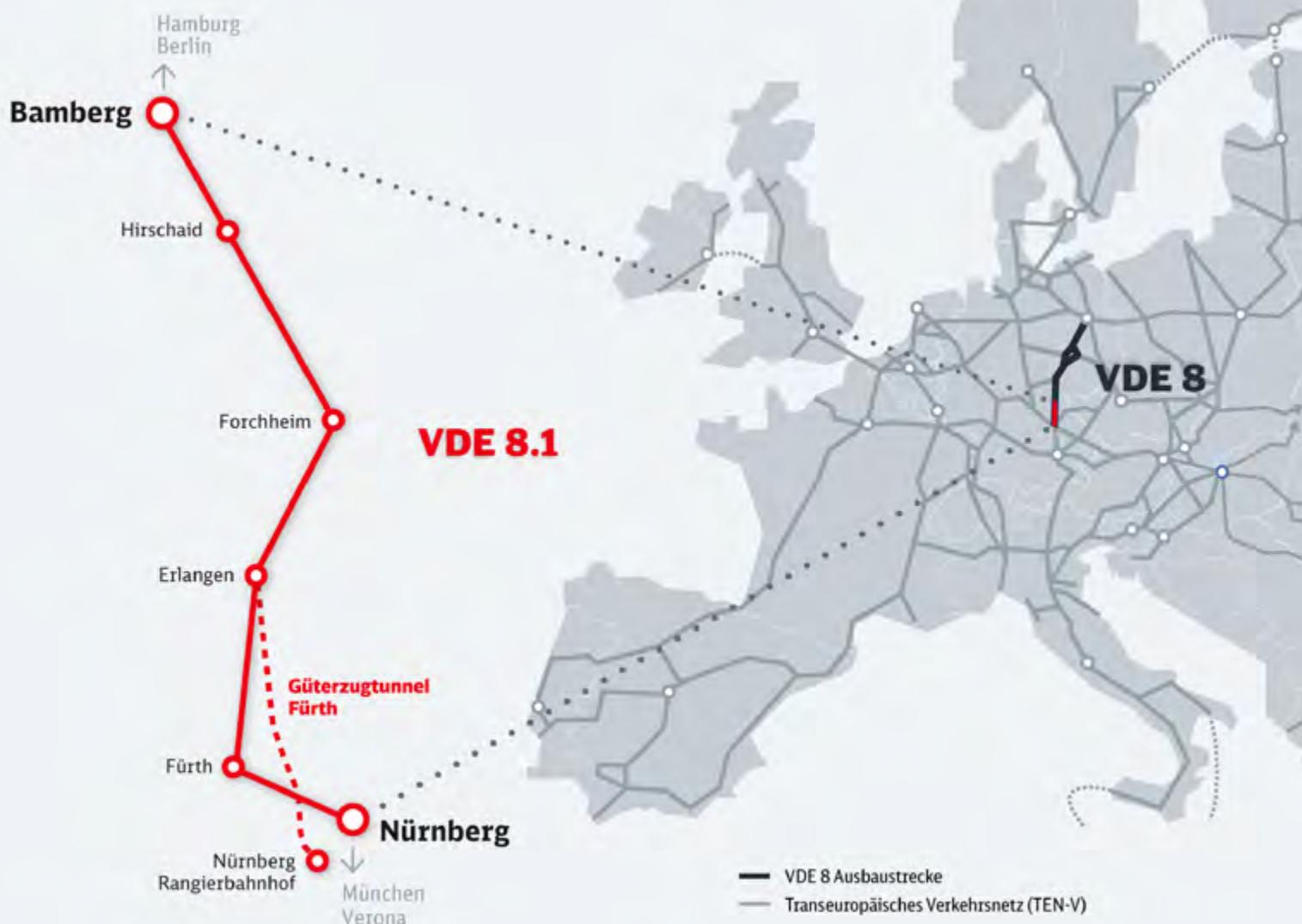
Visualisierung der neuen Güterzugstrecke auf Höhe der Wallensteinstraße in Nürnberg

GROSSPROJEKT VDE 8.1:

EINBLICKE IN DEN BAHNAUSBAU ZWISCHEN NÜRNBERG UND BAMBERG

AUTORINNEN Nicole Kumpfmüller-Böhm Stella Loth

Mitten in Franken befindet sich das bislang größte Bahnbauprojekt in der bundesdeutschen Geschichte auf der Zielgeraden. Zwischen Nürnberg und Bamberg realisiert die DB InfraGO AG in den kommenden Jahren die letzten Lückenschlüsse entlang der Schnellfahrstrecke München – Berlin. Der Beitrag wirft einen Blick auf den viergleisigen Ausbau im Endspurt, die weit fortgeschrittenen Planungen einer neuen Güterzugstrecke, den fortlaufenden S-Bahn-Ausbau in der Region Nürnberg sowie den geplanten Ausbau des Bahnknotens Bamberg.



Das Großprojekt Bahnausbau Nürnberg – Bamberg ist Teil der Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Berlin, auch bekannt als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8)

Das Großprojekt Bahnausbau Nürnberg – Bamberg (VDE 8.1) ist Teil des größten Bahnbauprojekts Deutschlands, der Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Berlin, auch bekannt als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8). Die Strecke zwischen Nürnberg und Berlin liegt auf einem der neun Kern-Korridore im transeuropäischen Netz, dem Skandinavien-Mittelmeer-Korridor. Das Projekt VDE 8.1 befindet sich im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im vordringlichen Bedarf und wird von der DB InfraGO AG im Auftrag des Bundes umgesetzt.

Zwischen Nürnberg und Bamberg stehen in den kommenden Monaten und Jahren noch die letzten Lückenschlüsse entlang dieser wichtigen Magistrale an. Dies umfasst den Bau einer Güterzugstrecke, Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung und den S-Bahn-Ausbau zwischen Nürnberg und Erlangen-Eltersdorf, den vollständigen viergleisigen Ausbau zwischen Erlangen-Eltersdorf bis Strullendorf bei Bamberg sowie die Erneuerung und Optimierung des Bahnknotens Bamberg.

Übergeordnetes Ziel aller genannten Teilprojekte ist die Erhöhung der Kapazität auf den von Nah-, Fern- und Güterverkehrszügen genutzten Strecken 5900 und 5919 und die Verkürzung der Reisezeit durch die stufenweise Anhebung der Reisegeschwindigkeit auf bis zu 230 km/h. Weiterhin wird die Betriebsqualität erhöht, da langsame und schnelle Zugverkehre nach dem Ausbau vier statt bislang zwei Gleise nutzen können. Der Beitrag beleuchtet die einzelnen Teilprojekte entsprechend ihrer geografischen Lage von Süd nach Nord.

S-BAHN-AUSBAU ZWISCHEN NÜRNBERG UND ERLANGEN-ELTERS DORF: VIEL GESCHAFT UND NOCH VIEL VOR

Der Streckenabschnitt Nürnberg – Erlangen besitzt das höchste Fahrgastaufkommen im gesamten Nürnberg-S-Bahn-Netz. Im Rahmen des Projekts VDE 8.1 wurden bereits verschiedene Maßnahmen umgesetzt, die für ein verbessertes S-Bahn-Angebot zwischen den beiden Städten sorgen. Zuletzt wurde die Strecke in Eltersdorf



Visualisierung des südlichen Tunnelportals auf Höhe der Rothenburger Straße in Nürnberg

VDE 8.1

2023 an den Mittelbahnsteig mitsamt neuem Zugang angeschlossen. Im nächsten Schritt ist ein zusätzliches S-Bahn-Gleis zwischen Fürth und Eltersdorf geplant. Hierbei handelt es sich um einen weiteren wichtigen Lückenschluss entlang der Strecke. Das Teilprojekt befindet sich derzeit, zusammen mit Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung, in der Leistungsphase 2.

NEUE GÜTERZUGSTRECKE ZUR ENTLASTUNG DES BAHNKNOTENS FÜRTH

In Fürth ist eine rund 15 Kilometer lange Güterzugstrecke geplant. Herzstück der Strecke ist ein 7,5 Kilometer langer Tunnel. Durch die neue Strecke werden schnelle und langsame Verkehre getrennt, der Güterverkehr wird unter die Erde verlagert. Zwei von drei Planungsabschnitten sind bereits planfestgestellt. Der dritte Abschnitt befindet sich in der Genehmigungsplanung. Bauvorbereitende Maßnahmen auf Bahnanlagen laufen bereits seit 2024, die erste Hauptbaumaßnahme ist für 2026 geplant. Insgesamt werden 28 Kilometer Gleis verlegt sowie 28 Kilometer Oberleitung installiert. Im Tunnel selbst werden die Züge über eine Deckenstromschiene versorgt. Weiterhin ist ein digitales Stellwerk geplant.

AUSBAUSTRECKE: VIERGLEISIGER AUSBAU UNTER ROLLENDEM RAD

Bei der Erweiterung der hoch ausgelasteten Strecke zwischen Forchheim und Strullendorf bei Bamberg von zwei auf vier Gleise war und ist eine der zentralen Herausforderungen, dass der Bahnbetrieb während der gesamten Bauphase durchgängig auf zwei Gleisen aufrechtzuerhalten ist.

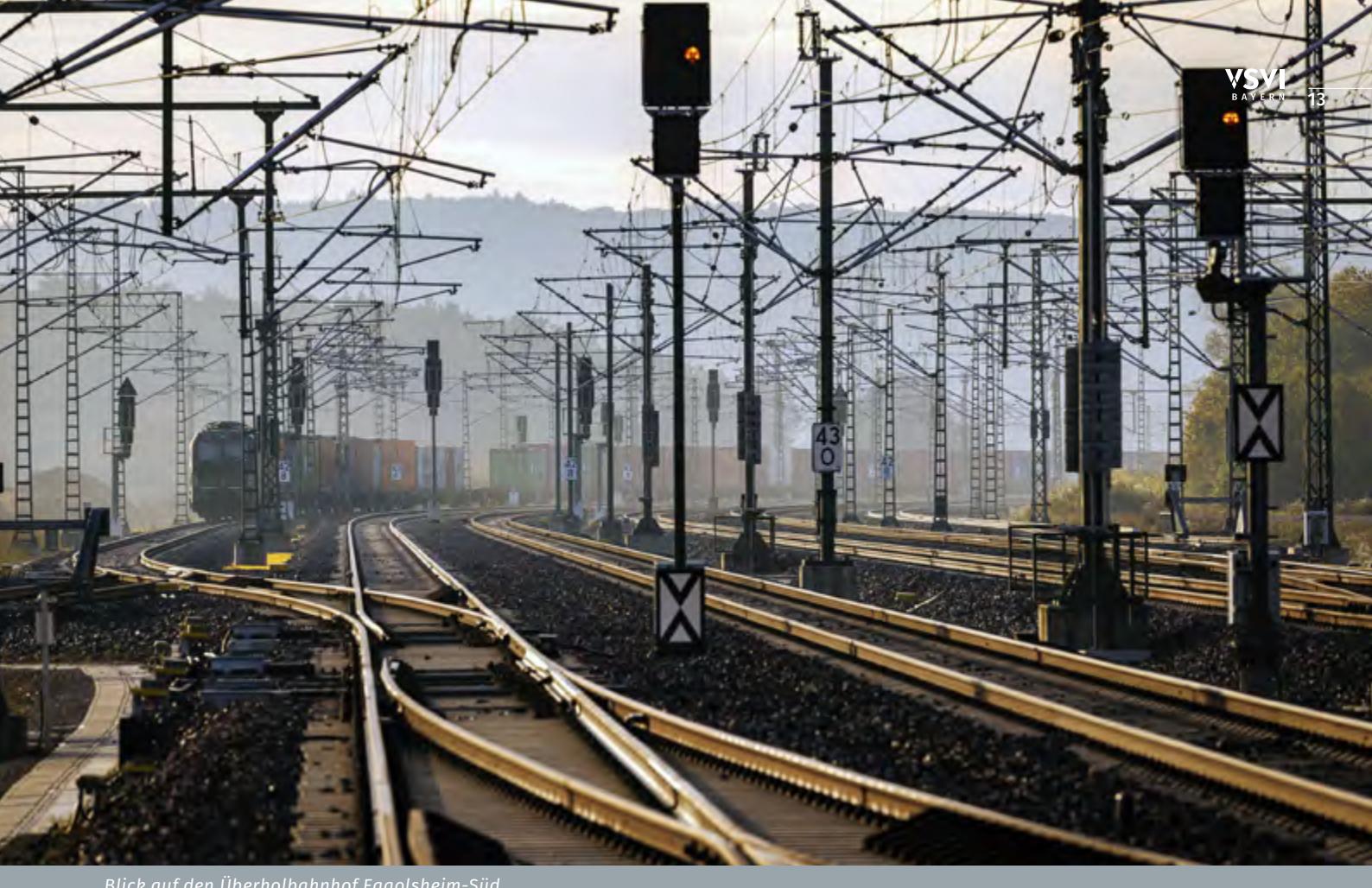
Ausnahmen bilden wenige Sperrpausen von mehreren Tagen, in denen der Streckenabschnitt voll gesperrt wird. Aus diesem Grund sind mehrere Bauzustände notwendig. Im ersten Schritt wird eine zweigleisige Neu-anlage parallel zur Bestandsanlage errichtet und in Betrieb genommen. Im Anschluss wird die zweigleisige Bestandsstrecke zurückgebaut und in angepasster Lage neu gebaut und an den modernen Streckenstandard angepasst.

AUSBAUABSCHNITT FORCHHEIM – EGGOLSHHEIM

Im südlichen Bauabschnitt Forchheim – Eggolsheim ist der viergleisige Ausbau der Strecke bereits abgeschlossen. Mit Start der Vorarbeiten im Jahr 2019 konnten die weiter-führenden Hauptbauleistungen 2021 beginnen, sodass der Abschnitt Anfang November 2024 gesamthaft in Betrieb genommen werden konnte.

Innerhalb von vier Jahren Bauzeit wurde die Strecke auf etwa 7 Kilometern Länge bei laufendem Betrieb viergleisig ausgebaut. Über sechs Bauphasen hinweg wurden die ver-schiedenen Bauwischenzustände erreicht und jeweils im Rahmen einer Vollsperrung der Strecke in Betrieb gesetzt.

Insgesamt wurden in diesem Abschnitt unter anderem rd. 30 Kilometer Gleis, 38 Weichen, 8 Kilometer Lärmschutz-wände sowie 27 Kilometer Oberleitung und vollständig neue Leit- und Sicherungstechnik verbaut. Mit Forchheim-Nord entstand eine neue S-Bahn-Station im Auftrag des Freistaats Bayern, in Eggolsheim wurde ein neuer Überholbahnhof gebaut.

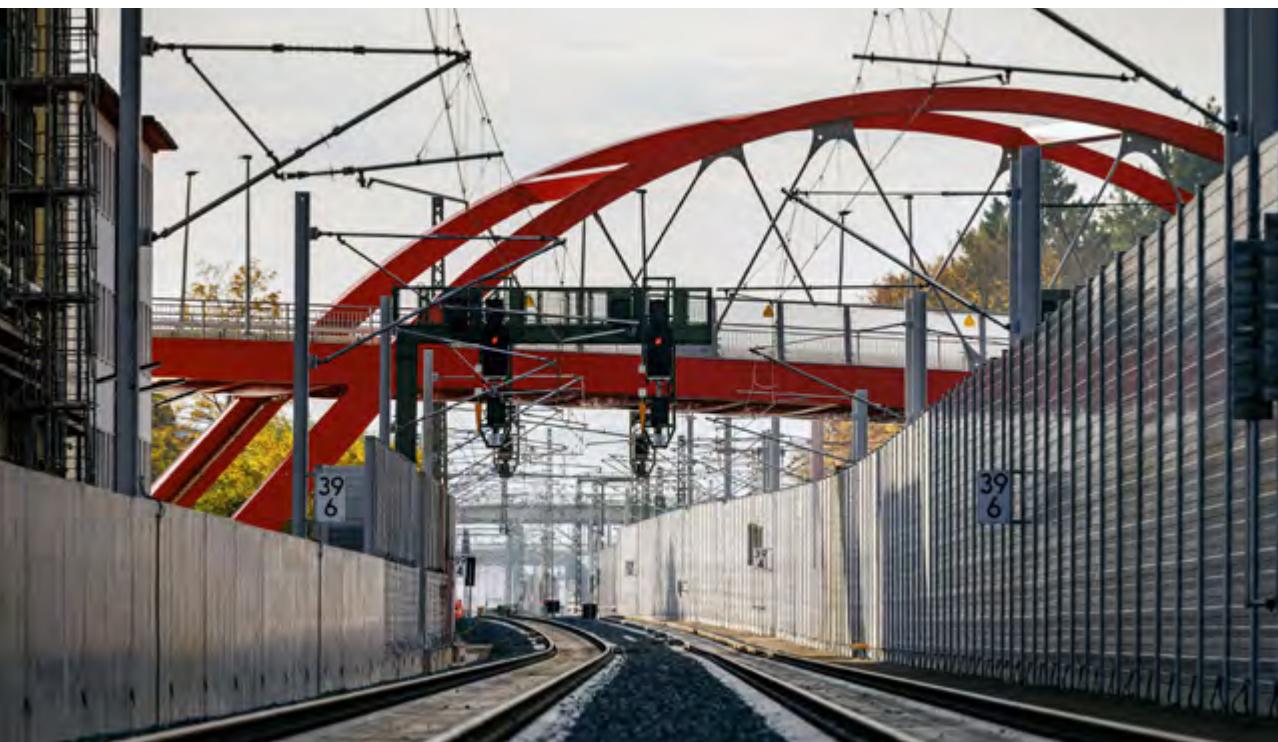


Blick auf den Überholbahnhof Eggolsheim-Süd

ANSPRUCHSVOLLER BRÜCKENBAU

Hinzu kommen acht neue und drei modernisierte und angepasste Brücken im Bauabschnitt. Zu diesen Brücken zählt die ortsbildprägende „Piastenbrücke“ mittleren in Forchheim. Die Straßenbrücke wurde erneuert, das ursprüngliche Bauwerk wurde durch eine Stabbogenkonstruktion ersetzt. Eine Besonderheit des neuen Bogenüberbaus sind die v-förmigen Schrägstrebene. Das neue Brückenbauwerk wurde auf das Bestandsbauwerk

aufgesetzt. Die Pfeiler blieben komplett erhalten, mussten jedoch zum Teil umfassend und aufwändig saniert werden. Ein weiteres, besonderes Brückenbauwerk befindet sich etwas weiter nördlich: die „Zwillingsbrücken“, zwei blaue Stabbogenbrücken, die seit ihrer Fertigstellung im Jahr 2021 (östliches Bauwerk) bzw. 2023 (westliches Bauwerk) die Hochgeschwindigkeitsstrecke über die A73 bei Forchheim-Nord führen.



Die neue
Piastenbrücke
in Forchheim

Im Vorder-
grund: Lärmschutzwände am modernisierten Streckenabschnitt zwischen Forchheim und Eggolsheim



Modernisierter und viergleisig ausgebauter Streckenabschnitt zwischen Forchheim und Eggolsheim, Zwillingsbrücken aus Stahl über die A73

BAUABSCHNITT ALTENDORF – HIRSCHAID – STRULLENDORF AUF DER ZIELGERÄDEN

Der ca. 10 Kilometer lange nördliche Bauabschnitt Altendorf – Hirschaid – Strullendorf im Landkreis Bamberg befindet sich seit Mitte 2021 in Bau und soll im Herbst 2025 planmäßig fertiggestellt werden. Die Maßnahme ist neben der zweiten Stammstrecke in München die derzeit größte Bahnbaustelle Bayerns.

Insgesamt werden in diesem Abschnitt rd. 40 Kilometer Gleis, 9 Weichen, 11 Kilometer Lärmschutzwände sowie 45 Kilometer Oberleitung und rd. 160 Stelleinheiten für eine neue Leit- und Sicherungstechnik verbaut. Hinzu kommen der Rück-, Neu- oder Umbau von 20 Brückenbauwerken, sowie umfangreiche Tief- und Erdbauarbeiten. Weiterhin

entsteht ein neues Elektronisches Stellwerk (ESTW), drei Bahnübergänge werden aufgelassen und sechs Durchlässe angepasst.

NEUE GLEISE, BARRIEREFREIE STATIONEN, ZAHLREICHE BRÜCKEN

Im Fokus stehen neben dem viergleisigen Streckenausbau auch der vollständige barrierefreie Um- und Neubau der drei im Abschnitt befindlichen Verkehrsstationen Buttenheim, Hirschaid und Strullendorf. Da sich der Bahnkörper durch die Erweiterung von zwei auf vier Gleise und den Bau von Lärmschutzwänden verbreitert, müssen sämtliche Brückenbauwerke und Durchlässe entlang des Bauabschnitts neu gebaut oder angepasst werden. Hierzu zählen die Straßenüberführung der B 505 bei Strullendorf,



Stützwandarbeiten im Rahmen des viergleisigen Ausbaus bei Altendorf



Gleisverle-
gung zwischen
Eggolsheim
und Altendorf,
Blick Richtung
Süden von der
St 2260 aus

die Eisenbahnüberführung Jurastraße (Ersatzmaßnahme für die beiden aufgelassenen Bahnübergänge in diesem Bereich) und die Straßenüberführung St 2260 (neu) in Altendorf, sowie die Straßenüberführung St 2244 und die Eisenbahnüberführung Maximilianstraße in Hirschaid. Im gesamten Bauabschnitt werden Personenunterführungen, Durchlässe und weitere Ingenieurbauwerke angepasst oder ganz neu gebaut.

HERAUSFORDERUNG BAUEN IM WASSER- SCHUTZGEBIET

Unter diese Ingenieurbauwerke fallen auch die Entwässerungsanlagen im Wasserschutzgebiet südlich von Bamberg. Das Bauen im Wasserschutzgebiet und den darin aufgehenden drei Trinkwasserfassungen war eine der zentralen Herausforderungen in diesem Abschnitt, da die Bautätigkeiten aufgrund hoher Schutzbestimmungen

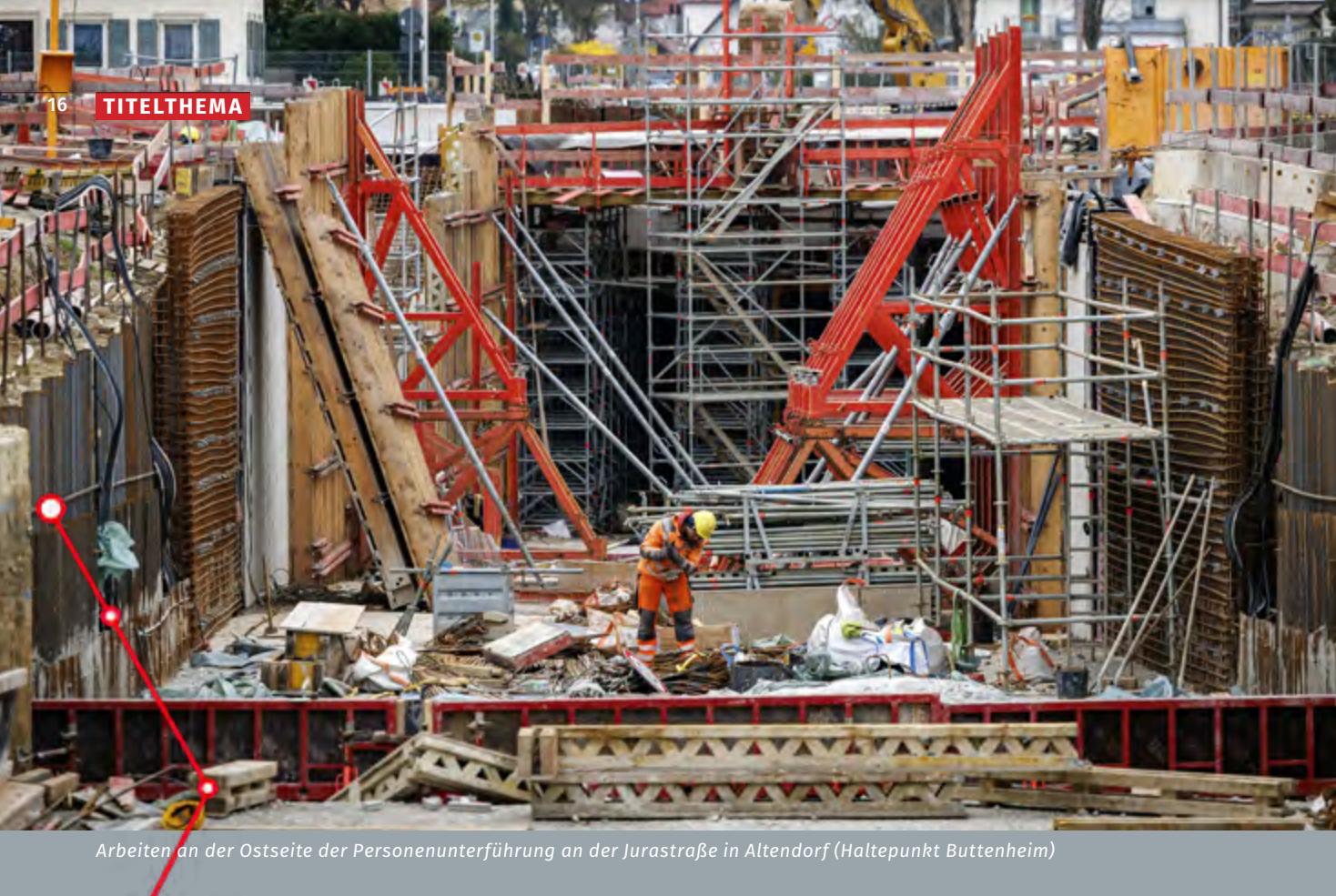


**Kompetenz trifft
Innovation.
Wir planen Zukunft.**

Partnerschaftliche Zusammenarbeit und
Bauwerke, die begeistern. Das ist SSF
Ingenieure – seit über 50 Jahren.

BAHNAUSBAU NÜRNBERG – BAMBERG (VDE 8.1)
EÜ über die A73 (Strecke 5900 + 5919)

SSF Leistungen
Tragwerksplanung



VDE 8.1

Gleisbauarbeiten und Bahnsteigarbeiten in Strullendorf



unter anderem nur räumlich und zeitlich limitiert durchgeführt werden konnten.

