

UnternehmerBrief Bauwirtschaft

Ratgeber für die Bauwirtschaft und die Wertschöpfungskette Bau

UBB BAUBETRIEB
BAURECHT
BAUTECHNIK
BAUSTELLE

—
**BVMB warnt vor
Ausschreibungsstopp**

—
**SMTMD – Innovativer
Schienenstegdämpfer**

—
**Gemeinsame Initiative für
leiseren Bahnverkehr**

—
**Integrierte Lärm- &
Betonstützwand für Brücken**

—
**Interview mit dem
Vorstand des DVLV**

—
**Lärmschutz vereint Lebens-
qualität & Infrastruktur**

—
**Die Zukunft des Bahnlärm-
schutzes ist transparent**

—
**Innovativer Lärmschutz plus
Solarenergiegewinnung**

—
**Schallgeschützt direkt unters
Terminal**



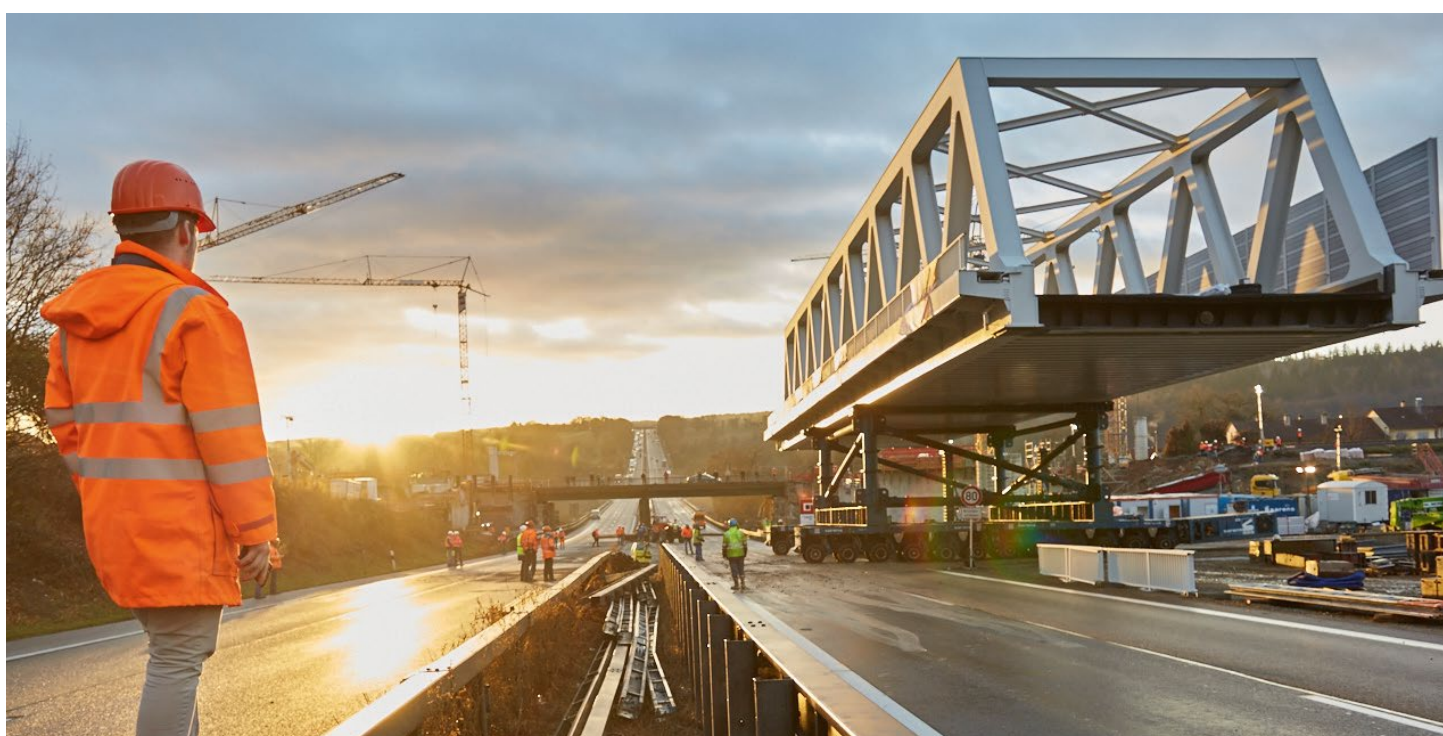
Bundesvereinigung
Mittelständischer
Bauunternehmen e.V.



Deutscher Verband für Lärmschutz
an Verkehrswegen e.V.

WIR

MACHEN.



Peter Gross Bau – das ist umfassende Baukompetenz, Zuverlässigkeit und Innovationsstärke unter einem Dach zusammengefasst. Seit über 140 Jahren ist das Unternehmen eine feste Größe in der Baubranche. Das Unternehmen zeichnet sich als Spezialist in allen Sparten des Hoch- und Tiefbaus, des Ingenieur- und Lärmschutzwandbaus sowie in sämtlichen weiteren Bereichen der Bauwelt aus.

Peter Gross Bau baut Brücken zwischen Tradition und Moderne – dies schafft die Voraussetzung, für alle Herausforderungen der innovativen Bauwelt bestens gerüstet zu sein.

Mit vielen Niederlassungen, Tochter- und Beteiligungsgesellschaften ist das Familienunternehmen im Südwesten Deutschlands stark verwurzelt und mit bundesweiten Bauvorhaben auch überregional aktiv.

Die Werte zielorientiert, verändernd und menschlich bestimmen das Denken und Handeln aller Mitarbeitenden und machen das Unternehmen bei seiner täglichen Arbeit erfolgreich. Im vergangenen Jahr erwirtschafteten über 4.000 Mitarbeitende eine Bauleistung von insgesamt 1.000 Mio. Euro.



Foto: Leube

Zum Titelbild

Das Lärmschutzprojekt an der B16 in Manching zeigt, wie individuell geplante Betonfertigteillösungen technische Anforderungen, Sicherheit und Lebensqualität verbinden. Die Leube Betonteile GmbH & Co. KG passte die Lärmschutzelemente präzise an den vorgegebenen, teilweise schrägen Wandverlauf an und setzte dabei auf das schallabsorbierende Material Poreton®.

Der offenporige Porenbeton nimmt Schallwellen auf und wandelt einen Teil der Schallenergie in Wärme um. In Kombination mit der speziell entwickelten Wellenstruktur wird so die Lärmbelastung für die Umgebung wirksam reduziert.

@ UBB-online

Der Login erfolgt über Ihre Zugangsdaten auf www.bvmb.de

49. Jahrgang
September 2026, Heft 9

© 2026
BVMB e.V.
Königswinterer Str. 329
D-53227 Bonn
Tel. +49 (0)228 911 85-0
unternehmerbrief.bauwirtschaft@bvmb.de
www.bvmb.de



Bundesvereinigung
Mittelständischer
Bauunternehmen e.V.



Deutscher Verband für Lärmschutz
an Verkehrswegen e.V.

Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL

- 4 Viel Lärm um nichts?
- 5 Herausfordernde Zeiten

KURZ INFORMIERT

- 7 BVMB warnt vor Ausschreibungsstopp
- 7 DB AG verhängt Baustopp bei Lärmsanierungen
- 7 Weniger Geld für Sanierung
- 7 Verbände fordern Brückenstrategie

IM FOKUS

- 8 Innovativer Schienenstegdämpfer SMTMD im deutschen Schienennetz

BAURECHT

- 11 Aktuelles aus der Rechtsprechung
- 14 Steuerticker I – kurz gemeldet
- 14 Investitionsabzugsbetrag: Einspruch möglich
- 14 Zweitwohnung im Ausland
- 15 Schenkungsteuer keine Anschaffungskosten
- 15 Prüfungsbericht nicht ausgewertet?
- 15 Aktionsplan gegen Steuerkriminalität

BAUBETRIEB

- 16 Gemeinsame Initiative für leiseren Bahnverkehr
- 18 Werden Mitarbeiter zunehmend untreu und illoyal?
- 22 Die Zukunft des Bahnلärmschutzes ist transparent
- 24 Pulverbeschichtung mit Energie aus Biomasse
- 26 Integrierte Lärm- & Betonschutzwand für Brücken
- 28 Temporärer Lärmschutz wird zum Erfolgsfaktor moderner Bauprojekte
- 31 Ein Gespräch mit dem Vorstand des DVLV
- 36 Environmental Product Declaration für Lärmschutzwände
- 39 Bahnerdung neu gedacht
- 40 Wie Lärmschutz Lebensqualität und Infrastruktur vereint

SOFTWARE

- 42 Lärmschutz effizienter planen

BAUBETRIEB

- 43 Kurze Betrachtungen zur 32. Sitzung des Fachgremiums Bahn des DVLV
- 46 Hohe Planungssicherheit für Stahlbauprojekte: Duplex-Korrosionsschutz aus einer Hand
- 49 Innovativer Lärmschutz plus Solarenergiegewinnung
- 50 Schallgeschützt direkt unters Terminal

BAURECHT

- 54 Steuerticker II – kurz gemeldet
- 54 Gewerbeimmobilie: Verbilligte Vermietung
- 54 Erweiterte Gewerbesteuerkürzung
- 55 Dubiose Entscheidung zur neuen Aktivrente
- 55 Verbindlichkeit im Insolvenzverfahren

SOFTWARE

- 56 Sichere Bearbeitung von GAEB-Dateien in der Cloud
- 57 Neue Version von GRAVA connect

Viel Lärm um nichts?

Über Lautsprecher in den Medien und wartende Baufirmen



Foto: Franziska Mäkel

Sehr verehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

„Lärm ist unerwünschter, störender oder lauter Schall, der das Wohlbefinden beeinträchtigt und die Gesundheit schädigen kann. Ob ein Geräusch als Lärm gilt, hängt stark von der persönlichen Wahrnehmung ab.“ So definiert Dr. Google es. Das Umweltbundesamt sieht Verkehrslärm als größte Belastung. Die Ministeriumshomepage sagt: „Eine deutliche Minderung der Beeinträchtigungen durch den Lärm des Straßen-, Schienen- und Luftverkehrs lässt sich nur durch die abgestimmte Anwendung zahlreicher unterschiedlicher Einzelinstrumente erreichen: von der Fahrzeug- und Fahrwegtechnik über das Steuerrecht bis zur Verkehrs- und Stadtplanung.“ Es wäre noch zu ergänzen: „...und durch geeignete Lärmschutzbauwerke“. Tatsächlich ist das Bewusstsein für deren Notwendigkeit erheblich gestiegen. Und längst schaut eine Lärmschutzwand nicht mehr automatisch aus wie eine solche, sondern besticht vielfach durch gefällige, raffinierte Optik. Dass sich diese Sparte so positiv weiterentwickelt hat, ist auch ein Verdienst des Deutschen Verbands für Lärmschutz an Verkehrswegen e.V., kurz DVLV.

Lautsprecherdurchsagen mit viel medialem Lärm

Es geht um mehr als Schlaglöcher flicken.

Wie die Baubranche an sich haben auch die Lärmschutzbauer aktuell zu kämpfen. Die Politik macht zu schaffen. Sie produziert letztlich auch Lärm – „lauter Schall, der das Wohlbefinden beeinträchtigt“: „Viel Lärm um nichts“, hatte Shakespeare schon um 1600 getitelt. Passt heute auch noch. Mit viel medialem Lärm kommen von der Politik Lautsprecherdurchsagen: „Wir setzen alles um, was baureif ist.“ Eine Aussage, die sitzt. Die zieht. Die Hoffnung macht. Die dafür sorgt, dass Baufirmen und Lärmschutzbauer ihre Kapazitäten aufstocken und „aufrüsten“, um für die angekündigten vielen Aufträge gewappnet zu sein. Ungut, wenn diese dann – wieder einmal – doch nicht kommen oder nur spärlich tröpfeln. Ehrlich wäre gewesen, wenn die Bundesregierung ihre markige Medienaussage oben ergänzt hätte mit „...wenn wir genügend Geld dafür freigeben“ – oder „...wenn wir es uns nicht doch wieder anders überlegen“ – oder „...außer wir kommen wieder mal nicht in die Spur“. Keine oder zu wenig Aufträge zu haben, ist für Unternehmen schwierig. Kapazitäten aufgebaut zu haben im Vertrauen auf die markigen Ankündigungen der Bundespolitik und dann Vergabestopps, potenzielle Aufträge im Verschiebepark und Leerlauf zu haben, ist dramatisch.

Schon klar: Der Bund kann nicht nur bauen, er muss auch andere Themen finanziell stemmen – Renten, Verteidigung, Sozialausgaben. Aber Fakt ist: Deutschland kann nur funktionieren, wenn die Wirtschaft funktioniert. Und die funktioniert nur, wenn die Infrastruktur funktioniert. Da geht es um deutlich mehr als nur um Schlaglöcher flicken. Das sollte bei der Politik schnell ankommen, bevor es zu spät und der Flurschaden nicht mehr einzufangen ist.

Wir wünschen Ihnen lärmarmes Lesevergnügen mit Ihrem UBB,

Ihr

**Prof. Dr. jur. Günther Schalk,
Chefredakteur UBB und
Rechtsanwalt**

Herausfordernde Zeiten

Sehr verehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

Lärmschutz ist weit mehr als Umweltschutz: Er ist aktiver Gesundheitsschutz, verbessert nachhaltig die Lebensqualität und steigert zugleich die Attraktivität öffentlicher Räume und unseres Lebensumfeldes.



Trotz dieser unbestrittenen Bedeutung befinden wir uns in der Lärmschutzbranche weiterhin in herausfordernden Zeiten. Das Baujahr 2026 ist bereits weitgehend disponiert, die Haushaltsplanungen für 2027 lassen erhebliche Kürzungen beim freiwilligen Lärmsanierungsprogramm erwarten. Gleichzeitig gelingt es der Bundesregierung bislang nicht, Verlässlichkeit und Planungssicherheit zu schaffen.

Neben der insgesamt zurückhaltenden und teilweise reduzierten Ausschreibungstätigkeit im Straßen- und Schienenbereich kamen weitere Belastungen hinzu. So wurden auf Anordnung des Bahnvorstandes die Bautätigkeiten im Lärmschutzbau unter anderem aufgrund eingetretener Kabelschäden für rund drei Wochen vollständig eingestellt. Ein Vorgang, der in diesem Umfang bislang wohl einmalig ist und dessen wirtschaftliche Folgen derzeit noch nicht absehbar sind. Wenn die Reduzierung von Verspätungsminuten höchste Priorität erhält und notwendige Baumaßnahmen in den Hintergrund treten, stellt sich zwangsläufig die Frage, wie die dringend erforderliche Modernisierung der Infrastruktur künftig gelingen soll. Zwar mag eine solche Entscheidung vor dem Hintergrund öffentlicher und politischer Bewertungen nachvollziehbar erscheinen, die sich häufig an Pünktlichkeitskennzahlen orientieren, aber dennoch sind längere Baustillstände teuer erkaufte. Sie binden Mittel, ohne dass ihnen ein entsprechender Gegenwert in Form realisierter Bauleistungen gegenübersteht.

Umso erfreulicher ist die Entwicklung unseres Verbandes. Das Interesse am DVLV ist ungebrochen hoch und spiegelt sich sowohl in den Besucherzahlen unserer Veranstaltungen für Straße und Schiene als auch in der engagierten Mitarbeit innerhalb der Arbeitskreise wider. Die Münchener VerkehrsLärmschutzTage im kommenden Jahr sind bereits umfassend vorbereitet. Sämtliche Ausstellerflächen sind vergeben und das Anmeldeportal für Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist bereits geöffnet.

Am 13. Oktober 2026 treffen sich unsere Mitglieder in Wiesbaden zu unserer internen Herbsttagung, die erneut einen fachübergreifenden Austausch zu den Themen Bahn und Straße ermöglichen wird. Unmittelbar im Anschluss findet im RheinMain CongressCenter Wiesbaden der Deutsche Straßen- und Verkehrskongress mit der Fachaussstellung „Straße und Verkehr 2026“ statt. Der DVLV wird dort gemeinsam mit fünf Mitgliedsunternehmen mit einem Gemeinschaftsstand vertreten sein.

Ein besonderer Meilenstein erwartet uns im kommenden Jahr: Der DVLV kann auf 15 Jahre erfolgreiche Verbandsarbeit zurückblicken. Zudem stehen erneut Vorstandswahlen an und wir werden uns gemeinsam den vielen neuen Aufgaben widmen, die unsere Branche zweifellos bereithalten wird.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre dieser Ausgabe mit ihren vielfältigen und spannenden Beiträgen rund um den Lärmschutz. Nehmen Sie sich Zeit zum Lesen, Informieren und Entdecken und genießen Sie die Vielfalt der Themen.

Hans-Jürgen Johannink

Geschäftsführer des Deutschen Verbands für Lärmschutz an Verkehrswegen e.V.

DIE KLIMAWAND

Lärmschutz für heute, morgen und die Zukunft!



BVMB warnt vor Ausschreibungsstopp

Deutschlands Infrastruktur bröckelt – und die Politik steht schon wieder auf der Bremse. Während Bund und Länder milliardenschwere Investitionsprogramme ankündigen, stehen zahlreiche baureife Bundesfernstraßenprojekte weiter auf der Kippe. Die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB) warnt deshalb eindringlich vor einem erneuten Ausschreibungsstopp und fordert, baureife Infrastrukturprojekte unverzüglich auf den Weg zu bringen. Die jüngste Vollsperrung der Nordbrücke in Bonn hat der Öffentlichkeit die Defizite der deutschen Verkehrsinfrastruktur erneut schonungslos offengelegt. Für den Verband steht sie exemplarisch dafür, wohin jahrelange politische Versäumnisse führen: zu Verkehrschaos, immensen wirtschaftlichen Schäden und einem immer größeren Modernisierungstau. Wer jetzt trotz vermeintlich bereitstehender Mittel notwendige Projekte nicht ausschreibt, gefährdet nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland, sondern verspielt auch das Vertrauen in die Handlungsfähigkeit des Staates. Im Angesicht der schieren Summe von 500 Mrd. Euro ist es nicht verständlich, dass weiterhin jährlich mindestens 2,5 Mrd. Euro für die Straße fehlen. Die weiteren Verkehrsträger sind auch nach dem aktuellen Haushaltsentwurf für 2027 weiterhin nicht ausreichend finanziert – und damit wird der Verkehrsetat wieder zum Steinbruch des Bundeshaushalts.

