

Fortsetzung folgt

Liebe Leserinnen und Leser,

manchmal verschwinden Projekte aus dem öffentlichen Blick und sind doch längst nicht „weg“. Sie laufen weiter im Untergrund, in Baugruben, in Planungsbüros und Abstimmungsrunden; zwischen Umweltbelangen, Anwohnerfragen, Betrieb, Sicherheit und Finanzierung. Infrastruktur ist selten ein Einzelbild. Sie ist eher ein Film – mit wechselnden Perspektiven, mit Schnittstellen, mit Rückblenden und, nicht zuletzt, mit der Frage, ob die nächste Szene am Ende wirklich so funktioniert, wie sie im Drehbuch stand.

Unter dem Leitmotiv „Fortsetzung folgt“ nimmt Sie diese Ausgabe des VSVI Journal Hessen mit in genau solche Filme, die wir teils über Jahre im Programm haben und die jetzt um neue Szenen ergänzt werden. Das Motto ist dabei mehr als ein redaktioneller Kunstgriff. Es trifft eine Realität, die viele von Ihnen aus dem eigenen Arbeitsalltag kennen. Projekte gehen nicht nur weiter, sie verändern sich. Rahmenbedingungen verschieben sich, Prioritäten werden neu gesetzt, Regelwerke entwickeln sich, Bauverfahren werden angepasst und die Kommunikation nach außen wird zunehmend selbst zur Bauaufgabe.

Diese Ausgabe erzählt deshalb nicht nur „wie es weitergeht“, sondern auch, was wir aus den Fortsetzungen lernen können. Was macht Projekte schneller, robuster und nachhaltiger? Wie gelingt Bauen unter Verkehr und unter Erwartungsdruck? Und wie sichern wir das, was am Ende alles zusammenhält: Fachkräfte, Wissenstransfer und Zusammenarbeit über Institutionen- und Generationengrenzen hinweg?

Wenn aus Linien Bauwerke werden

Den Auftakt unserer „Zur Sache“-Strecke macht ein Großprojekt, das viele Leserinnen und Leser bereits aus früheren Ausgaben kennen: die B 38 – Ortsumgehung Mörlenbach. Jochen Vogel, Timm Wetzel und Christian Bornschie (Hessen Mobil) zeichnen die Maßnahme als das nach, was sie in der Praxis ist: eine hochkomplexe Verknüpfung von Trasse, Topografie und Ingenieurbauwerken.

Vier zentrale Bauwerke – Talbrücke Reisen, Tunnel Berkersklamm, Talbrücke Mörlenbach und Tunnel Kisselhöhe – geben der 3,872 km langen Neubaustrecke ihren Charakter. Besonders greifbar wird, wie Planungs- und Baupraxis heute zunehmend über das einzelne Bauwerk hinausdenken: Geologie als Taktgeber, ein gestalterisches Gesamtkonzept, neue Lösungen wie integrierter Rettungsweg oder schachtdeckelloser Fahrbahn im Tunnelbetrieb. Und ja: „Fortsetzung folgt“ gilt hier ganz wörtlich – mit Blick auf die aktuell laufenden Bauphasen und den Zeithorizont bis 2029.

Im urbanen Maßstab – mit all seinen Randbedingungen – setzt der Riederwaldtunnel den nächsten Akzent. Steffen Rütenfrans



Udo Schölch

und Heiko Schmitt (Die Autobahn GmbH des Bundes, Außenstelle Frankfurt/Gelnhausen) zeigen, dass sich das Projekt seit unserer letzten Berichterstattung 2020 spürbar in Richtung Hauptbauphase bewegt hat. Der Beitrag macht deutlich, wie stark der Projekterfolg im innerstädtischen Umfeld von sauber vorbereiteten, oft „unsichtbaren“ Vorarbeiten abhängt: Leitungsumverlegungen, Altlasten, Kampfmittelsondierung, Lärmschutzmaßnahmen – bevor es wirklich „in die Tiefe“ geht.

Bemerkenswert ist dabei auch der Blick auf die kommunikative Begleitung. Informationsveranstaltungen, Flyer, Social Media sind nicht Beiwerk, sondern Teil der Bauaufgabe. Monitoring wird in diesem Kontext sichtbar als Instrument, das nicht nur Technik, sondern auch Akzeptanzsteuerung in einem sensiblen Umfeld unterstützt.