ENGPASSBESEITIGUNG IM BAHNKNOTEN BAMBERG

Damit wird die durchgängige Viergleisigkeit auch nördlich von Strullendorf hergestellt. Zusätzlich wird der gesamte Bahnknoten erneuert. Der Planungsabschnitt befindet sich derzeit im Genehmigungsverfahren. Südlich von Bamberg ist im Auftrag des Freistaats Bayern der neue Haltepunkt Bamberg-Süd geplant. Zusätzlich werden die Gleisbeziehungen sowie Gleisanschlüsse in diesem Bereich optimiert. Sämtliche Brücken müssen angepasst oder neu gebaut werden. Gleisanlagen und Bahnsteige werden ebenso wie die bestehende Signalechnik umfassend erneuert.

In dem 8,6 Kilometer langen Bauabschnitt werden unter anderem 61 Kilometer Gleis und 145 Weichen verlegt, 73 Kilometer Oberleitung installiert sowie auf 13 Kilometern Länge Lärmschutzwände errichtet. 19 Brücken werden angepasst oder neu gebaut, die Stellwerkstechnik wird vollständig erneuert. Mit dem Bahnknoten Bamberg wird dann, nach über 30 Jahren VDE 8.1, eine der entscheidenden Lücken im Ausbauvorhaben geschlossen.

Weitere Informationen:
<https://bahnausbau-nuernberg-bamberg.de/>

Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtsch.-Ing. Nicole Kumpfmüller-Böhm,

Leiterin Technik VDE 8.1 Nürnberg-Bamberg
 DB InfraGO AG, Nürnberg

Stella Loth, M.A.

Referentin Kommunikation und Stakeholdermanagement
 DB InfraGO AG, Nürnberg



Blick auf den Bahnknoten Nürnberg



STRABAG
WORK ON PROGRESS

Nachhaltig bauen heißt mit Zukunft bauen.

Wir suchen Menschen, die mit uns den Grundstein für die Zukunft legen.

STRABAG ist die richtige Arbeitgeberin für Menschen, die lieber selbst am Fortschritt bauen, statt auf ihn zu warten. Für alle, die sich täglich aufs Neue herausfordern, kreative Ideen einbringen, vorausschauend denken und handeln. Für die, die offen gegenüber Veränderung und dem digitalen Wandel sind und aus Überzeugung in Teams arbeiten. Wir suchen Menschen, die mit uns gemeinsam die Zukunft des Bauens gestalten. Wir suchen dich. Gemeinsam erschaffen wir Großes.

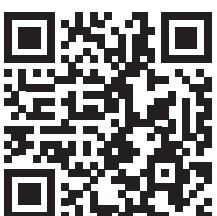
Let's progress!

STRABAG AG

Direktion Bayern Süd/Großprojekte Ost
Leopoldstr. 250c, 80807 München
Tel. +49 89 360555-0

STRABAG AG

Direktion Bayern Nord
Donaustaufer Str. 176, 93059 Regensburg
Tel. +49 941 4021-0



[Jetzt bewerben](#)

REGENERATIVE ENERGIEN

GRÜNER STROM VON DER STRASSE

AUTOR
Christian Lallinger



Künftig sollen mehr Flächen an Bundes- und Staatsstraßen für die solare Stromerzeugung genutzt werden. Vorteil: Flächen entlang von Verkehrsachsen sind bereits vorbelastet, die Eingriffe in die Natur und das Landschaftsbild somit deutlich reduziert. Weiteres Plus: Es müssen keine neuen Flächen in Anspruch genommen werden.



Photovoltaiküberdachung mit Gerüst
an der Staatsstraße 2584 westlich des Münchener Flughafens

Bayern verfügt mit durchschnittlich 1.600 bis 2.000 Sonnenstunden pro Jahr im deutschlandweiten Vergleich über günstige Voraussetzungen zur Nutzung der Solar-energie. Bei der Energiewende nimmt deshalb die Photovoltaik in Bayern einen besonderen Stellenwert ein. Die Bayerische Staatsregierung hat daher beschlossen, den Anteil des aus Photovoltaik-Anlagen gewonnenen Stroms bis 2030 zu verdreifachen. Damit dieses Ziel erreicht werden

kann, wird vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr neben dem Ausbau der Photovoltaik (PV) auf staatlichen Dächern auch der Ausbau der PV im Verkehrsbereich im Zuge von Bundes- und Staatsstraßen forciert. Zudem fordert Art. 5 des Bayerischen Klimaschutzgesetzes eine verstärkte Nutzung bestehender Infrastrukturen zur regenerativen Energiegewinnung.



Blick auf die PV-Lärmschutzwand
Waltershofen

Die Strategie der Bayerischen Straßenbauverwaltung umfasst hierzu drei Aktionsfelder:

1. **Innovative Pilotprojekte** von PV-Anlagen an Straßen
2. **Klimaneutrale Stromerzeugung** für den Betrieb der Straße
3. **Solarpotenzialanalyse** auf Straßenbegleitflächen und Lärmschutzwänden an Bundes- und Staatsstraßen

Im ersten Aktionsfeld werden anhand von innovativen Pilotprojekten technische Machbarkeiten ausgelotet und praktische Erfahrungen gesammelt. Zwei Projekte werden dazu im Artikel näher vorgestellt:

- Lärmschutzwand mit integrierter PV-Anlage im Landkreis Augsburg
- Überdachung einer zweibahnigen Staatsstraße mit PV-Modulen im Zulauf zum Flughafen München

Im zweiten Aktionsfeld werden gleichzeitig weitere Modellprojekte vorangetrieben, deren produzierter Solarstrom vorzugsweise für die Straße und deren Nebenanlagen genutzt wird. Hierbei liegt der Schwerpunkt auf der Errichtung von PV-Anlagen an bestehenden Tunnelbauwerken. Aktuell werden an acht Tunnels leistungstarke PV-Anlagen nachgerüstet respektive projektiert. Die PV-Anlage am Tunnel Bernhardswald (B 16) ist dabei das erste Projekt, das von einer Bürgergenossenschaft projektiert, gebaut, betrieben und nachfolgend genauer beschrieben wird.

Im dritten Aktionsfeld setzt die Bayerische Straßenbauverwaltung neben den eigenen Aktivitäten auch auf den privaten Sektor. In Anlehnung an eine deutschlandweite Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen wurde in Bayern das Potenzial an Lärmschutzwänden und Straßenbegleitflächen entlang der rund 20.000 Kilometer Bundes- und Staatsstraßen sowie an den über 400 bestehenden Lärmschutzwänden im Freistaat erhoben. Das berechnete theoretische Photovoltaik-Potenzial liegt insgesamt bei etwa 1,85 Terawattstunden pro Jahr. Dies entspricht dem Strombedarf von rund 500.000 Einfamilienhäusern. Die ermittelten Potenzialflächen (25.500 Einzelflächen mit

einer Gesamtfläche von ca. 1.500 Hektar) sind seit August 2024 auf der Internet-Plattform „Energie-Atlas Bayern“ des Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (www.energieatlas.bayern.de/thema_sonne/photovoltaik > Solarflächenbörse) veröffentlicht. Das neue Angebot wird vom Markt allerdings noch verhalten angenommen, was in erster Linie auf den hohen Anteil an Flächen kleiner 1.000 Quadratmeter zurückzuführen ist. Gleichwohl besteht aufgrund der hohen Anzahl an Einzelflächen nach wie vor die Hoffnung, dass private Investoren künftig mehr Interesse zeigen werden.

LÄRMSCHUTZ MIT INTEGRIERTER PHOTOVOLTAIKANLAGE

Der Startschuss für eine PV-Offensive an Bundes- und Staatsstraßen fiel in Bayern bereits im September 2020 mit einem Beschluss des Bayerischen Landtags: An einer stark befahrenen Staatsstraße soll ein Pilotprojekt in Form einer Lärmschutzmaßnahme mit integrierter Photovoltaikanlage (ökologischer Lärmschutz) umgesetzt werden. Das Staatliche Bauamt Augsburg hat daraufhin die Erneuerung einer baufällig gewordenen Holz-Lärmschutzwand an der Staatsstraße 2045 bei Meitingen südlich des Ortsteils Waltershofen im Landkreis Augsburg ins Auge gefasst. Insbesondere die fast ideale Südausrichtung sowie der gegenüber der Fahrbahn um ca. 1,50 Meter erhöhte Standort boten ideale Voraussetzungen zur Umsetzung des Pilotprojekts. Zudem waren aufgrund der vorhandenen baulichen Situation keine Absorptions-eigenschaften der Wand zu berücksichtigen.

BAUWERKSGESTALTUNG UND PV-ANLAGEDATEN

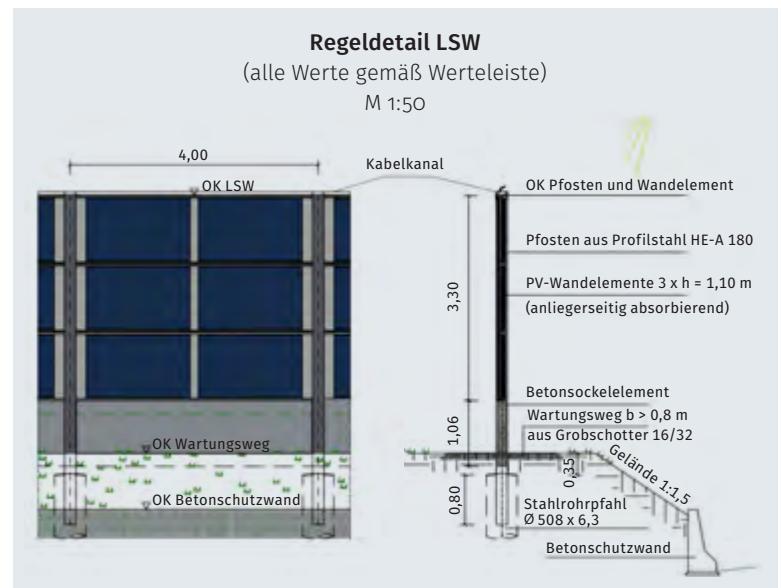
Um den Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner in Waltershofen zu gewährleisten, wurde beim damaligen Neubau der Entlastungsstraße ein Lärmschutzwand mit aufgesetzter Lärmschutzwand errichtet. Die Wand war knapp 220 Meter lang, 2,50 Meter hoch und umfasste insgesamt eine Fläche von 550 Quadratmeter. Der Neubau wurde nach den aktuellen Lärmschutzrichtlinien geplant. Die neue Lärmschutzwand hat nun eine Länge von knapp 250 Metern und eine Höhe von 2,50 bis 3,60 Metern.

Es wurden insgesamt 356 PV-integrierte Lärmschutzelemente montiert. Dies entspricht knapp 800 Quadratmeter PV-Fläche. Ein Element erbringt dabei eine Leistung von 0,340 Kilowatt-Peak (kWp), wodurch sich eine Gesamtleistung von 121 kWp ergibt. Die Ausrichtung der Lärmschutzwand nach Süden garantiert dabei eine optimale Nutzung der PV-Anlage. Der erzeugte Strom kann bei diesem Pilotprojekt nicht eigengenutzt werden, sondern muss vollständig in das öffentliche Netz eingespeist werden. Die berechnete Netzeinspeisung liegt bei etwa 105.000 Kilowattstunden pro Jahr. Damit können jährlich ca. 25 bis 30 Vier-Personen-Haushalte mit klimafreundlichem Ökostrom versorgt werden. Insgesamt werden fast 50 Tonnen CO₂-Emissionen pro Jahr vermieden.

Eine weitere Besonderheit der PV-Lärmschutzwand Waltershofen liegt in der fahrbahnseitigen Anordnung der PV-Module und der damit einhergehenden deutlich stärkeren Beanspruchung aus dem fließenden Verkehr und den laufenden Straßenbetriebsdiensttätigkeiten an der Strecke durch Mahd und Winterdienst.

BAUAUSFÜHRUNG UND FAZIT NACH ÜBER ZWEI JAHREN UNTER BETRIEB

Die Bauarbeiten für den Ersatzneubau der Lärmschutzwand begannen am 1. Februar 2023 und liefen trotz zunächst befürchteter Lieferengpässe bei einigen



Ansicht und Schnitt eines Lärmschutzwandbereichs

Schlüsselkomponenten reibungslos. Nach einer nur dreimonatigen Bauzeit konnte die PV-Anlage bereits am 8. Mai 2023 durch Herrn Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder offiziell in Betrieb genommen werden.

**Denkmal,
dein Know-how
bringt alle ans Ziel.**



KB-GROUP.COM

Um- und Ausbau Autobahndreieck Heumar
BIM-Management und Projektsteuerung

Denkmal an deine Karriere.
Jetzt bewerben!



3D-Visualisierung (BPR
Dr. Schäper-
töns Consult,
München)

Die Lärmschutzwand mit integrierter Photovoltaikanlage ist die erste Anlage dieser Art der Bayerischen Staatsbauverwaltung. Die Projektplanung (2020 bis 2022) fiel dabei mitten in die Hochphase der Corona-Pandemie. Die Abstimmungen mit den Beteiligten gestaltete sich dadurch erheblich schwieriger als ursprünglich gedacht. In der baulichen Umsetzung ergaben sich dagegen keine erhöhten Aufwendungen gegenüber monofunktionalen Lärmschutzwänden. Allerdings bedeuteten die zu beachtenden Auflagen und Genehmigungen sowie die umfangreichen vertraglich notwendigen Regelungen (Netzverträglichkeitsprüfung, Anmeldung Netzbetreiber, Netzanschlussvertrag, Fernsteuerung, Anschlussvertrag für Stromabnahme, Einspeisevertrag/Direktvermarktervertrag, Eintrag ins Markstammdatenregister, etc.) erheblichen bürokratischen Aufwand für die Beteiligten. Weitere Herausforderungen ergeben sich auch durch Diebstahl und Vandalismus. Die installierten Solar-Wechselrichter wurden zwar zusätzlich gesichert, wodurch ein Entwenden bisher verhindert werden konnte, allerdings wurden mehrere PV-Elemente durch ein Graffiti beschädigt. Nicht zu vernachlässigen ist darüber hinaus ein erhöhter Aufwand für den Straßenbetriebsdienst, insbesondere bei den Mäharbeiten. Dennoch bleibt am Ende festzuhalten, dass mit Photovoltaik-Lärmschutzwänden nicht nur Anwohner vor Straßenlärm geschützt werden, sondern zugleich auch grüner Strom produziert und so ein kleiner Beitrag zur Energiewende und zum Schutz des Klimas geleistet werden kann.

Die Gesamtkosten der Lärmschutzwand beliefen sich insgesamt auf knapp 1,2 Millionen Euro. Dies entspricht einem Quadratmeterpreis von ca. 1.130 Euro. Der Aufpreis gegenüber einer konventionellen Lärmschutzwand betrug ca. 130 Euro pro Quadratmeter.

NEUBAU PHOTOVOLTAIK-ÜBERDACHUNG STAATSSTRASSE 2584

Um Erkenntnisse zur Realisierbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Gestaltung einer PV-Anlage über fließendem Verkehr zu gewinnen, wurde im Rahmen eines Pilotprojekts ein 35 Meter langer Abschnitt der vierstreifigen Staatsstraße 2584 westlich des Flughafens München im Bereich der Anschlussstelle Hallbergmoos mit PV-Modulen als Demonstrator überdacht.

BAUWERKGESTALTUNG UND PV-ANLAGEDATEN

Der umgesetzte technische Entwurf der Überdachung sieht eine Leichtbau-Stahlkonstruktion als zweischiffige Rahmenkonstruktion mit Pultdachträgern vor. Die lichte Höhe zwischen Fahrbahn und Unterkante Tragkonstruktion beträgt mind. 6,0 Meter und liegt damit deutlich über

der Mindestanforderung von 4,70 Meter. Um die bestmögliche Ausnutzung zu erzielen, wurde das nach Süden ausgerichtete Dach mit 5° Neigung und einer zusätzlichen Belegung der südlichen Fassade mit Solarpaneelen geplant. Als statisches System wurde ein nach den einschlägigen Wind- und Schneelasten bemessenes Rahmenbauwerk gewählt. Die Aussteifung erfolgte dabei durch biegesteife Rahmen und Diagonalverbände. Die Gründung wurde außenseitig als Flachgründung und im Mittelstreifen als Tiefgründung mit Mikropfählen ausgeführt. Die erforderlichen Stahlbetonsockel wurden in Anlehnung an Verkehrszeichenbrücken gem. den Richtzeichnungen nach ZTV-ING geplant und davor Fahrzeigrückhaltesysteme gemäß den Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen angeordnet. Die zulässige Geschwindigkeit im Zulauf zum Flughafen beträgt 100 km/h.

Die Konstruktionshöhe wurde mit ca. 50 Zentimeter gewählt (Rahmenriegel und obenliegende Pfetten). Auf der Nord- und Südseite ist jeweils ein 0,85 Meter breiter Wartungsweg vorgesehen. Die Dachkonstruktion ist an der Nordostseite über eine Steigleiter und einen Wartungssteg für Reparaturzwecke zugänglich. Die Ausführung erfolgte in Anlehnung an die Richtzeichnungen der ZTV-ING. Die Solarzellen wurden als begehbarer Glas-Glas-Module aus Verbundsicherheitsglas mit 20 % Lichtdurchlässigkeit ausgeführt. Damit soll einem Tunnelcharakter durch die Überdachung entgegengewirkt werden. Für die Modulbefestigung kam ein zugelassenes Glasdach-Befestigungssystem mit Aluminiumschienen zur Ausführung. Zur Sicherung der Fahrbahn vor herabfallenden Teilen bzw. Personen bei Wartungsarbeiten wurde zwischen den einzelnen Rahmen unterhalb der Pfetten eine dauerhafte Seilnetz- sicherung angebracht. Das anfallende Niederschlagswasser auf der wasserdicht ausgebildeten Überdachung (flächenbündige Indach-Lösung) wird über drei Regenrinnen (jeweils eine senkrecht zur Fahrbahnachse, eine traufseitig) an der Südseite gesammelt und mittels der an den Stützen angebrachten Fallrohre abgeleitet und im Bereich der Anschlussstelle in eine Versickerungsmulde eingeleitet.

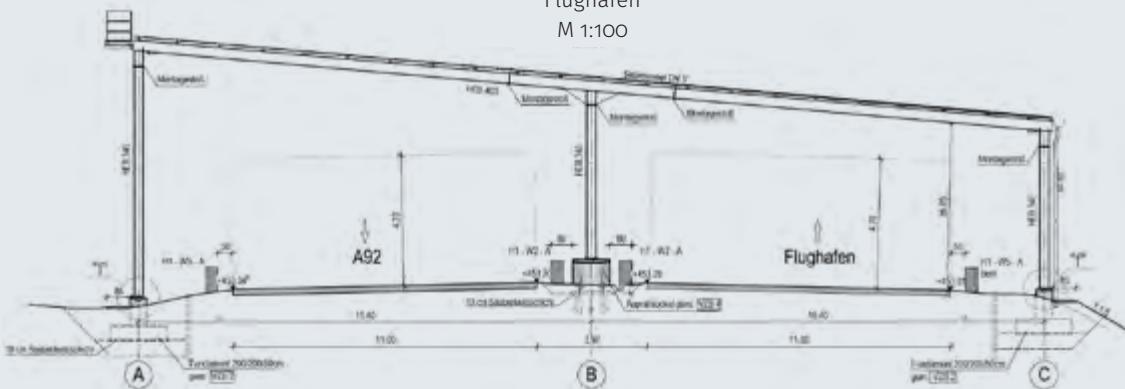
Die Belegung erfolgte mit monokristallinen PERC-Hochleistungssolarzellen. Mit 1.100 Quadratmetern Dachfläche und 135 Quadratmetern Wandfläche (Südwand) besitzt die Gesamtanlage eine PV-Erzeugerleistung von 210 kWp. Der prognostizierte jährliche Stromertrag liegt bei rd. 210.000 Kilowattstunden pro Jahr. Der erzeugte Solarstrom dient nicht nur der Einspeisung ins Netz der Stadtwerke Freising, sondern versorgt auch direkt straßenbetriebsnotwendige Einrichtungen wie Notrufsäulen, Verkehrszähl anlagen und Steuerungstechnik.



Ansicht von Westen

Flughafen

M 1:100



BAURECHT UND BAUAUSFÜHRUNG

Die Schaffung des Baurechts konnte nicht über das Straßenrecht erfolgen, da der erzeugte Strom überwiegend in das öffentliche Stromnetz eingespeist wird und damit die Anlage nicht Bestandteil der Straße ist. Bauplanungsrechtlich war daher eine Zulassung im Einzelfall nach § 35 Abs. 2 BauGB (Bauen im Außenbereich) erforderlich. Nachdem materielles Recht, wie z. B. Naturschutz-, Wasser- oder Denkmalrecht dem Vorhaben nicht entgegenstanden, mögliche Beeinträchtigungen des Flugverkehrs (Blendwirkungen) negativ beschieden wurden und betroffene Gemeinden und Nachbarn zugestimmt hatten, konnten mit einer bauaufsichtlichen Zustimmung nach Art. 73 BayBO im September 2024 die Bauarbeiten starten. Dank eines temporären Schutzgerüsts erfolgten auf der vierspurigen, zweibahnigen Staatsstraße 2584 sämtliche tragwerksbezogenen Arbeiten (auch Gründungsarbeiten) unterlaufendem Verkehr. Der Verkehrsfluss Richtung Flughafen München blieb somit weitgehend ungestört. Die Erschließung der Baustelle erfolgte primär über die Auf- und Abfahrten der Anschlussstelle Hallbergmoos sowie der A92 bzw. der Zentralallee des Flughafens München. Die Flächen für die Baustelleneinrichtung wurden nördlich und südlich der Staatsstraße 2584 zwischen den

Auf- und Abfahrten der Anschlussstelle Hallbergmoos vorgesehen. Anfang August 2025 wurde das Pilotprojekt planmäßig fertiggestellt, so dass am 25. August schließlich die PV-Anlage durch Herrn Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder zusammen mit Herrn Staatsminister Christian Bernreiter in Betrieb genommen werden konnte.

FAZIT

Der Überbauung von Straßen (selbst bei offenen Seitenwänden) sind jedoch Grenzen – vornehmlich aus wirtschaftlichen Gründen – gesetzt, da ab einer Länge von 80 Metern annähernd die gleichen sicherheitstechnischen Anforderungen wie bei einem entsprechend langen Tunnel zu erfüllen wären. Dennoch bieten derartige Überdachungslösungen interessante Ansätze, da neben der solaren Energiegewinnung in die Gesamtbetrachtung auch mögliche Synergieeffekte (z.B. Reduzierung des Flächenverbrauchs, zusätzlicher Lärmschutz, Erhaltung der Oberflächeneigenschaften und Erhöhung der Dauerhaftigkeit der Fahrbahn durch Schutz vor Niederschlägen sowie Überhitzung im Sommer) mit einzubeziehen sind. Für den Bau der PV-Überdachung (Stahlkonstruktion und Elektrotechnik) mussten am Ende 4,2 Millionen Euro aufgewendet werden.

links:
Inbetriebnahme der
PV-Überdachung

rechts:
Querschnitt der
Photovoltaiküber-
dachung (BPR
Dr. Schäpertöns
Consult, München)



Wagner Ingenieure GmbH

Planung Verkehrsanlagen • Vermessung • Bauüberwachung



- Objektplanung
Verkehrsanlagen, Lph 1 - 8
 - Planung der
Verkehrsführung und der
Umleitungsstrecken
während der Bauzeit
 - Örtliche Bauüberwachung



Kreisstraße EBE 01 - Ausbau der Ortsdurchfahrt in Poing

PV-Anlage
am Tunnel
Bernhardswald



NACHRÜSTUNG PV-ANLAGE TUNNEL BERNHARDSWALD

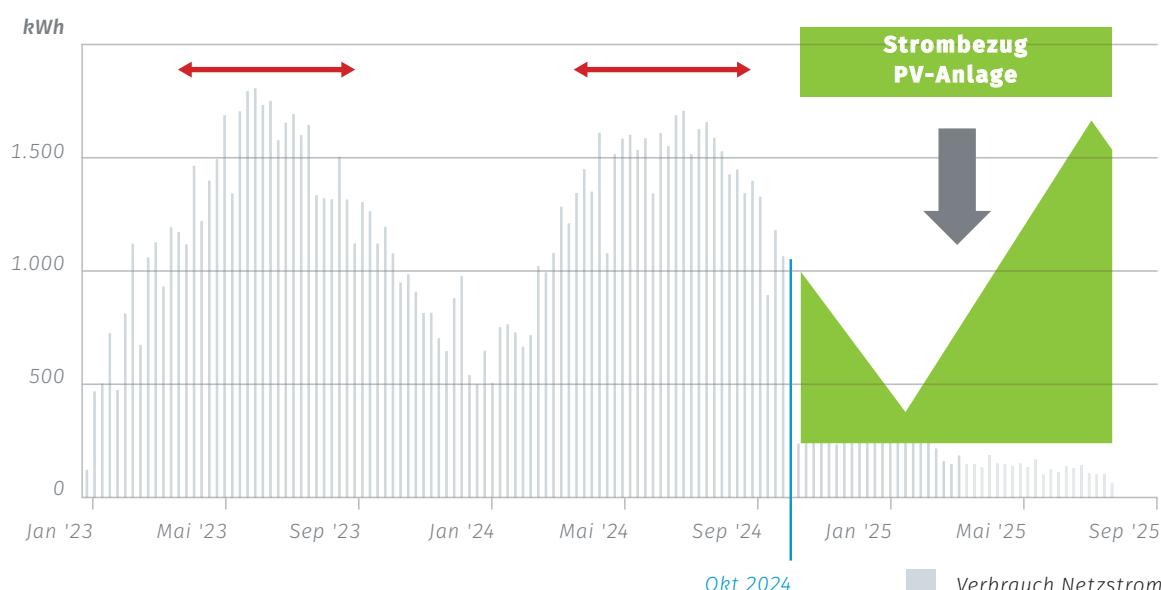
Straßentunnel zählen zu den teuersten aber auch energieintensivsten Ingenieurbauwerken im Straßenbau. Neben den Herstellungskosten tragen insbesondere die hohen laufenden Betriebskosten zu einem großen Teil zu den beträchtlichen Lebenszykluskosten bei. Die laufenden Betriebskosten in einem Straßentunnel ergeben sich zum allergrößten Teil aus der aufwendigen elektrischen betriebstechnischen Ausstattung für Überwachungs-, Beleuchtungs- und Kommunikationseinrichtungen, Entwässerungstechnik sowie Brandmelde- und Lüftungsanlagen. Vor allem die ständige Beleuchtung der Tunnelröhren verursacht kontinuierlich hohe Kosten. Nachdem Tunnel besonders an hellen und sonnenreichen Tagen den größten Strombedarf haben, bieten sich als Ergänzung zur konventionellen Stromversorgung PV-Anlagen hervorragend an, da sie zu der Zeit auch den meisten Strom produzieren.