Ein erneuter Ausschreibungsstopp wäre ein politischer Super-GAU

Der stellvertretende Präsident der BVMB, Jürgen Faupel, sieht deshalb akuten politischen Handlungsbedarf: „Unsere große Befürchtung ist ein erneuter Ausschreibungsstopp – das wäre angesichts des Zustands unserer Infrastruktur ein politischer Super-GAU“, erklärt er. Ohne eine kurzfristige Finanzierungslösung drohen Verzögerungen bei laufenden Maßnahmen; zugleich könnten weitere Ausschreibungen in diesem Jahr nicht mehr rechtzeitig auf den Markt gebracht werden. Eine Nachsteuerung erst in der Bereinigungssitzung im November käme zu spät. Die

Erfahrungen aus dem vergangenen Jahr zeigen, dass selbst nach Bereitstellung zusätzlicher Mittel Zeit vergeht, bis Ausschreibungen am Markt ankommen. Hauptgeschäftsführer Michael Gilka sieht die aktuelle Lage an einem entscheidenden Wendepunkt und erinnert an das von Bundeskanzler Friedrich Merz gegebene Versprechen „Alles, was baureif ist, wird gebaut“: „Spätestens jetzt ist der Moment dieses Versprechen einzulösen.“

DB AG verhängt Baustopp bei Lärmsanierungen

Der Vorstand der Deutschen Bahn hat nach Angaben des Deutschen Verbands für Lärmschutz an Verkehrswegen (DVLV) von Mitte Juli bis Anfang August einen ca. dreiwöchigen Baustopp für Maßnahmen der Lärmsanierung angeordnet. Als Gründe werden Ressourcenengpässe infolge von Hitzeperioden, Verzögerungen bei Korridorsanierungen, Brandanschläge an Streckenabschnitten sowie die betrieblichen Folgen eines durch ein Lärmsanierungsprojekt verursachten Kabelschadens genannt. DVLV-Vorstand und Geschäftsführung kritisierten die Entscheidung scharf. „Während überall über beschleunigte Infrastrukturprojekte gesprochen wird, legt die DB den Lärmschutz faktisch auf Eis. Dieses Signal ist nicht nachvollziehbar und trifft Unternehmen, Kommunen und Anwohner gleichermaßen“, erklärte DVLV-Geschäftsführer Hans-Jürgen Johannink. Nach Angaben der DB sollen aus dem Baustopp resultierende finanzielle Ansprüche nicht aus dem Budget der Lärmsanierung, sondern aus Eigenmitteln des Konzerns beglichen werden.

Weniger Geld für Sanierung

Die institutionelle Wohnungswirtschaft ist auf den Barrikaden: Mit der geplanten Reform der Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) kürzt der Bund seine Zuschüsse für die energetische Sanierung drastisch – neue Förderanträge werden ab sofort nicht mehr angenommen. Besonders betroffen ist die energetische

Einzelmaßnahme in Mehrfamilienhäusern: Nach Berechnungen des Verbands der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Niedersachsen Bremen (vdw) und des BFW Landesverband Niedersachsen Bremen sinkt die förderfähige Kostenbasis für ein Zwölf-Familien-Haus von 360.000 auf 135.000 Euro. Zudem wird der Bonus für besonders ineffiziente Bestandsgebäude (Worst Performing Buildings) auf die Effizienzhaus-Stufen 40 EE, 55 EE und 70 EE begrenzt. Kritik kommt von mehreren Fachverbänden. Sie fordern eine Ausweitung auf das Effizienzhaus 85. Kritisiert wird auch, dass die Förderarchitektur selbstnutzende Eigentümer deutlich besserstellt als sozial orientierte Vermieter. vdw-Verbandsdirektorin Dr. Susanne Schmitt fordert, die Förderung stärker auf vermietete Wohnungsbestände auszurichten, wo die finanziellen Spielräume am geringsten seien. Die Verbände erinnern an den Förderstopp der KfW im Januar 2022 und verlangen vom Bund, die Kürzungen zurückzunehmen sowie langfristig verlässliche Förderbedingungen für Investitionen in den Gebäudebestand zu schaffen.

Verbände fordern Brückenstrategie

Der Deutsche Stahlbau-Verband DSTV e.V. und bauforumstahl e.V. fordern einen Kurswechsel im Umgang mit der alternden Brückeninfrastruktur: Statt auf Sperrungen und akute Schäden mit Einzelmaßnahmen zu reagieren, sollten Brücken, Verkehrswege und regionale Infrastruktur künftig vorausschauend, vernetzt und langfristig geplant werden. Den Antrag der CDU NRW für einen regionalen Brücken- und Verkehrsplan am Mittelrhein unterstützen die Verbände ausdrücklich; die Sperrung der Friedrich-Ebert-Brücke in Bonn habe exemplarisch gezeigt, wie stark Pendler, Handwerk, Industrie und Logistik unter dem Ausfall einer einzelnen Rheinquerung leiden, während die Belastung auf den verbleibenden Verkehrswegen gleichzeitig steigt. Brücken dürften nicht länger isoliert betrachtet werden – Ersatzneubauten, Zubringer und das nachgeordnete Netz müssten gemeinsam geplant und mögliche Parallelausfälle weiterer Bauwerke von Beginn an mitgedacht werden. Auch Projekte wie die geplante Rheinspanne 553 zwischen Köln und Bonn könnten wichtige Redundanzen schaffen.



Kleines Bauteil, große Wirkung: Schienenstegdämpfer im Einsatz

Innovativer Schienenstegdämpfer SMTMD im deutschen Schienennetz

Erste Realisierung der neuen SSD-Bauart SMTMD durch die infra-tec GmbH an der Hermann-Hesse-Bahn und in Trier-Ehrang zur wirksamen Lärmreduktion im Gleis.

Schienenstegdämpfer (SSD) zählen heute zu den wirksamsten baulichen Maßnahmen, um Rollgeräusche und Schwingungen im Fahrweg zu reduzieren. Mit der Bauart SMTMD steht eine moderne, weiterentwickelte SSD-Generation zur Verfügung, die sowohl akustische als auch oberbautechnische Anforderungen in außergewöhnlich hohem Maße erfüllt. Der Schienenstegdämpfer SMTMD ist ein Produkt der Firma Create Green Environment GmbH, einem Kooperationspartner der infra-tec GmbH. Die vorliegenden Projekte – die Hermann-Hesse-Bahn im Landkreis Calw sowie die Weststrecke Trier-Ehrang – markierten die ersten Realisierungen dieser neuen Dämpferbauart durch die infra-tec GmbH und erlauben eine umfassende Betrachtung der technischen, baulichen und regulatorischen Rahmenbedingungen.

Zertifizierung und Nachweis der akustischen Wirksamkeit

Die EBA-Zulassung vom 02.12.2020 (Gz. 215.1-215izbo/004-2 101#017-(558/20-ZzB)) bestätigt die grundsätzliche Betriebs-tauglichkeit des Systems SMTMD für die Schienenprofile 49E5, 54E4 und 60E2. Ergänzend regelt die Weisung der DB Netz AG (01-02-02-52-W-102), dass der SSD im Rahmen einer Betriebs-

erprobung bis Ende 2025 unter realen Bedingungen zu erproben ist. Insbesondere die akustische Wirksamkeit ist durch Messungen der DB-Systemtechnik belegt, die sowohl laterale als auch vertikale Gleisabklingraten von mehr als 8 dB im relevanten Frequenzbereich bestätigen. Damit liegt die Leistung des Systems deutlich über den Anforderungen der DBS 918 290.

Tab. 1: Abklingrate als Zahlenwerte den Mindestanforderungen gegenübergestellt

SSDCGE SMTMD-60E2 mit 360 mm Länge					gegenübergestellt	
TDR dB[m]					Mindestanforderung [1]	
Frequenz [Hz]	vert. A	vert. B	lat. A	lat. B	vert. Mindest	lat. Mindest
400	0,06	0,03	1,15	1,08		
500	0,51	0,48	3,91	3,43		
630	1,81	1,98	5,94	6,20	1	1
800	4,98	4,83	8,78	9,17	1,5	1,5
1000	7,69	6,99	9,00	9,63	1,5	1,5
1250	7,55	7,10	7,62	8,78	1,5	1,5
1600	8,33	7,67	8,72	10,00	2,5	1,5
2000	7,66	8,49	7,67	7,54	2,5	1,5
2500	8,49	8,61	5,73	5,35	2,5	1,5
3150	6,64	7,02	4,59	4,57		
4000	4,35	4,47	1,69	2,18		
5000	6,24	5,89	0,69	1,14		
6300	1,30	4,23	1,81	2,08		
arithmetischer Mittelwert 500-2500 Hz	5,88	5,77	7,17	7,51		
Mindestanforderung [1] 500 - 2500 Hz	2,6	2,6	3	3		

Bild 1: Abklingrate aus dem Prüfbericht 20-60376-TT.TVE35-PR, DB Systemtechnik München

Der Kern des Dämpferprinzips besteht in einer Kombination aus elastomergetragenen Stahlplatten (TMD-Massen) und einem hochfesten Aluminiumrahmen, der das System schützt und gleichzeitig die dynamische Wirkung unterstützt.

Bild 1 (linke Seite unten) dokumentiert die gemessenen lateralen und vertikalen Abklingraten des Gleissystems mit eingebauten Schienenstegdämpfern der Bauart SMTMD gemäß Prüfbericht 20-60376-TT.TVE35-PR der DB Systemtechnik München.

Die Abklingrate beschreibt die frequenzabhängige räumliche Dämpfung der strukturellen Schwingungsenergie entlang des Gleises; höhere Abklingraten stehen für eine stärkere ortsbezogene Reduktion der Wellenamplitude und damit geringere Schienenabstrahlung. Die in Bild 1 ausgewiesenen Werte von > 8 dB im relevanten Frequenzbereich belegen, dass der SMTMD die wellenleitende Wirkung der Schiene wirksam unterbricht, indem er Relativbewegungen zwischen Schienensteg und TMD-Masse viskoelastisch dissipiert.

Physikalisch führt die zusätzliche komplexe Impedanz zu einer Erhöhung der modalen Dämpfung und zu einer Verkürzung der effektiven Ausbreitungslänge struktureller Wellen. Dies erklärt die beobachtete Quellminderung: Schwingungsenergie wird nahe der Anregungsstelle in Wärme umgewandelt, bevor sie sich entlang des Fahrwegs ausbreiten und als Rollgeräusch abgestrahlt werden kann. Die gemessenen Abklingraten übertreffen die Anforderungen der DBS 918 290 und untermauern die EBA zugesicherte Betriebsstauglichkeit unter realen Betriebsbedingungen.

Die Folge ist eine deutliche Reduzierung der Schienenabstrahlung, was insbesondere in eng bebauten oder in bogenreichen Streckenabschnitten eine spürbare Lärminderung bewirkt.

Ein besonderes Merkmal der Bauart SMTMD ist die schnelle und werkzeugarme Montage. Durch metallene Federklammern (siehe Bild 4, nächste Seite) wird der Dämpfer kraftschlüssig am Schienensteg gehalten, wobei die Profilgeometrie so ausgelegt ist, dass auch unter Stopf- und Schleifbeanspruchungen ein sicherer Halt gewährleistet bleibt. Die Montageleistung kann durch parallele Kolonnen deutlich gesteigert werden. Dies war bei den hier beschriebenen Projekten entscheidend, da die verfügbaren Sperrpausen begrenzt waren.



Bild 2: Die Montage mit Klammern gewährleistet eine sichere Verbindung mit der Schiene

Erste Praxiseinsätze auf der Hermann-Hesse-Bahn und in Trier-Ehrang

Auf der Hermann-Hesse-Bahn wurde im Abschnitt Ostelsheim eine rund 700 Meter lange Strecke mit Schienenstegdämpfern ausgestattet. Die Schallschutzplanung sah die Verwendung des SSD als aktive Maßnahme vor, um Grenzwertüberschreitungen für angrenzende Wohnbebauung zu vermeiden. Offizielle Projektunterlagen des Vorhabenträgers bestätigen, dass die Wahl des SSD gegenüber einer Lärmschutzwand sowohl wirtschaftlich als auch städtebaulich sinnvoll war. Die erzielbare Pegelminderung von rund zwei Dezibel trug dazu bei, den Bedarf an zusätzlichen passiven Maßnahmen zu reduzieren. Die Umsetzung erfolgte auf einer Nebenbahn, die nicht Teil des Netzes der Deutschen Bahn AG ist, die technischen Regelwerke der DB wurden vollständig berücksichtigt.



Bild 3: Eingebaute Schienenstegdämpfer im Übergangsbereich Strecke zur Brücke bei der Hermann-Hesse-Bahn

Das zweite Projekt – der Einsatz im Raum Trier-Ehrang – basiert auf schalltechnischen Anforderungen entlang der Weststrecke, die in den vergangenen Jahren eine deutliche Verdichtung des Güterverkehrs erfuhr. Verschiedene regionale Medienberichte sowie Planfeststellungsunterlagen belegen, dass Anwohner der betroffenen Abschnitte erhebliche Lärmbeschwerden äußerten. In künftigen Ausbaustufen sind sowohl Schallschutzwände als auch Schienenstegdämpfer vorgesehen, um eine nachhaltige Entlastung zu erreichen. Das System SMTMD wurde in diesem Kontext als Maßnahme zur Minderung der Schienenabstrahlung integriert und diente als vorbereitende Lärminderungsmaßnahme im Rahmen baulicher Ertüchtigungen.



Foto: Michel Johannes Preget, Mitarbeiter infra-tec GmbH

Bild 4: Auch in kurzen Nachtsperrrpausen lässt sich das Schienenstegdämpfersystem sicher einbauen, wie hier bei der Baumaßnahme Trier-Ehrang

Vorteile und Erfahrungen aus der Umsetzung

Die bauliche Umsetzung durch die infra-tec GmbH umfasste sämtliche Arbeitsschritte von dem Entschottern des Schienenfußes über die Positionierung des TMD-Körpers bis hin zur funktionsgeprüften Verspannung. (siehe Bild 4) Anschließend erfolgt das Planieren des Gleisschotter.

Die Arbeiten wurden bei beiden Projekten unter laufender Betriebserprobung dokumentiert und gemäß DB-Weisung in das technische Begleitbuch eingetragen. Die visuelle Kontrolle der Klemmen, die Prüfung möglicher Korrosion sowie stichprobenartige Funktionskontrollen gehören zu den verpflichtenden Bestandteilen dieser Überwachung. Die ersten Erfahrungswerte aus beiden Projekten zeigen, dass sich die Bauart SMTMD als robust und langfristig stabil erweist.

Aus akustischer Sicht bieten Schienenstegdämpfer einen wesentlichen Vorteil gegenüber klassischen Schallschutzwänden: Die Minderung erfolgt direkt an der Quelle, bevor sich die Schwingung im Gleiskörper ausbreiten kann. Dadurch werden nicht nur Anwohner

geschützt, sondern auch die Gleiskomponenten selbst entlastet. Eine geringere Riffelbildung sowie reduzierte Schwingungsanregungen im Oberbau können die Lebensdauer von Schiene und Befestigungen verlängern.

Wie das Bild 5 deutlich zeigt, führt die Lärminderungsmaßnahme im Gegensatz zu normalen hohen Lärmschutzwänden dazu, dass die Blickbeziehungen für die Anwohner erhalten bleiben. Außerdem hat der Bahnreisende weiterhin die Möglichkeit während der Fahrt die Landschaft zu genießen.

Insgesamt zeigen die Projekte Hermann-Hesse-Bahn und Trier-Ehrang beispielhaft, wie moderne Schienenstegdämpfersysteme zur Lärminderung beitragen können. Die Kombination aus schneller Montage, hoher akustischer Leistungsfähigkeit und guter Instandhaltungsfreundlichkeit macht die Bauart SMTMD zu einer zukunftsfähigen Lösung im Lärmschutzportfolio der Schieneninfrastruktur. Mit dem Fortschreiten der Betriebserprobung und weiteren Einsätzen im Schienennetz sind zusätzliche Erkenntnisse zu erwarten, die den langfristigen Nutzen dieses Systems weiter unterstreichen werden.



Foto: privat

Autor

Jürgen Kohlhas
Geschäftsführer infra-tec GmbH
j.kohlhas@infra-tec.de

infra-tec
steel for mobility



Foto: Amir Mustara, Mitarbeiter infra-tec GmbH

Bild 5: Durch den Einbau von Schienenstegdämpfer können Sichtbeziehungen aufrechterhalten bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen reduziert werden.

Aktuelles aus der Rechtsprechung

Von Rechtsanwalt Prof. Dr. jur. Günther Schalk,
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht, TOPJUS Rechtsanwälte
schalk@topjus.de

Verjährung, Arglist und die Tücken der Dachterrasse

Ein Klassiker unter den Baustreitigkeiten: Der Auftraggeber merkt erst nach Ablauf der Gewährleistungsfrist, dass mit dem Werk etwas nicht stimmt, und versucht es dann über den Vorwurf der Arglist zu retten. Das OLG Naumburg hatte mit Urteil vom 21.04.2026 (2 U 78/25) genau über so einen Fall zu entscheiden. Ein Einfamilienhaus aus den 80er-Jahren hatte einen Anbau mit Dachterrasse. Der Auftraggeber (AG) ließ den Bodenbelag der Terrasse erneuern. Jahre nach Abnahme und nach Ablauf der Gewährleistung (5 Jahre) entstanden Risse an Wänden und Decken im Anbau. Der Auftraggeber leitete ein Beweisverfahren ein und klagte anschließend auf Feststellung, dass der Unternehmer (AN) sämtliche Schäden aus der mangelnden Tragfähigkeit der Deckenkonstruktion zu ersetzen habe. Der AN berief sich auf Verjährung. Der AG hielt dem entgegen, der AN habe den Mangel arglistig verschwiegen. Was sagt das OLG dazu?