Material-Innovation: Fortsetzung im Regelwerk – und im Lebenszyklus

„Fortsetzung“ heißt in dieser Ausgabe aber nicht nur, dass Projekte weiterlaufen. Es heißt ebenso: Material- und Regelwerksentwicklung läuft weiter und verändert, wie wir entwerfen, bauen und erhalten. Hier spannt die Ausgabe bewusst den Bogen vom Neubaugedanken zum Lebenszyklus.

So nimmt uns Matthias Gerold mit zu zwei Meilensteinen des modernen Holzbrückenbaus: die integrale Holz-Carbonbeton-Verbundbrücke über den Seeblickweg in Stuttgart, sowie den Franklin-Steg in Mannheim. Der Beitrag ist mehr als ein Projektbericht. Er ist ein Blick in die unmittelbare Normenzukunft, insbesondere in Richtung Eurocode 5. Die Botschaft ist klar

Aus der Redaktion

und für viele Diskussionen in der Praxis anschlussfähig: Holzbrücken sind heute nicht „romantisch“, sondern hochpräzise, Monitoringgestützt und auf eine Bemessungslebensdauer von 100 Jahren ausgelegt.

Die Kombination aus CNC-gefertigten Trägern, Verbindungsmitteln, Carbonbetonplatten und Sensorik zeigt exemplarisch, wie Tragwerksplanung und Dauerhaftigkeit in neuen Materialsystemen zusammengedacht werden müssen. Damit ist dieser Beitrag zugleich eine Fortsetzung dessen, was viele von Ihnen seit Jahren begleitet: die Frage, wie Innovation so in die Breite kommt, dass sie in Regelwerken, Ausschreibungen und Bauabläufen tatsächlich ankommt.

Während der Holzbrückenbau den Neubau neu definiert, setzt der Beitrag zur Brückeninstandsetzung mit UHFB und Asphalt in Hybridbauweise den Schwerpunkt auf das, was vielerorts am dringendsten ist: schneller, ressourcenschonender Erhalt. Moritz Middendorf, Jia Liu und Bernhard Middendorf schlagen die Brücke von der Bestandsrealität – Zustandsdefizite, Bauzeitdruck, Ressourcenknappheit – zu einer Methode, die in Nachbarländern bereits breit angewandt wird: dünne UHFB-Schichten zur Verstärkung und Lebensdauerverlängerung, kombiniert mit einer Asphaltdeckschicht für Griffigkeit und Lärm.

Besonders praxisrelevant ist die Diskussion zum Schichtenverbund (Verzahnung und Verklebung) sowie der Einsatz bildgebender Verfahren (μ -CT) als Erkenntniswerkzeug. Wer sich fragt, wie Brückenerhalt in der Fläche überhaupt noch „zu schaffen“ ist, findet hier keine Patentlösung – aber einen fachlich belastbaren Baustein im Instrumentenkasten.

Großprojekte: Bauen unter Verkehr – und unter Erwartungsdruck

Dass „Fortsetzung“ in der Realität häufig auch Bauen bei laufendem Betrieb heisst, zeigt das Großprojekt an der A 61 zwischen AS Rheinböllen und T&R Hunsrück. Der Beitrag zeichnet die nächste Phase nach: Verkehrsführung seit Dezember 2024, Rückbau der Bestandsbrücken und Vorbereitung des Neubaus – inklusive eines Abbruchverfahrens, das durch Vorspannung, Schadstoffthematik (asbesthaltige Mörtel aus früheren Instandsetzungen) und Talwindlasten besondere Anforderungen stellt.

Die Datenlage (DTV, Güterverkehrsanteil) macht zudem klar, dass es hier nicht um „Optimierung“ geht, sondern um die Sicherung einer zentralen Nord-Süd-Achse unter hoher Belastung und damit um Verfügbarkeit als Kernleistung der Infrastruktur. Wer in der Planung oder im Betrieb Verantwortung trägt, erkennt sofort, dass in solchen Fortsetzungen das Spannungsfeld zwischen Verkehrssicherheit, Bauzeit, Qualität, Kosten und Kommunikation besonders sichtbar wird.

Im Gespräch: Führung, Tempo, Fachkräfte

Zwischen all diesen Projekten steht eine Frage, die sich in

vielen Redaktionsgesprächen immer wieder aufdrängt. Wie behalten wir Tempo, Qualität und Sicherheit gleichzeitig und wer baut das alles eigentlich?