BAURECHT UND BAUAUSFÜHRUNG

Unter dem Eindruck der Kriegsereignisse in der Ukraine und dem Bestreben die Energieabhängigkeit von Russland im hohen Tempo zu verringern, hat im Juli 2022 das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die Staatlichen Bauämter gebeten, potenzielle PV-Projekte an Straßen zu melden, die möglichst kurzfristig umgesetzt werden können. Infolgedessen reichten die Staatlichen Bauämter mehrere Projektvorschläge zu Nachrüstungen bestehender Tunnelbauwerken ein. Das vom Staatlichen Bauamt Regensburg vorgeschlagene PV-Projekt war insofern interessant, als es die einzige von einer Bürgergenossenschaft umzusetzende PV-Anlage werden sollte. Nach Projektfreigabe im Dezember 2022 und der anschließenden Planungsphase konnte im August 2023 der Bauantrag nach Art. 55 BayBO durch die Bürger Energie Region Regensburg (BERR) gestellt werden. Im Dezember 2023 erhielt die BERR die erhoffte baurechtliche Genehmigung nach Art. 68 Abs. 1 BayBO,

LASTGANGVISUALISIERUNG TUNNEL BERNHARDSWALD

Verbrauch in Periode: 120.573,131 kWh Netzstrom (01.01.2024 – 24.07.2025)



so dass im Frühjahr 2024 mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte. Parallel zum Baugenehmigungsverfahren wurde zwischen dem Staatlichen Bauamt Regensburg und der BERR eine Nutzungsvereinbarung sowie ein Stromliefervertrag abgeschlossen. Nach Fertigstellung und Freigabe durch den örtlichen Netzbetreiber konnte die PV-Anlage dann im Oktober 2024 offiziell in Betrieb genommen werden. Trotz intensivster Bemühungen aller Projektbeteiligten betrug der Zeitraum zwischen Idee und Fertigstellung insgesamt 22 Monate.

PV-ANLAGEDATEN

Die PV-Anlage wurde im Innenohr eines Anschlussstellenasts der B16 zur Kreisstraße R6 in unmittelbarer Nähe zum Tunnelportal errichtet und besitzt bei einer Modulfläche von 898 Quadratmetern eine Spitzenleistung von knapp 200 kWp. Die Ertragsprognose liegt bei ca. 180.000 Kilowattstunden pro Jahr. Der 211 Meter lange Tunnel Bernhardswald (Baujahr 1997) hat dagegen lediglich einen Jahresstrombedarf von durchschnittlich rd. 62.000 Kilowattstunden. Der überschüssige Strom wird von der BERR daher ins öffentliche Netz eingespeist und eigenständig vermarktet.

FAZIT UND AUSBLICK

Der Autarkiegrad des Tunnels Bernhardswald liegt mit der derzeitigen PV-Direktversorgung bei ca. 56 Prozent.

Wie im vorstehenden Diagramm deutlich zu erkennen ist, hat sich seit Inbetriebnahme der PV-Anlage der Netstrombezug wesentlich verringert und verstetigt. Dadurch wird insgesamt auch ein Beitrag zur Stabilität der regionalen Netzinfrastruktur geleistet. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass in Zeiten hoher solarer Einstrahlung die Anlage per Fernabschaltung vom Netz genommen wird (sogenannte Redispatch-Maßnahme). Daher hat die BERR mittlerweile eine Regelungsmimik nachgerüstet, die zum einen die Komplettabschaltung der Anlage bei Netzengpässen verhindert und zum anderen dafür sorgt, dass kein Strom bei negativen Strompreisen ins öffentliche Netz eingespeist wird, gleichzeitig aber die Versorgung des Tunnels mit Solarstrom nach wie vor sicherstellt. Gegenwärtig überlegt die BERR, einen Batteriespeicher im Tunnelbetriebsgebäude nachzurüsten, so dass künftig auch nachts der Tunnel mit grünem Strom versorgt werden kann. Damit könnte – zumindest von Mitte Juni bis Anfang Oktober – der Netstrombedarf auf nahezu null abgesenkt werden.

Dipl.-Ing. (FH) Christian Lallinger

Referent für Technische Strategien, Ausstattung, Verkehrssicherheit im Straßenbau
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, München



ANWIKAR
CONSULTANTS GmbH

Ingenieurgesellschaft
für Bauwesen



**Planungsingenieure
für bewegende Bauwerke**



ANWIKAR CONSULTANTS GmbH · Max-Born-Straße 19 · 97080 Würzburg · Tel. 0931 98096-0 · info@anwikar.de · www.anwikar.de



E | MPOWER

INDUKTIVES LADEN AUF DER A6

Die Nachfrage nach leistungsfähigen Ladeverfahren für Elektrofahrzeuge wächst rasant. Während stationäre Ladesäulen mittlerweile etabliert sind, stoßen sie im Schwerlastverkehr an ihre Grenzen: Hohe Ladeleistungen, lange Stillstandszeiten und komplexe Netzanbindungen erschweren die breite Einführung. Mit dem Projekt E | MPOWER wird ein neuer Ansatz getestet: Das dynamische induktive Laden. Fahrzeuge können während der Fahrt Energie aufnehmen, ohne anzuhalten. Kern ist eine im Fahrbahnbelaag integrierte Spuleninfrastruktur, die kontaktlos Energie überträgt.

AUTOR

Viktor Friesen

PROJEKTHINTERGRUND UND ZIELSETZUNG

E | MPOWER wurde ins Leben gerufen, um die Möglichkeiten sogenannter Electric Road Systems unter Alltagsbedingungen zu erforschen. Ziel ist es, die Übertragbarkeit dieser Technologie von der Laborumgebung auf den realen Straßenverkehr zu überprüfen. Von besonderem Interesse sind dabei die Effizienz der Energieübertragung, die Dauerhaftigkeit der eingebauten Systeme

und die baulichen Anforderungen, die sich bei der Integration in eine stark befahrene Autobahn ergeben. Das Projekt versteht sich als Pilotvorhaben, das die Grundlagen für eine künftige breitere Anwendung schafft. Es soll aufzeigen, wie sich induktive Ladesysteme im Zusammenspiel mit bestehenden Infrastrukturen bewähren und welche Chancen sich insbesondere für den Fernverkehr ergeben.

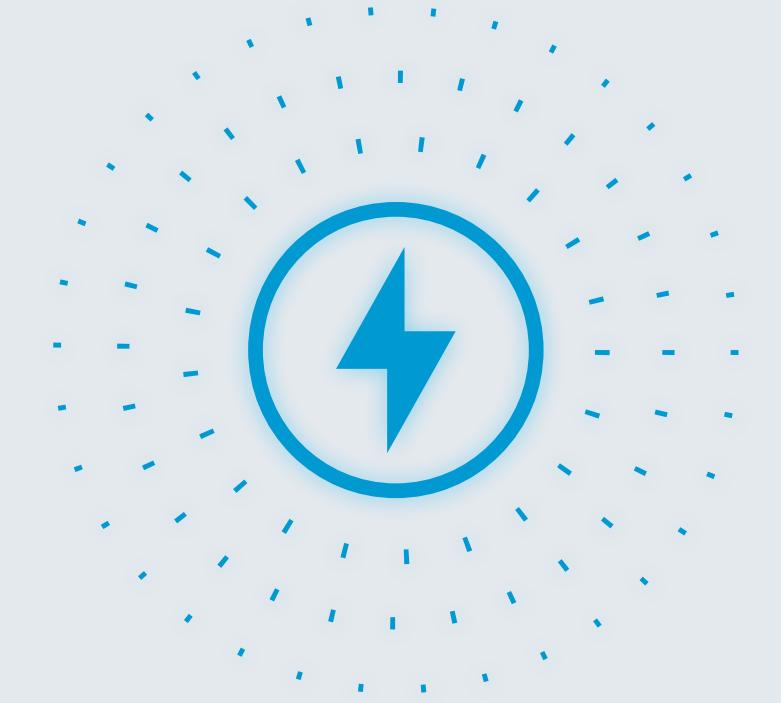


Das Projekt mit einem Gesamtvolumen von 7,5 Millionen Euro startete bereits im Juli 2022. Es wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz im Rahmen des Programms „Elektro-Mobil“ gefördert und von der Autobahn GmbH des Bundes unterstützt. Begleitet wird das Projekt von dem Konsortium aus der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, der Technischen Hochschule Nürnberg, Electreon, Risomat, VIA IMC und Seamless Energy.

Zum ersten Mal in Bayern wird das induktive Laden während der Fahrt im Realbetrieb getestet. Damit entsteht ein Reallabor, das nicht nur für die technische Machbarkeit von Bedeutung ist, sondern auch für die Weiterentwicklung der Infrastruktur insgesamt wegweisend sein könnte.

TECHNOLOGISCHE GRUNDLAGE

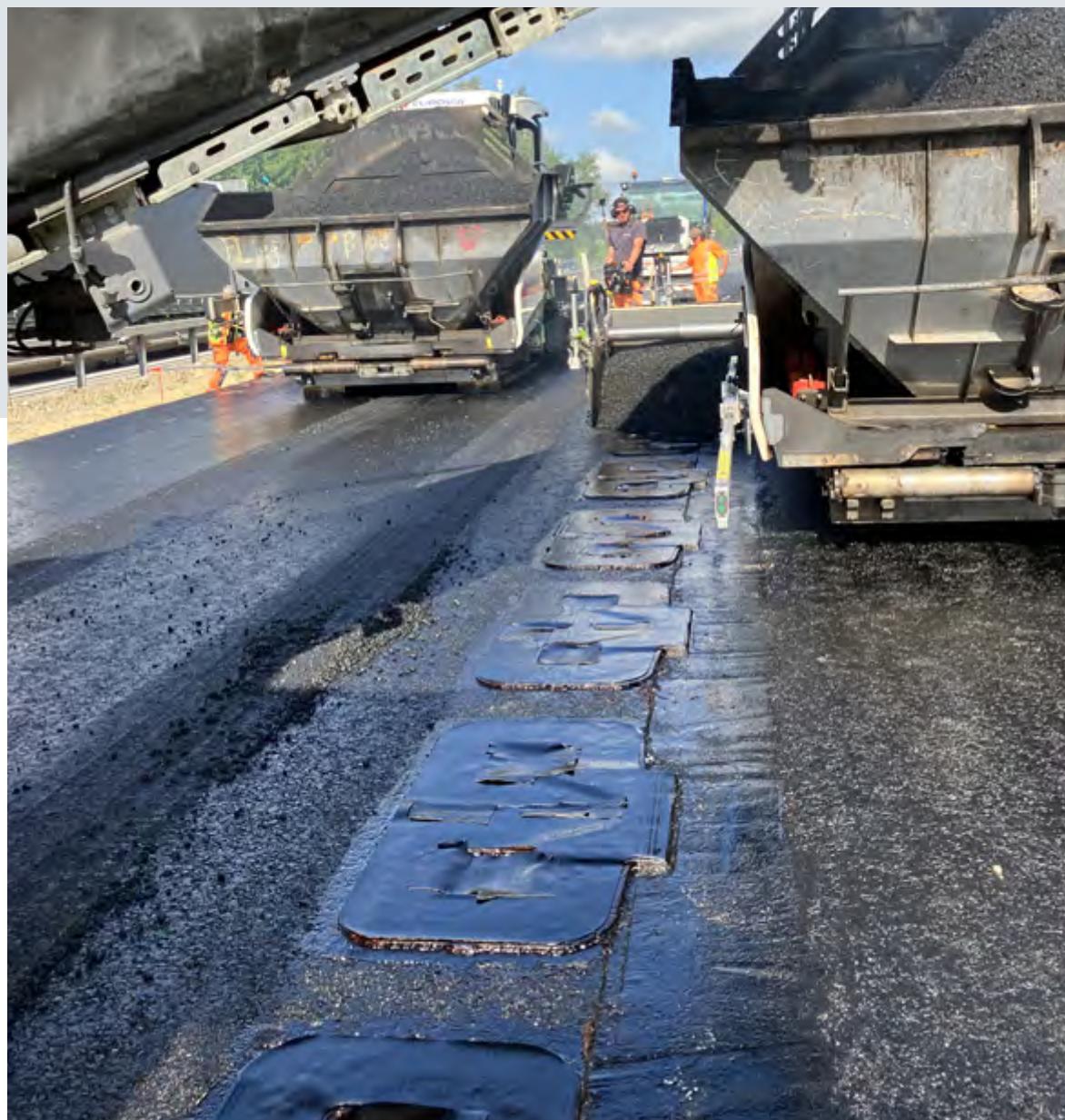
Das System basiert auf dem Prinzip der induktiven Energieübertragung, das wiederum auf den physikalischen Grundlagen des Elektromagnetismus beruht. In der Fahrbahn eingelassene Spulen werden von Wechselstrom durchflossen und erzeugen dadurch ein zeitlich veränderliches Magnetfeld. Dieses Magnetfeld induziert in einer im Fahrzeug verbauten Empfängerspule eine elektrische Spannung, die anschließend gleichgerichtet und zur Ladung der Traktionsbatterie genutzt wird.



Lage der Spulen in der Fahrbahn



Inspektion der neuen Spulentypen ohne Kondensatorkasten

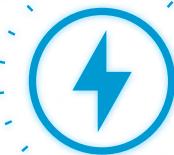


Einbau Asphaltbinderschicht

Die Effizienz dieses Prozesses hängt stark von der Kopplung der beiden Spulen ab, also davon, wie präzise die Primärspule im Asphalt und die Sekundärspule im Fahrzeug aufeinander abgestimmt sind. Grundsätzlich können Wirkungsgrade von über 90 Prozent erreicht werden. Für den sicheren Betrieb wird das elektromagnetische Feld nur dann aktiviert, wenn sich ein autorisiertes Fahrzeug über der entsprechenden Spule befindet.

AUFBAU DER TESTSTRECKE UND ERSTE ERGEBNISSE

Bei einer geplanten Erhaltungsmaßnahme auf der A6 zwischen den Anschlussstellen Sulzbach-Rosenberg und Amberg-West stellte die Autobahn GmbH des Bundes einen Abschnitt zur Realisierung des Forschungsvorhabens zur Verfügung. Die Teststrecke beginnt nach der Tank- und Rastanlage „Oberpfälzer Alb Nord“ auf der Richtungsfahrbahn Nürnberg und endet nach einem Kilometer.



Nach Fertigstellung der Asphalttragschicht wurde dem Konsortium ein Baufeld mit einem Kilometer Länge übergeben. Zunächst erfolgte mittels eines präzisen Trenching-Verfahrens die Herstellung schmaler Schlitze, die sowohl der Verlegung der Kabel als auch der Unterbringung der Spulen-kondensatoren dienen. Besonderes Augenmerk lag auf der exakten Positionierung der ca. zwei Zentimeter dicken Spulen mittig im ersten Fahrstreifen, um einen möglichst hohen Wirkungsgrad unter Betrieb zu gewährleisten. Jedes Spulensegment wurde über das mitverlegte Kabel mit einer Management Unit verbunden. Die Management Units, die im Seitenraum der Autobahn eingebaut wurden, dienen zur Kommunikation und Stromversorgung der Spulen.

Die Applikation der Spulensegmente auf der Asphalttragschicht erfolgte mit einem 2-komponenten Epoxidharz. Der Verbund zwischen Spule und Asphaltbinderschicht



Verklebung der Spulen mit einer Bitumenbahn

wurde über eine auf der Spule aufgeklebte Bitumenmatte hergestellt. Dies zeigte sich durch die im Vorfeld untersuchten Applikationsvarianten als wirtschaftlichste Lösung, bei der die Grenzwerte für den Schichtenverbund aus der ZTV Asphalt eingehalten werden. Nach der Verlegung und der Funktionsprüfung der Spulen erfolgte

der Einbau der Asphaltbinder- und Asphaltdeckschicht auf kompletter Breite. Dadurch konnte eine homogene, den Regelwerken entsprechende Oberbaustruktur, bei der die elektrischen Komponenten nahtlos integriert sind, gewährleistet werden.

MIT UNS BLEIBEN SIE AUF DEM RICHTIGEN WEG



Seit mehr als 90 Jahren sind wir Ihr zuverlässiger Partner!

Wir entwickeln und fertigen qualitativ hochwertige Systeme für die Verkehrstechnik: von klassischen Verkehrszeichen nach StVO über Prismenwender bis hin zu modernen LED-RGB-Beschilderungen inklusive Hard- und Software.

bremicker[®]
www.bremicker-vt.de
Die Experten an Ihrer Seite.



Bremicker Verkehrstechnik GmbH
Am Öferl 37-43
82362 Weilheim i.Ob
Telefon +49 881 642-0
E-Mail info@bremicker-vt.de



Einbau von Drucksensoren sowie Sensorik zur Erfassung der Temperatur beim Einbau und Betrieb

Während des laufenden Projekts wurden zwei weiterentwickelte Spulentypen eingebaut, um den Einbauprozess in Hinblick auf Lohn-, Material- und Gerätekosten zu optimieren. In ersten Testfahrten konnte ein mit einer Sekundärspule ausgestattetes Fahrzeug mit 21 Kilowatt geladen werden. In Zukunft soll eine Skalierung auf bis zu 70 Kilowatt und mehr möglich sein.

TECHNISCHE UND WIRTSCHAFTLICHE HERAUSFORDERUNGEN

Die größten Herausforderungen ergeben sich aus der Kombination von Elektrotechnik und Straßenbau. Die Induktionsspulen müssen einerseits zuverlässig elektrische Energie übertragen, andererseits aber auch den enormen Belastungen durch Schwerverkehr und Temperaturschwankungen standhalten. Asphalt unterliegt Verformungen, thermischer Ausdehnung und Alterungsprozessen – all dies darf die Funktion der Spulen nicht beeinträchtigen.

Auch die elektromagnetische Verträglichkeit ist ein zentrales Thema. Das System muss so gesteuert werden, dass Störungen anderer elektronischer Geräte ausgeschlossen sind und es gleichzeitig den internationalen Grenzwerten für elektromagnetische Strahlung entspricht. Hierzu sind aufwendige Prüf- und Steueralgorithmen notwendig. Darüber hinaus muss die Technologie in einen wirtschaftlich tragfähigen Rahmen überführt werden. Damit induktives Laden perspektivisch großflächig eingesetzt werden kann, ist es notwendig, standardisierte Einbauverfahren zu entwickeln und die Wartung möglichst einfach zu gestalten.

POTENZIALE UND VORTEILE

Das induktive Laden während der Fahrt eröffnet erhebliche Potenziale für die Elektromobilität. Fahrzeuge könnten mit deutlich kleineren Batterien ausgerüstet werden, da sie nicht mehr die gesamte Energie für lange Strecken mitführen müssten. Das reduziert Kosten, Gewicht und Ressourcenbedarf bei der Batterieproduktion. Gleichzeitig steigt die Reichweite praktisch unbegrenzt, sofern ausreichend elektrifizierte Strecken vorhanden sind. Besonders im Güterverkehr ergeben sich Vorteile. Lkw mit konventionellen Batterien stoßen schnell an Grenzen, da die Speicherkapazität endlich und das

Gewicht der Batterien erheblich ist. Durch die kontinuierliche Energiezufuhr über induktive Systeme könnte der Schwerlastverkehr elektrifiziert werden, ohne dass dies die Nutzlast verringert.

Darüber hinaus lässt sich die Technologie mit erneuerbaren Energien koppeln. Straßenabschnitte könnten so zu dynamischen Schnittstellen zwischen Energieerzeugung, Netz und Verkehr werden und damit eine Schlüsselrolle in der Energiewende übernehmen.

AUSBLICK UND PERSPEKTIVE

Die Teststrecke auf der A6 liefert erste Erkenntnisse darüber, wie induktives Laden in der Praxis funktioniert. Sollten sich die Erwartungen hinsichtlich Effizienz und Dauerhaftigkeit bestätigen, könnte die Technologie in den kommenden Jahren in weiteren Pilotprojekten erprobt werden. Auf lange Sicht wäre denkbar, ein Netz elektrifizierter Korridore entlang stark befahrener Autobahnen aufzubauen.

Parallel dazu werden Verfahren entwickelt, um den Einbau der Spulen zu automatisieren und die Systeme kontinuierlich zu überwachen. Langfristig könnte so ein Standard entstehen, der den induktiven Ausbau im Zuge regulärer Straßensanierungen ermöglicht. Damit würde die Technologie Schritt für Schritt Einzug in die Infrastruktur halten, ohne dass gesonderte Großprojekte notwendig wären.

FAZIT

Mit E|MPOWER wurde in Bayern eine europaweit beachtete Teststrecke geschaffen, mit der die physikalischen Grundlagen der induktiven Energieübertragung erstmals im realen Autobahnbetrieb erprobt werden. Das Projekt zeigt, wie sich Straßen von passiven Verkehrswegen zu aktiven Energieträgern entwickeln können. Die Kombination aus Elektrotechnik, Straßenbau und Digitalisierung eröffnet eine neue Dimension der Infrastrukturdienstleistung und bietet eine vielversprechende Perspektive für eine klimafreundliche und nachhaltige Mobilität.

Viktor Friesen, B.Eng.

Abteilungsleiter
Niederlassung Nordbayern, Außenstelle Fürth
Autobahn GmbH des Bundes

**Besser werden
Besser sein
Besser
BSR**

BSR | **BPR**
Dr. Schäpertöns Consult

BSR | **SRP**
SCHNEIDER + PARTNER

BSR | **K+S**
Ingenieur-Consult



AUTOR
Michael Stritzke

VERLEIHUNG DES 10. DEUTSCHEN BRÜCKENBAUPREISES NEUE BRÜCKE RODING UNTER

Der Festakt: 1.700 Gäste, darunter 66 Teilnehmende aus 15 verschiedenen Ländern waren zur inzwischen 10. Verleihung des Deutschen Brückenbaupreises am 19. März 2025 in die Messe Dresden gekommen. Die Anzahl stellt damit im Vergleich zu den letzten Jahren erneut einen Rekord dar.



Der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, übernahm die Begrüßung als Schirmherr der Veranstaltung. In seiner Rede betonte er, dass Brücken für ihn von Beginn seiner Amtszeit an zur Chefsache

Bundesminister Dr. Wissing





*Neue Oderbrücke
Küstrin – Kietz/Kostrzyn*

DEN PREISTRÄGERN

gehörten. „Deutschland kann Tempo“, so Wissing und er hoffe zugleich, dass mit dem geplanten Sondervermögen des Bundes ausreichend Finanzmittel für die Infrastruktur zur Verfügung stehen werden. Insbesondere verbinden Brücken nicht nur Menschen, sondern begeistern diese auch. Damit genießt die Ingenieurkunst mit der wiederkehrenden Verleihung des Deutschen Brückenbaupreises in Dresden hohe Anerkennung und ist als „Oscar der Branche“ nicht mehr wegzudenken.

In der anschließenden Gesprächsrunde zu den Herausforderungen des Brückenbaus in Deutschland mit weiteren Gästen verabschiedete sich der Bundesverkehrsminister mit der Äußerung „Spannend waren Brücken schon immer“.

DIE JURY UND DER WETTBEWERB

Der Deutsche Brückenbaupreis wird seit 2006 alle zwei Jahre verliehen. Ausgelobt wird er durch die Bundesingenieurkammer und den Verband Beratender Ingenieure. Die Schirmherrschaft hat das Bundesverkehrsministerium übernommen. Vergeben wird der Deutsche Brückenbaupreis jeweils in den Kategorien „Straßen- und Eisenbahnbrücken“ sowie „Fuß- und Radwegbrücken“. Zudem gibt es einen Sonderpreis „Nachhaltigkeit“.

Aus Anlass des zehnjährigen Jubiläums erfolgte zusätzlich die Vergabe eines Sonderpreises „Denkmal“. Damit wird die Erhaltung von denkmalgeschützten Brückenbauwerken zur Wahrung unserer Baukultur in besonderer Weise gewürdigt. Insgesamt wurden 14 Beiträge in der



Der Brückenbaupreis



*Neue Oderbrücke
Küstrin – Kietz/
Kostrzyn*

KATEGORIE: STRASSEN- UND EISENBAHNBRÜCKEN



Elisabethbrücke Halle (Saale)



Rheinbrücke Schierstein

Kategorie „Straßen- und Eisenbahnbrücken“ sowie 17 Beiträge in der Kategorie „Fuß- und Radwegbrücken“ eingereicht. Zwölf Beiträge gab es für den Sonderpreis.



Ein siebenköpfiges Team aus anerkannten Brückenbauingenieurinnen und -ingenieuren übernahm die Bewertung der eingereichten Bauwerke unter Vorsitz von Prof. Dr.-Ing. Gero Marzahn vom Bundesverkehrsministerium.

Die Jury:

Prof. Dr.-Ing. Gero Marzahn (BMV),
 Dr.-Ing. Christian Böttcher (panta ingenieure),
 Prof. Dr.-Ing. Yvonne Ciupack (TU Dresden),
 Dipl.-Ing. Andreas Keil (schlaich bergermann partner),
 Prof. Dr.-Ing. Michael Kraus (TU Darmstadt),
 Dr. Christine Lemaitre (DGNB) und
 Dipl.-Ing. Anja Vehlow (DB Netz AG).

Die Teilnahmebedingungen waren: Realisierung in Deutschland und Fertigstellung, Umbau oder Instandsetzung zwischen dem 1. September 2019 und dem 31. August 2024. In mehreren Jurysitzungen wurden die Bauwerke nach den Kriterien „Gestaltung und Einbindung in das Umfeld“, „Funktion“, „Konstruktion“, „Innovation“, „Planungs- und Bauverfahren“ sowie „Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit“ bewertet, ehe in jeder Kategorie die Nominierung

von drei Bauwerken für die Verleihung des Brückenbaupreises erfolgte.