1. *Ein Mangel des erneuerten Bodenbelags einer Dachterrasse liegt auch darin, dass die Dachterrasse mangels statischer Tragfähigkeit des Untergrunds nicht benutzbar ist.*)*
2. *Macht der Besteller gegen den Bauunternehmer Mangel- und Mangelfolgeschäden geltend, so richtet sich die Verjährung dieser Gewährleistungsansprüche nach § 634a BGB.*)*
3. *Ein arglistiges Verschweigen eines Mangels i. S. v. § 634a Abs. 3 BGB liegt nicht vor, wenn der Bauunternehmer zwar hätte erkennen können, dass die Erneuerung des Terrassenbodens zu einer statischen Mehrbelastung des Unterbaus führen könnte und deswegen gehalten gewesen wäre, den Besteller auf das hieraus resultierende Risiko hinzuweisen, diese Erkenntnis aber weder gewonnen noch wenigstens für wahrscheinlich gehalten hat, und sie sich ihm auch nicht aufdrängen musste.*)*

Nichts zu holen für den Auftraggeber, und zwar in beiden Instanzen. Das OLG stellt klar, dass Arglist voraussetzt, dass der Unternehmer den Mangel kennt oder seine Möglichkeit zumindest billigend in Kauf nimmt – und dass er sich bewusst ist, dass dieser Mangel für die Abnahmeentscheidung des AG erheblich ist, ihn aber trotzdem verschweigt. Eine Schädigungsabsicht ist dagegen nicht erforderlich. Klassische Arglistfälle sind etwa die Verwendung nicht erprobten Materials, das bewusste Unterlassen einer gebotenen Baugrunduntersuchung oder das Verschweigen fehlender eigener Fachkunde. Hier aber hatte schlicht niemand – weder AG noch AN – erkannt, dass der Anbau für die zusätzliche Last der erneuerten Terrasse statisch nicht ausreichend ertüchtigt war. Zwar hätte der AN eigentlich auf das Risiko einer statischen Mehrbelastung hinweisen müssen. Dass er dies unterlassen hat, macht ihn aber noch nicht arglistig, wenn er das Risiko selbst nicht erkannt hat und es sich ihm auch nicht aufdrängen musste. Das heißt: Wer nach Fristablauf noch klagen will, muss die Arglist wirklich beweisen können – bloßes „Kennenmüssen“ genügt nicht. Eine solche Klage hängt in der Regel am seidenen Faden.

Vorunternehmer im Verzug: Wer haftet für die Verzögerung?

Baublaufstörungen durch verzögerte Vorleistungen sind an der Tagesordnung – und regelmäßig Anlass für Streit über die Frage, wer die dadurch entstehenden Mehrkosten zu tragen hat. Das OLG Frankfurt am Main musste sich mit Beschluss vom 22.06.2026 (21 U 32/25) mit genau dieser Konstellation befassen. Ein Auftragnehmer konnte seine Leistungen auf der Baustelle nicht wie geplant ausführen, weil sich die Leistungen eines Vorunternehmers verzögerten. Die dadurch entstandenen Mehrkosten von rund 230.000 Euro wollte er sich vom Auftraggeber nach § 6 Abs. 6 VOB/B erstatten lassen. Voraussetzung dafür wäre, dass die Bauzeitverzögerung adäquat-kausal durch hindernde Umstände verursacht worden ist, die auf einer Vertragspflichtverletzung des Auftraggebers beruhen. Konnte der Auftragnehmer damit durchdringen?

OLG Naumburg (Urteil vom
21.04.2026 - 2 U 78/25)

OLG Frankfurt a. M. (Urteil
vom 22.06.2026 - 21 U 32/25)

1. Der Auftraggeber eines Bauvertrags ist grundsätzlich nicht dazu verpflichtet, dem Auftragnehmer die für die Ausführung seiner Leistung erforderlichen Vorleistungen rechtzeitig zur Verfügung zu stellen. Ein Verzug des Vorunternehmers begründet deshalb keinen Schadensersatzanspruch des Nachfolgeunternehmers gegen den Auftraggeber.

Nein, sagt das OLG Frankfurt a. M., und zwar ziemlich deutlich. Es sei schon nicht ersichtlich, dass sich der Auftraggeber gegenüber dem Auftragnehmer vertraglich zum rechtzeitigen Bereitstellen von Vorleistungen verpflichtet hatte. Der Hintergrund: Laut BGH sind Mitwirkungshandlungen des Auftraggebers – die Bereitstellung eines baureifen Grundstücks, die Freigabe von Plänen, die Koordination der ausführenden Unternehmer, Auswahlentscheidungen bei der Bemusterung – grundsätzlich keine echten Vertragspflichten, sondern nur Obliegenheiten. Und die Verletzung einer bloßen Obliegenheit begründet keinen Schadensersatzanspruch, sondern wirkt sich nur zulasten des Obliegenheitsverletzers selbst aus. Ob aus der Obliegenheit, dem Auftragnehmer die notwendigen Ausführungsunterlagen zu übergeben, durch Einbeziehung der VOB/B eine echte Vertragspflicht wird, ist in der Literatur umstritten und höchststrichterlich nicht geklärt. Eine zweifelhafte Rechtsprechung, die wieder einmal die Baufirmen ins Hintertreffen geraten lässt. Es ist doch gerade das Wesensmerkmal einer Obliegenheit, dass ihre Verletzung nur dem Obliegenheitsverletzer selbst schadet. Auf der Baustelle ist das anders – unterlässt oder verzögert der Auftraggeber eine erforderliche Mitwirkungshandlung, trifft das ganz typischerweise nicht nur ihn, sondern stört den gesamten Bauablauf und die Erfüllungsdispositionen des Auftragnehmers. Der BGH hat sich hier leider 2024 erst mal festgefahren – damit bleibt es bei der Linie: Ohne ausdrücklich vereinbarte Vertragspflicht zur rechtzeitigen Bereitstellung von Vorleistungen (die es so in den wenigsten Fällen gibt, die aber künftig in Bauverträgen aktiv so vereinbart werden sollte!) bleibt der Nachfolgeunternehmer auf seinem Schaden sitzen.

Klebstoff-Debakel: Wann ist Nacherfüllung unverhältnismäßig teuer?

OLG Stuttgart (Urteil vom 18.03.2026 - 3 U 75/25)

Auch außerhalb des klassischen Bauvertragsrechts gibt es Spannendes für die Baubranche: Das OLG Stuttgart hat sich mit Urteil vom 18.03.2026 (3 U 75/25) mit einem kaufrechtlichen Fall befasst, der jedem Praktiker sofort bekannt vorkommen dürfte. Ein Verkäufer hatte einem Käufer nach entsprechender Beratung einen Klebstoff zur Verklebung eines bestimmten Bodenbelags zum Sonderpreis von 300 Euro verkauft – eigentlich 800 Euro wert. Der Klebstoff erwies sich als für die Verlegung dieses Bodens ungeeignet. Nach fachgerechter Verlegung kam es zu Ablösungen und Verformungen. Der Käufer wollte daraufhin vom Verkäufer einen Vorschuss zur Schadensbehebung in Höhe von 50.000 Euro. Wie weit trägt so ein Anspruch, wenn die Nacherfüllungskosten den Wert der Kaufsache um ein Mehrfaches übersteigen?

1. Treffen die Parteien eines Kaufvertrags eine Beschaffenheitsvereinbarung dahingehend, dass ein zu liefernder Klebstoff zur ordnungsgemäßen Verklebung eines bestimmten Bodens geeignet sein muss, ist der gelieferte Klebstoff mangelhaft, wenn er diese Eignung nicht aufweist.
2. Der Anspruch auf Nacherfüllung umfasst grundsätzlich auch die für das Entfernen der mangelhaften und den Einbau der gelieferten mangelfreien Sache erforderlichen Aufwendungen.
3. Ob eine absolute Unverhältnismäßigkeit der Kosten der Nacherfüllung vorliegt, ist anhand einer Bewertung aller Umstände des Einzelfalls zu beurteilen (hier bejaht für den Fall, dass die Nacherfüllungskosten den Wert der Kaufsache in mangelfreiem Zustand um 300 % steigen).
4. Der Umstand, dass dem Aufwendungsersatzanspruch die Einrede der (absoluten) Unverhältnismäßigkeit entgegensteht, hat keine Auswirkungen auf die Höhe eines dem Grunde nach bestehenden Schadensersatzanspruchs.

Nur teilweise mit Erfolg, meint das OLG Stuttgart. Zunächst einmal: Der Klebstoff war tatsächlich mangelhaft, weil er die vereinbarte Beschaffenheit – Eignung für diesen Bodenbelag – nicht aufwies. Damit stand dem Käufer grundsätzlich ein Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Aufwendungen für Ausbau und Neueinbau zu. Der Verkäufer konnte die Nacherfüllung aber verweigern, weil sie nur mit unverhältnismäßigen Kosten möglich war. Und hier wird es interessant: Bei Grundstückskaufverträgen orientiert sich der BGH an der Grenze von 200 % des mangelbedingten Minderwerts oder am Verkehrswert in mangelfreiem Zustand. Außerhalb von Grundstücksgeschäften hat sich der BGH bislang eher an 150 % des Werts der mangelfreien Kaufsache orientiert, ohne das ausdrücklich als feste Richtgröße zu benennen. Das OLG Stuttgart zieht die Grenze hier bei 300 % (2.400 Euro), weil es die erheblichen Auswirkungen des mangelhaft verklebten Bodens (Wölbungen, vertikale Bewegungen) und ein gewisses Verschulden des Verkäufers abwägt. Für den darüberliegenden Teil bleibt der Käufer aber nicht ganz ohne Ersatz: Ihm steht zusätzlich ein Schadensersatzanspruch von 20.000 Euro zu,

weil der Verkäufer fahrlässig einen für den konkreten Verwendungszweck ungeeigneten Klebstoff verkauft und damit seine Beratungspflicht verletzt hat. Die Unverhältnismäßigkeitsgrenze deckelt nur den Nacherfüllungsanspruch, nicht den Schadensersatzanspruch.

Kündigung ohne Begründung – hilft „Nachschieben“ von Gründen?

Muss eine außerordentliche Kündigung eigentlich begründet werden? Darf der Kündigende die tragenden Gründe später einfach nachliefern? Mit dieser praktisch wichtigen Frage hatte sich das OLG Dresden mit Urteil vom 15.04.2026 (13 U 180/25) befasst. Ein AN verlangte nach Kündigung des Bauvertrags durch den AG auch Zahlung für nicht erbrachte Leistungen abzüglich ersparter Aufwendungen. Der VOB/B-Vertrag war nach einem Baustopp gekündigt worden, ohne dass die Unterbrechung im Kündigungsschreiben ausdrücklich als Kündigungsgrund benannt worden war. Ursache des Baustopps waren unerwartete statische Probleme bei historischen Natursteinmauern. Das OLG hatte die Klage abgewiesen und die Kündigung als außerordentliche Kündigung wegen längerfristiger Unterbrechung nach § 6 Abs. 7 VOB/B eingeordnet. Der Auftragnehmer wandte ein, während des Baustopps sei ein Gerüst regelmäßig auf Verkehrssicherheit und Funktionsfähigkeit überprüft worden – das stehe einer Unterbrechung entgegen. Mit Erfolg?

OLG Dresden (Urteil vom 15.04.2026 - 13 U 180/25)

1. *Da eine Kündigung nicht begründet werden muss, ergibt sich daraus zwangsläufig, dass Kündigungsgründe jederzeit nachgeschoben werden können, sofern diese zum Zeitpunkt der Kündigung vorgelegen haben.*
2. *Einer Kündigung nach § 6 Nr. 7 Satz 1 VOB/B steht nicht entgegen, dass die Ursache der Unterbrechung der Bauausführung aus dem Risikobereich der kündigenden Vertragspartei herrührt.*

Nein, das OLG Dresden weist die Berufung zurück. Die Voraussetzungen einer Kündigung nach § 6 Abs. 7 VOB/B lagen vor: Der Baustopp hatte zu einer Unterbrechung von über acht Monaten geführt. Unterbrochen ist die Ausführung, wenn die Arbeit nicht weitergeführt wird – bloße Verzögerungen oder die Einstellung nur einzelner Teilleistungen reichen dafür nicht. Entscheidend ist, dass nichts mehr geschieht, was zur unmittelbaren Leistungserstellung und damit zum Leistungsfortschritt gehört. Bloße Sicherungs- und Erhaltungsmaßnahmen – wie die Gerüstprüfung – führen zu keinem solchen Fortschritt und stehen der Annahme einer Unterbrechung deshalb nicht entgegen. Auch der Umstand, dass die Ursache der Unterbrechung aus dem Risikobereich des kündigenden Auftraggebers herrührte, ändert daran nichts. Allerdings – und das ist die feine Einschränkung – setzt auch diese Kündigung voraus, dass es dem Kündigenden unzumutbar ist, weiter am Vertrag festgehalten zu werden. Das ist regelmäßig zu verneinen, wenn der Kündigende bei Vertragsschluss vom drohenden Eintritt der Unterbrechung wusste oder diese ohne Weiteres selbst hätte verhindern oder beenden können (hier verneint). Und schließlich der für die Praxis vielleicht wichtigste Punkt: Dass der Auftraggeber sich im Kündigungsschreiben nicht ausdrücklich auf § 6 Abs. 7 VOB/B gestützt und die tragenden Umstände nur teilweise erwähnt hatte, schadet nicht. Eine außerordentliche Kündigung muss nicht begründet werden. Ihre Gründe können grundsätzlich auch noch später nachgeschoben werden, solange sie zum Zeitpunkt des Zugangs der Kündigung objektiv bereits vorlagen. Ein Trost für alle, die im Eifer des Gefechts ein Kündigungsschreiben etwas zu knapp formulieren.

UBB-Urteilsticker: Abgelaufene Sicherheitsdatenblätter fehlen

Das Land Hessen schrieb die Lieferung von Reinigungsmitteln im geschätzten Auftragsvolumen von über 12 Mio. Euro aus. Einziges Zuschlagskriterium war der Preis. Für die Reinigungsmittel waren Sicherheitsdatenblätter – nicht älter als drei Jahre – vorzulegen. Ein Bieter reichte in sechs Positionen veraltete Sicherheitsdatenblätter ein und wurde deshalb ausgeschlossen. Das OLG Frankfurt a. M. (Vergabesenat) gab dem Bieter mit Beschluss vom 30.04.2026 (11 Verg 1/26) recht:

OLG Frankfurt a. M.
(Vergabesenat, Urteil vom 30.04.2026 - 11 Verg 1/26)

1. *Für die Bieter muss sich aus den Vergabeunterlagen hinreichend klar und ohne eigene Interpretationsnotwendigkeit ergeben, welche Anforderungen die vorzulegenden Unterlagen (hier: Sicherheitsdatenblätter) erfüllen müssen.*
2. *Angebote dürfen wegen einer Abweichung von den Vergabeunterlagen nur ausgeschlossen werden, wenn diese in dem maßgeblichen Punkt unmissverständlich und eindeutig sind.*
3. *Unterlagen (hier: Sicherheitsdatenblätter), deren Gültigkeitsdauer abgelaufen ist, „fehlen“ und können deshalb nachgefordert werden.*

Steuerticker I – kurz gemeldet

01 Gesetzesentwurf für Steuerreform 2027

Das Bundesfinanzministerium sieht in einem Gesetzesentwurf für Steueränderungen 2027 die Abschaffung der Freibeträge zur Ermittlung des Gewinns bei Betriebsveräußerung oder bei Betriebsaufgabe vor.

UBB-Tipp: Soll der Betrieb eigentlich zum 01.01.2027 veräußert und aufgegeben werden und man würde nach aktueller Rechtslage noch von den Freibeträgen profitieren, sollte mit dem Steuerberater geklärt werden, ob die Betriebsaufgabe bzw. Betriebsveräußerung noch im Jahr 2026 vollzogen werden sollte.

02 Doppelbesteuerungsabkommen (DBA) mit Russland suspendiert

Deutschland hat Russland am 30. Juni 2026 offiziell darüber informiert, dass das aktuelle Deutsch-Russische Doppelbesteuerungsabkommen sowie das dazugehörige Protokoll mit Wirkung zum 01.01.2027 ausgesetzt wird. Das bedeutet: Die Regelungen zur Vermeidung einer Doppelbesteuerung greifen ab nächstem Jahr nicht mehr (BMF, Online-Mitteilung v. 09.07.2026).

03 Werbungskosten für vereinbarte Renovierung vor Veräußerung

Steuerzahler, die privat eine Immobilie vermietet haben und diese verkaufen, müssen aufpassen, was sie im Notarvertrag mit dem Käufer vereinbaren. Verpflichtet sich der Verkäufer, dem Käufer bis zum Einzug Miete zu bezahlen und Renovierungsarbeiten zu übernehmen, dann dürfen diese Mietzahlungen bzw. Renovierungskosten leider nicht mehr als Werbungskosten im Zusammenhang mit der Vermietung abgezogen werden (FG Bremen, Urteil v. 27.10.2025, Az. 1 V 51/25).

04 Austausch mit ausländischen Staaten

Das Bundesfinanzministerium hat in einem Schreiben klargestellt, mit welchen ausländischen Staaten ein automatischer Austausch von Informationen über Finanzkonten in Steuer-sachen nach dem Finanzkonten-Informationsaustauschgesetz (FKAustG) erfolgt (BMF, Schreiben v. 08.06.2026, Az. IV D 3 – S 1315/00304/071/023)

Investitionsabzugsbetrag: Einspruch möglich

Gewinnermittlung, Betriebsausgaben

Unternehmen, deren Gewinn nicht über 200.000 Euro liegt, dürfen für in den nächsten drei Jahren geplante Investitionen ins bewegliche Anlagevermögen (Maschinen, Pkw, Werkzeuge) bereits im Jahr der Planung 50 Prozent der voraussichtlichen Investitionskosten vom Gewinn abziehen (sog. Investitionsabzugsbetrag nach § 7g Abs. 1 EStG). Eine der Voraussetzungen ist allerdings, dass das gekaufte Wirtschaftsgut im Jahr des Kaufs und im Folgejahr in einer inländischen Betriebsstätte des Unternehmens ausschließlich oder fast ausschließlich betrieblich genutzt wurde.

Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kom- mission

Wegen dieser Voraussetzung „Nutzung in einer inländischen Betriebsstätte“ hat die Europäische Kommission am 04.06.2026 ein Vertragsverletzungsverfahren wegen des Verstoßes gegen das Unionsrecht der Bundesrepublik Deutschland eingeleitet. Die Voraussetzung, dass das geförderte Wirtschaftsgut in einer inländischen (= deutschen) Betriebsstätte genutzt werden muss, würde vergleichbare Investitionen in Betriebsstätten in anderen EU/EWR-Mitgliedstaaten ausschließen. Das könnte Unternehmen davon abhalten, ihre Rechte nach Artikel 49 AEUV (= Niederlassungs-freiheit) auszuüben.

Einspruch und Ruhen des Verfahrens

Unternehmen, die einen Investitionsabzugsbetrag geltend gemacht haben und das gekaufte Wirtschaftsgut im Jahr des Kaufs und/oder im Folgejahr in einem Betrieb eines EU/EWR-Landes genutzt haben und denen deshalb der Abzug des Investitionsabzugsbetrags vom Finanzamt versagt wurde, sollten sich wehren. Und zwar mit einem Einspruch und mit einem Antrag auf Ruhen des Einspruchsverfahrens nach § 363 Abs. 2 Satz 1 Abgabenordnung.

UBB-Tipp

Der Antrag auf Ruhen des Verfahrens ist deshalb wichtig, weil das Finanzamt die Bearbeitung des Einspruchs solange zurückstellt, bis gerichtlich entschieden ist, ob Deutschland gegen Unionsrecht verstoßen hat oder nicht.