Passend dazu lesen Sie in dieser Ausgabe ein Gespräch mit Markus Gerhards, Direktor der Niederlassung West der Autobahn GmbH des Bundes. Das Interview, geführt von Alexander Kreß, beschreibt die Autobahn GmbH als Organisation „im Produktiv-System“ seit dem 01.01.2021 – mit Startup-Energie, aber auch mit der Härte des laufenden Betriebs.

Deutlich wird, wie stark Priorisierung (insbesondere bei Brücken), neue Vergabeansätze – etwa funktionale Ausschreibungen – und Personalgewinnung zusammenhängen. Und dass Modernisierung nicht nur technische Lösungen meint, sondern ebenso Prozesse, Kommunikation, Teamentwicklung und ganz praktische Rahmenbedingungen, um in einem umkämpften Fachkräftemarkt bestehen zu können.

Erwähnenswert: Schulterschluss als Fortsetzung

Unser Leitmotiv trägt auch durch den „Erwähnenswert“-Teil dieser Ausgabe. Fortsetzung heißt hier vor allem Schulterschluss zwischen Institutionen, Disziplinen und Generationen.

In „Wissenschaft und Praxis im Schulterschluss“ wird die Kooperation der Autobahn GmbH (Außenstelle Darmstadt) mit der Hochschule Darmstadt beschrieben. Von ersten Lehrimpulsen über Praxisformate bis hin zu konkreten Perspektiven wie Werkstudium, dualen Studienplätzen und Abschlussarbeiten. Der Beitrag macht sichtbar, wie Fachkräftesicherung funktioniert, wenn sie nicht als Kampagne verstanden wird, sondern als verlässliche Partnerschaft – mit Personen, Formaten und Kontinuität.

Einen größeren, systemischen Blick setzt „Spurwechsel – Innovative, systemische Fachkräftesicherung im Straßen- und Verkehrswesen“. Der Beitrag verknüpft Analysen zum Fachkräftemangel mit konkreten Förder- und Entwicklungsansätzen – von zielgruppenorientierten Maßnahmen bis hin zu neuen Bildungsformaten. Besonders interessant ist, wie breit das Spektrum gedacht wird: von Schülerinnen und Schülern bis zu Quereinsteigerinnen und Quereinsteigern und internationalen Absolventinnen und Absolventen und wie Hochschulen (u. a. TU Darmstadt und Universität Kassel) solche Wege in Projekten ausbuchstabieren.

Mit dem Ersatzneubau der Zeller Brücke (B 45) schließlich wird „Fortsetzung“ zur Antwort auf eine akute Krise: Sperrung, Taskforce, funktionale Vergaben, Kommunikationsstrategie und der Anspruch, in rund zwei Jahren wieder eine zentrale Lebensader des Odenwalds herzustellen. Anna-Lena Lump (Hessen Mobil) zeigt eindrucksvoll, wie Projektorganisation, Vergabestrategie und Transparenz nach außen zu eigentlichen Beschleunigern werden können – ohne die technischen und sicherheitsrelevanten Randbedingungen auszublenden.

Aus den Bezirksgruppen: Fortsetzung als gelebte Fachkultur

Und weil Fortsetzung im Vereinsleben nicht nur aus Bauphasen besteht, sondern auch aus Begegnungen, Austausch und gemeinsamer Neugier, runden die Jahresberichte der Bezirksgruppen Darmstadt, Wiesbaden-Limburg und Gießen diese Ausgabe ab. Mehrtägige Exkursionen und Tagesfahrten sind dabei mehr als Rückschau. Sie sind gelebte Fachkultur – gemeinsames Hinsehen, Nachfragen, Diskutieren vor Ort.

Fortsetzung – und der nächste Schnitt

Wenn wir diese Ausgabe unter ein Motto stellen, dann nicht aus Gewohnheit, sondern weil es die Realität unserer Arbeit gut

trifft: Fortsetzung folgt. Die Projekte gehen weiter, die Materialien entwickeln sich weiter, die Organisationen verändern sich und auch unser Blick als Fachcommunity entwickelt sich weiter.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre, viele „Aha“-Momente zwischen Tunnelportal und Monitoringsensor, zwischen Vergabestrategie und Hochschulkooperation und den Mut, die Fortsetzungen nicht nur abzuwarten, sondern aktiv mitzugestalten.

Udo Schölch
VSVI Journal Redaktionsleitung

FORTSETZUNG FOLGT.