In der **Kategorie „Straßen- und Eisenbahnbrücken“** wurden die Neue Oderbrücke Küstrin – Kietz/Kostrzyn, die Elisabethbrücke Halle (Saale) sowie die Rheinbrücke Schierstein nominiert.

Die Neue Brücke Roding, der Bastionskronenpfad Petersberg in Erfurt und die Brückenfamilie Ederbrücken Frankenberg – Ederdorf waren die Nominierten in der **Kategorie „Fuß- und Radwegbrücken“**.

Alle diese Brücken wurden durch die Mitglieder der Jury vor Ort besichtigt. Danach erfolgte die Ermittlung der Preisträger in jeder Kategorie.

PREISVERLEIHUNG

Der Präsident der Bundesingenieurkammer, Dr.-Ing. Heinrich Bökamp, gab nach der Vorstellung der nominierten Brücken den Sieger der ersten Kategorie bekannt: Die Neue Oderbrücke Küstrin – Kietz/Kostrzyn. Die Jury bewertete die 290 Meter lange Odergrenzbrücke zwischen Deutschland und Polen „nicht nur als ein ingenieurtechnisches Meisterwerk, sondern auch wirtschaftlich und in puncto Nachhaltigkeit zukunftsweisend“. In der Tat stellt die zweigleisige Netzwerkbogenbrücke eine weltweite Einmaligkeit dar. Zwar kamen Carbonhänger erstmalig schon bei der Stadtbahnbrücke Stuttgart zum Einsatz, mit der Oderbrücke erhielt allerdings die erste



Bastionskronenpfad
Petersberg, Erfurt

KATEGORIE: FUSS- UND RADWEGBRÜCKEN



Neue Brücke Roding



Brückenfamilie „Ederbrücken“ Frankenbergen – Ederdorf

Eisenbahnbrücke diese innovativen Hänger. Der Fahr-
bahnträger wurde als Verbundkonstruktion mit fugen-
loser Betonplatte hergestellt. Die Carbonhänger stellen
gemeinsam mit den flachen Bögen insgesamt eine filig-
rane Lösung dar, die durch den weißen Anstrich optisch
noch verstärkt wird.

Für die herausragende Ingenieurleistung erhielt Dipl.-Ing. Andreas Gollek von der DB InfraGO AG stellvertretend für sein Team den Deutschen Brückenbaupreis 2025 in der Kategorie „Straßen- und Eisenbahnbrücken“. Der Preis-
träger hob hervor, mit welcher Intensität die polnischen Fachleute am Projekt mitgewirkt hätten.

Dipl.-Ing. Christian Richert, Bundesvorstandsmitglied im Verband Beratender Ingenieure, gab den Sieger der zweiten

Kategorie bekannt: Den Bastionskronenpfad Petersberg, Erfurt. „Der Bastionskronenpfad verbindet Denkmal-
pflege mit moderner Ingenieurbaukunst und ermöglicht eine nachhaltige Nutzung historischer Infrastruktur“, so die Jury. Ziel der Planer war es, nicht nur Touristen auf die Brücke zu führen, sondern die Geschichte der Festungs-
anlage mit der Umgebung neu zu verbinden, was hervor-
ragend gelungen ist.

Der Bastionskronenpfad ist eine Fußgängerbrücke auf der Zitadelle Petersberg in Erfurt, im Grundriss geknickt und als vierfeldriger Durchlaufträger konstruiert. Er verbindet in 13,5 Metern Höhe die Bastionen Kilian und Martin. Die Konstruktion des Bauwerks mit seinem geschweißten Stahlkastenquerschnitt folgt dem historischen Festungs-
mauerverlauf und überquert die Straße Lauentor. Die sehr

Straßenplanung | Vermessung | Abwasserbeseitigung | Wasserversorgung | Ausschreibung | Bauleitung | Lärmschutz | Sicherheitsaudits



pbu Beratende Ingenieure GmbH
Straboweg 1
87437 Kempten (Allgäu)

Wir bieten Lösungen
www.pbugmbh.de



schlanke Ausbildung des Brückenbauwerks passt sich hervorragend in die historische Bausubstanz ein und lässt mit dem kombinierten Licht-, Farb- und Materialkonzept ein neues Wahrzeichen in Erfurt erleuchten. Mit dieser Konstruktion ist nicht nur eine historische Verbindung geschaffen worden, sondern ein Vorbild im Umgang mit oftmals strengen Vorgaben des Denkmalschutzes.

Die verantwortlichen Ingenieure, Falk Hoffmann-Berling und Dipl.-Ing. Ludolf Krontal, vom Ingenieurbüro Marx Krontal Partner – MKP GmbH erhielten für diese Leistung den Deutschen Brückenbaupreis 2025 in der Kategorie „Fuß- und Radwegbrücken“.



SONDERPREISE

Den Sonderpreis Nachhaltigkeit verlieh der Vizepräsident des Verbands Beratender Ingenieure, Dr.-Ing. Peter Wennecke, an Dipl.-Ing. (FH) Hubert Busler vom Ingenieurbüro Mayr Ludescher Partner mit Dipl.-Ing. Dirk Krolikowski sowie Dipl.-Ing. Falko Schmitt, beide von DKFS, für die „Neue Brücke Roding“.



Neue Brücke Roding

Die Jury würdigte insbesondere die Ausbildung der Brücke mit Cortenstahl, der aufgrund der durch Bewitterung entstehenden Oxidschicht ohne zusätzlichen Korrosionsschutz auskommt. Der nachhaltige Einsatz des Materials einschließlich seiner möglichen Wiederverwendung ist ein wichtiger Ansatz auf dem Weg zum klimaneutralen Bauen. Mit dem Neubau der Brücke für Fußgänger und Radfahrer über den Fluss Regen wird der Ortsteil Mitterdorf mit dem Zentrum von Roding verbunden. Auf der Brücke wurde zudem eine Aussichtsplattform integriert. Das integrale Rahmenbauwerk besteht aus einem luftdicht verschweißten, gevouteten Stahlhohlkästen und überspannt den Fluss mit einer Hauptstützweite von 56 Metern und Spannweiten von 21 bis 27 Metern im Rampenbereich. Das nachhaltige Projekt „beeindruckte die Jury mit vielen konstruktiven Details, dem Verzicht auf wartungsintensive Bauteile – und mit reduzierten bauzeitlichen Eingriffen in das empfindliche Umfeld“.

Den Sonderpreis Denkmal überreichte der Vizepräsident der Bundesingenieurkammer, Dipl.-Ing. Ingolf Kluge, an Dipl.-Ing (FH) Sandra Christein von der DB InfraGO AG und



Chemnitzer Viadukt

Dipl.-Ing. M.Sc. Steffen Oertel von KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH für das Chemnitzer Viadukt.

Das 275 Meter lange Bauwerk als wichtiger Teil der Sachsen-Franken-Magistrale sollte zunächst abgerissen werden. Im Zuge des Baurechtsverfahrens wurde allerdings entschieden, das Bauwerk zu erhalten und grundlegend zu ertüchtigen. Das zwischen 1901 und 1909 erbaute Chemnitzer Viadukt besteht aus vier parallelen Brückenzügen mit jeweils zehn Balkenfeldern und zwei aus genietetem Flussstahl bestehenden Bögen.

Aus einem Baudenkmal wurde ein Brückenbau der Zukunft entwickelt. Mit der ertüchtigung gelang es, nahezu vollständig die äußeren Überbauten, die Bogentragwerke und die Stützenportale unter den Balkenfeldern sowie den überwiegenden Teil der Lagerkonstruktionen zu erhalten. Dieses grandiose Beispiel zeigt, dass Denkmalschutz und Ingenieurverständnis tatsächlich einander ergänzen können, dass nachfolgende Generationen die Infrastruktur weiter nutzen und bewundern können.

Neben den Preisträgern und nominierten Personen geht der Dank auch an alle Teilnehmenden, die mit ihren Einreichungen ebenso einen Beitrag zur deutschen Brückenbaukultur geleistet haben.



Gesamtfoto Preisträger

Die Verleihung des Deutschen Brückenbaupreises, insbesondere mit dem Jubiläum zur 10. Preisverleihung, war in Verbindung mit dem am Folgetag stattfindenden Dresdenner Brückenbausymposium ein großer Erfolg für alle, die sich mit Brückenbauwerken beschäftigen oder an ihnen interessiert sind.

Dipl.-Ing. Michael Stritzke

Referatsleiter, Sächsisches Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung, Dresden



Gemeinsam Wege bauen.

Komm zur Autobahn.



**Niederlassung
Südbayern**

Foto: Ratisbona Media, Felix Bonn



autobahn.de/karriere

Entdecke auf unserer Karriereseite spannende berufliche
Perspektiven an unseren Standorten in Nordbayern und Südbayern.



www.autobahn.de

DIE JUNGEN KOLLEGINNEN UND KOLLEGEN

UNTERWEGS IN MITTELFRANKEN UND BADEN-WÜRTTEMBERG

AUTORIN

Lisa Fraundorfer

Die zweitägige Exkursion führte die Jungen Kolleginnen und Kollegen dieses Jahr durch Mittelfranken und über die bayerische Grenze nach Baden-Württemberg. Auf dem Programm standen eine Unternehmens-Exkursion bei der Firma JRS (J. Rettenmaier & Söhne GmbH + Co KG) in Rosenberg, der Besuch der Talbrücke Pfeffermühle und zum Abschluss eine Stadtführung durch das mittelalterliche Rothenburg ob der Tauber.

Dank an die Referenten Bernd Abele (links) und Dr. Georg Brendle (rechts)



UNTERNEHMENS-EXKURSION BEI JRS

An einem Freitagvormittag trafen in diesem Jahr 22 Junge Kolleginnen und Kollegen aus ganz Bayern auf dem imposanten Firmengelände von JRS in Rosenberg ein. Nach einem freundlichen Empfang durch Bernd Abele im großen Tagungsraum wurde schnell klar, dass nur wenige Teilnehmende die Firma und deren Tätigkeitsfeld kennen – und das, obwohl JRS mit ca. 4.000 Mitarbeitenden und über 90 Produktions- und Vertriebsstandorten weltweit vertreten ist. Herr Abele klärte auf: JRS entwickelt hochwertige Faser-Produkte aus natürlichen und nachwachsenden Rohstoffen wie Holz, Getreide, Früchten und Meerestangene. Diese finden in den verschiedensten Bereichen Anwendung, wie zum Beispiel der Lebensmittel- und Futterindustrie, in der Kosmetik, der Chemie und der Bauindustrie.

Laborleiter Dr. Georg Brendle gab uns daraufhin einen bemerkenswerten Überblick, in welchen unterschiedlichsten Produkten Fasern von JRS – allen voran

Zellulosefasern – die Eigenschaften zum Beispiel bezüglich Viskosität, Verarbeitbarkeit oder Feuchtereigelierung verbessern. Dr. Brendle führte uns in zwei Gruppen durch die eigenen Labore, in denen an optimalen Lösungen geforscht wird.

Bernd Abele, Produktmanager des Geschäftsbereichs „Funktionale Asphalt Additive“, erläuterte uns anschaulich die Produktpalette der funktionalen Zusätze in Form von Pellets und deren Einsatzmöglichkeiten für den modernen Straßenbau. Vor allem bei Asphalten mit hohem Bindemittelgehalt, wie z. B. Splittmastixasphalt, haben sich Zellulosefasern bewährt, um ein Ablaufen des Bitumens vom Gestein bei der Herstellung und der Verarbeitung zu verhindern.

Nach einem gemeinsamen Austausch blieb noch kurz Zeit für eine stärkende Brotzeit.



BESUCH DER TALBRÜCKE PFEFFERMÜHLE

Danach machten sich die Teilnehmenden ca. 50 Kilometer Richtung Norden zur Talbrücke Pfeffermühle der A7 auf. Dort erwartete uns Stefan Weißkopf-Zunft, Leiter der Außenstelle Würzburg der Autobahn GmbH. Dieser verschaffte uns zu Beginn im Baustellencontainer einen eindrucksvollen Überblick über die aktuelle Situation der großen Talbrücken im gegenständlichen Abschnitt der A7. Einige wurden bereits durch Ersatzneubauten den gestiegenen verkehrlichen Anforderungen angepasst oder befinden sich im Bau.

Die Talbrücke Pfeffermühle wird aufgrund des schlechten Bauwerkszustands abgerissen und neugebaut. Der vorhandene Beton wurde mit Alkali-empfindlicher Gesteinskörnung hergestellt. Die aufgetretene Alkali-Kieselsäure-Reaktion führte zu schweren Schäden am Beton des Bauwerks. Aktuell wurden eine 4+0-Verkehrsführung eingerichtet und im Zuge der Baustelleneinrichtung die Baustraßen im Bereich der alten und neuen Brückenpfeiler hergestellt. Nächster Schritt ist der Rückbau der ersten Brückenseite.

Bei einer ausgiebigen Begehung des Baufeldes unterhalb des bestehenden Brückenbauwerks wurden viele Details und das weitere Vorgehen im Zuge dieser Maßnahme erörtert.

AUSKLANG AM ABEND

Nach dem Eintreffen im Hotel in Rothenburg und dem Bezug der Zimmer trafen sich die Teilnehmenden am Abend gesammelt in der Kartoffelstube, um den gemütlichen Teil der Exkursion bei deftigem Essen und heimischem Bier einzuläuten. Dabei ließ man die zahlreichen Eindrücke des Tages Revue passieren. Zu späterer Stunde wurde außerdem das Nachtleben von Rothenburg erkundet.



Besichtigung der Talbrücke Pfeffermühle



Stadtührung
durch das
mittelalterliche
Rothenburg ob
der Tauber



STADTFÜHRUNG ROTHENBURG OB DER TAUBER

Am nächsten Tag stand nach dem Vorbild vorangegangener Exkursionen eine Stadtührung auf dem Programm. Die mittelalterliche Stadt Rothenburg ob der Tauber bot mit ihren zahlreichen bunten Fachwerkhäusern und kleinen Gassen eine gelungene Kulisse. Unser Stadtführer leitete „seine“ Damen und Herren eineinhalb Stunden quer durch die Altstadt und wartete mit allerlei geschichtlichem Wissen und Details zu den Gebäuden auf.

Zum Abschluss ließen es sich viele Teilnehmende nicht nehmen, das traditionelle Mürbteig-Gebäck, einen Schneeball, mit nach Hause zu nehmen.

Für die gelungene Organisation und eine interessante Exkursion bedanken sich die Teilnehmenden bei Sophie Zeitler und Florian Zimmert sowie bei allen im Hintergrund Beteiligten. Außerdem ein großes Dankeschön an alle Referenten. Wir freuen uns schon auf die Exkursion der Jungen Kolleginnen und Kollegen im Jahr 2026 und hoffen auf zahlreiche – gerne auch neue – Teilnehmende.

Lisa Fraundorfer, B.Eng.

Projektleiterin, Wagner Ingenieure GmbH

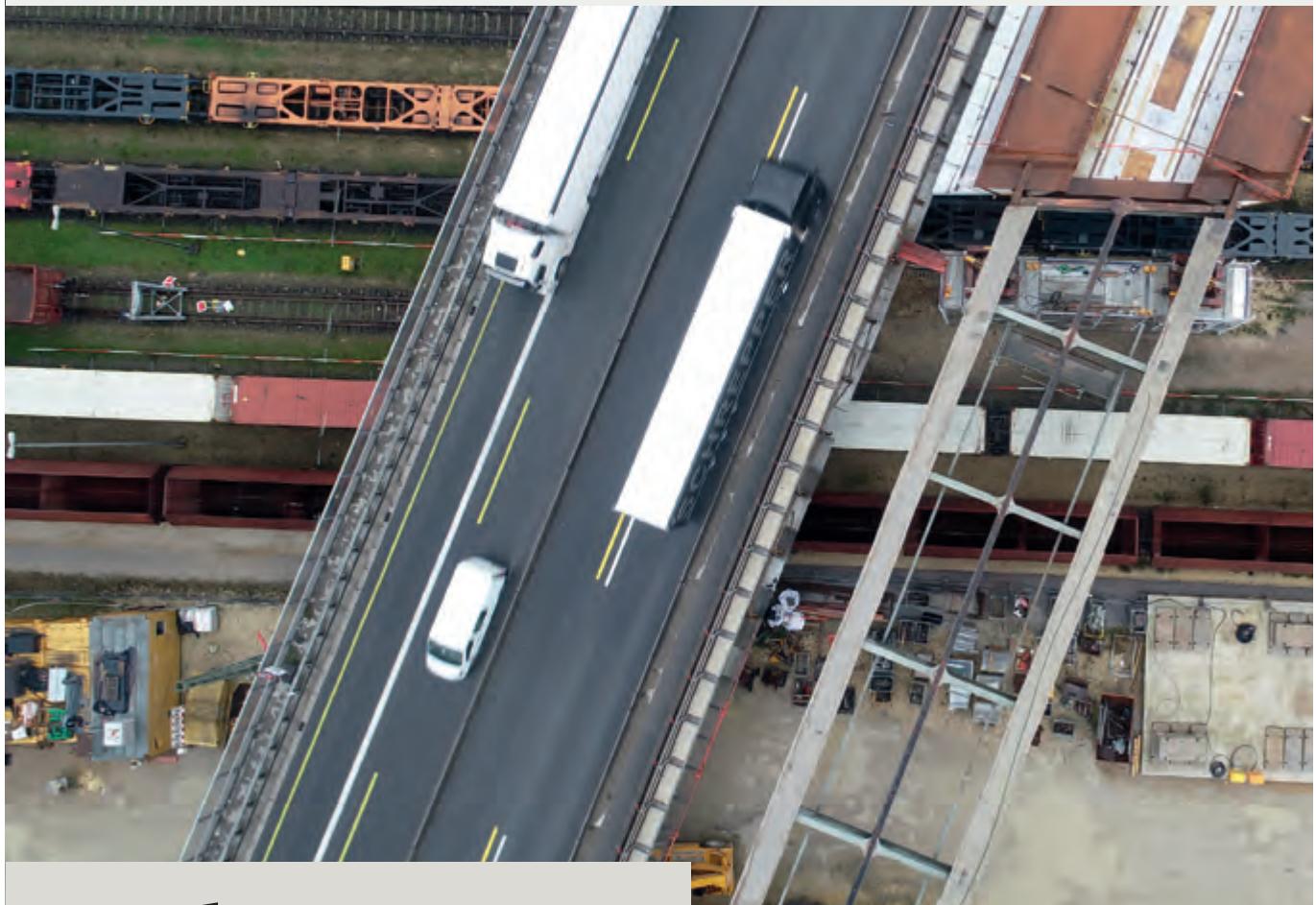
Wir zeigen Möglichkeiten!

Höhnen & Partner
INGENIEURAKTIENGESELLSCHAFT

Beratung
Planung
Bauleitung

Hainstraße 18a 96047 Bamberg
Telefon: 0951/98081-0
E-Mail: info@hoehnen-partner.de

Tragwerke die bleibende Eindrücke hinterlassen.



**Geplant.
Gebaut.
Unsere Leistung.
Unser Projekt.**

drschuetz-ingenieure.de

DR. SCHÜTZ INGENIEURE



Erneuerung der Brücke bei Burgweinting
BAB A3, Neubau für 6-streifigen Ausbau
mit innovativem Takt-Schiebe-Verfahren

Objekt- und Tragwerksplanung,
Entwurfs-, und Ausführungsplanung,
Abbruchplanung mit Längsverschub,
Monitoring für Bauzustand 4+0

Die Brücke ist ca. 200 m lang und führt
über 23 Gleise der Deutschen Bahn AG





Auf der Baustelle der JVA in Passau



DIE NIEDERBAYERN

FACHEXKURSION ZUM NEUBAU DER JUSTIZ-VOLLZUGSANSTALT PASSAU

Das Jahr 2025 begann für die Bezirksgruppe Niederbayern mit der Besichtigung einer der größten Hochbau-Baustellen, die das Staatliche Bauamt Passau bisher abgewickelt hat. Der Neubau der Justizvollzugsanstalt (JVA) im Passauer Ortsteil Königschalding ist mit einer Baufeldfläche von 7 Hektar, Gesamtkosten von rund 290 Millionen Euro und einer Bruttogrundfläche von 38.000 m² das derzeit größte öffentliche Hochbauprojekt in Niederbayern.

Vor Ort wurden die Teilnehmenden von Dipl.-Ing. Norbert Sterl, Leiter des Staatlichen Bauamts Passau, seinen Mitarbeitern sowie vom Leiter der JVA Straubing, Marcus Hegele, begrüßt. Im Anschluss konnte die Baumaßnahme bei einem Rundgang besichtigt werden.

Die JVA ist in elf Bauteile untergliedert, in denen neben den Hafträumen auch Anlagen für Sport und Freizeit, Gesundheitsfürsorge, eine voll ausgestattete Großküche, drei abgetrennte Arbeitsbetriebe, Werkstätten für die JVA sowie Verwaltung und Torwache untergebracht sind. Die Gebäude werden von einer 800 Meter langen und 6 Meter hohen Mauer umgeben, die aus Betonfertigteilen besteht und gleich zu Beginn der Baumaßnahme errichtet wurde.

Die größte Besonderheit an der Anlage ist, dass hier erstmalig in Deutschland sowohl Strafhaftlinge als auch

Abschiebehäftlinge untergebracht werden. Die Haftplätze verteilen sich auf die drei Bereiche des Strafvollzugs, mit 250 Haftplätzen für den Vollzug von Untersuchungs- und Strafhaft, der Abschiebungshaft mit 100 Haftplätzen und der Variablen Haft mit ebenfalls 100 Haftplätzen. Die Variable Haft erfüllt die Anforderungen beider Haftbereiche, so dass bei Bedarf die dort geplanten Plätze entweder dem Strafvollzug oder der Abschiebungshaft zugeordnet werden können.

FACHEXKURSION DER JUNGEN KOLLEGINNEN UND KOLLEGEN

Die Jungen Kolleginnen und Kollegen besuchten im Mai den Ersatzneubau der Überführung der B 8 über die Bahnstrecke Regensburg – Passau bei Schwarzwöhr. Die Einführung in das Projekt übernahmen das Staatliche Bauamt Passau sowie das beauftragte Ingenieurbüro Fritsche. In der Präsentation gingen die Vertreter des Staatlichen Bauamts auf die Notwendigkeit der etwa 16 Millionen Euro teuren Baumaßnahme ein und schilderte die Herausforderungen des interdisziplinären Projekts in Zusammenarbeit mit der DB InfraGO AG als Kreuzungs- und Kostenbeteiligte. Besonders hervorgehoben wurde die von der DB geforderte Variantenuntersuchung, die neben einer Verlegung der B 8 auch die Möglichkeit einer Grundwasserwanne beinhaltet. Als wirtschaftlichste Variante ging der Ersatzneubau in Bestandslage mit bauzeitlicher Behelfsumfahrung hervor.



Die Jungen Kolleginnen und Kollegen in Schwarzwöhr

Das Ingenieurbüro Fritsche, das neben der Entwurfsplanung auch mit der Ausführungsplanung und der örtlichen Bauüberleitung beauftragt wurde, stellte im Anschluss den Bauwerksentwurf vor: Für den Ersatzneubau der Straßenüberführung wird ein semiintegrales Dreifeldbauwerk umgesetzt, das ein vergrößertes Lichtraumprofil im Hauptfeld über den Gleisen aufweist. Aufgrund des ungünstigen Kreuzungswinkels von gerade einmal 33 gon ergeben sich Stützweiten von 13 Metern in den Randfeldern und 30 Metern im Hauptfeld.

Für den Überbau des Hauptfelds sind dicht geschweißte Hohlkästen in Verbundbauweise vorgesehen, die Randfelder werden in Ort betonbauweise hergestellt. Aufgrund der beiden benachbarten Einmündungen von Gemeindestraßen in die B8 erhält der Ersatzneubau in Querrichtung zudem einen Linksabbiege- und Sichtstreifen, um die Unfallzahlen beim Ein- und Abbiegen zu reduzieren und somit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit auf der B8 zu leisten. Neben den Anpassungen im Bauwerksbereich ergab sich aufgrund des vergrößerten



OBW
Ingenieurgesellschaft

Gewerbebau
Verkehrswegebau
Siedlungswasserwirtschaft
Hochbau
Sicherheitskoordination
Ingenieurbau
Bauleitplanung
Ökologische Baubegleitung
Stadtplanung
Vermessung



Weidenstraße 72 • 94405 Landau an der Isar
Tel.: +49 (0) 9951 / 69 01-0 • info@obw-ig.de • www.obw-ig.de

Zukunft innovativ
gestalten – Kompetenz
fachübergreifend vereint



Besichtigung der Deponiebaustelle München Nord-West

Lichtraumprofils auch die Notwendigkeit, die Gradienten der bestehenden B8 auf einer Länge von etwa 800 Metern um bis zu 1,20 Meter anzuheben und den neuen Bedingungen anzupassen.

Die bauliche Abwicklung des Erd-, Straßen- und Brückebaus erfolgt durch die Firma Berger Bau aus Passau. Nach einer kurzen Vorstellung der zuständigen Bauleitung folgten Informationen zum Bauablaufplan. Ein besonderes Augenmerk lag hier auf dem Sondervorschlag zur Verwendung kunststoffbewehrter Erde für die Errichtung der Behelfsumfahrung. Zudem wurde der anspruchsvolle Abbruch des Bestandsbauwerks während der knapp bemessenen Sperrpausen der DB-Strecke vorgestellt. Im Anschluss konnten sich die Jungen Kolleginnen und Kollegen selbst ein eindrucksvolles Bild von der komplexen Bauabwicklung machen.

BESICHTIGUNG DER DEPONIE MÜNCHEN NORD-WEST UND DER BAUSTELLE ZUR ZWEI-TEN STAMMSTRECKE MÜNCHEN

Den Abschluss der Exkursionen im Jahr 2025 bildete die Tagesexkursion zur Deponiebaustelle im Münchener Norden. Im Jahr 2021 startete die Oberflächenabdichtung und Rekultivierung der Deponie Nord-West in München. Auf rund 11 Hektar entsteht hier ein innovatives Abdichtungssystem, das Methangasemissionen reduziert und Sickerwasser effizient vermeidet. Dadurch werden Emissionen und Betriebskosten in erheblichem Umfang gesenkt. Das

Abdichtungssystem wird als Kombinationsabdichtung mit einer Bentokiesdichtung und einem Dichtasphalt hergestellt. Bis 2026 sollen die Arbeiten abgeschlossen und die Deponie in einen Lebensraum für seltene Tierarten integriert werden.