Zweitwohnung im Ausland

Werbungskosten

Ist ein Arbeitnehmer von seinem Arbeitgeber aus beruflichen Gründen ins Ausland entsandt worden, hat im Ausland neben seiner Wohnung in Deutschland eine Zweitwohnung angemietet und

macht für diese Zweitwohnung Werbungskosten im Rahmen einer doppelten Haushaltsführung geltend, stellt sich die Frage, ob diese Werbungskosten – zumindest anteilig – in Deutschland abgezogen werden dürfen. Antwort des Finanzamts: Nein. Antwort des Finanzgerichts Hessen erfreulicherweise: Ja (FG Hessen, Urteil v. 26.11.2025, Az. 11 K 930/23).

Darum ging es in dem Urteilsfall

Ein Arbeitnehmer war in einem Kalenderjahr insgesamt 261 Tage für seinen Arbeitgeber beruflich tätig. Davon war er an 103 Tagen im Ausland eingesetzt. Er mietete sich dafür im Ausland eine Zweitwohnung an und machte in seiner Steuererklärung die Unterkunftskosten im Rahmen einer doppelten Haushaltsführung als Werbungskosten geltend. Das Finanzamt besteuerte nur den Arbeitslohn für die 158 Arbeitstage in Deutschland, stellte den Arbeitslohn für die Auslandsentsendung steuerfrei und besteuerte ihn nur über den Progressionsvorbehalt. Werbungskosten für die Zweitwohnung ließ das Finanzamt nicht zum Abzug zu.

Dagegen wehrte sich der Arbeitnehmer mit Erfolg. Die Richter des Finanzgerichts Hessen erlaubten ihm zumindest den anteiligen Werbungskostenabzug (angefallene Werbungskosten durch Zweitwohnung im Ausland $\times$ $158/261$ = tatsächlich in Deutschland abziehbare Werbungskosten).

UBB-Tipp

Sollte also ein Arbeitnehmer im Rahmen einer Auslandsentsendung in ein EU/EWR-Land seine Unterkunftskosten selbst gezahlt haben und das Finanzamt stellt den für die Auslandsdauer bezogenen Lohn steuerfrei, sollten dem Finanzamt in der Anlage N zur Steuererklärung unbedingt die anteiligen Werbungskosten präsentiert werden.

Schenkungsteuer keine Anschaffungskosten

Gebäudeabschreibung

Wer eine Immobilie geschenkt bekommt, muss Schenkungsteuer bezahlen, sollte der Wert der Schenkung über dem persönlichen Schenkungsteuerfreibetrag liegen. Wird Schenkungsteuer fällig, stellt sich folgende Frage: Erhöht die Schenkungsteuer die Bemessungsgrundlage für die jährliche Gebäudeabschreibung, sollte die geschenkte Immobilie vermietet oder eigenbetrieblich vom Beschenkten genutzt werden?

Mit dieser Frage musste sich das Finanzgericht Köln auseinandersetzen und kam zur Auffassung, dass die Schenkungsteuer die Bemessungsgrundlage für die Gebäudeabschreibung leider „nicht“ erhöht (FG Köln, Urteil v. 26.11.2025, Az. 2 K 2116/23).

Begründung der Richter: Bei der Schenkungsteuer handelt es sich anders als bei der Grunderwerbsteuer weder um Anschaffungs- noch um Anschaffungsnebenkosten für die Immobilie, die in die Bemessungsgrundlage für die Abschreibung einbezogen werden darf.

Prüfungsbericht nicht ausgewertet?

Verfahrensrecht

Findet in einem Betrieb eine Betriebsprüfung des Finanzamts statt und der Prüfer findet Fehler, die zu Steuernachzahlungen führen, erstellt er darüber einen Betriebsprüfungsbericht. Diesen Bericht händigt er den geprüften Unternehmen aus und schickt eine Ausfertigung an das Finanzamt, bei dem der Unternehmer steuerlich erfasst ist. Das Finanzamt wertet den Bericht aus und schickt dem Unternehmen die Änderungsbescheide nach Prüfung mit den entsprechenden Steuernachforderungen zu.

Was, wenn Finanzamt die Auswertung des Prüfungsberichts vergisst?

Doch in der Praxis läuft nicht immer alles rund. Insbesondere kann es passieren, dass das Finanzamt den Bericht aus Versehen nicht auswertet und stattdessen aufgrund einer Steuererklärung des Unternehmens, die bisher wegen der Prüfung nicht bearbeitet wurde, Steuerbescheide erlässt. Hat das Unternehmen dann nach Ablauf der einmonatigen Einspruchsfrist Grund zum Jubeln? Mit anderen Worten: Darf das Finanzamt den Prüfungsbericht dann nicht mehr auswerten und die Steuernachzahlungen sind damit vom Tisch?

Antwort des Finanzgerichts Köln: Leider nein. Das Finanzamt kann den Prüfungsbericht ausnahmsweise nach § 129 Abgabenordnung noch auswerten (FG Köln, Urteil v. 24.02.2026, Az. 11 K 379/22). Bei der Korrektur nach § 129 AO darf das Finanzamt bestandskräftige Steuerbescheide immer dann ändern, wenn der Steuerbescheid aufgrund offenkundiger Unrichtigkeiten fehlerhaft ist. Offenbare Unrichtigkeit bedeutet, dass der Sachbearbeiter im Finanzamt einen Schreib-, Rechen- oder Übertragungsfehler begangen hat oder den Prüfungsbericht schlicht übersehen und deshalb nicht ausgewertet hat.

UBB-Tipp

Dieses Urteil sollte für Unternehmen zum Anlass genommen werden, gegen fehlerhafte Steuerbescheide vorzugehen, wenn die Korrektur eine niedrige Steuerbelastung bedeutet.

Aktionsplan gegen Steuerkriminalität

Gesetzesvorhaben

Das Bundesfinanzministerium hat gemeinsam mit dem Bundesjustizministerium am 16.07.2026 einen Aktionsplan gegen Steuerkriminalität vorgelegt. Danach soll auch die straffbefreiende Selbstanzeige abgeschafft oder zumindest eingeschränkt werden.



Lärmschutzwand in Bodolz / Bayern

Foto: Volker Emersleben/Deutsche Bahn AG

Gemeinsame Initiative für leiseren Bahnverkehr

VDEI-Fachausschuss KIB und DVLV kooperieren

Die Modernisierung der deutschen Schieneninfrastruktur und der Ausbau der Streckenkapazitäten sind zentrale gesellschaftliche Aufgaben. Damit diese Projekte auf eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung stoßen, spielt effektiver Schallschutz eine entscheidende Rolle. Um die komplexen technischen und regulatorischen Hürden beim Bau moderner Lärmschutzanlagen zu bewältigen, haben der Fachausschuss Konstruktiver Ingenieurbau (FA KIB) des Verbands Deutscher Eisenbahn-Ingenieure (VDEI e. V.) und der Deutsche Verband für Lärmschutz an Verkehrswegen (DVLV e. V.) eine strategische Partnerschaft geschlossen.

Ein zentrales Ziel dieser Allianz ist die Erarbeitung von Informationsmaterialien, die hochspezialisiertes technisches Wissen praxisnah und für ein breites Publikum verständlich aufbereiten.

Schallschutz als fester Bestandteil der Infrastrukturplanung

Lärmschutzwände sind an modernen Eisenbahnstrecken keine bloßen Barrieren mehr, sondern hochkomplexe Ingenieurbauwerke, die strengsten Anforderungen in Planung und Ausführung unterliegen. Sie müssen nicht nur dauerhaft sein, sondern auch dynamische Belastungen durch Zugfahrten aufnehmen, Vibrationen dämpfen und oft auf anspruchsvollen Untergründen wie alten Brücken oder instabilem Dammgelände sicher verankert werden.

Die Kooperation führt zwei Welten zusammen:

- **VDEI (FA KIB):** Die Ingenieure bringen ihre Expertise in der Tragwerksplanung (Brücken, Tunnel, Stützbauwerke) ein und kennen die spezifischen Anforderungen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) sowie die baubetrieblichen Besonderheiten unter rollendem Rad.
- **DVLV:** Als Interessenvertretung der Hersteller und Fachbetriebe liefert der Verband fundiertes Wissen zu Materialien, Akustik, Gründungsarten, zur langfristigen Standfestigkeit der Schutzsysteme bis hin zur Realisierung der Baumaßnahmen.



Foto: DVLV e.V.

Zwei Verbände, ein Ziel: VDEI und DVLV stärken den fachlichen Austausch. v.l.n.r.: Hans-Jürgen Johannink, Johannes Dillig, Tristan Mölter u. Alexander Schmackpfeffer

Wenn diese beiden Fachbereiche von Beginn eines Projekts an eng verzahnt zusammenarbeiten, lassen sich Statik, Schwingungsverhalten und akustische Wirksamkeit zu einem optimierten Gesamtsystem verschmelzen.

Praxisorientierte Wissensvermittlung

Das gebündelte Know-how soll nicht in internen Facharchiven verbleiben, sondern durch gemeinsame Publikationen in die Breite getragen werden. Die neuen Informationsschriften übersetzen komplexe mathematische Modelle, Eurocodes und Richtlinien (wie die Ril 804) in eine anschauliche Sprache für verschiedene Anwendergruppen:

1. **Planung und Vergabe:** Leitfäden zur Wahl der optimalen Lärmschutzsysteme unter Berücksichtigung spezifischer baulicher Gegebenheiten.
2. **Kommunen und Öffentlichkeit:** Sachliche Aufklärung zur Funktionsweise von Schallschutz, um emotionale Diskussionen auf eine faktenbasierte Grundlage zu heben.
3. **Baustellenpraxis:** Konkrete Checklisten zur Qualitätssicherung und zur Umsetzung.



Bau von Lärmschutzwänden (bei Forchheim)

Foto: Oliver Lang/Deutsche Bahn AG

Technische Schwerpunkte der Publikationen

- **Aerodynamik:** Die Schriften erläutern, wie Bauteile und Verankerungen auf die enormen Druck- und Soglasten ausgelegt sein müssen, die durch Hochgeschwindigkeitszüge entstehen.
- **Herausforderung Brücke:** Die Nachrüstung von Lärmschutz auf Bestandskonstruktionen erfordert spezielle Anker- und Konsollösungen, um Lasten in den Überbau zu leiten, ohne die Bausubstanz zu gefährden.
- **Akustik-Grundlagen:** Klärung des Unterschieds zwischen Schalldämmung und Schallabsorption. Durch einfache Visualisierungen wird verständlich gemacht, wie Materialien Schallenergie in Wärme umwandeln, statt sie nur zu reflektieren.
- **Nachhaltigkeit & Sicherheit:** Themen wie die Einbindung in die Bahnerdung, die Verwendung recycelbarer Werkstoffe und der Einsatz von Photovoltaik an Lärmschutzanlagen werden detailliert behandelt.

Weitere Säulen der Zusammenarbeit

Die Allianz zwischen VDEI und DVLV umfasst darüber hinaus weitere Aktivitäten:

- **Münchener VerkehrslärmschutzTage (MVLТ):** Gemeinsam mit der Bayerischen Ingenieurekammer Bau etabliert sich diese Veranstaltung als zentrale Fachplattform.

- **Interdisziplinärer Austausch:** Durch Seminare und Vor-Ort-Termine wird das Verständnis zwischen Planern und ausführenden Firmen gestärkt.
- **Nachwuchsförderung:** Das Berufsbild der Lärmschutz-Ingenieure soll an Hochschulen als attraktives und gesellschaftlich wichtiges Tätigkeitsfeld bekannter gemacht werden.

Fazit: Transparenz schafft Akzeptanz

Durch die Verbindung von Tragwerksplanung und Schallschutztechnik sowie die transparente Aufbereitung technischer Details schaffen VDEI und DVLV ein wichtiges Instrument für die Praxis. Dies führt nicht nur zu qualitativ hochwertigeren und wirtschaftlicheren Planungen, sondern auch zu einer sachlicheren Debatte und damit zu einer höheren Akzeptanz in der Bevölkerung für Infrastrukturprojekte.

Autoren

Dipl.-Ing. Tristan Mölter (EURAIL-Ing.)
Vorsitzender VDEI FA KIB

Dipl.-Ing. Alexander Schmackpfeffer (EURAIL-Ing.)
Vorsitzender VDEI - Bezirk Baden/Südpfalz
Stellv. Vorsitzender VDEI Fachausschuss KIB
Stellv. Sprecher VDEI Fachbereich Infrastruktur

Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Johannink
Geschäftsführer des DVLV e.V.



Foto: MarekPhotoDesign.com/AdobeStock

Werden Mitarbeiter zunehmend untreu und illoyal?

Jobportal analysiert Gründe für zunehmende Jobwechsel

Von UBB-Chefredakteur Prof. Dr. jur. Günther Schalk

Es ist keine neue Erkenntnis: Dass ein Arbeitnehmer in einem Betrieb lernt, nach seinem Ausbildungsende in diesem Unternehmen bleibt und erst mit der Rente dort wieder ausscheidet, ist heute definitiv die Ausnahme und nicht die Regel. Arbeitnehmer „switchen“ heute mehr denn je ihre Arbeitsstellen. Begünstigt wird das durch die aktuelle Arbeitsmarktlage: Nicht mehr die Unternehmen suchen sich ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus, sondern der potenzielle Mitarbeitende sucht sich seinen Arbeitgeber aus. Fachkräftemangel lautet das Stichwort. Fakt ist aber auch: Selbst wenn der Arbeitsmarkt aktuell ein Arbeitnehmermarkt ist – ein Mitarbeiter verlässt „seinen“ Betrieb nicht, wenn alles passt. Arbeitgeber klagen vermehrt über schwindende Loyalität ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Was steckt wirklich dahinter? Auf Rang 1 der Negativliste steht nicht das möglicherweise zu schmale Gehalt, sondern die Unzufriedenheit mit dem Chef.

Mitarbeitertreue muss sich ein Unternehmen verdienen

„Selten waren Arbeitnehmer so mutig und zugleich so untreu ihren Arbeitgebern gegenüber. Denn die Loyalität der Mitarbeiter gilt oft längst nicht mehr nur einem Unternehmen. Es wird sich fleißig umgeschaut. Zur Konkurrenz geschielt. Mit einem neuen Job geliebäugelt. Von Job zu Job (quasi in „fremden Betten“) herumgehüpft und ausprobiert. Eine kurze Affäre à la Job-Hopping scheint beliebter als die lebenslange Treue zu sein, während Unternehmen verzweifelt versuchen, die Bindung ihrer Mitarbeiter zu stärken“,

beschreibt das Onlineportal „Arbeits-ABC“ die aktuelle Lage. Es ist aber auch den Gründen für diese Entwicklung auf den Grund gegangen und hat versucht herauszufinden, was die Gründe dafür sind, dass die Mitarbeitenden (vermeintlich?) immer illoyaler werden.

Häufigster Wechselgrund: Unzufriedenheit mit dem Chef

„Der Fisch stinkt vom Kopf her“, sagt der Volksmund seit vielen Jahren. Der Spruch ist so aktuell wie eh und je, sagt das Jobportal „Arbeits-ABC“: Ursache für die „Untreue“ von Mitarbeitern ist in sehr vielen Fällen der Chef. „Drückeberger-Führungskräfte“, die keine Veränderungen annehmen und sich dem modernen Wandel gänzlich entziehen, stehen ganz oben auf der Ausschlussliste. Die Beziehung zum Chef ist für viele Arbeitnehmer ein ausschlaggebender Bleibe- und Wechselgrund, wie Untersuchungen immer wieder ergeben. Führungskulturen in Unternehmen unterliegen einem Wandel, dem sich einige Führungspersonen entziehen. Klassisch-konservative Führungsansätze würden ergänzt, zu großen Teilen aber auch ersetzt durch moderne, zeitgemäße Ansätze, so das Arbeits-ABC. Wer seinem Boss nicht treu sein könne, weil der Führungsstil zu autoritär oder toxisch ist, werde auch seinem Arbeitgeber über kurz oder lang den Rücken zukehren. Häufig werden folgende Punkte kritisiert:

- fehlender Respekt und mangelnde Wertschätzung von Vorgesetzten
- keine oder nur wenig Transparenz vom Boss
- für Mitarbeiter nicht erreichbar/verfügbar oder nahbar
- toxisches Verhalten (Mobbing, Demütigung, Bevorzugung)
- fehlendes Vertrauen; wenig bis kaum Zuverlässigkeit und Berechenbarkeit
- ungesunde Fehlerkultur; keine Übernahme von Verantwortung und ausgeprägte Schuldkultur

Fehlende Flexibilität: Bei der Konkurrenz ist alles besser

Wettbewerbsstarke Unternehmen werben mit flexiblen Arbeitszeitmodellen, die den Bedürfnissen der Arbeitnehmer am ehesten entsprechen. Die zunehmende „Illoyalität“ von Mitarbeitern ist deshalb nach den Erkenntnissen des Arbeits-ABC auch der Fortschrittlichkeit der Konkurrenz zuzuschreiben. Vor allem in Branchen, in denen Fachkräfte fehlen und in denen sich regelrecht um die talentiertesten Arbeitnehmer gezankt wird – und da ist die Bauwirtschaft ja mittendrin statt nur dabei – müssten Unternehmen mithalten können und – noch besser – mit wehenden Fahnen vorausseilen. Wichtige Aspekte für Arbeitnehmer sind:

- Work-Life-Balance der Mitarbeiter
- Vereinbarkeit von Beruf und Familie
- Remote- und Homeoffice-Modelle
- Offenheit für die individuellen Flexibilisierungsbedürfnisse ihres Teams

Geld ist wichtig, aber nicht allein entscheidend

Ein häufiger Irrglaube von Arbeitgebern ist: „Der/die geht nur, weil er/sie woanders mehr verdient!“ Das mag früher ein Hauptgrund gewesen sein. Auch da haben sich die Zeiten allerdings geändert. Die Höhe des Lohns oder Gehalts ist nach wie vor wichtig für Arbeitnehmer, gerade aktuell während Krisenzeiten. Auch wenn andere Faktoren wie Flexibilität und ein gutes Arbeitsklima ebenfalls von Bedeutung sind, hat eine faire Bezahlung laut Arbeits-ABC nach wie vor Gewicht. Kann der aktuelle Arbeitgeber keine Gehaltserhöhung bieten, schauen sich Mitarbeitende schnell um nach Alternativen – und werden heute natürlich auch regelmäßig sehr schnell fündig. Arbeitnehmer sind sich ihres Marktwertes durchaus bewusst. In gefragten Berufsgruppen können Fachkräfte entsprechende Forderungen stellen. Das macht sie unabhängiger von einzelnen Unternehmen oder Arbeitgebern. Stimmt die Bezahlung nicht und kommt es zu keinem Konsens, ist Untreue oder fehlende Loyalität nur eine Frage der Zeit.

