

# Herausforderungen sind an der Tagesordnung

Leidenschaft fürs Bauen: Das gilt innerhalb der Rädlinger Unternehmensgruppe auch für den Spezialbereich Ingenieurbau.

Von Stefanie Straßburger

**CHAM/WINDORF.** Für die einen ist der Ingenieurbau die Königsdisziplin der gesamten Branche, für die Rädlinger Unternehmensgruppe mit Hauptsitz in Cham ist er eine von vielen wichtigen Sparten, die zum Teil nahtlos ineinandergreifen. Ob Neubau oder Instandsetzung: Es geht fast immer um anspruchsvolle Bauwerke mit hoher technischer Funktionalität – wie zum Beispiel auch bei der Sanierung der über 100 Jahre alten Luitpoldbrücke in Passau.

Seit 2002 ist die Josef Rädlinger Ingenieurbau GmbH Teil des Traditionsunternehmens und beschäftigt am Standort Windorf sowie an weiteren Büros in München, Cham und Hochdorf bei Stuttgart über 520 Mitarbeiter. Das Unternehmen ist in Süddeutschland führend, was die Instandsetzung von Brückenbauwerken betrifft. Alois Bumberger, kaufmännischer Niederlassungsleiter in

Windorf, sagt: „Wir tragen bei unseren Projekten eine sehr große Verantwortung, weil wir zum Teil an der Versorgungsinfrastruktur und in sensiblen Umgebungen arbeiten. Dass wir unsere Bauherren immer wieder in Qualität und Bauzeit höchst zufriedenstellen können, ist unser Ziel, Ansporn und am Ende unser Stolz.“

Das Projekt Luitpoldbrücke Passau, das Mitte August abgenommen wurde, war beispielsweise besonders knifflig: Da die Brücke an Zugseilen hängt, konnten die Ingenieurbau-Profis den Abbruch nur abschnittsweise ausführen. Aufgrund des fehlenden Gewichts wäre das Bauwerk sonst zu sehr nach oben geschwungen. Zudem musste man auf den laufenden Schiffsverkehr Rücksicht nehmen: Weil die Luitpoldbrücke mit nur 5,15 Metern eine der niedrigsten Durchfahrts Höhen aller Brücken auf der Donau hat, durften Gerüste nur wenig und halbseitig herabhängen. Und eine weitere Herausforderung galt es zu meistern – um den Fluss vor Verunreinigung zu schützen, war eine spezielle Staubabdichtung notwendig.

Spezialfälle wie diese bringen das Ingenieurbau-Team nicht aus der Fassung, sondern spornen es zusätzlich an, wie ein weiteres spannendes Projekt zeigt: Bei einer Tiefgaragensanierung am Hauptbahnhof in München musste hochwertiger Transportbeton

bis zu 240 Meter weit gepumpt und konsistenzgenau eingebaut werden. „Das ließ sich nur mit motivierten und hoch qualifizierten Mitarbeitern realisieren“, sagt Alois Bumberger und erklärt weiter: „Um die Kubatur just in time anzuliefern, musste nachts gearbeitet werden. Der Bauherr jedenfalls war begeistert.“

Für Projekte in und um München hat das Unternehmen dort ein eigenes Büro eingerichtet, um die Wege kurz zu halten. Kein Wunder, dass auch Großkonzerne wie die Deutsche Bahn regelmäßig auf die Erfahrung der Rädlinger Unternehmensgruppe setzen – in letzter Zeit auch vermehrt für sogenannte Verschiebbrücken: Hier wird bei laufendem Zugverkehr neben der alten eine neue Brücke errichtet. Ist die neue Brücke fertig gebaut, wird die Strecke für kurze Zeit gesperrt, die alte Brücke samt Bahngleisen wird weggerissen und die neue Strecke regelrecht hineingeschoben. Punktgenaues Arbeiten ist hier das A und O, denn jede Minute Verspätung bedeutet für die ausführende Firma Strafzahlungen.

Eine weitere spannende Aufgabe ist das Projekt Fernwärme Geovol in Unterföhring: In drei Baulosen realisiert die Rädlinger Unternehmensgruppe hier die Hausanschlüsse, die Schadenssanierung im kompletten Bestandsnetz und den Neubau von circa 730 Metern Verteilungen.

Dass das Zusammenspiel untereinander so perfekt funktioniert, begründet das Unternehmen auch mit dem im Jahr 2016 neu errichteten Firmensitz in Windorf. Der liegt nicht nur strategisch günstig direkt an der Autobahn, sondern ermöglicht auch ein produktives Arbeiten in einer angenehmen Atmosphäre – mit allem, was dazugehört: Von Feng-Shui-Akzenten bis hin zu gut ausgestatteten Fitness- und Sozialräumen bietet das moderne Gebäude für alle Mitarbeiter – einschließlich der steigenden Zahl an Auszubildenden – alles, was das Herz begehrt. Nur eine firmeneigene Brücke, die fehlt hier noch.



Sanierung eines Passauer Wahrzeichens: Die Luitpoldbrücke spannt sich seit 1910 von unterhalb der Veste über die Donau bis in die Altstadt. Fotos: Rädlinger



„Projekt Lärmschutz DB Obermenzing“: Hier entsteht eine Lärmschutzwand aus Aluminium und Acrylglas.



Die größte Präsenz zeigt das Unternehmen aktuell auf mehreren Baustellen am Flughafen München und spricht vom „größten Projekt seiner Geschichte“.