Stephan Ziermann vom Büro IFB Eigenschenk und Vertreter der Münchener Entsorgungsbetriebe ermöglichten uns zusammen mit der bauausführenden Firma Hagn Umwelttechnik die Besichtigung der Baumaßnahme. Der kürzlich abgeschlossene Einbau der Asphaltlichtschicht auf den mit einer Böschungsneigung von ca. 1:2 geneigten Flächen stellte höchste Anforderungen an den Asphalteneinbau. Der bis zu 3 Meter dicke Schichtaufbau konnte vor Ort begutachtet werden.

Im Anschluss folgte die Besichtigung der Großbaustelle der zweiten Münchener Stammstrecke. Während eine Gruppe das Infozentrum am Marienhof besichtigte, konnte die zweite Gruppe die Baugrube und den Neubau des Bahnhofgebäudes am Münchener Hauptbahnhof erleben. Die Schwierigkeiten durch die begrenzten baulichen Verhältnisse und den Bau unter laufendem Betrieb im Zentrum Münchens wurden allen Teilnehmenden vor Ort verdeutlicht. Das Besuchermanagement der DB InfraGo und die örtliche Bauüberwachung konnten dabei interessante Einblicke in die Komplexität des Gesamtprojekts und die kleinen und großen Herausforderungen in der täglichen Bauabwicklung geben.



Besichtigung der Baustelle Hauptbahnhof
der zweiten Stammstrecke

Abgeschlossen wurde das Jahr 2025 durch eine Mitgliederversammlung sowie die Neuwahl von Kassier und Rechnungsprüfer. Beim ausscheidenden Kassier Josef Hörner bedankt sich die Bezirksgruppe sehr herzlich für seine engagierte Tätigkeit, die er seit 2015 übernommen hatte.

PROF. DIPLO.-ING. ANDREAS APPELT

OTH Ostbayerische Technische Hochschule
Regensburg



**WIR BAUEN FÜR SIE
WEGE ZUM ZIEL
KOMPETENT UND FLEXIBEL**

TIEFBAU – HOCHBAU – INGENIEURBAU
ROHRLEITUNGSBAU – SANIERUNGEN
ASPHALTBAU – ASPHALTPRODUKTION
ROHSTOFFGEWINNUNG – RECYCLING
ERSCHLIESUNG – DIENSTLEISTUNGEN

MALLERSDORF-PFAFFENBERG
BARBING
MÜNCHEN

www.fahrnerbau.de



Die Oberpfälzer und die Oberfranken bei der Firma Cube



DIE OBERPFÄLZER

Das Vereinsjahr 2025 der Bezirksgruppe Oberpfalz war geprägt von fachlichem Austausch, eindrucksvollen Projekten und vielen Momenten der Gemeinschaft. In bester VSVI-Tradition verbanden die Exkursionen nicht nur Theorie und Praxis, sondern auch Menschen – vom jungen Nachwuchingenieur bis zum erfahrenen Kollegen.

8. MAI 2025: TAGESEXKURSION NACH REGENSBURG – TECHNIK UNTER UND ÜBER DER ERDE

Den Auftakt bildete im Mai die Tagesexkursion nach Regensburg. Zwölf Mitglieder erhielten im Klärwerk der Stadt spannende Einblicke in die Abläufe moderner Abwasserreinigung. Nach der Begrüßung durch Michael Köstlinger vom Tiefbauamt erläuterte Robert Lorenz, Sachgebietsleiter Klärwerk, den Aufbau der Anlage und ihre Entwicklung im Lauf der Jahrzehnte. Schritt für Schritt wurde die Gruppe durch die einzelnen Reinigungsstufen geführt – von der mechanischen Vorbehandlung bis zur Energiegewinnung über Blockheizkraftwerke. Besonders faszinierend: die geplante vierte Reinigungsstufe, mit der künftig auch Spurenstoffe entfernt werden sollen.

Nach dem Mittagessen in Barbing stießen weitere Teilnehmerinnen und Teilnehmer hinzu, bevor die Gruppe zum nächsten Programm Punkt aufbrach: der Baustellenbesichtigung des Hochwasserschutzprojekts Regensburg

Abschnitt E. Spundwandabdichtungen, Bohrpfähle und massive Stahlbetonwände boten eindrucksvolle Einblicke in aktuelle Bauweisen. Herr Dunst vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg führte über das Gelände und beantwortete alle Fragen. Mit einem Gruppenfoto und einem VSVI-Bierkrug für den Referenten fand der Tag seinen gelungenen Abschluss.

26. JUNI 2025: EXKURSION DER JUNGEN KOLLEGINNEN UND KOLLEGEN ZUR OTH REGENSBURG

Im Juni stand die jährliche Exkursion der Jungen Kolleginnen und Kollegen auf dem Programm – dieses Mal zur OTH Regensburg. Ziel war es, aktuelle Entwicklungen in Forschung und Lehre kennenzulernen und Kontakte zwischen Hochschule und Praxis zu vertiefen. Unter der Leitung von Prof. Andreas Appelt, Prodekan der Fakultät Bauingenieurwesen und Vorsitzender der Bezirksgruppe Niederbayern, konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Labore des Lehrgebiets Straßenbau besichtigen. Anschließend

präsentierte Prof. Mathias Obergriesser im Building Lab der OTH innovative Konzepte des digitalen Bauens und der Bauautomatisierung. Den Ausklang bildete ein gemeinsames Abendessen im Restaurant „Unikat“ auf dem Universitätsgelände, das nach einem gemütlichen Spaziergang vom Building Lab aus fußläufig erreicht werden konnte.

11. SEPTEMBER 2025: OBERPFALZ TRIFFT OBERFRANKEN – EIN GELUNGENES EXPERIMENT

Die gemeinsame Exkursion der Bezirksgruppen Oberfranken und Oberpfalz nach Waldershof wurde mit einem Augenzwinkern als „soziales Experiment“ bezeichnet – schließlich ist die freundschaftliche Rivalität beider Regionen weithin bekannt. Am Ende des Tages stand jedoch fest: Das Experiment war ein voller Erfolg.

45 Teilnehmerinnen und Teilnehmern trafen sich auf dem Gelände der Firma Cube, das genau auf der Grenze der beiden Regierungsbezirke liegt. Nach der Begrüßung wurden zwei gemischte Gruppen gebildet, die abwechselnd durch die Werkshallen des größten inhabergeführten Fahrradherstellers der Welt geführt wurden. Der Einblick in Produktion, Montage und Showroom mit den neuesten Modellen begeisterte alle.

Nach einer Brotzeit vor Ort ging es weiter ins Rathaus Waldershof, wo die Bürgermeisterin und Vertreter des Staatlichen Bauamts Amberg-Sulzbach die neue Ortsumgehung der Staatsstraße 2177 vorstellten. Mit einem

Bauvolumen von 44 Millionen Euro und sieben Brückenbauwerken – darunter eine Eisenbahnüberführung im Einschubverfahren – handelt es sich um eine bedeutende Maßnahme für die Region. Ein Dronenvideo zur Projekt-dokumentation verdeutlichte anschaulich die Dimension der Baustelle. Anschließend konnte sich die Gruppe vor Ort selbst ein Bild machen.

Der Abschluss im Landgasthof Steinwald bot Gelegenheit, die neu geknüpften Kontakte zu pflegen. Schnell war man sich einig: Eine Neuauflage dieser interregionalen Exkursion wäre wünschenswert.

2. UND 3. OKTOBER 2025: GROSSPROJEKTE IN DEN ALPEN – ZWEITAGESEXKURSION NACH INNSBRUCK UND KÜHTAI

Zum Abschluss des Jahresprogramms führte die zweitägige Herbstexkursion 30 Mitglieder nach Tirol – zu gleich drei außergewöhnlichen Großprojekten zwischen Brenner und Kühtai. Erster Halt war in Steinach bei den BBT-Tunnelwelten, wo die Teilnehmenden die Bauarbeiten am Brenner Basistunnel besichtigten. Bei laufendem Betrieb vermittelte die Führung eindrucksvoll die Dimensionen dieses 10,5 Milliarden Euro schweren Projekts: 200 Kilometer Tunnelnetz, modernste Technik und der künftige Titel als längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt. Weiter ging es zur ASFINAG-Autobahnmeisterei Plon. Dort erläuterte Peter Augschöll die Sanierung und den Ersatzneubau der 1,8 Kilometer langen Luegbrücke. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten die bestehenden



INGENIEUR-
GESELLSCHAFT
MBH

KEMPA

NIEDERLASSUNG REGENSBURG
FRANKENSTRASSE 6 TEL: (0941) 8309542-0
93059 REGENSBURG FAX: (0941) 8309542-9
www.ig-kempa.de kempa-1@ig-kempa.de

**INGENIEURLEISTUNGEN
IM BAUWESEN**

**VERKEHRSANLAGENBAU
BRÜCKENBAU
WASSERBAU
TIEFBAU**

ZERTIFIZIERT NACH DIN EN ISO 9001:2015

LUDWIGSHAFEN • DESSAU-ROSSLAU • DRESDEN • HALLE • MÜNCHEN • REGENSBURG



Vor der Tunnelbohrmaschine des Brenner Basistunnels

Brückenpfeiler besichtigen, an denen seit Jahren umfangreiche Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden. Auch die bereits laufenden Arbeiten für das neue Tragwerk waren zu sehen – ein Musterbeispiel für anspruchsvolles Bauen unter Verkehr.

Der Tag klang in der Innsbrucker Altstadt mit einem geselligen Abendessen aus, bevor am nächsten Morgen der Besuch des Pumpspeicherkraftwerks Kühtai 2 auf dem

Programm stand. Mitarbeiter der Tiroler Wasserkraft-AG (TIWAG) führten über die Baustelle des 113 Meter hohen Natursteinschüttdamms, der künftig 33 Millionen Kubikmeter Wasser speichern wird. Besonders beeindruckend war die Besichtigung der unterirdischen Kraftwerkskaverne, in der ab 2026 zwei reversible Pumpturbinen bis zu 90 Kubikmeter Wasser pro Sekunde bewegen sollen. Mit diesen bleibenden Eindrücken trat die Gruppe schließlich die Heimreise in die Oberpfalz an.



Pumpspeicherkraftwerk Kühtai 2



Vor der
Luegbrücke

FAZIT

Das Exkursionsjahr 2025 zeigte eindrucksvoll, wie lebendig und vielfältig das Vereinsleben der Bezirksgruppe Oberpfalz ist. Ob im Klärwerk, auf dem Campus, beim interregionalen Austausch oder im alpinen Großprojekt – überall stand der fachliche Dialog im Mittelpunkt. Doch über Zahlen, Bauwerke und Technik hinaus war es vor allem das menschliche Miteinander, das diese Veranstaltungen prägte. So wie Straßen, Brücken und Tunnel Orte

miteinander verbinden, schafft die Bezirksgruppe Verbindungen zwischen Menschen – zwischen Ingenieurinnen und Ingenieuren, zwischen Generationen und in diesem Jahr besonders zwischen Regierungsbezirken. Und genau das macht die VSVI zu dem, was sie ist: ein starkes Netzwerk für alle, die den Bau und die Zukunft unserer Infrastruktur gestalten.

Christoph Weh, M.Eng.

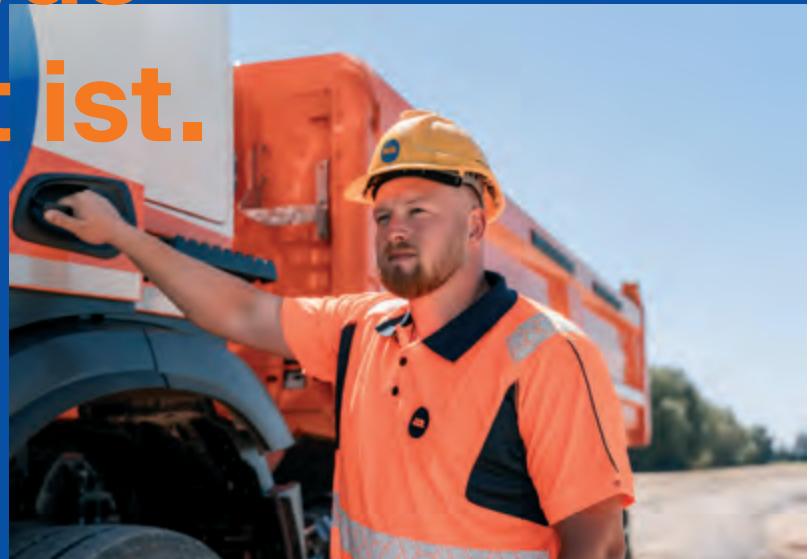
Staatliches Bauamt Amberg-Sulzbach

Bauen, was von Wert ist.

www.raedlinger.com

Verkehrswegebau | Ingenieurbau |
Netzbau | Elektrotechnik | Hoch-
bau | Architektur & Immobilien |
Rohstoffe & Baustoffe

Über 2.000 Mitarbeitende an neun Standorten realisieren deutschlandweit Bauprojekte aller Größenordnungen. Durch die unkomplizierte und schnelle Zusammenarbeit aller Fachbereiche kann die Josef Rädlinger Unternehmensgruppe als Komplettanbieter auftreten.



JR RÄDLINGER

Josef Rädlinger Unternehmensgruppe
Rädlinger Allee 1 | 93413 Cham
Tel. +49 9971 4003-0



Bei Airbus Helicopters



DIE SCHWABEN

WERKSFÜHRUNG BEI AIRBUS HELICOPTERS DONAUWÖRTH

Am 17. Oktober 2024 besuchten 30 Teilnehmer das Werk von Airbus Helicopters in Donauwörth und erhielten spannende Einblicke in die Produktion und Wartung von Hubschraubern sowie in verschiedene Fertigungsbereiche des Unternehmens. Zu Beginn der Veranstaltung begrüßte Markus Schlaugart, der Hauptabteilungsleiter für Facility Management. Der Standort Donauwörth ist der Hauptsitz von Airbus Helicopters in Deutschland und beschäftigt rund 7.500 Mitarbeiter. Ein weiteres Standbein neben Hubschraubern ist die Fertigung von Türen und Toren für die Airbus-Flugzeugflotte, in der Airbus mit jährlich rund 6.000 produzierten Einheiten führend ist.

Bei einer Werksführung hatten die Teilnehmer die Gelegenheit, mehrere zentrale Bereiche der Fertigung zu besichtigen. Besonders interessant war der Einblick in die Zerspanung, wo Bauteile aus Aluminium- und Titanblöcken herausgefräst werden. Teilweise werden hier bis zu 95% des Materials als Späne abgetragen. Die Technik und Vorgehensweise des modernen 3D-Drucks wurden detailliert erklärt und Musterteile konnten begutachtet werden. Im Anschluss wurde die Fertigung von Türen und Toren für die Airbus Flugzeugflotte gezeigt. Beeindruckend war auch die Besichtigung der Fertigungshallen für die zivilen Hubschrauber H135 und H145. Die Verkabelung dieser Maschine ist äußerst komplex, und am Teststand konnte man aufgrund der Vielzahl an Kabeln den Hubschrauber fast nicht

mehr erkennen. Spannend war auch der Besuch der Wartungshallen für die militärischen Hubschrauber NH90 und Tiger, die regelmäßig überholt und gewartet werden. Den Abschluss der Führung bildete der Blick über den Besucherbalkon in der Endmontagehalle der zivilen Hubschrauber. Hier konnten die Teilnehmer den Einbau der Triebwerke sowie den Anbau des Heckrotors live verfolgen.

Nach der intensiven, dreieinhalbstündigen Werksführung ging es in den gemütlichen Teil der Exkursion über. Im Gasthof zum Bären hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, sich bei gutem Essen zu stärken und in entspannter Atmosphäre die Eindrücke des Tages mit den Kolleginnen und Kollegen auszutauschen.



STREICHER

IHR PARTNER FÜR
Straßen- und Tiefbau, Brücken- und
Ingenieurbau, Asphaltbau

www.streicher.de

QR code



Die Jungen Kolleginnen und Kollegen

EXKURSION DER JUNGEN KOLLEGINNEN UND KOLLEGEN ZUM HOCHWASSERSCHUTZ MINDELTAL

Die Exkursion der Jungen Kolleginnen und Kollegen führte im Mai nach Thannhausen zur Besichtigung des Hochwasserschutzes Mindeltal. Anlass und Relevanz des Besuchs waren hochaktuell: Beim Hochwasser im Juni 2024 wurde in zahlreichen bayerischen Landkreisen – darunter auch im Landkreis Günzburg – der Katastrophenfall ausgerufen. Aufgrund außergewöhnlich hoher Niederschlagsmengen überschritten viele Pegelstände historische Abflusswerte. In den betroffenen Regionen kam es zu teils massiven Überschwemmungen mit immensen Schäden. Der Stellenwert eines wirksamen Hochwasserschutzes wird dadurch einmal mehr deutlich.

Im Rahmen eines Vortrags durch Vertreter des Wasserwirtschaftsamts Donauwörth wurden die verschiedenen Teilprojekte im Mindeltal vorgestellt und deren planerische Hintergründe erläutert. Das Hochwasserschutzkonzept basiert auf einer Kombination aus lokalen Maßnahmen – wie Hochwasserschutzdeichen, -mauern mit Pumpstationen sowie Drosselbauwerken – und überregionalen Rückhaltemaßnahmen.

Am Ortsrand von Thannhausen wurde anschließend das Teulingswehr besichtigt, an dem künftig die Mindel und die Hasel zusammenfließen. Darüber hinaus wurden bereits fertiggestellte Bauwerke der Gesamtmaßnahme in Augenschein genommen – darunter ein Drosselbauwerk

an der Mindel. Die Exkursion endete mit einer Führung entlang des Deichs bis zum westlichen Ortseingang von Thannhausen. Hier wurden das Dammtor und die Pumpstation besichtigt, die zum Schutz der Innenstadt dienen. Dass das Zusammenspiel der Schutzmaßnahmen im Ernstfall funktioniert, zeigte sich eindrucksvoll beim Hochwasserereignis im Juni 2024.

Ein herzlicher Dank gilt Herrn Löffler und Herrn Laukemann vom Wasserwirtschaftsamt Donauwörth für den fachlich fundierten Vortrag und die ausführlichen Erläuterungen während der Besichtigungen. Zum Ausklang der Exkursion bot sich im Klosterbräuhaus Ursberg nochmals Gelegenheit, die gewonnenen Eindrücke gemeinsam Revue passieren zu lassen.

SEMINAR NACHTRÄGE

Am 3. Juni fand an der Technischen Hochschule Augsburg das Seminar „Nachträge nach § 2 VOB/B und § 650c BGB aufstellen und prüfen – Die Auswirkungen des (noch immer) neuen BGB-Bauvertragsrechts sowie der aktuellen BGH- und OLG-Entscheidungen zur VOB auf die Abrechnungspraxis anhand von konkreten Fallbeispielen“ mit 80 Teilnehmenden statt. Die Veranstaltung richtete sich an Ingenieurinnen und Ingenieure aus Planung, Bauabwicklung und öffentlicher Verwaltung, die sich mit der praktischen Umsetzung von Bauverträgen und Nachträgen befassen, aber auch an technische und juristische Berater. Im Fokus standen die seit 2018 im Bürgerlichen



Beim Seminar

(Scheidle & Partner Rechtsanwaltsgesellschaft mbB) und Prof. Christian Waibel (Technische Hochschule Augsburg), beleuchteten die Thematik interaktiv sowohl aus juristischer als auch technischer Sicht. Sie zeigten auf, wie Unsicherheiten bei der Vertragsauslegung vermieden werden können und welche Handlungsempfehlungen sich für die Praxis ableiten lassen.

EXKURSION ZUM FEHMARNBELTTUNNEL

Im Juni führte uns eine viertägige Exkursion in den Norden Deutschlands. Neben Stationen in Lübeck und Hamburg war das Hauptziel unserer 25-köpfigen Reisegruppe der Fehmarnbelttunnel. Der Fehmarnbelttunnel ist ein 18 Kilometer langer Absenk tunnel, der Deutschland mit Dänemark verbinden wird. Er wird als kombinierter Straßen- und Eisenbahntunnel gebaut, um die Verbindung zwischen Skandinavien und Mitteleuropa zu verbessern. Die derzeitige 45-minütige Reisezeit zur Überquerung des Fehmarnbelts mittels Fähre soll sich durch das unterirdische und wetterunabhängige Tunnelbauwerk auf etwa zehn Minuten reduzieren.

Gesetzbuch verankerten Regelungen zum Bauvertrag, insbesondere § 650c BGB. Diese Vorschrift regelt, wie Ver gütungsanpassungen bei geänderten oder zusätzlichen Leistungen zu erfolgen haben.

Die Teilnehmenden erhielten praxisnahe Einblicke in die rechtlichen Grundlagen und deren Auswirkungen auf die tägliche Arbeit. Die Referenten, RA Dr. Sebastian Bachmann



**mayr
ingenieure**

**Für Menschen,
Kommunen &
Regionen.**

Ein **erfolgreicher** Plan.

Ihr Partner für Infrastrukturmaßnahmen

Mayr Beratende Ingenieure PartG mbB
Blütenweg 5 | 86551 Aichach
info@mayr-ingenieure.de | 08251/8750-0

mayr-ingenieure.de



Baustellenbesuch Fehmarnbelttunnel

Nach individueller Anreise nach Lübeck starteten wir unsere Exkursion mit einer Stadtführung, die mit Marzipan als thematischem Schwerpunkt ein erstes kulinarisches Highlight darstellte. Im Anschluss nutzen wir ein Abendessen in einem ehrwürdigen Fischrestaurant zur Besprechung des ersten Exkursionstags.

Der Folgetag stand ganz im Zeichen einer der größten Baumaßnahmen Europas – dem Fehmarnbelttunnel, der unter der Ostsee liegend die deutsche Insel Fehmarn und die dänische Insel Lolland verbinden wird. Nach Busreise und Fährüberfahrt nach Dänemark erhielten wir umfassende Informationen zum Großprojekt im Rahmen einer Führung durch das beeindruckende Besucherzentrum. Im Anschluss hatten wir die exklusive Möglichkeit, die Baustelle hautnah vor Ort zu erleben. Wir erhielten u. a. Einblicke in die Fertigung der Tunnelsegmente und die Baulogistik sowie detaillierte Infos zur Komplexität der Betriebsabläufe. Ein herzlicher Dank geht an dieser Stelle an die Wayss & Freytag Ingenieurbau AG, die uns diese außergewöhnlichen Einblicke ermöglichte. Nach Besichtigung der Baustelle führte uns der Weg über die Fähre zurück auf deutsches Gebiet und weiter nach Hamburg, wo wir den Tag ausklingen ließen.

Am dritten Exkursionstag statteten wir der Speicherstadt einen Besuch ab. Im dortigen Museum erhielten wir Hintergründe zur Historie und zu aktuellen Herausforderungen

der Speicherstadt. Vorbei an der Elbphilharmonie vermittelte uns ein echter Hamburger „Schnacker“ bei einer Barkassenrundfahrt umfassende Einblicke in die Welt des Hamburger Hafens und der Hansestadt. Im Anschluss besuchten wir mit dem Airbus Werk Hamburg-Finkenwerder das zweite fachliche Exkursionshighlight. Dort durften wir bei der Struktur- und Endmontage sowie dem Innenausbau der A320-Familie zusehen und lernten, welche Rolle Hühner bei Sicherheitstests für Flugzeuge spielen. Den Abend ließen wir in einem stilechten Fischrestaurant und im Hamburger Nachtleben ausklingen. Der abschließende Exkursionstag wurde von den Teilnehmern flexibel genutzt, um Hamburg eingehender zu erkunden oder die Heimreise anzutreten.

HALBTAGESEXKURSION NACH GUNDREMMINGEN

Die diesjährige Halbtagesexkursion ging zur ehemaligen AKW-Gemeinde Gundremmingen. 1. Bürgermeister Tobias Bühler empfing die Exkursionsgruppe im Rathaus und ging auf die Herausforderungen für die Gemeinde ein, die der Rückbau des Atomkraftwerks mit sich bringt. Auch das Extremhochwasser 2024 beschäftigt die Gemeinde immer noch. Sie versucht, sich mit geeigneten Maßnahmen auf ähnliche Szenarien vorzubereiten.

Die zweite Station der Exkursion führte zur Hauptzentrale der Holzwerke Schmieder und Scheiffele (SCS) in Gundremmingen. Firmenchef Karl Schmiederer junior führte



Werksbesichtigung bei Airbus



Bei der Firma SCS

durch die hochmodernen Logistik- und Produktionshallen. Beeindruckend ist, mit welcher Geschwindigkeit und welch geringem Vorlauf die Holzprodukte für den Kunden konfektioniert und versandfertig auf den Lkw verladen werden.

Durch das Auwald Sportzentrum führte zum Abschluss der Halbtagesexkursion Bürgermeister Tobias Bühler nochmals selbst. Auch hier hatte das Extremhochwasser 2024 seine Spuren hinterlassen. Es konnte jedoch mit vereinten Kräften wieder aufgebaut werden. Die gelungene Halbtagesexkursion ließen die meisten Teilnehmer bei guten

Gesprächen und gutem Essen im Gasthof Ochsen in Gundremmingen ausklingen.

Sabrina Müller, M.Eng.

Hartinger Consult GmbH, Thannhausen

Dipl.-Ing. (FH) Martin Seitner, M.Sc.

Konstruktionsgruppe Bauen AG, Kempten

Prof. Christian Waibel

Technische Hochschule Augsburg



QUALITÄT HAT EINEN NAMEN

WEIL BAUEN UNSERE LEIDENSCHAFT IST



WOHNBAU



TIEFBAU



BAUSERVICE/HOCHBAU



BETONFERTIGTEILE



BAUSTOFFRECYCLING



ROHSTOFFGEWINNUNG

WWW.KLAUS-GRUPPE.DE



Arne Lorz beim Festvortrag in der Bibliothek des Literaturhauses



DIE OBERBAYERN

Auch im Jahr 2025 präsentierte die Bezirksgruppe Oberbayern ein abwechslungsreiches Programm, das mit der Mitgliederversammlung nebst Festvortrag, fachlichen Vorträgen und spannenden Exkursionen ein breites Spektrum an Aktivitäten bot.