„EdeKa“ – ein Grund für Abschied

Gerade in den Behörden, aber auch in der freien Wirtschaft ist ein Begriff gängig: der „EdeKa“-Vermerk. Damit ist in diesem Fall allerdings nicht die Supermarktkette gemeint. „EdeKa“ heißt hier: „Ende der Karriere“. Das

heißt: Der Mitarbeiter kann machen, was er will, er wird in diesem Unternehmen nicht weiter aufsteigen oder mehr Verantwortung bekommen, aus welchem Grund auch immer. Höheres Gehalt oder verantwortungsvollere Aufgaben – viele Arbeitnehmer sehnen sich nach Weiterentwicklung und Aufstiegsmöglichkeiten. Fehlen sie, sind Mitarbeiter schnell weg. Denn Möglichkeiten, sich weiterzuentwickeln, helfen nicht nur jetzt, sondern bereiten auch auf die Zukunft vor und steigern den Marktwert von Erwerbspersonen. Kann ein Arbeitgeber nicht mithalten, überrascht die Untreue seiner Arbeitnehmer deshalb keinesfalls.

Job-Hopping wird immer mehr salonfähig

„Früher“ galt es als der schlimmste Makel, den man haben kann, wenn im Lebenslauf „zu viele“ Jobwechsel standen. Für Bewerbungen war das häufig das K.-o.-Kriterium von vornherein. Auch hier haben sich die Vorzeichen entscheidend geändert. Viele Jobwechsel klingen heute nicht mehr nach „den wollte niemand lange“ oder „der ist so wankelmütig“, sondern signalisieren eher Entschlossenheit, Selbstbewusstsein und Flexibilität eines potenziellen neuen Mitarbeiters.

Wer häufiger den Job wechselt, kann nicht nur ein besseres Gehalt aushandeln, sondern erleidet auch keinen Karrierestillstand, sagt das Arbeits-ABC. Dank Job-Hopping, das vor allem von der jüngeren Gen Z betrieben wird, können Arbeitnehmer sich ausprobieren und weiterentwickeln. Nicht immer hat die Untreue von heutigen Arbeitnehmern deshalb Gründe, die beim jeweiligen Arbeitgeber liegen. Manchmal müssen Unternehmen Talente ziehen lassen – um sie vielleicht irgendwann wieder in den eigenen Reihen begrüßen zu können, nachdem sie sich bei Mitbewerbern ausprobiert, möglicherweise sogar auch weiterentwickelt haben und „gewachsen“ sind.

Unternehmenswerte sind nicht auf Linie mit dem Mitarbeiter

Arbeitnehmer von heute sind mehr denn je auf der Suche nicht nur nach einem Job mit viel Gehalt, sondern immer mehr nach vertretbaren Grundprinzipien, denen ihre Loyalität wirklich gilt. Loyal einem Arbeitgeber gegenüber können sie deshalb nur sein, wenn



Foto: Ulganbayar/AdobeStock

dieser ähnliche Werte vertritt, die nicht gegen wichtige Grundprinzipien verstoßen. Ist dies der Fall, werden Arbeitnehmer nach den Erkenntnissen des Arbeits-ABC ebenfalls das Weite suchen, bevor sie beginnen, ein Unternehmen zu repräsentieren, das gegen die eigenen Überzeugungen handelt. Wichtige Werte für Mitarbeitende sind demnach:

- Authentizität
- Nachhaltigkeit
- Verantwortungsbewusstsein
- Innovation
- Offenheit
- Transparenz
- Fairness



Foto: Nutapong puma/AdobeStock

Fehlende emotionale Bindung schürt Misstrauen

Eine starke Mitarbeiterbindung stärkt laut Arbeits-ABC auch die Loyalität von Arbeitnehmern. Diese entscheiden sich in schwierigen Zeiten tendenziell dafür, dass sie bleiben. Denn sie haben Vertrauen. Fehlt dieses gänzlich, könnte dies ein Hinweis auf eine schwache Mitarbeiterbindung sein. Noch größere Sorgen können Unternehmen sich machen, wenn Mitarbeiter misstrauisch sind – etwa aufgrund von Unzuverlässigkeit, fehlender Integrität oder fehlender Transparenz. Genährt wird das Misstrauen eben durch jene fehlende Sicherheit, die Arbeitgeber ihren Arbeitnehmern bieten könnten, indem sie wichtige Entscheidungsprozesse nachvollziehbar machen, offen mit Fehlern umgehen und Sicherheit bieten – auch in schwierigen Zeiten.

Zu viel Leistungsdruck führt zu weniger Loyalität

Die Zahlen von Burnouts und stressbedingten Erkrankungen erreichen aktuell ein Rekordhoch nach dem nächsten. Immer mehr Beschäftigte klagen darüber, überlastet zu sein. Welche Ursache das hat, ist nicht immer klar – vielleicht sind es auch die zunehmende Digitalisierung und entsprechende Belastung durch den strukturellen Wandel oder eine Reizüberflutung durch die Informationsvielfalt. Viele Beschäftigte wünschen sich Entlastung in einer Arbeitswelt, in der sie permanent von Leistungs- und Erwartungsdruck angetrieben werden. Ein Rückzug aus einer Firma, die Mitarbeiter überlastet, ist daher nur eine natürliche Reaktion von jungen Talenten, aber zunehmend auch von älteren Beschäftigten, die das Handtuch schmeißen und die Bindung zu ihrem Arbeitgeber vermehrt verlieren.

(Subjektiv empfunden) Zu hoher Leistungsdruck kann laut Arbeits-ABC selbstverständlich auch dazu führen, dass Mitarbeiter sich häufiger krankmelden und unter psychischen Erschöpfungszuständen und Ängsten leiden. Um diesem Zustand vorzubeugen, sind Gesundheitsangebote sowie eine gesunde Pausenkultur gefragt. Auch das Fehlen dieser wichtigen Einflussfaktoren kann dazu führen, dass Arbeitnehmer ihren bisherigen Arbeitgeber verlassen.

Firma ist zu wenig innovativ: Mitarbeiter ziehen weiter

Stillstand ist Rückschritt – und viele Unternehmen stecken genau dort fest, attestiert das Arbeits-ABC. Veraltete Prozesse, zögerliche Entscheidungen, keine Vision für die Zukunft. Wer bei Innovation spart, verliert nicht nur Marktanteile, sondern auch Mitarbeiter. Besonders Talente wollen für Arbeitgeber arbeiten, die mit der Zeit gehen, neue Technologien nutzen und Mut für Veränderungen zeigen. Ein Arbeitgeber ohne Fortschrittsgeist wirkt auf viele wie ein sinkendes Schiff. Kein Raum für Ideen, keine Perspektive – warum bleiben? Unternehmen, die sich nicht erneuern, werden für ihre Belegschaft schnell unattraktiv. Die besten Köpfe springen ab, bevor sie mit untergehen.

Schwindende Treue: Was können Arbeitgeber tun?

Wunden lecken, kündigende Mitarbeiter nachträglich verteuflern oder der traditionelle Spruch „Reisende soll man ziehen lassen“ helfen nicht wirklich weiter. Das mag manchen Chef über eine aktuelle Situation hinwegtrösten, in der ein wertvoller Mitarbeiter beschlossen hat, die Stelle zu wechseln. Aber es ist für das Unternehmen nicht nachhaltig. Was können Arbeitgeber aktiv tun? Die zunehmende Untreue von Arbeitnehmern ihren Arbeitgebern gegenüber spricht laut Arbeits-ABC zunächst einmal dafür, dass Beschäftigte vor allem sich selbst gegenüber treu bleiben möchten. Die sich verändernden Anforderungen, die vor allem jüngere Talente und Arbeitnehmer, die auf den Arbeitsmarkt strömen, an Unternehmen stellen, sind ein Merkmal des New Normal.

Arbeitgeber können nach Überzeugung des Jobportals einen Punkt nicht beeinflussen: Wer seinen Job wechselt, um sich weiterzuentwickeln und seine Skills zu schärfen, muss dafür seine Treue dem jetzigen Arbeitgeber gegenüber zumeist opfern. Ganz hilflos müssen sich Unternehmen jedoch nicht fühlen, denn in vielerlei Hinsicht gibt es Nachholbedarf. Wer die Arbeitgebermarke stärken und das Herz seiner Bewerber und Mitarbeiter langfristig gewinnen will, achtet auf moderne Arbeitszeitmodelle, auf eine intensive Arbeit und Schulung mit und für Führungskräfte, auf die gezielte Förderung von Mitarbeitern. Darüber hinaus ist das Thema Work-Life-Balance und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie stets aktuell.



Deutscher Verband für Lärmschutz
an Verkehrswegen e.V.

© Kohlhauer Lärmschutzsysteme



14. - 16.10. Fachausstellung
„Straßen und Verkehr 2026“

Sie finden uns
an Stand J05 in
Halle Nord.

Wir schützen Lebensräume.

Starke Partner an der Seite der FGSV für den Lärmschutz an Verkehrswegen:



Leube



DVLV e.V. | Königswinterer Str. 329 | 53227 Bonn | 0228 964 977 55 | www.dvlv.de



Technik trifft Gestaltung: In Auggen verbinden individuell gestaltete Holzbetonelemente und transparente TAP-RAIL®-Elemente wirksamen Bahnlärmschutz mit regionaler Identität und architektonischer Qualität.

Die Zukunft des Bahnlärmschutzes ist transparent

Wie das Projekt Müllheim–Auggen den Wandel von der Lärmschutzwand zum intelligenten Infrastrukturbaustein einläutet

Von Andreas Held, CEO, R. KOHLHAUER GmbH

Wer heute entlang der Rheintalbahn zwischen Müllheim und Auggen unterwegs ist, sieht moderne Lärmschutzwände. Was auf den ersten Blick selbstverständlich wirkt, ist bei genauerem Hinsehen ein Meilenstein des europäischen Bahnlärmschutzes. Denn hinter den transparenten Elementen verbirgt sich weit mehr als Acrylglas und Aluminium. Sie stehen für einen grundlegenden Wandel in der Art, wie Infrastruktur künftig geplant wird: leistungsfähiger, nachhaltiger und zugleich offener. Lärmschutz wird nicht länger als notwendige Barriere verstanden. Er wird zum integralen Bestandteil moderner Infrastruktur. Und genau darin liegt die eigentliche Bedeutung des Projekts Müllheim–Auggen.

Der Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe–Basel zählt zu den bedeutendsten Infrastrukturvorhaben Europas. Als Teil des transeuropäischen Schienenverkehrskorridors bildet die Strecke eine zentrale Verbindung für den internationalen Personen- und Güterverkehr. Mit steigenden Verkehrsleistungen wachsen gleichzeitig die Anforderungen an einen

wirksamen, wirtschaftlichen und gesellschaftlich akzeptierten Lärmschutz. Im Planungsabschnitt Müllheim–Auggen entstand deshalb weit mehr als eine klassische Lärmschutzmaßnahme. Das Projekt verbindet hochwertige Architektur, regionale Identität und modernste Akustiktechnologie zu einem Gesamtkonzept, das beispielhaft für die Zukunft des Bahnlärmschutzes steht.

Wenn Lärmschutz mehr wird als eine Wand

Die gestalterischen Qualitäten wurden bereits umfassend beschrieben. Gemeinsam mit Planern, Kommunen und Projektpartnern entstand eine Lärmschutzanlage, die sich harmonisch in die Landschaft des Markgräflerlands einfügt und Infrastruktur als Teil ihrer Umgebung versteht. Aus Sicht von KOHLHAUER besitzt dieses Projekt jedoch noch eine weitere Bedeutung: Es zeigt erstmals im großflächigen Einsatz, dass Transparenz und wirksame Schallabsorption kein Widerspruch mehr sein müssen.

Transparenz darf kein akustischer Kompromiss mehr sein

Transparente Lärmschutzsysteme sind aus der modernen Eisenbahninfrastruktur nicht mehr wegzudenken. Sie schaffen Offenheit, erhalten Sichtbeziehungen, reduzieren die optische Barriere Wirkung und verbessern insbesondere in Bahnhofen sowie in städtischen Bereichen die Aufenthaltsqualität.

Akustisch waren transparente Systeme jedoch über Jahrzehnte mit einem entscheidenden Nachteil verbunden. Konventionelle transparente Elemente reflektieren den auftretenden Schall nahezu vollständig. Gerade auf mehrgleisigen Bahnstrecken entstehen dadurch zusätzliche Reflexionen zwischen den Lärmschutzwänden, welche die Gesamtakustik negativ beeinflussen können.

Genau an diesem Punkt setzte KOHLHAUER bereits vor vielen Jahren mit einer eigenen Entwicklungsstrategie an. Mit **TAP-RAIL®** wurde erstmals der Nachweis erbracht, dass transparente Lärmschutzsysteme nicht länger zwischen Offenheit und Akustik entscheiden müssen. Ein Zielkonflikt, der den transparenten Bahnlärmschutz über Jahrzehnte geprägt hat, konnte durch eine völlig neue technische Herangehensweise aufgelöst werden.

Die transparenten Elemente erfüllen die Anforderungen der europäischen Normen **DIN EN 1793-1** (Schallabsorption) und **DIN EN 1793-2** (Schalldämmung) sowie des speziell für den Schienenverkehr entwickelten Prüf- und Bewertungsstandards **DIN EN 16272**. Gleichzeitig erreichen sie eine nachgewiesene **Schallabsorption von 4 dB**. Ein erheblicher Teil der auftretenden Schallenergie wird dadurch direkt im Element absorbiert, anstatt in den Gleisbereich zurückgeworfen zu werden. Was zunächst nach wenigen Dezibel klingt, verändert das akustische Verhalten transparenter Lärmschutzanlagen grundlegend.

Müllheim-Auggen – ein Projekt mit Signalwirkung

Der Einsatz der transparenten TAP-RAIL®-Elemente entlang der Rheintalbahn besitzt deshalb weit mehr als regionale Bedeutung. Müllheim-Auggen dokumentiert erstmals im großen Maßstab, dass transparente und gleichzeitig absorbierende Bahnlärmschutzsysteme dauerhaft, wirtschaftlich und technisch zuverlässig realisiert werden können.

Gemeinsam mit den individuell gestalteten Holzbetonelementen der Firma Leube entstand ein Gesamtsystem, das technische Leistungsfähigkeit und architektonische Qualität gleichermaßen erfüllt. Während die gestalteten Betonflächen die Landschaft des Markgräflerlands aufnehmen, schaffen die transparenten TAP-RAIL®-Elemente Offenheit, Sicherheit und eine deutlich verbesserte akustische Wirkung. Das Ergebnis zeigt eindrucksvoll: Lärmschutz kann heute weit mehr sein als technische Notwendigkeit. Er wird zu einem hochwertigen Bestandteil moderner Infrastruktur.

„Transparenz darf kein akustischer Kompromiss sein. Unser Anspruch ist es, Lärmschutzsysteme zu entwickeln, die höchste technische Leistungsfähigkeit mit Offenheit, Nachhaltigkeit und architektonischer Qualität verbinden. Das Projekt Müllheim-Auggen zeigt eindrucksvoll, dass dieser Anspruch heute Realität geworden ist. Mit TAP-RAIL® und TAP-RAIL® 500 entwickeln wir nicht nur neue Produkte – wir gestalten die nächste Generation der Bahninfrastruktur.“

Andreas Held
CEO, R. KOHLHAUER GmbH

Innovation kennt keinen Endpunkt

Technischer Fortschritt entsteht dort, wo erfolgreiche Lösungen konsequent weitergedacht werden. Aus dieser Überzeugung heraus entwickelte KOHLHAUER die nächste Evolutionsstufe transparenter Bahnlärmschutzsysteme: **TAP-RAIL® 500**

Mit einer **Schallabsorption von über 8 dB** setzt das neue System neue Maßstäbe für transparente Lärmschutzlösungen im Eisenbahnwesen. Dabei blieb der wichtigste Gedanke der Entwicklung erhalten: **Nicht alles neu machen**. Sondern Bewährtes konsequent verbessern. TAP-RAIL® 500 basiert auf der bewährten Plattform des TAP-RAIL®-Systems und lässt sich ohne konstruktive Änderungen nahtlos in bestehende Aluminium- und Betonlärmschutzwände integrieren. Für Planer bedeutet dies maximale Flexibilität bei Neubauten ebenso wie bei der Modernisierung bestehender Anlagen.

Bereit für den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr

Parallel zur akustischen Weiterentwicklung standen Sicherheit, Dauerhaftigkeit und Zulassungsfähigkeit im Mittelpunkt der Entwicklung. TAP-RAIL® 500 erfüllt sämtliche Anforderungen der Deutschen Bahn sowie des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Alle bisherigen Einsatzbeschränkungen konnten aufgehoben werden.



Transparenz ohne akustischen Kompromiss: TAP-RAIL® erhält Sichtbeziehungen am Bahnhof Müllheim und verbindet wirksame Schallabsorption mit Offenheit, Sicherheit und hoher Aufenthaltsqualität.

Das System ist ohne Einschränkungen für Bahnstrecken mit Geschwindigkeiten von **bis zu 300 km/h** zugelassen. Damit steht Planern erstmals ein transparentes, hochabsorbierendes Lärmschutzsystem zur Verfügung, das sich gleichermaßen für Aluminium- wie Betonlärmschutzwände eignet und höchste Anforderungen an Akustik, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit erfüllt.

Der Blick reicht weit über Deutschland hinaus

Europa investiert derzeit Milliarden in den Ausbau seiner Schieneninfrastruktur. Neue Hochgeschwindigkeitsstrecken, leistungsfähigere Güterverkehrskorridore und die Modernisierung bestehender Netze verändern den Bahnbau nachhaltig. Mit ihnen steigen auch die Anforderungen an den Lärmschutz. Nicht nur hinsichtlich der akustischen Leistungsfähigkeit, sondern ebenso in Bezug auf Nachhaltigkeit, Gestaltung, Ressourceneffizienz und gesellschaftliche Akzeptanz.

Genau hier setzt die Entwicklungsstrategie von KOHLHAUER an. Denn moderne Lärmschutzsysteme müssen künftig mehr leisten als Schall zu reduzieren. Sie werden zu multifunktionalen Infrastrukturbausteinen, die Technik, Architektur und Nachhaltigkeit intelligent miteinander verbinden.

Die Zukunft beginnt heute

Vor wenigen Jahren galt Transparenz im Bahnlärmschutz noch als gestalterischer Wunsch – häufig verbunden mit akustischen Nachteilen. Heute beweist das Projekt Müllheim-Auggen, dass dieser Zielkonflikt überwunden werden kann. Mit TAP-RAIL® wurde aus einer Idee eine praxiserprobte Technologie. Mit TAP-RAIL® 500 beginnt bereits die nächste Entwicklungsstufe. Doch die eigentliche Botschaft reicht weit über zwei Produktnamen hinaus. Die Zukunft des Bahnlärmschutzes wird nicht allein durch höhere Wände entschieden.