## INGENIEURBAU VON RÄDLINGER IM ÜBERBLICK

**Brückenbau** für Fußgänger-, Radfahrer-, Straßen- und Bahnverkehr  
**Instandsetzung und Sanierung** von Beton-, Gebäude- und Stahlbrücken  
**Lärmschutz** für Straßen und Bahntrassen, Gewerbe- und Industrieanlagen, Parkplätze und Sportanlagen  
**Netz- und Rohrleitungsbau** in Form von Versorgungsleitungen Wasser, Gas, Fernwärme, Strom und Telekommunikation, Kanalbau

**Horizontalbohrungen** für die grabenlose Verlegung von Leitungen und Rohren im Spülbohrverfahren  
**Bahnbau** in Form von Neubau und Sanierung von Bauwerken, barrierefreier Ausbau und Umbau von Bahnhöfen und Bahnsteigen sowie Lärmschutzwandbau  
**Sonderbauwerke** wie Hochwasserschutz, Stützwände, Becken, Behälter et cetera

# Ingenieurbauwerke als faszinierende Herausforderungen

Zur Erhaltung der Straßen und Brücken sind derzeit 250 Milliarden Euro nötig.

Gastbeitrag von Martin Schneider

Tagtäglich nutzen wir technische Ingenieurbauwerke. Keine Straße oder Bahnlinie kommt ohne Brücken aus. Mit größter Selbstverständlichkeit fahren wir durch Tunnels, überqueren Flüsse und Täler. Ingenieurbauwerke sind unverzichtbar im Hochwasserschutz, bei Energiegewinnung und -transport. Viele Ingenieurbauwerke wie etwa die Donau-Wasserstraße sind auf den ersten Blick gar nicht als Bauwerke zu erkennen. Andere, wie etwa die Steinernen Brücke in Regensburg, sind geliebte und bewunderte Wahrzeichen. Hinsichtlich des Baubedarfs blicken Ingenieurbauunternehmen daher zu-

versichtlich in die Zukunft. Und das nicht nur, weil bis auf Weiteres Brücken, Dämme und Tunnels nicht im Internet bestellbar sind. Für Bauingenieure sind Ingenieurbauwerke häufig technisch besonders herausfordernd. Je nach Anforderung müssen Material, Geometrie, Bauweise und Verarbeitung genau richtig gewählt und umgesetzt werden, damit das resultierende Bauwerk die erwartete, häufig sehr lange Lebenszeit gewährleistet. So komplex die Entscheidung für bestimmte Materialien im Einzelfall sein mag: Der Bauingenieur muss die Entscheidung für Auswahl und Bearbeitung von Baustoffen in Abhängigkeit von Geometrie und Einsatzort richtig wählen, damit das Resultat den Anforderungen entspricht.

Entlang der Autobahnen erleben viele Autofahrer in den letzten Jahren eher leidvoll, dass auch Ingenieurbauwerke, hier insbesondere Brücken, zwar für sehr lange Zeiten, aber nicht für die Ewigkeit gebaut werden können. Die Bundesautobahn A 3 Nürn-

berg-Regensburg-Passau beispielsweise wurde in wesentlichen Teilen in der Nachkriegszeit gebaut und ist heute 60 und mehr Jahre alt. Das Verkehrsaufkommen auf dieser Verkehrsachse ist über die Jahrzehnte rasant gewachsen. Zudem liegen die Achslasten der heute verkehrenden Fahrzeuge, insbesondere im Güterverkehr, weit jenseits dessen, was ein Planer in den 60er-Jahren berücksichtigen konnte.

Und schließlich nagt eben auch der Zahn der Zeit an vielen Bauwerken: Sie kommen an das Ende ihrer geplanten Nutzungsdauer. Fachleute sehen die Alarmsignale natürlich schon deutlich früher. So existiert beispielsweise für Brücken ein „Brückenprüfbuch“. Jährliche Besichtigungen, einfache Prüfungen im dreijährigen und Hauptprüfungen im sechsjährigen Rhythmus stellen die zuverlässige Nutzbarkeit und Tragfähigkeit dieser Ingenieurbauwerke sicher. Die gute Nachricht: Politik und Öffentlichkeit haben zwischenzeitlich erkannt, dass Ingenieurbauten in den nächsten Jahren große



**Martin Schneider**  
Geschäftsstellenleiter Nordbayern des Bayerischen Bauindustrieverbands

Aufmerksamkeit benötigen. Fernstraßen und vor allem Bahnstrecken müssen den Anforderungen der Zukunft gerecht werden. Bauten des Hochwasserschutzes werden helfen, die Heraus-

forderungen des Klimawandels zu bewältigen. Und ohne Ingenieurbauten werden weder die Energiewende noch unser urbaner Lebensstil auf Dauer funktionieren.

Selbst Bauwerke, die nicht erweitert oder modernisiert werden, bedürfen einer laufenden Kontrolle und Überwachung, damit unsere Gesellschaft zuverlässig und unfallfrei leben kann. Allein bei Straßen und Brücken liegt das aufgelaufene bundesweite Erhaltungsdefizit heute bei über 250 Milliarden Euro. Zum Vergleich: Der jährliche Verkehrsetat des Bundes liegt 2018 bei 14,2 Milliarden Euro.

Auch hat Goethes Faust recht: „Was du ererbst von deinen Vätern hast, erwirb es, um es zu besitzen!“ Dem Ingenieurbau ist jedenfalls nicht bange um seinen Markt: Es gibt enorm viel zu tun. Dank rasanter Entwicklungen in der Maschinentechnik, mit innovativen Baustoffen, mit modernen Verarbeitungsmethoden bis zur Systembauweise geht die Arbeit nicht nur nicht aus. Sie wird sogar noch interessanter.