FACHVORTRAG „ERDBAUSPEZIFISCHE SIMULATION VON LINIENBAUSTELLEN“

Das Veranstaltungsjahr 2025 der Bezirksgruppe Oberbayern begann digital im April mit einem „virtuellen“ Thema: Rund 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer wählten sich online ein und folgten gespannt den Ausführungen von Prof. Dr.-Ing. Mathias Obergrieber, OTH Regensburg, zum Thema „Erdbauspezifische Simulation von Linienbaustellen – Virtuelle Ressourcenoptimierung von Erdbauprozessen am Beispiel der Energietrasse SuedLink“. Die anschließende Diskussion zeigte, dass das Thema auf reges Interesse der Zuhörenden stieß.

MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2025 MIT FESTVORTRAG

Am 9. Mai führte die turnusgemäß alle zwei Jahre stattfindende Mitgliederversammlung der Bezirksgruppe Oberbayern die Mitglieder in die Räumlichkeiten des Literaturhauses in München. Die dafür genutzte Bibliothek bot einen wunderbaren Rahmen für die Mitgliederversammlung, den Festvortrag und den anschließenden Ausklang. Arne Lorz, Hauptamtsleiter und IBA-Beauftragter der Landeshauptstadt München, referierte eindrucksvoll und kurzweilig zum Thema „Stadtentwicklungsplan für München und Ausblick auf die Internationale Bauausstellung – Räume der Mobilität“. Im Anschluss folgte nicht nur eine lebhafte Diskussion verschiedener

städtbaulicher Aspekte, sondern auch ein gemütlicher Ausklang mit Imbiss und guten Gesprächen.

FACHEXKURSION „VERLÄNGERUNG DER U-BAHNLINIE U6 VOM KLINIKUM GROSSHADERN NACH MARTINSRIED“

Gut zwei Wochen nach der Mitgliederversammlung fanden sich rund 20 Mitglieder zur Fachelexkursion im Baubüro der Gemeinde Planegg ein. Die Baustelle zur „Verlängerung der U-Bahnlinie U6 vom Klinikum Großhadern nach Martinsried“ wurde von dort aus nach einer Einführung durch den Geschäftsleiter der Gemeinde Planegg besichtigt.

Ziel der rund 960 Meter langen Verlängerung der U-Bahnlinie ist die bessere Anbindung des Wissenschafts- und Biotech-Standorts Martinsried an den Münchner Nahverkehr sowie die Entlastung des Straßenverkehrs. Der Tunnel wird abhängig von den Baugrundverhältnissen vorwiegend in offener Bauweise und teils in Deckelbauweise hergestellt. Die geschätzten Kosten einschließlich des Bahnhofs in Martinsried belaufen sich auf ca. 212 Millionen Euro, finanziert durch Mittel von Bund, Land und Gemeinde. Der Baubeginn erfolgte im Jahr 2021, die Inbetriebnahme ist für Ende 2027 geplant.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten sich hautnah ein Bild dieser wichtigen Infrastrukturmaßnahme im

HAUMANN UND FUCHS

UNSERE LEISTUNGEN IM BRÜCKENBAU:

- ▶ Objekt- und Tragwerksplanung
- ▶ Neubau und Instandsetzung
- ▶ Brückenprüfung nach DIN 1076
- ▶ Baustatische Prüfung (Massivbau)





Auf der Baustelle der U6

Münchener Westen machen. Nach Ende der Baustellenbesichtigung erfolgte ein gemütlicher Ausklang im Gasthaus zum Erdinger Weißbräu in München-Großhadern.

EXKURSION DER JUNGEN KOLLEGINNEN UND KOLLEGEN

Die für Mitte Juli angedachte Exkursion der jungen Kolleginnen und Kollegen zum Straßenbahnbetriebshof 2 der Münchener Verkehrsbetriebe in der Einsteinstraße musste leider aufgrund mangelnder Teilnehmeranzahl ersatzlos entfallen. Dies ist nicht nur aus Sicht der Organisatoren sehr bedauerlich. Bleibt zu hoffen, dass die Exkursion für unsere jüngeren Mitglieder im neuen Kalenderjahr wieder besser angenommen wird.

EXKURSION ZUM FEHMARNBELT ÜBER LÜBECK NACH HAMBURG MIT DER BEZIRKSGRUPPE SCHWABEN

Nach einigen Jahren Abstinenz konnte im Jahr 2025 wieder eine Mehrtagesexkursion angeboten werden: Gemeinsam mit der Bezirksgruppe Schwaben ging es Ende Juli zur

Baustelle der Fehmarnbelt-Querung nach Lübeck und nach Hamburg. An dieser Stelle gilt unser herzlichster Dank Martin Seitner und seiner Mannschaft der Bezirksgruppe Schwaben für die Idee und Organisation dieser herausragenden Veranstaltung. Es freut uns sehr, dass die Schwaben hierbei an die Oberbayern gedacht haben und wir teilnehmen durften!

Weitere Infos zur Exkursion sind dem Jahresbericht der Bezirksgruppe Schwaben zu entnehmen.

FACHEXKURSION „LAWINENGALERIE AM WEINKASER IM ZUGE DER ALPENSTRASSE B 305 UND WIEDERAUFBAU DER KUNSTEISBAHN AM KÖNIGSEE“

Am 16. Oktober hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit, auf einer Ganztagesexkursion in den äußersten Südosten Bayerns zu reisen und zwei spannende Ingenieurbau-Baustellen zu besichtigen: Das Staatliche Bauamt Traunstein realisiert aktuell den Neubau der Lawinengalerie am Weinkaser im Zuge der Alpenstraße B 305. Diese Maßnahme dient der Erhöhung der Sicherheit gegenüber alpinen Naturgefahren und stellt mit seiner alpinen Exposition eine besondere Herausforderung für alle am Bau Beteiligten dar. Selbiges gilt umso mehr für die zweite Baustelle, die im Rahmen der Exkursion besichtigt wurde: Den Wiederaufbau der Kunsteisbahn am Königsee. Die Bob- und Rodelbahn wurde durch einen Hangrutsch im Jahr 2021 stark beschädigt. Nun erfolgt der Wiederaufbau unter Berücksichtigung der vorhandenen Georisiken mit dem Ziel, einen dauerhaft sicheren Objektschutz zu gewährleisten. Den zahlreichen Teilnehmerinnen und Teilnehmern bot sich ein Einblick in zwei herausragende Bauvorhaben in Oberbayern und genügend Raum für kollegialen Austausch untereinander.

Das Jahr 2025 war wieder von einem umfangreichen Veranstaltungs- und Exkursionsprogramm geprägt, das auf regen Zuspruch der Mitglieder der Bezirksgruppe stieß. Dank gilt allen Organisatoren und Mitwirkenden seitens der Staatlichen Bauämter, der MVG München, der Baufirmen und Ingenieurbüros, ohne deren tatkräftige Mitwirkung die Umsetzung eines Programms dieser Art nicht möglich gewesen wäre.

Dr.-Ing. Maximilian Fuchs

Haumann + Fuchs Ingenieure AG
Traunstein



Das sind wir: Ein Zusammenschluss von 2.500 Ingenieur:innen, die auf den vielschichtigen Gebieten des Straßenbau- und Verkehrswesens in Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung tätig sind. Unsere Vereinigung fördert den Austausch unter Kolleg:innen und setzt sich für deren Belange ein.

JOIN US!

Poster zur Fehmarnbelt-Exkursion im Juli 2025

PRÜFEN
MESSEN
ZERTIFIZIEREN
ÜBERWACHEN
BERATEN



VERKEHRS-
WEGBAU

ZERTIFIKATSLEHRGÄNGE

VERANTWORTLICHER FACHLEITER

für Geotechnische Erkundung und Untersuchung nach
DIN CEN ISO/TS 24283-2 und Probenentnahme und
Grundwassermessungen nach DIN EN ISO 22475-1

Die zutreffende Beschreibung und Beurteilung des Baugrunds ist für eine sichere und wirtschaftliche Planung und Ausführung von Baumaßnahmen von höchster Bedeutung. Grundlage sind die Ergebnisse von Erkundungsbohrungen deren korrekter Beurteilung eine Schlüsselfunktion zukommt. Zur Sicherstellung des notwendigen Qualitätsstandards sind in DIN CEN ISO/TS 24283-2 die erforderlichen Qualitätskriterien der Verantwortlichen (Fachkraft, Fachleiter) definiert. Dem für die Umsetzung, Überwachung und Dokumentation verantwortlichen Fachleiter kommt hierbei eine besonders Bedeutung zu.

ZIELGRUPPE

Bauherrn, Behörden, Bauüberwacher, Ingenieurbüros, Bohrunternehmen und Baufirmen

INHALT

- Zweck von Baugrunderkundungen und -untersuchungen
- Geologische, boden-, felsmechanische und hydrogeologische Grundlagen
- Probenentnahme, Labor- und Feldprüfungen
- Erstellen von einschlägigen Berichten
- Benennung und Beschreibung von Boden und Fels nach DIN EN ISO 14688-1 und DIN EN ISO 14689-1

Auf die Vermittlung der theoretischen Grundlagen folgen Praxisübungen, in denen das bereits Gehörte sofort intensiv angewandt und damit direkt verinnerlicht wird.

ZERTIFIKAT

Der zweitägige Lehrgang schließt mit einer Prüfung ab. Nach bestandener Prüfung erhalten die Teilnehmenden ein Zertifikat.

REFERENTEN

Durchgeführt von erfahrenen Sachverständigen für Geotechnik mit langjähriger Praxis.

TERMIN

1. - 2. April 2025

VERANSTALTUNGSORT

Nürnberg

TEILNEHMERZAHL

Begrenzt

TEILNAHMEGEBÜHR

Auf Anfrage. Im Preis enthalten sind Lehrgangsunterlagen, Prüfungsgebühr, Mittagessen und Pausenverpflegung.

ANMELDUNG

dieter.straussberger@lga.de



DIE OBERFRANKEN

Im Jahr 2025 führte die Bezirksgruppe Oberfranken eine Halbtages-, eine Mehrtagessexkursion, eine Theaterfahrt und die immer wiederkehrende Jahresversammlung im Herbst durch. Zudem klinkten wir uns im September bei der Bezirksgruppe Oberpfalz zu einer Eintagessexkursion zur Ortsumgehung Waldershof und zur Werksbesichtigung bei der Firma CUBE BIKES ein. Über diese Eintagesexkursion berichtet die Bezirksgruppe Oberpfalz in ihrem Beitrag.



Hannover, Baustelle B3 Südschnellweg

HALBTAGESEXKURSION ZUR A 70 BEI HALLSTADT

An einem regenfreien Nachmittag im Mai trafen wir uns zur Besichtigung der Baustelle der A70 bei Bamberg und Hallstadt. Vertreter der Autobahn GmbH des Bundes, des beauftragten Ingenieurbüros IB Hofmann und der bauausführenden Firma Rädlinger gaben uns Erläuterungen zum Ersatzneubau von drei Bauwerken sowie zur Streckenanpassung der A70 zwischen der Anschlussstelle Bamberg und der Anschlussstelle Hallstadt.

„Das Gesamtprojekt umfasst umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen für Hallstadt und eine Fahrbahnanpassung im Zusammenhang mit dem durch den Ausbau des



A70-Baustelle bei Hallstadt

ICE-Streckenabschnittes bei Hallstadt notwenigen Ersatzneubau von vier Brücken. Das Kostenvolumen für den rund zwei Kilometer langen Bauabschnitt beläuft sich auf rund 70 Millionen Euro“, so die Vertreter der Autobahn GmbH.



Emssperrwerk bei Ganderup

MEHRTAGESEXKURSION „OBERFRANKEN MEETS OSTFRIESLAND“

„Oberfranken meets Ostfriesland“ war das Motto unserer diesjährigen Viertagesexkursion Ende Juni. Als erste Station besichtigten wir die Baustelle der B3, Südschnellweg in Hannover. Der Südschnellweg mit seinen zwei Fahrstreifen je Richtung entstand ab 1954 und ist seitdem die einzige leistungsfähige und hochwasserfreie Ost-West-Verbindung im Süden Hannovers. Diese historische Verkehrsachse wird im Auftrag der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr seit 2023 saniert. Getreu dem Motto „Tunnel statt Brücke“ wird die bestehende Brücke über die Hildesheimer Straße und die Schützenallee im Stadtteil Döhren durch eine rund 1.100 Meter lange Unterquerung ersetzt. Das Projektvolumen beträgt rund 400 Millionen Euro.

Am zweiten Tag begann der fachliche Teil mit einer Besichtigung des Emssperrwerks bei Ganderup. Der niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) betreibt und unterhält hier seit 2002 eines der modernsten Sperrwerke in Europa. „Das 476 Meter lange Bauwerk erfüllt zwei Hauptaufgaben. Zum einen verbessert es den Sturmflutschutz an der Ems und im Leda-Jümme-Gebiet erheblich. Zum anderen sichert die Staufunktion des Sperrwerkes die Flexibilität des Schifffahrtsweges Ems zwischen Papenburg und Emden. Das max. Stauziel von 2,70 Meter über Normalnull erlaubt die Überführung von Schiffen mit einem Tiefgang von bis zu 8,50 Meter.“, so die Erläuterungen des NLWKN.

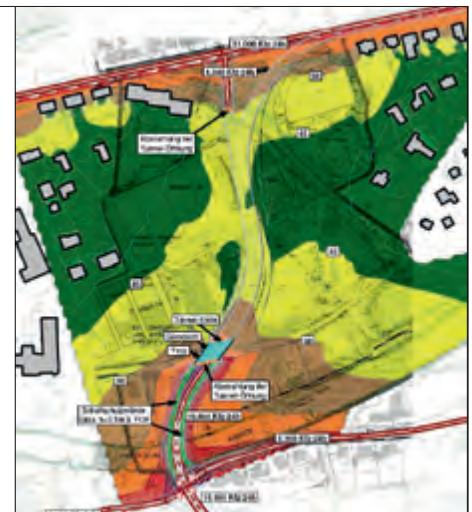
Nachmittags stand mit der Besichtigung der Meyer Werft in Papenburg eines der Highlights unserer Reise auf dem

hcon[®]
hils consult
Schall
Erschütterung
Bauphysik

ing.-büro - sachverständige

- schallschutz
- bau- & raumakustik
- erschütterungsschutz
- wärme- & feuchteschutz
- energieberatung /-konzepte
- geg - gebäudeenergieausweis
- thermografie & luftdichtheit

hils consult gmbh,ing.-büro für bauphysik
Mess-Stelle nach § 26/29b BImSchG
VMPA-Schallschutzprüfstelle, VBI
Kolpingstr. 15, 86916 Kaufing
fon: (0 81 91) 97 14 37 www.hils-consult.de
fax: (0 81 91) 97 14 38 info@hils-consult.de



*Disney Destiny
in der Meyer
Werft*



Programm. Die Meyer Werft ist eine der größten und modernsten Werften der Welt und auf den Bau moderner Kreuzfahrtschiffe spezialisiert. Die Wurzeln reichen bis ins späte 18. Jahrhundert. Bis zum Jahr 2024 blieb die Werft in Familienbesitz. Inzwischen gehört das Unternehmen zu rund 80 Prozent dem Bund und dem Land Niedersachsen. Die Familie Meyer hält noch knapp 20 Prozent. Die Werksbesichtigung war angesichts der schieren Größe mehr als beeindruckend. Wir hatten das Glück, die Disney Destiny in voller Größe im Endzustand kurz vor dem Stapellauf bewundern zu können. Die Jungfernfahrt war für November 2025 vorgesehen.

Das Highlight am dritten Tag war die Besichtigung der Baustelle der Friesenbrücke über die Ems bei Weener, Europas größte Hub-Drehbrücke im Zuge der 17 Kilometer langen Bahnstrecke zwischen Groningen und Bremen, der sogenannten Wunderline. Die Wunderline verbindet

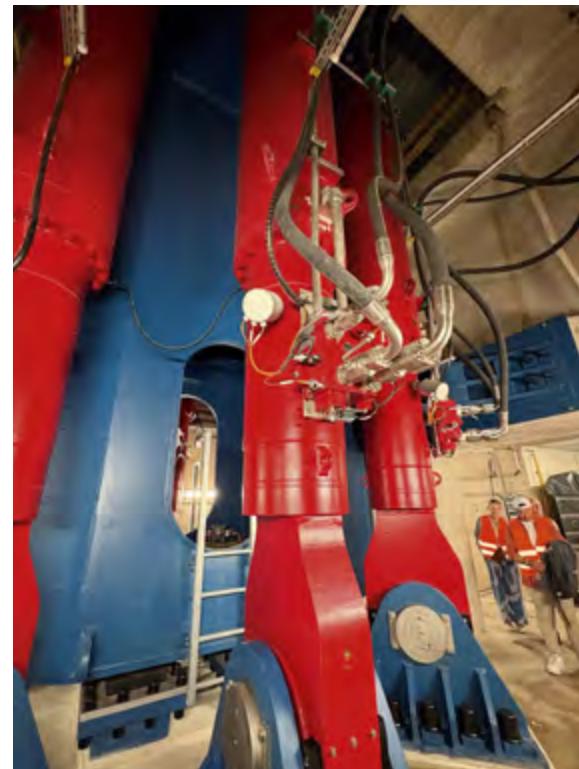
Deutschland und die Niederlande. Ende 2015 wurde die alte Friesenbrücke bei einer Schiffshavarie zerstört. In der Folge kam der Bahnverkehr in diesem Abschnitt vollständig zum Erliegen. Schienenersatzverkehr musste eingerichtet werden. Zur Wiederaufnahme des Schienennverkehrs wird im Auftrag der Deutschen Bahn nun eine 335 Meter lange, sich binnen weniger Minuten öffnende Hub-Drehbrücke inklusive Vorlandbrücke neu errichtet. Diese Dimensionen ermöglichen es auch den großen Schiffsneubauten aus der Meyer Werft, die neuralgische Stelle der Ems sicher zu passieren.

Am Sonntag traten wir schon wieder die Rückreise an und fuhren über den Bergpark Wilhelmshöhe bei Kassel nach Oberfranken zurück und beschlossen die diesjährige Mehrtagsexkursion bei einem gemeinsamen Abendessen in Roßstadt bei Eltmann.

*linkes Bild:
Baustelle
Friesenbrücke
über die Ems*



*rechtes Bild:
Hydraulik-
zylinder der
Friesenbrücke
über die Ems*





Calderón-Spiele in
der Alten Hofhaltung
Bamberg

THEATERFAHRT ZU DEN CALDERÓN-SPIELEN DES ETA HOFFMANN THEATERS

Die Theaterfahrt Mitte Juli ging nach Bamberg zu den Calderón Spielen in die Alte Hofhaltung. Dort konnten wir die Aufführung „Der Große Gatsby“ nach einem Roman von F. Scott Fitzgerald genießen. Der 1925 erschienene Roman gilt als einer der berühmtesten amerikanischen Romane des 20. Jahrhunderts. In ihm erzählt F. Scott Fitzgerald zum einen von den „Roaring Twenties“, der Zeit zwischen Kriegsende und Börsencrash. Zum anderen richten sich die Augen der Betrachter auch auf die emotionale Verlorenheit und Einsamkeit seines Protagonisten, dem

mysteriösen Selfmade-Millionär Jay Gatsby. Auch Hollywood nahm sich dieses Stoffs mehrfach an. Die bekanntesten Verfilmungen stammen aus den Jahren 1974 und 2013 mit Robert Redford bzw. Leonardo DiCaprio in der Hauptrolle.

JAHRESVERSAMMLUNG

Am 18. November 2025 fand unsere Jahresversammlung im Staatlichen Bauamt Bayreuth mit einem Festvortrag statt.

Dipl.-Ing. Uwe Zeuschel

Staatliches Bauamt Bayreuth



A45, TALBRÜCKE RAHMEDE

in Ausführung

- Beratung
- Objekt- und Tragwerksplanung zur Angebotsbearbeitung und Bauausführung

Nach der Sprengung der Talbrücke Rahmede startete der Ersatzneubau – Planung und Bau erfolgen in Rekordzeit. Der 2023 vergebene funktional ausgeschriebene Auftrag ging an ein Konsortium aus Baufirmen und Planer. Unser Münchener Team plant im Auftrag der ARGE HABAU, MCE und Pickhardt Bau. Zwei rund 455 m lange Überbauten überspannen künftig in 70 m Höhe das Tal – termingerecht, effizient und präzise dank Stahlverbundbauweise und simultanem Takschiebeverfahren von beiden Widerlagern.





DIE MITTELFRANKEN

Bei der Firma
Knauf in Iphofen



TAGESEXKURSION ZUR A 3 UND NACH IPHOFEN

Der Ausbau der A3 zwischen Würzburg und Nürnberg ist als ÖPP-Projekt seit einigen Jahren mit Fertigstellungziel Ende 2025 in Bau. Höchste Zeit, um die letzte Gelegenheit für eine Besichtigung wahrzunehmen. Mit über 30 Teilnehmenden steuerten wir am 7. Mai 2025 erst die zentrale Bauleitung in Geiselwind an. Anschließend ging es weiter nach Iphofen, um uns bei der Firma Knauf AG die Herstellung von Gipskartonplatten anzusehen.

In atemberaubender Geschwindigkeit wird die A3 zwischen Würzburg und Nürnberg sechsstreifig ausgebaut. Möglich wird dies durch das größte ÖPP-Infrastrukturprojekt in Deutschland mit einem Kostenumfang von rund 2,8 Milliarden Euro, wobei etwa 1,5 Milliarden Euro auf den Ausbau des Streckenabschnitts entfallen. Auftragnehmer ist die Projektgesellschaft A3 Nordbayern GmbH & Co. KG, ein Gemeinschaftsunternehmen von Eiffage S.A. und JOHANN BUNTE Bauunternehmung SE & Co. KG. Georg Binder, stellvertretender Gesamtprojektleiter, schilderte sehr

eindrucksvoll die Herausforderung, den Informationsfluss auf der gesamten rund 76 Kilometer langen zukünftigen Betriebs- und Erhaltungsstrecke (davon 71 Kilometer Ausbaustrecke) aufrechtzuerhalten, um nicht immer wieder das Rad neu erfinden zu müssen.

Gipskartonplatten sind allgegenwärtig. Sie sind so selbstverständlich, dass wir deren Entstehungsprozess nicht hinterfragen. Dies lohnt sich aber, da der ganz große Player in Unterfranken sitzt – in Iphofen. Nach einer kurzen Einführung über die geologischen Voraussetzungen sowie die fertigungstechnischen Herausforderungen ging es ins Werk der Firma Knauf. Es war sehr beeindruckend, wie hier an großen Fertigungsstraßen nahezu vollautomatisch Gipskartonplatten mit verschiedensten Anforderungen hergestellt werden. Wichtig für die Firma: die Rohstoffgewinnung vor Ort, um lange Transportwege und Kosten zu sparen. Aktuell ist die Erweiterung des bergmännischen Abbaus in Diskussion.



Vortrag in der Bauleitung v.l.n.r.
Stephan Ried (Autobahn GmbH),
Georg Binder (Arge A3), Thomas
Legominski (Autobahn GmbH)



Bei den bmk
Steinbruch-
betrieben

DREITAGESEXKURSION NACH LUDWIGSHAFEN UND MANNHEIM

Nach Prag im vergangenen Jahr wollten wir heuer wieder im Land bleiben. Die Doppelstadt am Zusammenfluss von Rhein und Neckar war vom 25. bis 27. September 2025 das Ziel von insgesamt 26 Teilnehmenden.

Bereits auf dem Hinweg war der erste Stopp angesagt. Die bmk Steinbruchbetriebe bei Heilbronn sorgen für den nötigen Nachschub an Zuschlagstoffen und haben vor Kurzem in eine neue rund 40 Meter hohe Brecher- und Siebanlage aus Stahlbeton investiert. Der herzliche Empfang

durch die Geschäftsführung mit einer kleinen Stärkung und einer Sprengung am Ende unserer Führung waren sehr eindrucksvoll.

Die grün-gelben Fertiger der Firma Joseph Vögele AG in Ludwigshafen sind die Marktführer, wenn es um den Einbau von Asphalt auf unseren Straßen und Wegen geht. Gerade jetzt mit temperaturabgesenktem Asphalt und immer neuen Zuschlagstoffen, um die Einbaubarkeit und Dauerhaftigkeit zu verbessern, ist der Markt im Umbruch.

ISP-SCHOLZ
Beratende Ingenieure AG



© Jens Weber

Ihr kompetenter Partner für besseres Planen:

- Tragwerksplanung aller Art
- Objektplanung von Ingenieurbauwerken
- Bauphysikalische Nachweise
- Brandschutz
- Sanierung und Instandsetzung
- Bauüberwachung
- Bauwerksprüfungen DIN 1076
- Baustatische Prüfungen durch Prüfingenieure
- Gutachten, OSA (Objektbezogene Schadensanalyse)



Bei der Firma
Vögele

Ein guter Zeitpunkt also, um sich die Herstellung der Einbaumaschinen in deren größtem Werk näher anzusehen. Hierfür hatte sich sogar die Geschäftsführung Zeit genommen.

Das Hochstraßensystem in Ludwigshafen ist – bzw. war – eine Lebensader durch die Stadt. Allerdings musste diese vierstreifige, von Ende der 1950er bis Ende der 1960er Jahre auf Stelzen gebaute Straße vor wenigen Jahren wegen Baufälligkeit „von jetzt auf gleich“ gesperrt werden. Daher erneuert und saniert die Bauprojektgesellschaft Ludwigshafen mbH diese wichtige Verbindung in Abschnitten. In einem Teilabschnitt soll diese Strecke in einen höhen-gleichen Stadt boulevard umgewandelt werden.

Die Bundesgartenschau im vergangenen Jahr gab den Radschnellwegen in Mannheim einen richtigen Schub. Wir schwangen uns in die Sättel und radelten eine Teilstrecke

des Radschnellwegs Darmstadt – Mannheim – Heidelberg mitten durch das ehemalige Buga-Gelände ab. Dabei gaben uns die Vertreter der Stadt Mannheim auch tiefe Einblicke in die städtebauliche Umwandlung ehemaliger Militärfächen der US-Armee, sorgten mit einem Imbiss dafür, dass wir nicht von den Rädern fielen, und lotsten unseren Bus mit den nichtradelnden Teilnehmenden zu unseren verschiedenen Stationen.