Sie entsteht dort, wo Ingenieurkunst, Nachhaltigkeit, Architektur und Innovation zu einem intelligenten Gesamtsystem verschmelzen. Müllheim-Auggen ist deshalb nicht nur ein erfolgreiches Infrastrukturprojekt. Es ist der sichtbare Beweis dafür, dass Bahnlärmschutz heute neu gedacht werden kann.

KOHLHAUER versteht sich dabei nicht nur als Hersteller von Lärmschutzsystemen, sondern als Entwicklungspartner für die nächste Generation nachhaltiger Schieneninfrastruktur.

R. KOHLHAUER GmbH

Die nächste Generation des Lärmschutzes

Pulverbeschichtung mit Energie aus Biomasse

FONOCON – Lärmschutz, der Ressourcen schont

Moderne Lärmschutzsysteme müssen heute mehr leisten als wirksamen Schutz entlang hochfrequentierter Verkehrswege. Ebenso entscheidend sind eine ressourcenschonende Produktion, geringe CO₂-Emissionen und langfristige Wirtschaftlichkeit. Mit einer neuen Energiezentrale setzt die Forster Metallbau Gesellschaft m.b.H. am Produktionsstandort St. Peter/Au einen wichtigen Meilenstein in Richtung klimafreundlicher Fertigung.

Forster hat im vergangenen Jahr einen bedeutenden Schritt in Richtung klimafreundliche und zukunftsichere Energieversorgung gemacht. Am Betriebsstandort St. Peter/Au, wo alle FONOCON Lärmschutzwände produziert werden, reduzierte man den Einsatz fossiler Brennstoffe gegen null. Der stärkste Hebel entsteht dabei in der Pulverbeschichtungsanlage. Umfassende Analysen zeigten, dass zwei Drittel des gesamten Gasverbrauchs allein auf die Pulverbeschichtung entfallen. Zwei Anlagen, der Haftwassertrockner und der Pulvergelierofen, benötigen dabei konstant hohe Temperaturen – 120 °C bzw. 200 °C – für die Trocknung und Aushärtung beschichteter Bauteile. Diese Anlagen wurden bislang durch direkt eingebaute Gasbrenner beheizt. Der Wunsch, den Gasverbrauch drastisch zu reduzieren und auf erneuerbare Energien umzusteuern, brachte Forster auf einen technisch wie wirtschaftlich herausfordernden, aber richtungsweisenden Lösungsweg.



Pulverbeschichtung mit Energie aus erneuerbaren Rohstoffen – die Pulverbeschichtungsanlage im Werk St. Peter/Au wird durch die neue Energiezentrale mit der notwendigen Prozesswärme versorgt.



Grün in jeder Hinsicht: Diese FONOCON-Lärmschutzwand wurde mit Energie aus regionalem Hackgut gefertigt.

Biomasse statt Erdgas

Im Zentrum der neuen Energiezentrale steht ein innovativer Biomassekessel mit Thermoölerhitzer, der mit regionalem Hackgut befeuert wird. Das erhitzte Wärmeträgeröl wird durch spezielle Wärmetauscher geführt und ersetzt so die Gasbrenner in den beiden Öfen. Durch diese Umstellung konnte man nahezu den gesamten bisherigen Erdgasverbrauch einsparen. Zusätzlich wird die Restwärme aus dem Verbrennungsprozess und die Abwärme effizient genutzt, um Warmwasser für die Vorbehandlung und Raumheizung bereitzustellen (Wärmerückgewinnung). Damit wird die Biomasse nicht nur als Prozesswärmequelle, sondern auch als vielseitiger Energielieferant genutzt. Die Besonderheit: Üblicherweise sind solche Biomasse-Thermoölkessel erst ab 5 Megawatt verfügbar. Die bei Forster benötigte Leistung liegt jedoch bei lediglich 1,4 Megawatt. Entsprechend wurde eine maßgeschneiderte Speziallösung entwickelt und installiert – ein Beispiel für das innovative Engineering, das hinter dem gesamten Projekt steht.

Nachhaltige Reduktion von CO₂-Emissionen

Basierend auf dem durchschnittlichen Erdgasverbrauch der vergangenen zehn Jahre ergeben sich durch die Umstellung auf Biomasse beeindruckende Einsparpotenziale:

- 85 % weniger CO₂-Emissionen
- 11.261 Tonnen CO₂-Einsparung über zehn Jahre

Diese Werte werden nicht nur prognostiziert, sondern durch ein detailliertes Monitoringkonzept transparent nachgewiesen. Das System ist mit zahlreichen Messpunkten ausgestattet, um alle Energieflüsse, Wirkungsgrade und Restemissionen exakt zu erfassen. So ist sichergestellt, dass die geplanten Effekte dauerhaft eintreten und kontrolliert werden können. Im vergangenen Jahr konnten bereits insgesamt 5 GWh aus Biomasse gewonnen werden. Die messbaren Erfolge überzeugten auch die Jury des TRIGOS Niederösterreich, die das Projekt 2025 in der Kategorie Klimaschutz auszeichnete.

Regionale Fertigung, wiederverwertbare und nachwachsende Rohstoffe

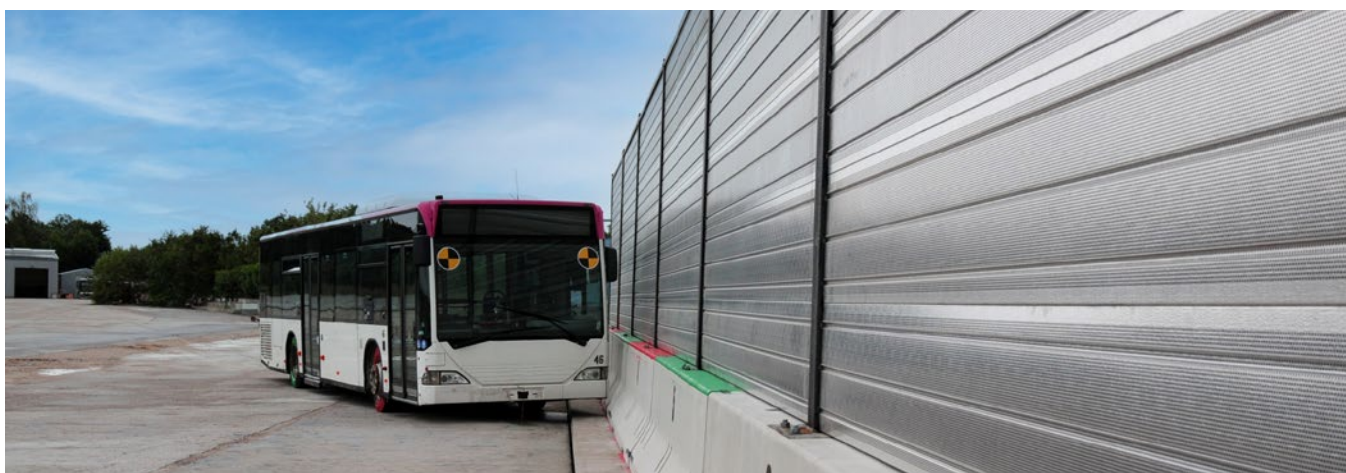
FONOCON Lärmschutzelemente werden zu 100 % in Österreich produziert. Aluminium bietet den Vorteil der Wiederverwertbarkeit und kann am Ende der Lebensdauer wieder in den Materialkreislauf zurückgeführt werden. Auch an nachwachsenden Rohstoffen als hochabsorbierendes Material in der Lärmschutzwand wird bei Forster aktuell geforscht und erste Pilotprojekte konnten bereits realisiert werden.

Energiebedarf, Transportaufwand und Ressourcenverbrauch werden möglichst geringgehalten und die ökologische Gesamtbilanz verbessert – bei einer hervorragenden Qualität, auf die man sich verlassen kann.



Dieses Projekt wurde aus Mitteln des Klima- und Energiefonds gefördert und im Rahmen des Programms „Transformation der Wirtschaft“ durchgeführt.

Fotos: Forster Metallbau Gesellschaft mb.H.



Anprallprüfung auf Brückenkappe nach DIN EN 1317-2 mit Kraftmessung

Foto: REBLOC Deutschland GmbH

Integrierte Lärm- & Betonschutzwand für Brücken

von REBLOC Deutschland GmbH

Brückenbauwerke stellen hohe Anforderungen an Fahrzeug-Rückhaltesysteme (FRS) und Lärmschutzwände. Neben der Verkehrssicherheit sind insbesondere der Platzbedarf, die zusätzliche Bauwerksbeanspruchung, das Eigengewicht sowie der Montage- und Instandhaltungsaufwand zu berücksichtigen.

Bei konventionellen Lösungen werden FRS und Lärmschutzwand als getrennte Konstruktionen hintereinander angeordnet. Dies führt zu größerem Platzbedarf, höheren Lasten und aufwendigeren Verankerungen in das Bauwerk.

Das integrierte REBLOC-System kombiniert beide Funktionen in einer Konstruktion. Die Lärmschutzwand wird direkt auf der Betonschutzwand montiert und kann dadurch unmittelbar am Fahrbahnrand angeordnet werden. Dadurch entsteht eine platzsparende, wirtschaftliche und besonders brückenschonende Lösung.

Nach Kenntnis des Herstellers handelt es sich um die erste auf einer Brückenkappe nach DIN EN 1317-2 geprüfte Kombination aus FRS und Lärmschutzwand. Das System wurde mit einer Gesamthöhe von 4,0 m geprüft und besteht aus einer 1,0 m hohen Betonschutzwand mit darüber angeordneten Aluminium-Lärmschutzpaneelen. Das leistungsstarke System erreicht die Aufhaltstufe L2/H2, bei einem geringen Wirkungsbereich von 1,0 m (W3), sowie keiner dynamischen Verschiebung. Die erforderliche Verankerungstiefe beträgt lediglich 12 cm.

Geringes Gewicht und intelligente Lastverteilung

Das Tragkonzept wurde konsequent auf eine geringe Beanspruchung der Brückenkonstruktion ausgelegt. Ein 5,0 m langes Aluminium-Paneelfeld mit 3,0 m Höhe wiegt lediglich rund 300 kg, die Betonschutzwand ca. 1400 kg pro Laufmeter. Dadurch werden Eigengewicht und Zusatzlasten deutlich reduziert.

Ein wesentlicher Vorteil ist die Lastabtragung. Während konventionelle Lärmschutzwände Windlasten über einzelne Pfosten punktförmig in die Brückenkappe einleiten, werden die Kräfte beim REBLOC-System zunächst über das Betonfertigteile-FRS verteilt und anschließend über zwölf M16-Anker pro 5-m-Element in die Brückenkappe als nahezu gleichmäßige Linienlast übertragen. Gleichzeitig liegt der Lastangriff weiter innen, wodurch sich der Hebelarm verkürzt und Biege- sowie Torsionsbeanspruchungen des Kragarms deutlich reduziert werden. Die effiziente Lastverteilung ermöglicht insbesondere bei Neu- und Ersatzneubauten breitere Brückenkappen, ohne die Bauwerksbeanspruchung gegenüber konventionellen Lösungen zu erhöhen. Der gewonnene Raum kann für Geh- und Radwege genutzt werden.

Nachgewiesene Sicherheit

Die Rückhaltefunktion wird vollständig vom integrierten FRS übernommen. Der Nachweis erfolgte durch Anprallversuche nach DIN EN 1317-2 auf einer realitätsnahen deutschen Brückenkappe mit integrierter Kraftmessung.

Beim TB51-Anprall traf ein 13 t schwerer Bus mit 70 km/h und einem Anprallwinkel von 20° auf das System. Die durchgeführte Kraftmessung ermöglicht eine direkte Bewertung der in die Brückenkappe und das Tragwerk eingeleiteten Kräfte. Nach dem Versuch wurden weder am tragenden Grundsystem noch an der Bauwerksanbindung reparaturbedürftige Schäden festgestellt.

Mehr Sicherheit und effizientere Flächennutzung

Durch die Kombination von FRS und Lärmschutzwand kann das System unmittelbar an der Fahrbahn angeordnet werden. Fahrzeuge werden frühzeitig zurückgehalten, während Wartungspersonal, Fußgänger und Radfahrer hinter der integrierten Lärmschutzwand geschützt geführt werden.

Die geschlossene Konstruktion schützt zudem vor Spritzwasser, Schmutz, Trümmerteilen und Luftdruckstößen vorbeifahrender Lkw. Die Positionierung der Lärmschutzwand unmittelbar an der Schallquelle verbessert zugleich die Lärmschutzwirkung. Da der Abstand zwischen FRS und Lärmschutzwand entfällt, steht mehr nutzbare Breite zur Verfügung. Dies ist insbesondere bei innerstädtischen Brücken mit begrenztem Platzangebot von Vorteil, da dieser Raum beispielsweise für Geh- und Radwege genutzt werden kann.

Vereinfachte Bauwerksüberprüfung, Instandhaltung und wirtschaftliche Montage

Durch die Integration von FRS und Lärmschutzwand wandert die Lärmschutzwand vom Brückenaußenrand an die Vorderseite der Brückenkappe. Somit wird die Lärmschutzwand über den dahinter liegenden Geh- bzw. Wartungsbereich einfacher zugänglich. Dies erleichtert Bauwerksüberprüfungen sowie Inspektions- und Instandhaltungsarbeiten und reduziert den langfristigen Betriebsaufwand.

Das modulare System wird direkt auf der Brückenkappe mit einer Verankerungstiefe von lediglich 12 cm befestigt. Dadurch bleibt die Bauwerksabdichtung unberührt. Die standardisierte Bauweise ermöglicht kurze Sperrzeiten, einen einfachen Austausch einzelner Elemente, sowie Montageleistungen von bis zu 200 m fertiger Lärmschutzwand pro Tag.

Die Betonschutzwand kann bereits während der Bauphase als temporäres FRS genutzt und anschließend mit der Lärmschutzwand ergänzt werden. Dadurch reduzieren sich Materialtransporte, Montageaufwand und Bauzeit. Für Brückendilatationen steht eine speziell entwickelte Systemlösung mit Beton-Sonderelement und Stahlabdeckhaube zur Verfügung.

Fazit

Das integrierte REBLOC-System vereint Verkehrssicherheit, Lärmschutz und brückengerechte Lastabtragung in einer modularen Konstruktion. Geringes Eigengewicht, minimale Verankerungstiefe und die intelligente Verteilung von Wind- und Anpralllasten reduzieren die Beanspruchung des Bauwerks deutlich gegenüber konventionellen Lösungen.

Gleichzeitig verbessert die unmittelbare Positionierung am Fahrbahnrand die Lärmschutzwirkung, schafft zusätzliche Flächen für Geh- und Radwege und erhöht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Die nach DIN EN 1317-2 nachgewiesene Leistungsfähigkeit, die hohe Montagegeschwindigkeit und die wirtschaftliche Bauweise machen das System zu einer zukunftsweisenden Lösung für moderne Brückenbauwerke.

FONOCON[®]
FORSTER · NOISE · CONTROL

LÄRMSCHUTZ: RUHE TRIFFT DESIGN

Die Flexibilität in der Ausführung schafft neue Möglichkeiten für den Lärmschutz:

- **Bedruckte Lärmschutzwände**
- **Vielfalt in der Farbgebung**
- **Hochabsorbierende Stütz- und Tunnelwand-Verkleidung**
- **Stützenflanschüberdeckende Ausführung**
- **PV-Elemente möglich**

FORSTER **FF**

Forster Metallbau Gesellschaft m.b.H.
Weyrer Str. 135 · 3340 Waidhofen/Ybbs
www.forster.at



Baumaßnahme Röhrenbergtunnel B 33 zwischen Allensbach und Konstanz

Temporärer Lärmschutz wird zum Erfolgsfaktor moderner Bauprojekte

Zwischen Anwohnerschutz, Genehmigungsanforderungen und wirtschaftlicher Projektumsetzung

Lärmschutz wird in Infrastruktur- und Bauprojekten traditionell vor allem als dauerhaftes Thema betrachtet. Doch gerade während der Bauphase entstehen oftmals die höchsten akustischen Belastungen für Anwohner, Beschäftigte und umliegende Nutzungen. Mit der zunehmenden Verdichtung urbaner Räume, steigenden Anforderungen der Genehmigungsbehörden und einer wachsenden Sensibilität für Umwelt- und Gesundheitsschutz rückt deshalb ein Bereich stärker in den Fokus: der temporäre Lärmschutz.

Was früher vielfach als ergänzende Baustelleneinrichtung betrachtet wurde, entwickelt sich zunehmend zu einem eigenständigen Planungsbaustein. Denn Verzögerungen durch Beschwerden, Nutzungsbeschränkungen oder zusätzliche Auflagen können erhebliche Auswirkungen auf Bauabläufe und Projektkosten haben.

Wenn „vorübergehend“ mehrere Jahre bedeutet

Die gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm sind wissenschaftlich umfangreich dokumentiert. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) betrachtet Umgebungslärm als einen der bedeutendsten umweltbedingten Gesundheitsfaktoren in Europa. Chronische Lärmbelastungen können unter anderem zu Schlafstörungen, Stressreaktionen und erhöhten Risiken für

Herz-Kreislauf-Erkrankungen beitragen. Die Europäische Umweltagentur geht davon aus, dass mehr als 20 Prozent der europäischen Bevölkerung gesundheitlich relevanten Verkehrslärmpegeln ausgesetzt sind.^{1,2}

Für Baustellen ergibt sich eine besondere Situation: Auch wenn Baulärm formal als temporär gilt, dauern große Infrastruktur- oder Hochbauprojekte heute häufig über viele Monate oder sogar mehrere Jahre. Für Anwohner entsteht damit keine kurzfristige Belastung, sondern ein langfristiger Immissionszustand, der zunehmend in den Fokus von Behörden und Öffentlichkeit rückt.^{1,2}

Gleichzeitig entstehen in Europa immer mehr Projekte, deren Realisierung zwangsläufig mit temporären Lärmemissionen verbunden ist. Dazu zählen innerstädtische Hoch- und Tiefbauvorhaben, Tunnel- und Infrastrukturmaßnahmen, Rückbau- und Sanierungsprojekte, industrielle Außenanlagen sowie Großveranstaltungen. Auch neue Anwendungsfelder der Energiewende, beispielsweise Batteriespeicher- und Energieinfrastrukturprojekte, erzeugen zusätzliche Anforderungen an den Schutz von Anwohnern und Beschäftigten. Gerade in dicht besiedelten Gebieten werden Bauzeiten zunehmend durch Immissionsschutzauflagen, Genehmigungsanforderungen und die berechtigten Interessen der Anwohnerschaft beeinflusst. Beschwerden oder nachträglich angeordnete Lärmschutzmaßnahmen können erhebliche Auswirkungen auf

Terminpläne und Projektkosten haben. Vor diesem Hintergrund entwickelt sich der temporäre Lärmschutz zunehmend von einer begleitenden Schutzmaßnahme zu einem integralen Bestandteil moderner Projektplanung.

Rechtliche Anforderungen steigen

Während stationäre Anlagen in der Regel nach den Vorgaben der TA Lärm beurteilt werden, gelten für Baustellen besondere Regelungen. Maßgeblich ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm), die Immissionsrichtwerte definiert und bei Überschreitungen entsprechende Minderungsmaßnahmen vorsieht. Ergänzend bilden das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie die Genehmigungspraxis der zuständigen Behörden den rechtlichen Rahmen für den Umgang mit Baulärm.

In der Praxis zeigt sich jedoch häufig eine Diskrepanz zwischen rechtlicher Anforderung und technischer Umsetzung. Zwar wird Lärmschutz gefordert, die Ausschreibung konkreter akustischer Leistungswerte erfolgt jedoch nicht immer. Dadurch werden oftmals Lösungen gewählt, die zwar eine optische Abschirmung erzeugen, deren tatsächliche schalltechnische Wirkung jedoch nur schwer nachweisbar ist.



Aufbau einer temporären Schallschutzwand in Bad Dürkheim, um Anwohner während der Umbauphase der Therme zu entlasten.



Einhausung Baumaßnahme LIDL-Zentrallager in Kirchheim

Für Planer gewinnt deshalb die Frage an Bedeutung, welche Eigenschaften ein temporäres Schallschutzsystem mitbringen muss, um bereits in der Prognose belastbare Ergebnisse zu liefern.

Grenzen klassischer Lösungen

Obwohl die Anforderungen an den Immissionsschutz steigen, werden auf Baustellen noch immer häufig improvisierte oder begrenzt leistungsfähige Abschirmungsmaßnahmen eingesetzt. Je nach Projekt kommen Containerwände, hölzerne Verschalungen, Gerüstkonstruktionen mit Beplankung, textile Schallschutzvorhänge oder andere temporäre Barrieren zum Einsatz. Solche Lösungen können eine sichtbare Abschirmung erzeugen, stoßen bei anspruchsvollen Bauvorhaben jedoch häufig an ihre technischen Grenzen. Viele Konstruktionen verfügen nur über eine begrenzte Luftschalldämmung oder weisen keine ausreichende Schallabsorption auf. Hinzu kommen Schalleckagen an Fugen und Anschlüssen, eingeschränkte Bauhöhen sowie Herausforderungen hinsichtlich Standfestigkeit und Windbelastbarkeit. In anderen Fällen führen hoher Flächenbedarf oder notwendige Fundamentierungsarbeiten zu zusätzlichem Planungsaufwand und höheren Kosten. Die Folge ist, dass die tatsächliche Schutzwirkung häufig hinter den Erwartungen zurückbleibt und nur eingeschränkt in belastbare Schallprognosen einbezogen werden kann. Die Herausforderung besteht daher nicht allein darin, eine Wand aufzustellen, sondern eine nachweisbar wirksame Schallschutzlösung bereitzustellen.

Technische Anforderungen an moderne Schallschutzsysteme

Neben einer ausreichenden Schalldämmung spielt insbesondere die Schallabsorption eine wichtige Rolle. Bei rein reflektierenden Konstruktionen können Schallanteile in benachbarte Bereiche zurückgeworfen werden und dort neue Problemstellungen erzeugen. Gerade in dicht bebauten innerstädtischen Situationen ist deshalb die Fähigkeit zur Schallabsorption ein wesentlicher Qualitätsfaktor.

30 Neue Einsatzfelder durch die Energiewende

Ein besonders dynamischer Markt entwickelt sich derzeit im Bereich der stationären Energiespeicher. Battery Energy Storage Systems (BESS) spielen eine zentrale Rolle beim Ausbau erneuerbarer Energien. Gleichzeitig erzeugen Transformatoren, Kühlsysteme und Lüfter kontinuierliche Schallemissionen.

Dadurch entstehen neue Anforderungen an flexible Schallschuttlösungen. Mobile und teilmobile Systeme ermöglichen hier eine schnelle Einhausung von Speichereinheiten, ohne dauerhaft in Bodenstrukturen einzugreifen. Entsprechende Anwendungen werden inzwischen gezielt für BESS-Projekte genutzt.

Fazit

Temporärer Lärmschutz entwickelt sich zunehmend von einer begleitenden Baustellenmaßnahme zu einem strategischen Bestandteil der Projektplanung. Entscheidend ist dabei weniger die Frage, ob eine Abschirmung vorhanden ist, sondern ob deren akustische Leistung nachweisbar und prognostizierbar ist.

Für Bauherren, Planer und Behörden wird deshalb die Definition messbarer Kriterien wie Schalldämmung, Absorption, Bauhöhe und Standsicherheit immer wichtiger. Moderne mobile Systeme zeigen, dass sich diese Anforderungen heute wirtschaftlich und flexibel umsetzen lassen. Dabei schaffen Kauf- und Mietmodelle zusätzliche Spielräume für unterschiedliche Projektgrößen und Bauzeiten. Damit leistet temporärer Lärmschutz nicht nur einen Beitrag zum Immissionsschutz, sondern zunehmend auch zur Akzeptanz und zum erfolgreichen Ablauf komplexer Bauprojekte.

Quellen

¹World Health Organization (WHO Europe): *Environmental Noise and Health* [www.who.int/europe/health-topics/noise, zuletzt abgerufen am 14.08.2026].

²European Environment Agency (EEA): *Environmental Noise in Europe 2025*, 24.06.2025 - aktualisierte Fassung März 2026 [www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/environmental-noise-in-europe-2025, zuletzt abgerufen am 14.08.2026], doi: 10.2800/5134480.

SonIQ Mobile Eco: Wirtschaftlicher Schutz für viele Anwendungen

Für typische Baustellen- und Industrieprojekte mit moderaten Höhenanforderungen bietet sich ein Systemansatz wie SonIQ Mobile Eco an.

Die Konstruktion erreicht Bauhöhen bis 5 m und ist gemäß den technischen Angaben für alle Windzonen ausgelegt. Die akustischen Kennwerte liegen bei: Schalldämmung DLR = 25 dB (Gruppe B3) | Schallabsorption > 10 dB (Gruppe A3)

Dadurch lassen sich sowohl direkte Schallausbreitung als auch störende Reflexionen wirksam reduzieren. Ein weiterer Vorteil besteht im modularen Aufbau, der eine flexible Anpassung an unterschiedliche Projektgrößen ermöglicht.

SonIQ Mobile Pro: Wenn höchste Anforderungen erfüllt werden müssen

Bei Großprojekten steigen die Anforderungen deutlich. Tunnelbaustellen, Bohranlagen, Industrieeinrichtungen oder großflächige Baustelleneinhausungen benötigen oftmals wesentlich höhere Schutzelemente.

Bauhöhen bis zu 10 m sind realisierbar. Die Konstruktionen sind für Windlastzone IV ausgelegt und bieten eine Schalldämmung von bis zu 26 dB bei gleichzeitig hoher Schallabsorption.

Ein wesentlicher technischer Vorteil besteht im weitgehenden Verzicht auf klassische Fundamentierungen. Dadurch können Installationen oftmals ohne Eingriffe in den Untergrund realisiert werden. Dies reduziert Planungsaufwand, Genehmigungsrisiken und Bauzeit erheblich.

Für Projektplaner besonders interessant: Temporäre Systeme werden sowohl als Kauf- als auch Mietoption angeboten: Dadurch lassen sich Projektkosten für Lärmschutzvorgaben einfach planen und per Kaufmodell sogar auf mehrere Projekte verteilen.

weitere Informationen



Saferoad Noise Protection GmbH & Co. KG
www.saferoad-noiseprotection.com





v.l.n.r.: Hans-Jürgen Johannink, Joachim Riesterer, Olaf Issinger, Leopold Dietl und Johannes Dillig im Gespräch über Verantwortung, Innovation und die Zukunft des Lärmschutzes.

„Mit dem Lärmschutz Mobilität und Lebensqualität in Einklang bringen“

Ein Gespräch mit dem Vorstand des DVLV

Dipl.-Ing. Johannes Dillig

GF DILLIG Ingenieure GmbH, Simmern (Rheinland-Pfalz), 1. Vorsitzender DVLV

- Mitglied des Vorstands DVLV
- FG DILLIG Ingenieure GmbH
- Projektleiter bei DILLIG Ingenieure GmbH
- Studium Bauingenieurwesen TU Darmstadt
- Ausbildung zum Bauzeichner

Dipl.-Ing. (FH) Olaf Issinger

GF der Lühring GmbH - EUROVIA Infrastructure GmbH, Wiesbaden, 2. Vorsitzender DVLV

- Niederlassungsleiter (Prokurist) bei der EUROVIA Infrastructure GmbH, NL TECO Schallschutz Wiesbaden
- Bereichsleiter schlüsselfertiger Lärmschutz bei der Bongard & Lind Noise Protection GmbH & Co. KG, Weroth (Rheinland-Pfalz)
- Leiter Technischer Außendienst Lärmschutz bei der Bilfinger Spezialtiefbau GmbH, Frankfurt/M.
- Bau- und Projektleitung im Spezialtiefbau und Lärmschutz (Straße u. Schiene) bei Bilfinger Spezialtiefbau GmbH, Frankfurt/M.
- Studium Bauingenieurwesen FH Wiesbaden und TU Darmstadt

Dipl.-Ing. Joachim Riesterer

Senior Expert, Implen Civil Engineering GmbH, Vorstand DVLV (Finanzen)

- Technischer Niederlassungsleiter, Implen Civil Engineering GmbH, NL Freiburg
- GF Bilfinger/Implen Regiobau GmbH
- Leiter Lärmschutz, Bilfinger Regiobau GmbH
- Bauleiter / Oberbauleiter, Bilfinger Berger Bau AG, NL Freiburg
- Studium Bauingenieurwesen TU Karlsruhe (KIT)

Ing. Leopold Dietl

Prokurist und Bereichsleiter Bereich Lärmschutz, Forster, Waidhofen an der Ybbs (Niederösterreich)

- Vertriebsleiter Lärmschutz und Prokurist bei Forster Verkehrs- und Werbetechnik GmbH
- Verkaufsleiter Lärmschutz und Produktmanager, Forster Verkehrs- und Werbetechnik GmbH
- Projekttechniker für Verkehrstechnik und Lärmschutz, Forster Metallbau GmbH
- HTL (Höhere technische Lehranstalt) für Maschinenbau & Betriebstechnik in Waidhofen/Ybbs

Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Johannink

GF DVLV e. V., Inhaber des Instituts für Nachtragsmanagement, Inhaber „Software für Claimmanagement – Johannink“ Bausoftware CAC-NAM

- Lehrbeauftragter für Baubetrieb/Nachtragsmanagement und Bauorganisation an der TH OWL und FH Bielefeld
- Beraterfunktionen, Sachverständigen- und Referententätigkeit

Lärmschutz (LS) ist Umweltschutz. Ist diese These zu einfach?

Olaf Issinger: Ja, vielleicht ein wenig, aber im Kern stimmt sie schon. LS ist fraglos ein wesentlicher Bestandteil des Umweltschutzes, weil Verkehrslärm Lebensqualität, Gesundheit und Aufenthaltsqualität unmittelbar beeinflusst. Es geht also nicht nur um Umwelt im klassischen Sinne, sondern um den Schutz des Menschen im Umfeld leistungsfähiger Verkehrswege.

Hans-Jürgen Johannink: Beim Menschen verursacht dauerhafter Verkehrslärm Stress, Schlafstörungen, Konzentrationsprobleme und langfristig auch Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Dann gibt es aber auch noch die Tier- und Pflanzenwelt ...

Exakt! Und in der kann aller Verkehrs- und Industrielärm Kommunikation, Orientierung, Partnersuche und Fortpflanzung vieler Arten stören. Lärm ist also auch eine relevante Größe im Bereich der Artenvielfalt. Er kann durchaus dazu führen, dass bestimmte Arten Gebiete meiden oder verdrängt werden.

Lärmschutzwände (LSW) schützen vor akustischer Umweltverschmutzung, die historisch gesehen schon vor der sonstigen Umweltverschmutzung in den Fokus der Öffentlichkeit rückte. Zeigt das nicht, dass LS keinesfalls ein Nischenthema ist?

Johannes Dillig: Nun ja, aus dieser historischen Perspektive kann man sicherlich nicht unmittelbar schließen, dass LS automatisch denselben Stellenwert hatte wie die heutige Umweltpolitik. Es ist ja schon so, dass Lärm lange Zeit eher als Problem der öffentlichen Ordnung, wie z. B. Störung der Nachtruhe verstanden wurde. In der heutigen gesamtökologischen Dimension ist LS allerdings in der Tat kein Nischenthema mehr.

Hans-Jürgen Johannink: Das spiegelt sich übrigens auch in den gesetzlichen und behördlichen Vorgaben des BImSchG sowie der 16. BImSchV (Verkehrs-LS-Verordnung) wider. Da kann man also zusammenfassend sagen: LS ist in Deutschland nicht nur Gesundheits- und Nachbarschaftsschutz, sondern juristisch auch ausdrücklich Teil des Umweltrechts.

Leopold Dietl: Ergänzen möchte ich hier noch, dass LSW eben nicht nur technische Bauwerke, sondern sichtbarer Ausdruck dafür sind, dass Mobilität und Lebensqualität miteinander in Einklang gebracht werden müssen.

Wie sehen Sie das Spannungsfeld aus Lärmschutz, Umweltschutz und angewandter Nachhaltigkeit diesseits von Greenwashing?

Joachim Riesterer: Wissen Sie, Lärm hat nun mal eine Besonderheit: Er ist ja keine abstrakte Belastung, die man wegdiskutieren und schönrechnen könnte. Die Betroffenen erleben Lärm tagtäglich. Deshalb steht LS oft näher an der gelebten Nachhaltigkeit als viele Hochglanzstrategien. Eine Gemeinde, die z. B. den Verkehrslärm wirksam reduziert, verbessert unmittelbar die Gesundheit der Menschen, die Wohn- und Aufenthaltsqualität, steigert die Attraktivität öffentlicher Räume und natürlich auch häufig die Be-

dingungen für die Tier- und Pflanzenwelt. Das ist messbare Nachhaltigkeit und kein Greenwashing.

Also ganz praktische Nachhaltigkeit ...

Leopold Dietl: Genau – Nachhaltigkeit im LS muss praktisch verstanden werden. Entscheidend ist nicht das Schlagwort, sondern die dauerhafte Wirkung: langlebige Bauwerke, technisch sinnvolle Planung, ressourcenschonende Materialien, gute Instandhaltbarkeit und ein messbarer Nutzen für die Menschen vor Ort. Das ist LS ohne Greenwashing.

Ist der Bau von Lärmschutzwänden als Teil allen Infrastrukturbaus nicht per se schon Nachhaltigkeit?

Olaf Issinger: Grundsätzlich ja, wenn LS von Beginn an als Bestandteil der Infrastrukturplanung verstanden wird. Eine LSW schafft über viele Jahre Schutzwirkung und verbessert ja auch nicht zuletzt die Akzeptanz von Verkehrswegen; und sie vermeidet langfristige volkswirtschaftliche Kosten durch Lärmfolgen. Nachhaltig ist sie aber nur dann, wenn Planung, Materialwahl, Bauausführung, Lebensdauer und spätere Unterhaltung zusammenpassen.

Und wie sieht es auf der CO₂-Seite aus?

Johannes Dillig: Natürlich entstehen für die unterschiedlichsten LSW-Lösungen aus beispielsweise Beton, Stahl, Alu, Glas etc. auch CO₂-Emissionen; und auch Landschaftsbilder werden verändert. Es ist also nicht jede LSW automatisch nachhaltig. Doch Verkehrsinfrastruktur ohne angemessenen LS wäre heute kaum als nachhaltig zu bezeichnen. Daher sind LSW nicht bloß „Beiwerk“ des Infrastrukturbaus, sondern Ausdruck des Prinzips, eine Infrastruktur mit Verantwortung für Mensch und Umwelt zu betreiben.

Beobachten Sie eine abnehmende Bedeutung des Umweltschutzes, der in Krisenzeiten ja gern als „nice to have“ betrachtet wird?

Hans-Jürgen Johannink: Um es kurz zu machen: Ja! Natürlich kann der Staat seine eigenen Vorgaben (s. o.) nicht ignorieren. In meinen Gesprächen mit Politik und Verwaltung ergibt sich ein Bild, demzufolge hier und da der LS als lästig und unnötig angesehen, und daher auch bisweilen lieblos angegangen wird.

Olaf Issinger: Das wird auch daran deutlich, dass die Straßenbauverwaltungen und auch das Bundesverkehrsministerium keinen technischen Austausch auf Augenhöhe mit der Industrie anstreben.

Was Innovationen nicht gerade begünstigen dürfte ...

Ganz genau: Innovationen sind hier nur sehr schwer möglich und Regelwerke sehr eng gefasst, ohne Raum für kreative neue Lösungen. Was nicht ins Regelwerk passt, wird nicht gebaut! Was die Krisenzeiten angeht, die seit Corona nicht zu Ende gehen wollen, leidet das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes

– insbesondere an der Schiene – ganz erheblich unter „Sparmaßnahmen“, trotz der umfangreichen Investitionsprogramme in die Infrastruktur.

Hans-Jürgen Johannink: Ja, und das Dilemma der gesamten Investitionsprogramme – wie z. B. auch die Korridorprojekte der DB – ist, dass alte Infrastruktur lediglich teilweise erneuert bzw. repariert wird, ohne dabei wirklich die Infrastruktur zukunftsfähig und modern auszubauen. Es bleibt alles beim Alten – nur repariert ...

Kommen wir zum Verband selbst: Können Sie kurz dessen bisherige Entwicklung umreißen?