Anschließend ging es weiter nach Ladenburg. Das Regierungspräsidium Karlsruhe erläuterte uns den Weiterbau der Ortsumgehung Ladenburg mit neuer Neckarbrücke, die den bereits in Mannheim in Teilen von uns befahrenen Radschnellweg nach Heidelberg aufnimmt.

So viel Programm erfordert einen Ausgleich. Dies gelang an der Bergstraße am besten mit einer „Walking Weintour“



Unter der Hochstraßenbaustelle



In der Weinscheuer



Im Innenhof des Hambacher Schlosses



Kreisverkehr in Germersheim

durch die Weinberge in Schriesheim mit Weinprobe und Vesper.

So gestärkt ging es am nächsten Morgen in Richtung Weinstraße. Nicht zum Weintrinken, sondern an einen zentralen Ort der deutschen Vereinigungsbemühungen des 19. Jahrhunderts: das Hambacher Schloss. Dort konnten wir tief in die deutsche Geschichte eintauchen und einen kulturellen Kontrapunkt zu unserer Fachexkursion setzen.

Wenn schon Geschichte, dann bitte auch zum Straßenbau! Eine launige Führung durch das frisch renovierte Museum erläuterte uns die Entwicklung des Straßenbaus von den Römerstraßen bis heute. Dieser Einblick rundete unsere Eindrücke des aktuellen Straßenbaus in der Rhein-Neckar-Region bestens ab, so dass wir mit vielen neuen Eindrücken die Rückreise ins Zentrum der Metropolregion Nürnberg antraten.

Dipl.-Ing. Andreas Eisgruber

Staatliches Bauamt Nürnberg

Der beste Weg ist die Kombination von Wissen, Erfahrung und Kreativität.



Büchting + Streit AG

Innovativer Ingenieurdiensleister seit über 60 Jahren.

Konstruktiver Ingenieurbau

Brückenbau

Tunnelbau

Hochbau



Talbrücke Landeskroner Weiher, © Elfimages

www.buechting-streit.de



DIE UNTERFRANKEN

JAHRESMITGLIEDERVERSAMMLUNG 2024

Am 4. November 2024 kamen 38 Mitglieder zur Jahresmitgliederversammlung nach Würzburg. Nach einem Rückblick auf das vergangene Jahr und den Kassenstand erfolgten Neuwahlen, bei denen Dr. Klaus Reder im Amt des Vorsitzenden für weitere zwei Jahre bestätigt wurde. Neu gewählt wurden Stefan Arzberger, Johanna Klein und



Jahresmitglieder-
versammlung 2024
in Würzburg

Stefan Weißkopf-Zunft von der Autobahn GmbH, die zu aktuellen Verkehrsplanungen und aus dem Baugeschehen im Bezirk Unterfranken informierten.

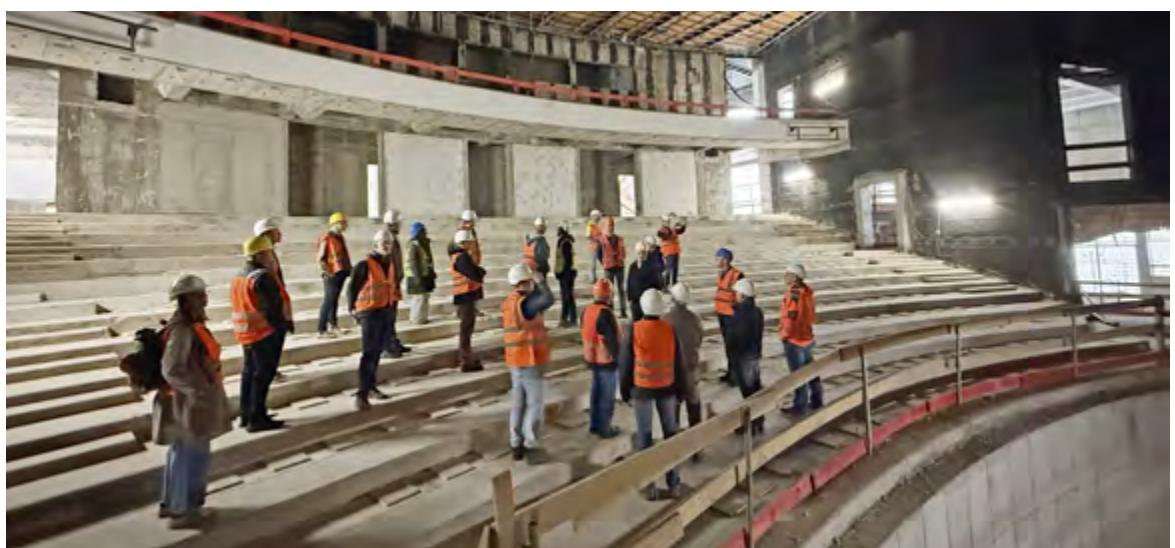
WÜRZBURGER SEMINAR

Beim traditionellen Würzburger Seminar als „Fachseminar zu aktuellen Fragen der VOB/B“ am 8. Mai 2025 hatten sich 32 Teilnehmerinnen und Teilnehmer angemeldet. Dr. Tobias Schneider, Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht von der Kanzlei Kapellmann und Partner Rechtsanwälte mbB, vermittelte den Teilnehmenden in ansprechender Weise die wichtigsten Grundlagen und auch Details zu den Themen kalkulierte Kosten oder tatsächliche Kosten. Er gab einen aktuellen Überblick zur Ermittlung und Durchsetzung von Nachträgen nach VOB/B und Preisanpassungen bei verzögerter Ausführungsplanung sowie den Mängelrechten des Auftraggebers vor Abnahme. Mit gezielten Fragen wurden Details zum Thema tiefer beleuchtet und die Rückmeldungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum Seminar waren dementsprechend durchweg positiv. Dank an den Referenten für den spannenden Vortrag und an Andreas Hecke für die Organisation.

FRÜHJAHRSEXKURSION NACH WÜRZBURG

Ziel der Frühjahrsexkursion am 22. Mai 2025 war die Baustelle des Mainfranken Theaters. In den letzten Jahren war die Theaterbaustelle in den Medien, da es zu erheblichen

Baustelle des
Mainfranken
Theaters



Rüdiger Köhler. Den Kollegen, die aus dem Vorstand ausscheiden, besten Dank für die angenehme und konstruktive Zusammenarbeit. Dank gilt den Referenten des Abends, Andreas Hecke vom Staatlichen Bauamt Schweinfurt, Rüdiger Köhler vom Staatlichen Bauamt Würzburg, Klaus Schwab vom Staatlichen Bauamt Aschaffenburg und

Verzögerungen, Wechsel der Planungsteams und damit einhergehend zu Mehrkosten kam. Welche fachlichen und organisatorischen Schwierigkeiten beim Bauablauf auftraten und wie diese sich auf die Bauzeit und die Kosten auswirken, zeigte uns der Geschäftsführende Direktor, Herr Terwey, bei einer Führung eindrucksvoll und sehr offen im



Ersatzneubau
Brücke Rottendorfer Straße

Gespräch auf. So entwickelten sich die geplanten Kosten von 70 Millionen Euro auf derzeit 145 Millionen Euro. Die Fertigstellung verzögert sich vom geplanten Termin 2022 auf 2030. Im Mai 2022 hatte das mit der ursprünglichen Planung für die Generalsanierung des Mainfranken Theaters beauftragte Architekturbüro hingeworfen. Im Sommer 2023 trennte sich die Stadt vom Fachplaner für die technische Gebäudeausstattung „aufgrund mangelhafter Leistung vor Ort“. Inzwischen sind zwei neue Firmen gefunden und es wird zusätzlich eine Projektsteuerung eingesetzt.

Am Nachmittag besuchte die Gruppe mit 23 Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Baustelle „Ersatzneubau Brücke Rottendorfer Straße“ in Würzburg. Das alte Brückenbauwerk hatte irreparable Schäden und musste rückgebaut werden, um Schäden an vorbeifahrenden Zügen und Unfälle zu verhindern. Weiterhin entsprach die lichte Weite der alten Brücke nicht mehr den Anforderungen der DB InfraGO AG. Die Arbeiten an dem Brückenbauwerk gestalteten sich aufgrund der vorliegenden beengten Platzverhältnisse durch den Stadtring Süd auf der Ostseite, den zahlreichen Versorgungsleitungen im Brückenbauwerk

sowie der untenliegenden Bahnstrecke als äußerst komplex und aufwändig. Nach Abbruch des Bauwerks bis Oktober 2025 kann mit Gründungsarbeiten begonnen werden. Besten Dank an Herrn Schwab und Frau Demling von der Stadt Würzburg für die informative Führung.

EXKURSION DER JUNGEN KOLLEGINNEN UND KOLLEGEN IN DEN LANDKREIS KITZINGEN

Am 4. Juni 2025 luden die Jungen Kolleginnen und Kollegen zur Exkursion ein. Sie besuchten eine Maßnahme der Deutschen Bahn im Landkreis Kitzingen. Vergangenes Jahr hatte ein Starkregenereignis den Hang zwischen Kitzingen und Mainstockheim in Bewegung gebracht. Die Deutsche Bahn, deren Strecke Würzburg – Kitzingen – Nürnberg in dem abrutschgefährdeten Hang verläuft, musste hier unmittelbar tätig werden. Die Kollegen von der Bahn erläuterten uns am einzigen Regentag der Woche die Herausforderungen, die mit der Böschungssicherungsmaßnahme einhergingen, so z. B. das Bauen unmittelbar neben den Brunnen der örtlichen Wasserversorgung oder die Durchführung der Maßnahme, während hierzu parallel die Planungen und Abstimmungen mit Naturschutz,

CONFIDO bedeutet
MIT VERTRAUEN.

Ihr erfahrener Partner für
Projekte im Bauwesen.

Professionelle Überwachung und
Steuerung beim Neubau und der
Sanierung von Straße, Schiene,
Brücke und Tunnel mit kurzen
Entscheidungswegen zeichnen
uns aus.
Bauoberleitung, Bauüberwachung
Vertragsmanagement und Plan-
management – UNSER AUFTRAG.

Darauf können Sie vertrauen.

confido-ingenieure.com

Wir suchen Talente, die unser Team verstärken.

FAIRFAMILY®

Die Jungen Kolleginnen und Kollegen besichtigen die Hangsicherungsmaßnahme



Wasserrechtsbehörde und weiteren Betroffenen laufen mussten. Zum Abschluss der Exkursion ging es dann zu Kaffee und Kuchen in ein Café in Kitzingen. Dank geht an Johanna Klein für die Vorbereitung und Durchführung.

JAHRESTAGUNG DER VSVI BAYERN IN WÜRZBURG

Höhepunkt im Jahr 2025 war natürlich das VSVI-Treffen der bayerischen Kolleginnen und Kollegen in Würzburg. Die Bezirksgruppe Unterfranken konnte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in den Räumen des Weltkulturerbes der Würzburger Residenz begrüßen. Nach der Mitgliederversammlung bereicherte ein kurzweiliger Vortrag von Prof. Mattheck den Nachmittag zum Thema „Mechanik von Schäden“. Am Abend trafen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer bei einer typischen fränkischen Weinprobe im Staatlichen Hofkeller. Bei guten fränkischen Schoppen und Gerichten mit musikalischer Umrahmung durch die Gruppe „häisd'n däisd'n ... vomm mee!“ verging die Zeit wie im Flug. Eine Bootsfahrt auf dem Main nach Thüngersheim mit einem bayerischen Weißwurstfrühstück rundete am Samstagvormittag die Veranstaltung ab.

SENIOREN ZU GAST IN CHURFRANKEN

Bereits zum fünften Mal trafen sich die Seniorinnen und Senioren der Bezirksgruppe Unterfranken am 24. September 2025 zu einem informativen und unterhaltsamen Nachmittag. In diesem Jahr war der Treffpunkt die Stadt Klingenberg am Main. Im direkten Umfeld des neuen Rathauses werden dort aktuell das Städtebauprojekt „Südliche Innenstadt“ sowie der Ausbau der Staatsstraße 2309 (Wilhelmstraße) umgesetzt.

Im Versammlungsraum des Rathauses begrüßte Bürgermeister Ralf Reichwein die Teilnehmenden und gab zunächst einen Überblick über die jahrzehntelange Planungsgeschichte. Nachdem sich die Stadt Klingenberg für eine mainseitige Verbreiterung der Staatsstraße

entschieden hatte, betrieb sie beharrlich über viele Jahre den Grunderwerb sowie den Abbruch mehrerer Gebäude. Das Baurecht für den Straßenausbau wurde durch einen Bebauungsplan geschaffen, der 2016 in Kraft trat. Die Straßenbauarbeiten, die im Sommer 2024 begannen, sind eingebettet in die Neubebauung des Areals „Südliche Innenstadt“, westlich der Wilhelmstraße. Der Leiter des Staatlichen Bauamts Aschaffenburg, Klaus Schwab, hob in seinem Beitrag hervor, dass Dank des zielstrebigen Engagements der Stadt Klingenberg und der engen Abstimmung zwischen Kommune und Straßenbauverwaltung eine verkehrliche und städtebauliche Gesamtlösung ermöglicht wurde, die beispielhaft ist.

Nachdem sich die Seniorengruppe einen Eindruck vom derzeitigen Baugeschehen in der Wilhelmstraße und im



Die Senioren im Rathaus der Stadt Klingenberg



Holger Bothe bedankt sich bei Bürgermeister Ralf Reichwein (links) und Klaus Schwab (rechts) vom Staatlichen Bauamt Aschaffenburg für die Informationen zum Projekt „Südliche Innenstadt“

angrenzenden Neubauviertel verschaffen konnte, wurde sie vom 1. Bürgermeister im Weinbau- und Heimatmuseum der Stadt Klingenberg empfangen. Er führte die Gruppe durch die bemerkenswert umfangreiche und vielfältige Sammlung, die das Leben und Arbeiten in der älteren und jüngeren Vergangenheit Klingenbergs anschaulich dokumentiert. Wichtige wirtschaftliche und gesellschaftliche Impulse gingen u. a. von der jahrhundertealten Tradition des Weinbaus und vom ehemaligen städtischen Tonbergwerk aus.

Mit einer gemeinsamen Einkehr im Restaurant auf der Clingenburg, hoch über den Dächern der Altstadt, endete das Seniorentreffen. Der herrliche Ausblick von der Burgterrasse ins Maintal entschädigte für den Dauerregen, der der guten

Stimmung aber keinen Abbruch tat. Alle Teilnehmenden waren sich einig: Klingenberg ist mehr als nur einen Besuch wert. Dank geht an Holger Bothe für die Organisation.

Bei unserer Mitgliederversammlung am 19. November 2025 im Matthias-Ehrenfried-Haus in Würzburg blickten wir wieder gemeinsam auf ein erfolgreiches Jahr der Kollegialität und der Weitergabe von Wissen in der Bezirksgruppe Unterfranken zurück.

Dr. Klaus Reder

INTERGEO Ing. GmbH
Mellrichstadt

www.matrics-engineering.com

München
Bernried
Buxtehude
Santander

Wir sichern Ihren Brückenbestand

Bewertung
Nachrechnung, Monitoring, Materialprüfung,
Bauwerksprüfung, Gutachten etc.

Planung
Instandsetzung und Erhaltigung
Verstärkung
Einsatz von ultrahochfestem Beton
C80/95 im Brückenbau

Entwicklung
easyQuerV (BAS)

matrics

engineering

Foto: Hansebrücke Stade



ENTSCHIEDENES HANDELN UND PRAGMATISCHE LÖSUNGEN SIND ANGESAGT!



Dipl.-Ing. Bernhard Knoop

Präsident der BSVI

Sehr geehrte Mitglieder der VSVI Bayern,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

was kommt da in den nächsten Jahren auf uns Ingenieurinnen und Ingenieure zu? Am 18. September dieses Jahres hat der Bundestag das Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SIVIKG) verabschiedet. Abschließend hat der Bundesrat am 26. September grünes Licht gegeben. Mit der Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt am 2. Oktober trat das Sondervermögen rückwirkend zum 1. Januar 2025 in Kraft. Mit den 500 Milliarden Euro aus dem Sondervermögen dürfen bis zum Ablauf des 31. Dezember 2036 enorme Investitionen in die Infrastruktur gesteckt werden. Kaputte Straßen und marode Brücken sollen aus diesem Sondervermögen modernisiert und damit das Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit im Land gestärkt werden. Ziel des Gesetzes ist es, für künftige Generationen eine intakte und moderne Infrastruktur in Deutschland zu schaffen.

SIND DAS NICHT WUNDERBARE PERSPEKTIVEN?

Entschiedenes Handeln und vor allem pragmatische Lösungen sind jetzt angesagt, um bundesweit die zusätzlichen Milliarden Euro in den kommenden Jahren wirklich auf die Straße zu bringen. Das geht nur mit einfacheren und schnelleren Vergabeverfahren bei Planung und Bau, verstärkter Digitalisierung von Arbeitsabläufen, besonders in den für die Infrastruktur verantwortlichen öffentlichen Verwaltungen. Zusätzlich müssen spürbare Planungsbeschleunigungen durch weniger personalintensive und weniger komplexe Baurechtsverfahren erreicht werden. Alles bekannte Forderungen der BSVI.

Ein Schwerpunkt unserer Ingenieurarbeit muss in der Erüchtigung der Brücken liegen. Wir müssen, wenn jetzt mehr Geld bereitsteht, auch wirklich schneller umsetzen. Diese Erkenntnis ist in Politik, Verwaltung und Wirtschaft seit Jahren vorhanden und absolut unstrittig. Wenn wir die bereitgestellten Sondermittel erfolgreich in die Erneuerung unserer Verkehrsinfrastruktur stecken wollen, dann müssen sich konsequenterweise die aktuellen Rahmenbedingungen in Deutschland ändern. Nicht nur beim Thema Brücken sind mehr Mut und Kreativität, beispielsweise beim Einsatz von Modul- und Systembauweisen, gefordert. Meine Vorstellungen sind vollkommen genehmigungsfreie Planungen beim Bauen im Bestand, was bei den vielen notwendigen Ersatzneubauten im Brückenbau mehr als angesagt wäre. Konstruktive

Ungeduld im besten Sinne, kein zu langes Abwarten, sondern Umsetzen ist jetzt das Gebot der Stunde.

Ohne fachkundiges Personal wird es nicht gehen. Mit zu den wichtigsten Aufgaben zählt es daher, gerade bei den öffentlichen Auftraggebern, die seit Jahren bestehende Unterbesetzung an Ingenieuren und Technikern aufzulösen. Die zukünftigen Auswirkungen der durch Renteneintritt oder durch Pensionierung ausscheidenden Babyboomer erhöhen bekanntlich den Handlungsdruck bei Regierungen, Verwaltungen und Tarifpartnern.

MEIN FAZIT: Auf die erfreulicherweise reformwilligen Ankündigungen der neuen Bundesregierung muss der vom Kanzler angekündigte „Herbst der Reformen“ mit Maßnahmen zur Beschleunigung folgen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

bei der 46. Delegiertenversammlung am 19. September 2025 in Konstanz haben die Delegierten der 14 VSVI-Landesvereinigungen das Geschäftsführende Präsidium der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e.V. (BSVI) neu gewählt.



Das neu gewählte Geschäftsführende Präsidium der BSVI
v.l.n.r.: Bernhard Knoop, Rainer Hess, Wolf Uhlig, Stefan Jung

Dr.-Ing. Stephan Hoffmann schied nach vier Jahren satzungsbedingt aus seinem Amt als Vize-Präsident der BSVI aus. Dr.-Ing. Hoffmann hat sich in diesen vier Jahren schwerpunktmäßig beim Thema Fortbildung und Fachkräftegewinnung in unserer Vereinigung mit großem Engagement eingebracht. Für seinen Input, seine Initiativen und seine fachkundige Mitarbeit in der BSVI bin ich ihm zu großem Dank verpflichtet. Als sein Nachfolger wurde Prof. Dr.-Ing. Rainer Hess von der Hochschule Mainz zum neuen Vize-Präsidenten gewählt. Somit bleibt der enge Kontakt und Austausch der BSVI zu Wissenschaft und Forschung bestehen. Rainer Hess, den ich persönlich viele Jahre kenne, ist ein exzenter Fachmann und eine ganz hervorragende Besetzung in unserem Team.

Im Amt als Präsident der BSVI wurde ich von den Delegierten für eine weitere Amtszeit von zwei Jahren bestätigt. Gemeinsam mit dem neuen Geschäftsführenden Präsidium freue ich mich in den kommenden zwei Jahren im Sinne der BSVI-Satzung mit besonderen Akzenten und Schwerpunkten zu aktuellen Themen aus dem Straßen- und Verkehrswesen die Interessen der Landesvereinigungen zu bündeln und sichtbar zu vertreten.

Seien Sie versichert, das BSVI-Team setzt sich auch in Zukunft schwerpunktmäßig für eine verlässliche und dauerhafte Sicherung der Infrastrukturfinanzierung, für eine spürbare Planungsbeschleunigung, für eine Reform des Vergabewesens sowie mehr Digitalisierung im Planungs- und Bauprozess ein. Die Förderung des Berufsstands und des Berufsbilds Bauingenieur ist und bleibt für die BSVI eine Daueraufgabe. So wird die BSVI gemeinsam mit den 14 VSVI-Landesvereinigungen für mehr Ingenieurnachwuchs, ganz besonders vor dem Hintergrund des anhaltenden Fachkräftemangels, werben.

DEUTSCHER INGENIEURPREISES STRASSE UND VERKEHR 2025

Mit der diesjährigen Durchführung des Deutschen Ingenieurpreises Straße und Verkehr 2025 (www.bsvi.de/preistraeger-2025.html) haben wir eindrucksvolle Ingenieurleistungen auf den Gebieten Baukultur, Innovation/Digitalisierung und Neue Mobilität ausgezeichnet, gewürdigt und öffentlich positioniert. Mit dem Preis erfahren das Engagement, die Kreativität und die Persönlichkeiten, die hinter diesen vielseitigen und facettenreichen Leistungen stehen, die verdiente öffentliche Wertschätzung und Anerkennung.

Wir brauchen Menschen, die die aktuellen Aufgaben mit frischem Geist anpacken, neue Wege gehen. Wir brauchen Köpfe, die die Mobilität neu denken und die den Mut haben, anstatt gewohnte Pfade zu gehen, auch Neues zu wagen. Mit dem Deutschen Ingenieurpreis zeichnen wir genau diese Menschen aus. Menschen, die über Wochen und Monate hart gearbeitet haben und nach neuen Lösungen suchten – und sie schließlich gefunden und die Aufgabenstellung hervorragend gelöst haben. Die Vorbereitung einer Neuauflage des Ingenieurpreises im Jahr 2027 steht fest auf der Agenda der BSVI.



Preisträger in der Kategorie **Innovation | Digitalisierung**



Preisträger in der Kategorie **Neue Mobilität**



Preisträger in der Kategorie **Baukultur**

Liebe Freundinnen und Freunde aus Bayern,
„Das Glas ist nicht halbleer. Das Glas ist halbvoll.“
In diesem Sinne wünsche ich ein optimistisches und zugleich herzliches Glück auf!

Ihr Bernhard Knoop



50 Jahre INGENIEURKOMPETENZ AUF HÖCHSTEM NIVEAU

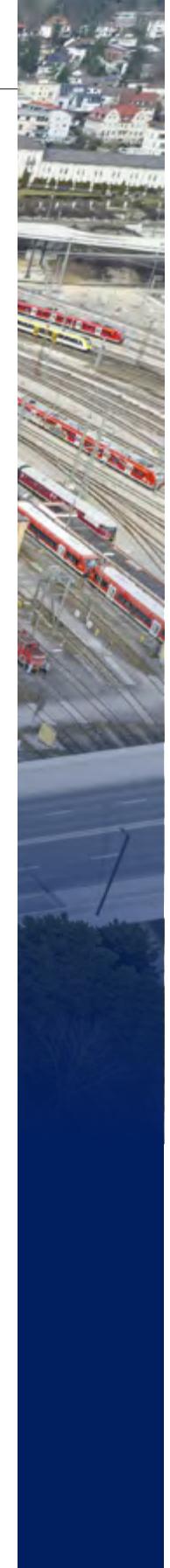
In 50 Jahren Firmengeschichte hat sich die KB zum erfolgreichen Ingenieurdienstleister mit ganzheitlichem Leistungsportfolio und mehr als 200 Mitarbeitenden an neun Standorten entwickelt.

Als Ingenieurdienstleister mit umfassendem Leistungsportfolio im Bauwesen ist das Unternehmen Partner öffentlicher und privater Auftraggeber bei anspruchsvollen Infrastruktur- und Hochbauprojekten. Mit Beratung, Planung, Management, Überwachung und Prüfung deckt die KB ein breites Angebot an Ingenieurdienstleistungen ab. Das ermöglicht die Begleitung von Bauherren über den gesamten Lebenszyklus ihrer Bauwerke – von der ersten Idee bis zur nachhaltigen Nutzung.

Ob Brücken, Straßen, Bahnanlagen, Schulen, Krankenhäuser, Industrie- oder Wohngebäude – die interdisziplinären Teams der KB entwickeln Lösungen, die technische Exzellenz, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit vereinen. Neben dem Neubau liegt der Fokus vermehrt auch auf der Erhaltung und Modernisierung bestehender Bauwerke. Mit fundierten Zustandsanalysen, gezielten Instandsetzungsstrategien und Maßnahmen zur nachhaltigen Verlängerung der Lebensdauer von Bauwerken bietet die KB



Erneuerung B10 Ulm – das Infrastruktur-Großprojekt wird im zukunftsweisenden Partnering-Modell realisiert. Im Generalplaner-Team mit BuP, Boll Beraten und Planen Ingenieurgesellschaft mbH & Co. KG sowie der Dipl.-Ing. Bernd Gebauer Ingenieur GmbH hat die KB die führende Rolle übernommen.



ein hochspezialisiertes Leistungspaket. Angesichts des zunehmenden Sanierungsbedarfs in Deutschland profiliert sich das Unternehmen damit als kompetenter Partner für zukunftsfähige Bauwerke.

INTERDISziPLINARITÄT ALS ERFOLGSFAKTO

Im Sinne einer ganzheitlichen Betreuung begleitet die KB ihre Kunden durch sämtliche Projektphasen – von der strategischen Beratung und Machbarkeitsstudien über Planung, Ausschreibung und Bauüberwachung bis hin zu Projektmanagement, Gutachten und Prüfungen. Die KB übernimmt Verantwortung für technische, organisatorische und wirtschaftliche Aspekte eines Projekts. So entstehen durchgängige, effiziente Abläufe, die Bauherren entlasten und

Information Modeling (BIM) und die enge Zusammenarbeit mit langjährigen Partnerbüros gelingt es, anspruchsvolle Aufgabenstellungen effizient, termintreu und im Sinne aller Beteiligten zu realisieren. Selbst unter herausfordernden Rahmenbedingungen lassen sich wirtschaftliche und nachhaltige Ergebnisse erzielen.

50 JAHRE LEIDENSCHAFT UND ENGAGEMENT

1975 in Kempten im Allgäu gegründet, hat sich die KB in fünf Jahrzehnten von einem regionalen Ingenieurbüro zu einem überregionalen, zukunftsorientierten Ingenieurdienstleister entwickelt. Seit den Anfängen prägen Qualität sowie die Leidenschaft und das Engagement für das Ingenieurwesen das Unternehmen. Über die Jahre hat die KB zahlreiche Herausforderungen gemeistert, sich flexibel an Marktveränderungen angepasst und dabei stetig weiterentwickelt. Heute steht das Unternehmen für Stabilität, Resilienz, Verlässlichkeit und partnerschaftliches Handeln – Werte, die tief in der Unternehmenskultur verankert sind. Kontinuierliches Wachstum, neue Standorte und sichere, attraktive Arbeitsplätze belegen den Erfolg dieser Haltung.

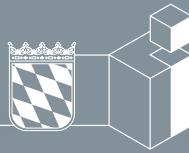
VORAUSDENKER UND WEGBEREITER

Seit jeher übernimmt die KB auch die Rolle des Innovators und Impulsgebers. Die Zukunft des Bauens ist digital, vernetzt und nachhaltig – und die KB gestaltet diesen Wandel aktiv mit. Dabei geht es nicht nur um den Einsatz digitaler Methoden wie BIM, sondern um ein ganzheitliches Verständnis von Innovation: nachhaltige Konzepte, effiziente Prozesse und zukunftsfähige Lösungen stehen im Mittelpunkt. Mit der Gründung von Smart Solutions S² setzt die KB hier neue Impulse und schafft in den eigenen Reihen Raum für Forschung, Entwicklung und Innovation. Im neuen Unternehmensbereich entstehen wegweisende Konzepte, die aktuelle Trends aufgreifen, Forschungsergebnisse in die Praxis überführen und interdisziplinäres Denken fördern. Kooperationen mit Partnerbüros, Hochschulen und Forschungseinrichtungen fördern den Wissensaustausch und machen es möglich, zukunftsweisende Standards zu etablieren und die Digitalisierung im Bauwesen aktiv mitzugestalten. So positioniert sich die KB als Impulsgeber und verlässlicher Partner für nachhaltige, effiziente und zukunftsfähige Ingenieurleistungen.



Projektergebnisse nachhaltig sichern. Das interdisziplinäre Arbeiten ist ein zentrales Merkmal der Arbeitsweise der KB: So bündeln etwa Spezialisten aus den Bereichen Tragwerksplanung, Verkehrswegebau, Instandsetzung, Bauphysik und Projektmanagement ihr Know-how, um eng vernetzt an gemeinsamen Lösungen zu arbeiten. Bei Großprojekten wie der Erneuerung der B10 Ulm, die im Partnering-Modell realisiert wird, zeigt sich die Stärke dieses Ansatzes: Durch den Einsatz innovativer Methoden wie Building





DIE BAYERISCHE INGENIEURE-KAMMER-BAU IM JAHRESRÜCKBLICK

Woran werden wir uns erinnern, wenn wir mit etwas Abstand auf das Jahr 2025 zurückblicken? Sowohl als Gesellschaft wie auch als Berufsstand dürfte uns Ingenieurinnen und Ingenieuren eine Sache besonders im Gedächtnis bleiben: Die Entscheidung der Bundesregierung, die gigantische Summe von 500 Milliarden Euro für Investitionen in Infrastruktur und Verteidigung zur Verfügung zu stellen. Noch nie zuvor wurde ein derart großer Betrag bereitgestellt.

Als Ingenieurinnen und Ingenieure wissen wir – und das nicht erst seit dem Einsturz der Dresdner Carolabrücke im September 2024, dass unsere Infrastruktur jeden Euro dringend brauchen kann. Viel zu lange hat man notwendige Modernisierungsmaßnahmen verschleppt. Man hat ihre Dringlichkeit kleingeredet, konnte sich über Details nicht einigen oder es gab Finanzierungsprobleme. Nun hat unsere neue Bundesregierung den Geldbeutel ganz weit aufgemacht – ein wichtiger Schritt. Doch damit allein ist noch keine Brücke saniert, keine Straße repariert. Nun muss man ins „Doing“ kommen. Wie schreibt man aus? Sucht man einen Generalplaner? Einen Totalunternehmer? Oder vergibt man Planungen doch losweise, damit auch unsere vielen Mittelständler zum Zug kommen, die ja bekanntlich das Rückgrat unserer Wirtschaft sind? Will man weiterhin den Bau jeder Schutzplanke, jeder Betonschutzwand, jedes Leitpfostens separat d. h. als Fachlos gesondert ausschreiben und vergeben?

Die Bayerische Ingenieurkammer-Bau weiß um die Vorteile für alle Beteiligten, wenn ein lokales Ingenieurbüro mit Kenntnis der örtlichen Besonderheiten zum Zuge kommt, und macht sich daher für den Erhalt der mittelständischen Strukturen stark.

Die Milliarden des Bundes werden an etlichen Stellen dringend gebraucht. Wichtig ist, dass sie sinnvoll eingesetzt werden, damit es wirkliche Investitionen in die Zukunft sind und nicht nur eine Schuldenlast für die nachfolgenden Generationen. Um aber zu erkennen, wie das Geld bestmöglich verteilt wird, braucht es Ingenieursachverständ, der in die Debatte eingebunden wird. Wir wissen um die Details, die bei verschiedenen Projekten auf uns Planerinnen und Planer zukommen und können abschätzen, wo Schwierigkeiten lauern. Unsere Stimme ist daher von enormer Bedeutung und wird gehört.

POLITISCHE ARBEIT

Sowohl die Bayerische Ingenieurkammer-Bau wie auch die Bundesingenieurkammer haben zuletzt ihre politischen Aktivitäten deutlich ausgebaut und professionalisiert. In einem Workshop mit einer erfahrenen ehemaligen bayerischen Landtagsabgeordneten haben wir viele wertvolle Anregungen bekommen, wie wir noch besser Gehör in der Politik finden und wann wir uns mit welchem Anliegen an welche Personen wenden.

Wir führen schon seit vielen Jahren regelmäßig Gespräche mit den Fraktionen, mit Ausschussmitgliedern oder auch einzelnen Abgeordneten, um bestimmte Fachfragen zu vertiefen. Auffällig aber ist: Wir bekommen die Termine inzwischen immer schneller und sitzen immer öfter mit Abgeordneten am Tisch. Für uns ein klares Signal, dass die Politik unsere Kammer als kompetente und zuverlässige Ansprechpartnerin erkannt hat und unsere Expertise nutzen will. Verkehrswege sind nahezu immer Thema in diesen Gesprächen – weshalb gerade auch das Wissen und die Erfahrung der VSBI-Mitglieder gefragt ist.

INNOVATIONEN

Damit das Bauen zukunftsfähig bleibt, braucht es Innovationen und Menschen, die den Mut haben, neue Wege zu gehen. Genau diesen Mut belohnt die Bayerische Ingenieurkammer-Bau mit dem „Building Outside The Box“-Preis, der im Juli 2025 wieder vergeben wurde. Die Chance auf den Preis haben Studierende bzw. Nachwuchskräfte unter 40 Jahren und Start-Ups, die maximal fünf



„Building Outside The Box“ – Jury und Preisträger

Jahre am Markt sind. Ausgezeichnet werden Projekte oder Ideen, die in die Zukunft der Branche weisen und wichtige Innovationen anschließen bzw. das Potential dazu haben. Insgesamt 18 Einreichungen gab es in diesem Jahr. Sechs davon schafften es auf die Shortlist und hatten die Möglichkeit, ihr Projekt in einem Live-Pitch dem fachkundigen Publikum und der Jury vorzustellen. Platz 1 belegte das Start-Up TRIQBRIQ, das modulare Holzbausteine entwickelt hat, die ohne Klebstoffe verbunden werden und somit bei einem Rückbau sortenrein trennbar sind. Spannend war aber nicht nur das Produkt, sondern auch die Tatsache, dass dieses Start-Up inzwischen Projekte mit einem Ingenieurbüro realisiert, deren Inhaberin die Baylka-Bau vor gut zehn Jahren mit dem Bayerischen Ingenieurpreis ausgezeichnet hat. Hier haben sich Visionäre gefunden, um gemeinsam noch bessere Lösungen für die Menschen zu finden. Ein großartiges Vorbild für alle.

INGENIEURINNEN IM FOKUS

Um Vorbilder geht es auch bei unserer neuen Veranstaltungsreihe „Bauingenieurin: gestern, heute, morgen“, die zum Auftakt in Nürnberg gastierte und ebenso in Deggendorf und in Kempten zahlreiche Interessierte anlockte. Bei diesem Veranstaltungsformat geben wir unseren Kolleginnen die Bühne. Ingenieurinnen unterschiedlichen Alters, aus unterschiedlichen Disziplinen, teils Angestellte, teils Selbstständige, berichten hier von ihrem Werdegang. Schnell haben sich aus diesen Veranstaltungen erste Netzwerke gebildet. Die in unserer



Das Podium des Regionalforums „Bauingenieurin: gestern, heute, morgen“ im Februar 2025 in Nürnberg

Kammer organisierten Frauen stehen jetzt in engerem Kontakt und mehrere Ingenieurinnen, die der Kammer bisher nicht beigetreten sind, haben durch dieses Veranstaltungsformat Interesse an einer Mitgliedschaft bekommen.

Ergänzend zu den Veranstaltungen in den Regionen sind für 2026 auch Online-Termine geplant, um unabhängig vom Wohnort noch mehr Kolleginnen zusammenzubringen. Die Ingenieurinnen-Foren sind übrigens keine „Women-only“-Events. Männliche Gäste sind explizit erlaubt und erwünscht. Und erfreulicherweise nutzen auch bereits relativ viele Kollegen die Möglichkeit zum Austausch.

KAMMERWAHLEN 2026

2026 stehen die Kammerwahlen an. Alle Mitglieder sind aufgerufen, die 125 Mitglieder der Vertreterversammlung zu wählen. In ihrer konstituierenden Sitzung bestimmt die Vertreterversammlung dann aus ihrer Mitte die neun Vorstandsmitglieder und beruft Ausschüsse. Der amtierende Vorstand freut sich, wenn

die Vertreterversammlung und insbesondere auch die Vorstandsposten möglichst vielfältig besetzt sind. Als „große Kammer“ möchte die Baylka-Bau auch in der Besetzung ihrer wichtigsten Gremien die Breite ihrer Mitgliedschaft spiegeln. Dazu zählen u. a. die verschiedenen Ingenieursdisziplinen, die Mischung aus angestellten, beamteten und Beratenden Ingenieurinnen und Ingenieuren und natürlich auch das Geschlecht. Wir appellieren daher an alle Kolleginnen und Kollegen, geeignete Mitglieder vorzuschlagen oder sich selbst zur Wahl zu stellen. Wer Fragen zu den genauen Aufgaben oder dem ungefähren zeitlichen Umfang dieser ehrenamtlichen Tätigkeiten hat, kann sich jederzeit gerne an die Geschäftsstelle oder an mich und meine Vorstandskollegen wenden.

Wir sind sicher, dass sich für jede und jeden, die bzw. der Interesse an einer Mitarbeit hat, ein passender Posten finden lässt. Und auch unabhängig von einer Berufung in ein Gremium sind wir stets froh um Unterstützung und Impulse für die Arbeit der Kammer. Wir freuen uns über viele alte und neue Gesichter, die die Kammer als starke Interessensvertretung der am Bau tätigen Ingenieurinnen und Ingenieure in die Zukunft führen!

Dipl.-Ing. Michael Kordon

1. Vizepräsident der Bayerischen Ingenieurekammer-Bau



Die Bayerische Ingenieurekammer-Bau ist die berufsständische Vertretung der bayerischen Ingenieurinnen und Ingenieure aus Bauwesen, Freien Berufen und öffentlichem Dienst. Wir vertreten die beruflichen Belange unserer über 7.700 Mitglieder in Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Öffentlichkeit.

www.bayika.de



Bayerische
Ingenieurekammer-Bau
Körperschaft des öffentlichen Rechts

Mitreden. Mitgestalten.

RUNDE GEBURTSTAGE

Ein Mitglied, das sich im hohen Maß für die VSVI engagiert hat, möchten wir dieses Jahr ganz herzlich zum Geburtstag gratulieren.



NEUE WEGE. FÜR BEWUSSTE ENTWICKLUNG.

Als visionäre Bauingenieure und Techniker begleiten wir komplexe Verkehrsinfrastruktur-Projekte und setzen uns für eine nachhaltige Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen und Erschließungen ein.



sehlhoff.eu

GEBURTSTAGE

Im Jahr 2026 feiern einige unserer Mitglieder einen „runden“ Geburtstag. Wir gratulieren dazu sehr herzlich und wünschen für die Zukunft viel Gesundheit und alles Gute.



**VÖSSING
INGENIEURE**

**INFRASTRUKTUR
UND
ZUKUNFT GESTALTEN**

Unsere Kompetenz- und Geschäftsfelder:

■ Bahntechnische Ausrüstung	■ Industriebauten	■ Tunnel
■ Energie	■ Ingenieurbauwerke	■ Verkehr
■ Flughafen	■ Schiene	■ Verkehrstechnik
■ Hochbau & Architektur	■ Straße	■ Wasser & Umwelt

Mit rund 700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an 17 Standorten in Deutschland und in Polen und 45 Jahren Erfahrung entwickelt die Vössing Ingenieurgesellschaft innovative Lösungen für nachhaltige und zukunftsorientierte Infrastrukturprojekte jeder Größenordnung.

BERATUNG · PLANUNG · PROJEKTMANAGEMENT · BAUÜBERWACHUNG

Vössing Ingenieurgesellschaft mbH · Niederlassung München/Nürnberg
Nymphenburger Straße 20b · 80335 München · T +49 89 3249175-0 · münchen@voessing.de · voessing.de



Akustik neu gedacht

Wir machen einen
Bogen um den Lärm.

Ausführungsplanung an der
A81 zwischen Böblingen und
Sindelfingen.

www.zm-i.de





Wir begrüßen sehr herzlich unsere

NEUEN MITGLIEDER

OBERBAYERN

Bauer, Reinhard
NANDLSTADT
Böhm, Amelie
GELTENDORF
Bösl, Daniel
WINHÖRING
Forster, Mona
MÜNCHEN
Gellner, Lukas
EURASBURG
Gimpel, Nicole
GRAFRATH
Harecker, Ludwig
TACHERTING
Holzer, David
BERNAU
Hulm, Felix
FREISING
Karajan, Max
MÜNCHEN
Kirchlechner, Regina
STEINHÖRING
Dr. techn. Lechner, Johannes
SCHWAZ
Löffelmann, Daniela
FRENSDORF
Lubenović, Amsal
MÜNCHEN
Marcano, Cinzia Virginia Caro
FÜRSTENFELDBRUCK
Müller, Agnes
MÜNCHEN
Munoz-Cobo Cique, Guillermo
MÜNCHEN
Negebauer, Anna
WASSERBURG
Pfab, Valentin
MÜNCHEN
Pichel, Jonas
OLCHING
Plessner, Anna
MÜNCHEN

Polozek, Nicole INGOLSTADT Pye, Lennard STEINGADEN Reisner, Daniel HAAG Rennett, Nina KIRCHSEEON Römer, Fritznel OLCHING Speth, Caroline MÜNCHEN Staller, Leopold MÜNCHEN Sultani, Khalil Ahmad OLCHING Zehetner, Christian SEEHAUSEN

Wagner, Daniel
WALLERSDORF
Zöller, Jacqueline
AHLMING

OBERPFAHL

Engl, Lena
REGENSBURG
Fautz, Anna
BAD ABBACH
Kleber, Benedikt
AMBERG
List, Wolfgang
REGENSBURG
Riedl, Philipp
REGENSBURG
Schraml, Michael
NEUSTADT

NIEDERBAYERN

Able, Maximilian
PILSTING
Faltermeier, Anna
KRÖNING
Hartinger, Hermann
GEISENHAUSEN
Littich, Elias
MALLERSDORF-PAFFENBERG
Mayrhofer, Laura
PLATTLING
Obergrußberger, Moritz
DEGGENDORF
Obwandner, Arnold
LANDSHUT
Ritzer, Anna
PASSAU
Sagstetter, Anna
STRAUBING
Schuh, Christian
STRAUBING
Stoiber, Felix
FÜRSTENZELL

SCHWABEN

Caspers, Mario
IMMENSTADT
Eichstaedt, Christoph
AUGSBURG
Fahrendorff, Uwe
FISCHACH
Friedl, Julia
NEUSÄSS
Helmis, Laura
STADTBERGEN
Kornek, Thomas
AUGSBURG
Krause, Lea
THANNHAUSEN
Morgner, Nina
DIRLEWANG
Schmid, Stefan
NÖRDLINGEN
Schmidt, Robert
NEUSÄSS
Schwarz, Jannik
SULZBERG

Schwientek, Johannes
KEMPTEN
Steigenberger, Johannes
BERG

OBERFRANKEN

Angermüller, Ina
GROSSHEIRATH
Böhnlein, Jochen
BAMBERG
Jabr, Nbras
COBURG
Lodes, Leon
HOF
Palus, Selina
RÖDENTAL
Pfaffenberger, Frank
MISTELGAU
Ringmaier, Kirsten
MÜNCHEN
Schmitt, Bernd
BISCHBERG
Schreiber, Thomas
MISTELGAU
Sinnig, Marcel
MÜNCHBERG

MITTELFRANKEN

Bergdolt, Manuela
MÖNCHSROTH
Berger, Thomas
GROSSENSEEBACH
Gabler, Emmeran
FÜRTH
Hansen, Annika
NÜRNBERG
Hofbeck, Manfred
HILPOLTSTEIN
Jokisch, Markus
LUDWIGSBURG

Ludwig, Marina
EMSKIRCHEN
Porst, Charlotte
NÜRNBERG
Regler, Simon
HERSBRUCK

Schneider, Fabian
DIETENHOFEN
Schuster, Johanna
FÜRTH
Trapp, Tobias
TREUCHLINGEN

UNTERFRANKEN

Prof. Dr.-Ing. Aulbach,
Benjamin
MÖMBRIS
Biere, Maximilian
GEMÜNDEN
Ebert, Stefan
KOLITZHEIM
Kohl, Manuel
REICHENBERG
Moser, Ludmilla
SCHWEINFURT
Philipp, Leopold
WERNECK
Rohner, Sina
SCHWEINFURT
Rüger, Thorsten
GRÄFENDORF
Schneider, Jonas
SCHWEINFURT
Stratmann, David
ELFERSHAUSEN
Suffel, Jörg
KLINGENBERG

In eigener Sache:

MITGLIED WERDEN BEI DER

ES LOHNT SICH!

Bei ermäßigttem Jahresbeitrag (25 Euro) genießen junge Mitglieder alle Vorteile und Chancen einer Mitgliedschaft bei der VSVI Bayern.

VSVI-VERANSTALTUNGEN:

• Seminare • Vorträge • Exkursionen
Nutzen Sie die Möglichkeit, mit Fachleuten zu sprechen, Berufskollegen kennenzulernen und Erfahrungen auszutauschen.

KONTAKTE KNÜPFEN!

Der Vorsitzende Ihrer Bezirksgruppe freut sich über Ihren Anruf. Namen und Kontaktadresse finden Sie auf der letzten Seite.



MITGLIEDSANTRAG

sowie weitere Informationen können unter www.vsvi-bayern.de abgerufen werden.



BAYERN - GEBAUT AUS HEIMISCHEN BAU- UND ROHSTOFFEN



Bayerischer Industrieverband Baustoffe, Steine und Erden e.V. (BIV), Beethovenstr. 8, 80336 München

www.biv.bayern

BIV
BAUSTOFFE
STEINE UND ERDEN

© golero

VORSITZENDE VON VSVI, VFSVI UND DEN BEZIRKSGRUPPEN

VSVI-Vorsitzender

Dipl.-Ing. Rainer Popp
 c/o Bayerisches Staatsministerium für
 Wohnen, Bau und Verkehr
 Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München
 Tel. 089 2192-3533
 rainer.popp@stmb.bayern.de

Stellvertretender Vorsitzender:
Dipl.-Ing. Matthias Schellenberger

VFSVI-Vorsitzender

Dipl.-Kfm. Harald Schilly
 c/o Rohrdorfer Sand und Kies GmbH
 Sinning 1, 83101 Rohrdorf
 harald.schilly@rohrdorfer.eu

Die Vorsitzenden der Bezirksgruppen

OBERBAYERN

Dr.-Ing. Maximilian Fuchs
 Haumann + Fuchs Ing. AG
 Sonntagshornstraße 4, 83278 Traunstein
 Tel. 0861 98888-0
 oberbayern@vsvi-bayern.de

NIEDERBAYERN

Prof. Dipl.-Ing. Andreas Appelt
 c/o Die Autobahn GmbH des Bundes
 Niederlassung Südbayern –
 Außenstelle Deggendorf
 Graflinger Straße 83, 94469 Deggendorf
 Tel. 0991 28051-446
 niederbayern@vsvi-bayern.de

OBERPFALZ

Dipl.-Ing. Tobias Bäumler
 c/o Staatliches Bauamt Amberg-Sulzbach
 Archivstraße 1, 92224 Amberg
 Tel. 09661 507-100
 oberpfalz@vsvi-bayern.de

OBERFRANKEN

Dipl.-Ing. Uwe Zeuschel
 c/o Staatliches Bauamt Bayreuth
 Wilhelminenstraße 2, 95444 Bayreuth
 Tel. 0921 606-3000
 oberfranken@vsvi-bayern.de

MITTELFRANKEN

Dipl.-Ing. (FH) Rüdiger Ziener
 c/o Die Autobahn GmbH des Bundes
 Niederlassung Nordbayern
 Außenstelle Fürth
 Nürnberger Straße 18, 90762 Fürth
 Tel. 0911 5204-203
 mittelfranken@vsvi-bayern.de

UNTERFRANKEN

Dr. Klaus-Dieter Reder
 c/o INTERGEO Ing. GmbH
 Bergstraße 53, 97638 Mellrichstadt
 Tel. 09776 8199-11
 unterfranken@vsvi-bayern.de

SCHWABEN

Dipl.-Ing. (FH) Martin Seitner, M.Sc.
 c/o Konstruktionsgruppe Bauen AG
 Ingenieurbüro für Bauwesen
 Bahnhofplatz 1, 87435 Kempten
 Tel. 0831 52156-26
 schwaben@vsvi-bayern.de

IMPRESSUM

HERAUSGEBER	Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Bayern e.V.
KONTAKT	VSVI Bayern e.V. Oberanger 32 80331 München Tel. 089 232398890 www.vsvi-bayern.de info@vsvi-bayern.de
SCHRIFTLEITUNG	Dipl.-Ing. Thomas Förg Dipl.-Ing. Stefan Rinderer
REDAKTION	Jens Fryda, M.Eng. Dipl.-Ing. Robert Köhl Dipl.-Ing. Hans Jörg Oelschlegel Dipl.-Ing. Arne Schönbrodt Dipl.-Ing. Sonja Schwarz Dipl.-Ing. Sven Vogt-Maertz
GESTALTUNG	Schuhmayr & Furlani Design GbR
DRUCK	Universal Medien GmbH, 82061 Neuried
BILDNACHWEIS	We danken allen Autoren, Behörden und Firmen für die Überlassung der Bilder und Grafiken. Titel, S. 13, 14, 15, 16: ©Daniel Karmann S. 1 ©Bundesministerium für Verkehr S. 6-7: ©MGO-Media S. 10, 11, 12, 16: ©DB AG S. 26-27, 29-30: ©Seamless Energy S. 28: ©Autobahn GmbH S. 32: ©Stefan Gröschel S. 32-34: ©Wilfried Dechau S. 34: ©HELLO STUDIO W, Frank Heinen S. 35: ©FOTOGRAFIEIMRAUM/Mayr-Ludescher, Steven Neukirch, Lukas Osterloff S. 36: ©DB AG, Stefan Gröschel S. 42-43: ©Staatliches Bauamt Passau Sabine Süß S. 82: ©shutterstock.com/REDPIXEL.PL, stock.adobe.com/Coloures-pic
ANZEIGEN	Anzeigenpreisliste Mai 2025 Dipl.-Ing. Robert Köhl Tel. 0941 5680-1402
REDAKTIONELLES	Die mit dem Namen des Verfassers gezeichneten Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion dar. Alle Urheberrechte sind vorbehalten. Redaktionsschluss dieser Ausgabe war am 11. November 2025.
AUFLAGE	Die Zeitschrift erscheint jährlich mit einer Auflage von 2.950 Stück. Die Jahreszeitschrift ist für die Mitglieder der VSVI Bayern kostenlos. Einzelbestellungen (5 Euro einschl. Versandkosten) sind bei der Geschäftsstelle möglich.



Asphalt verbindet.

Ein guter Grund.



Landschaftsverbundener Straßenbau mit Asphalt -
der umweltfreundliche Qualitätsbaustoff für die
Wiederverwendung.

amo-Asphalt GmbH & Co. KG

Debus Naturstein GmbH & Co. KG

Debus & Dinkel GmbH

www.amo-debus.de



VEREINIGUNG DER STRASSENBAU- UND VERKEHRSINGENIEURE
IN BAYERN E.V.

VSVI-BAYERN.DE

VSVI
BAYERN