Hans-Jürgen Johannink: (lächelt) Nun, die Frage dürfte an mich gehen. Bei Gründung des Deutschen Verbands für Lärmschutz an Verkehrswegen e.V. (DVLV) 2012 waren es 27 Mitgliedsfirmen. Ausschlaggebend für die Gründung waren die Unübersichtlichkeit des LS-Marktes in Deutschland, die verschiedensten und uneinheitlichen technischen Regelungen der ausschreibenden Stellen, die schmerzlichen technischen Erfahrungen an Hochgeschwindigkeitsstrecken der Schiene und ein fehlendes Sprachrohr der Branche zur öffentlichen Hand. Nach ersten Treffen im kleinsten Kreis hat man dann mit baldiger breiter Unterstützung der DB und ihrer Mitarbeiter schnell Fahrt aufgenommen. Bis heute organisieren wir Fachtagungen mit bis zu 100 Teilnehmenden, und darüber hinaus eine einzigartige – im Rhythmus von zwei Jahren stattfindende – LS-Messe, die Münchener VerkehrsLärmschutzTage (MVLТ). Im nächsten Jahr wird der Verband 15 Jahre alt und bewegt sich auf fast 70 Mitgliedsfirmen zu.

Der DVLV ist mit seiner technischen Kompetenz ein starker Partner der Öffentlichen Hand und all seiner Auftraggeber. Ist das ein Pfund, mit dem der Verband wuchern kann oder läuft er Gefahr, sich darauf auszuruhen?

Joachim Riesterer: Naja, im Vergleich zu den meisten Bauverbänden sind wir ja eher das Küken, mit einer eigenen, ganz anderen Rolle als die der übergeordneten großen Bauverbände – zu denen wir auch sehr gute Kontakte pflegen. Unser bisheriger Fokus im LS-Bau liegt eben auf Technik, Qualität und Wirtschaftlichkeit.

Olaf Issinger: Von „Ausruhen“ kann bei der Fülle der Themen wirklich keine Rede sein. Die Prozesse, technische Themen zu bearbeiten, sind oftmals langwierig und wegen stetiger gesetzlicher und auch normativer Änderungen dauernd in Bewegung. Mit der DB haben wir zudem einen starken Partner, der im direkten Dialog mit uns die LS-Technik stetig vorantreibt.

Und wie sieht es an der Straße aus?

Johannes Dillig: Bei der Straßenbauverwaltung ist das leider alles etwas komplexer. Hier kommt nun mal ihre föderale Struktur ins Spiel. Da werden Vorgaben und Regelwerke zwischen Bundesländern und dem Bund teilweise unterschiedlich interpretiert und angewendet, und auch manches Mal von Bundesländern mit eigenen technischen Vorgaben ergänzt. Und das, obwohl die technischen, klimatischen und genehmigungsrelevanten Themen deutschlandweit eigentlich weitestgehend vergleichbar sind.

Ein simples Beispiel sind hier die für jedes Bundesland und dem Bund unterschiedlichen CAD-Vorgaben zur Planerstellung. Die Straßenbauverwaltungen des Bundes und der Länder können durch diese Struktur nicht schlagkräftig kooperieren. Und das zeigen ja etwa die aktuellen (und zukünftig noch zu erwartenden) Brückendesaster, die eines Hochtechnologielandes nun wirklich nicht würdig sind.

Könnte man sagen, dass der Verband – primär vielleicht durch seine Mitgliederstruktur aus überwiegend Bauingenieuren – und die sich dadurch ergebende technische Kompetenz politisch ausbaufähig wäre?

Joachim Riesterer: Klar, auch hier ist aus Verbandssicht noch Luft nach oben. Da sind etwa die zunehmend unklaren politischen Verhältnisse und Stimmungen bis hin zu rein ideologisch propagierten Denkweisen, die sicherlich eine zukünftige vielschichtige Überzeugungsarbeit im Sinne des LS brauchen.

Hans-Jürgen Johannink: Also das ist unbedingt so, doch die derzeitige Verbandsstruktur mit ihren Möglichkeiten lässt dafür bisher keinen oder jedenfalls noch keinen Raum.

Johannes Dillig: Im Übrigen ist eine starke technische Prägung ja auch von Vorteil, weil sie Glaubwürdigkeit schafft. Gleichzeitig reicht technische Qualität allein aber nicht aus, wenn politische Entscheidungen, Förderprogramme, Ausschreibungslogiken und öffentliche Wahrnehmung den Markt prägen. Der Verband könnte hier – bei einer entsprechenden personellen Struktur – stärker übersetzen: von der technischen Fachposition in politische und wirtschaftliche Handlungsempfehlungen.

Ganz allgemein: Ist die Struktur des Verbandes, so wie sie sich derzeit darstellt, up to date?

Hans-Jürgen Johannink: Tja, hätten Sie mich das vor zwei Jahren gefragt, dann wäre die Antwort ein klares „Ja“ gewesen. Heute eher ein „Jain“. Im Bereich Technik sind wir in unseren Fachgremien Bahn und Straße personell sehr gut aufgestellt. Die Veranstaltungs-Themen treffen den Nerv der Branche und werden mit einer hohen Gästezahl honoriert. Verschiedenste Arbeitskreise widmen sich speziellen (technischen) Fragen und werden aktiv vorangetrieben. Und ja, die bisherige Fokussierung auf die alleinige Technik hat zum großen Erfolg der Entwicklung des DVLV geführt. Wir werden uns aber, auch wegen der unsicheren – oder einfach anderen Zeiten, anderen politischen und wirtschaftlichen Themen vertieft widmen müssen. Hierzu werden aus dem Vorstand Ideen kommen, die bei der nächsten Mitgliederversammlung diskutiert werden sollen.

Wie sieht es im LS mit Innovationen generell aus, was gibt es beim aktuellen Stand der Technik an LSW noch zu entwickeln?

Olaf Issinger: Nun, die starr vorgegebenen Grenzen, in denen Lärmschutz – aus lärmtechnischer Sicht – an der Straße erstellt wird, können oftmals nur durch massive und hohe Wände erfüllt werden. Und die lassen sich natürlich nicht überall realisieren. Kleine LS-Lösungen, die auch Linderung brächten, werden aus den genannten Gründen erst gar nicht ausgeschrieben.

Also hier braucht es auch Innovation ...

Ja, und zwar in den Regelwerken. Die Schubladen in der Industrie liegen ja voll mit guten Ideen, wir müssen sie nur zulassen.

Leopold Dietl: Außerdem gibt es genügend andere Themen – z. B. langlebigere und wartungsärmere Systeme, bessere Recyclingfähigkeit, modulare Bauweisen, transparente oder gestalterisch verträglichere Lösungen, begrünbare Konstruktionen, Kombinationen mit PV sowie digitale Nachweise und Monitoring. Innovation bedeutet dabei nicht zwingend spektakuläre neue Produkte, sondern oft auch bessere Standardisierung, klarere Schnittstellen und höhere Ausführungsqualität.

Hans-Jürgen Johannink: Erschwerend kommt hinzu, dass das deutsche Vergabesystem Innovationen oft im Weg steht, weil regelmäßig der wirtschaftlichste und damit meist der billigste Anbieter den Zuschlag erhält. Ja, und so werden Innovation, technische Neuerungen, bessere Bauverfahren und dergleichen monetär nicht honoriert und damit torpediert.

Gibt es bei dem Billigheimer-Problem nicht auch eine juristische Tücke?

Johannes Dillig: Ja, schon – für die ausschreibenden Stellen ist es einfacher (risikoloser) und weniger problematisch, einen Teil der Prüfkriterien auszublenden oder weniger zu berücksichtigen und dem billigsten Bieter den Auftrag zu erteilen, der sonst ggf. sich über die Vergabe an einen anderen Bieter beschweren wird und damit letztendlich ganze Vorhaben verzögert oder gar gänzlich stoppt.

Joachim Riesterer: In summa: Qualität, Lebensdauer, Wartungsaufwand, Nachhaltigkeit und Risiken müssen stärker in Vergabe-Entscheidungen abgebildet werden. Hier muss der Verband stärker daran arbeiten, das fachlich nachvollziehbar zu machen.

Wie würden Sie das Verhältnis der zwei angestammten Bereiche Bahn und Straße im Verband beschreiben?

Joachim Riesterer: Also die etwas stiefmütterliche Behandlung der Straße wegen der oben erwähnten Strukturen hat sich mit Gründung der Autobahn GmbH des Bundes und des Fernstraßenbundesamtes im Jahre 2018 geändert. Wir hatten und haben hier die Hoffnung, dass irgendwann zentrale Themen des LS auch mit einer zentralen Stelle im direkten Austausch kommuniziert werden können, um so unsere technischen Belange endlich positionieren zu können.

Olaf Issinger: Man muss schon sagen, dass die DB hier vorbildlich unterwegs, und was die technischen Belange angeht schlank und effizient aufgestellt ist. Hingegen verhandeln 16 Bundesländer, BAST, Autobahn GmbH, FGSV und BMV über neue Richtlinien und deren etwaige Änderungen. Um es in allen Ehren kurz zu machen: Die Straße kann von der Bahn viel lernen.

Leopold Dietl: Aber der Wert des Verbandes liegt ja gerade darin, diese Bereiche nicht gegeneinanderzustellen, sondern dort zu bündeln, wo gemeinsame Qualitäts- und Standardisierungsfragen bestehen.

Welche Möglichkeiten sehen Sie, das Dauerbrenner-Thema Bauabrechnung endlich einmal zu regeln?

Hans-Jürgen Johannink: Der DVLV hat den Hauptausschuss Tiefbau (HAT) im Zuständigkeitsbereich des Deutschen Vergabe- und Vertragsausschusses (DVA) angeregt, eine Allgemeine Technische Vertragsbedingung (ATV) für den LS-Bau zu entwickeln. Dieser Antrag wurde angenommen und ein Arbeitsauftrag an das Deutsche Institut für Normung e.V. erteilt. Die Arbeitsgruppe ATV DIN 18416 „Lärm- und Blendschutzarbeiten an Verkehrswegen“ habe ich als Obmann begleitet. Der über viele Sitzungen erarbeitete Entwurf ist nun im Einspruchsverfahren. Ziel war es, einen technischen Mindeststandard für den LS-Bau in Ausschreibung und Ausführung festzuschreiben und insbesondere die bisher ungeregelte Art und Weise der Bauabrechnung endlich zu klären. Sofern die ATV positiv verabschiedet und mit einer hoffentlich bald neuen Ausgabe der VOB erscheint, haben wir auch diese Hürde genommen.

Olaf Issinger: Auch der verstärkte Einsatz von KI und Automatisierung könnte dabei gefördert werden. Hier sind zunächst auf beiden Seiten die technischen Möglichkeiten aufzuzeigen und vor allem Vertrauen in die Technologie zu schaffen. Ich bin sicher, dass durch den Einsatz KI-gestützter Technologie die Bauabrechnung in Zukunft erheblich einfacher werden wird.

Die Bahn strebt bis 2050 an, alle Anwohner in Sachen Lärm zu entlasten. Wo sehen Sie den DVLV 2050? – Was wünschen Sie sich für seine Entwicklung?

Hans-Jürgen Johannink: Ich wünsche, dass der DVLV sich dann so in der Wirtschaft etabliert hat, dass insbesondere auch das Vertrauen auf Seiten der Verwaltung in diese Institution im Hinblick auf fairen Umgang, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit gegeben ist und partnerschaftlich der Lärmschutz in unserem Land vorangebracht wird, und dass er „Maß aller Dinge“ auch in ganz Europa ist und dabei hilft, dass die Wertschöpfung in unserem Land und im europäischen Binnenmarkt stattfindet. Letztlich haben wir alle das gleiche Interesse: Lebensräume vor Verkehrslärm zu schützen und damit die Gesundheit und Lebensqualität aller Betroffenen zu erhalten bzw. zu erhöhen. Um dieses Ziel geht es; und da haben wir noch was vor uns ...

Die Fragen stellte Burkhard Talebitari





Den **Bau** im Fokus. Ihre **Interessen** im Blick. Den **Mittelstand** im Herzen.

✔ **mitgliedernah**

✔ **tatkräftig**

✔ **unbürokratisch**

✔ **gut vernetzt**

Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.
Königswinterer Straße 329 | 53227 Bonn | 0228 911850 | www.bvmb.de



Auch Lärmschutzwände hinterlassen einen ökologischen Fußabdruck. Welchen, verrät die EPD.

Foto: ROCKWOOL Group

Die Environmental Product Declaration (EPD) für Lärmschutzwände

Informationen und Hintergründe

von Heiko Hoviele, Product Manager Acoustic Systems,
ROCKWOOL Core Solutions

Die Environmental Product Declaration (EPD), auf Deutsch als Umweltproduktdeklaration bekannt, ist ein standardisiertes, transparentes und von unabhängigen Dritten verifiziertes Dokument, das quantifizierte Umweltinformationen über die Leistung eines Bauproduktes während seines gesamten Lebenszyklus bereitstellt. Eine EPD ist eine sogenannte Typ-III-Umweltdeklaration nach der internationalen Norm ISO 14025 und basiert auf einer vollständigen Lebenszyklusanalyse (Life Cycle Assessment, LCA) gemäß ISO 14040 und ISO 14044. Für Bauprodukte sind insbesondere die europäischen Normen EN 15804 und die internationale Norm ISO 21930 maßgeblich.

In Deutschland etablierte sich das Institut für Bauen+Umwelt (kurz: IBU) als führender Programmbetreiber für Bauprodukte. Die IBU ist heute der größte europäische Programmbetreiber für Baustoffdeklarationen und arbeitet mit über 210 nationalen und internationalen Unternehmen und Verbänden zusammen. Sie hat bislang über mehr als 3.500 EPDs veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert. Parallel dazu existiert das INTERNATIONAL EPD SYSTEM als globales Netzwerk, das seit seiner Gründung knapp 20.000 EPDs in mehr als 90 Ländern registriert hat. Deutschland ist mit etwa 9 % der Deklarationen einer der führenden Märkte, gefolgt von Skandinavien.

Was ist eine EPD – Definition und Grundlagen

Der zentrale Mehrwert einer EPD liegt in ihrer Objektivität und Vergleichbarkeit: Sie ermöglicht es Planern, Bauunternehmen und anderen Stakeholdern, die Umweltleistung von Produkten mit gleicher Funktion transparent und wissenschaftlich fundiert zu vergleichen – ein wesentlicher Vorteil für fundierte Entscheidungen bei der Materialauswahl. Die erste EPD wurde 1998 in Schweden von Vattenfall AB für die Stromproduktion veröffentlicht. Seitdem hat sich die EPD zu einem der erfolgreichsten Systeme für Umwelterklärungen auf internationaler Ebene entwickelt.

Der strategische Hintergrund

Die steigende Regulierung auf EU-Ebene (EPBD), Taxonomie, CSRD und die Anforderungen in Nachhaltigkeitszertifizierungssystemen (DGNB, LEED, BREEAM) machen EPDs immer wichtiger. Mit der überarbeiteten Bauproduktenverordnung (BauPV bzw. CPR) werden EPDs spätestens ab 2029 für Wärmedämmprodukte, die einer harmonisierten Norm unterliegen (z. B. EN 13162), obligatorisch, spätestens sobald die jeweilige harmonisierte Norm erneuert wird. Somit werden die bisherigen Dokumente wie Leistungserklärungen (DoP) ab dann um Nachhaltigkeitskriterien wie im Anhang II

der BauPV dargestellt erweitert. Das gleiche Schicksal ereilt die Lärmschutzwandbranche mit der harmonisierten Norm EN 14388 (Erstellung von LSW an Straßen), welche ebenfalls in diesem Zeitraum einer Aktualisierung unterliegen dürfte. EPDs unterscheiden sich primär in ihrem Umfang der Lebenszyklusbetrachtung mit folgenden Abschnitten.

1. Eine **Cradle-to-Gate-EPD** (A1-A3) bildet die Umweltauswirkungen vom Rohstoffabbau bis zur Betriebsstätte des Herstellers ab. Sie umfasst A1: Rohstoffgewinnung und Aufbereitung, A2: Transport der Rohstoffe zur Fabrik und A3: Herstellungsprozess und Verpackung. Diese Form ist häufig für Zwischenprodukte und Rohstoffe üblich, da die Verwendung und Entsorgung Aufgabe des Verarbeiters sind. Sie ist weniger datenintensiv und daher schneller zu erstellen.
2. Eine **Cradle-to-Grave-EPD** (A1-C4) ist vollständiger und umfasst A1-A3: wie oben beschrieben, A4-A5: Transport zum Verwender und Installation, B1-B7: Nutzungsphase (inkl. Wartung und Ersatz) und C1-C4: Lebensende (Abriss, Transport, Abfallbehandlung, Verwertung/Recycling). Diese Form ist aussagekräftiger für Endprodukte und gibt Planern einen vollständigen Überblick über die Umweltauswirkungen während des gesamten Produktlebens.
3. Die **Cradle to Cradle-EPD**, sozusagen das Zirkularitätsprinzip. Cradle to Cradle (C2C) ist weniger ein Lebenszyklusmodell als vielmehr ein Designprinzip für Zirkularität. Es zielt darauf ab, Produkte so zu gestalten, dass sie in biologische oder technische Kreisläufe zurückkehren können, ohne an Qualität zu verlieren. Im Kontext von EPDs bedeutet dies, dass das End-of-Life-Szenario durch Recycling oder Upcycling ersetzt wird und die Materialien wieder in den Produktkreislauf eingehen.



Eine EPD macht die Umweltwirkung eines Bauprodukts nachvollziehbar

Welche Werte werden in einer EPD abgebildet?

Eine EPD dokumentiert standardisierte Umweltindikatoren, die die Auswirkungen eines Produkts quantifizieren. Diese sind nach international harmonisierten Methoden berechnet. Nach der neuen Bauproduktenverordnung (CPR) und den Vorgaben des INTERNATIONAL EPD SYSTEM umfassen EPDs unter anderem folgende Indikatoren wie in Abb. 2 (rechts) dargestellt. Dies bedeutet, dass ein Vergleich zwischen den Produkten nur aussagekräftig ist, wenn sie die gleiche funktionale Einheit erfüllen. Das kann bei Mineralwolle durchaus verschieden sein, entsprechend der jeweiligen Rechenweise des Anbieters. Grundsätzlich sind zwei Varianten als deklarierte Einheit üblich. Wert / m³ oder Wert / m². Bei einem Wert pro m² ist immer zu beachten, welcher Dämmstoff mit wie

viel mm Dämmstoffdicke als deklarierte Einheit angegeben ist. Üblicherweise findet man bei dieser Einheit eine Faktorliste für die jeweilig abweichenden Steinwolleprodukte. Die Faktorliste ist sozusagen ein Korrekturwert für die unterschiedlichsten Steinwollearten. Hauptkriterium ist hierbei die Rohdichte des Dämmstoffs. Für Lärmschutzwände, bspw. aus Alukasetten, sind die EPD-Werte aller Produkte (Mineralwolle, Stahl, Beschichtungen usw.) zusammen zu ziehen und entsprechend zu skalieren. Die eingangs genannten Anbieter stellen hierzu Programme für die Nutzung und Bearbeitung von elektronischen Daten zu Verfügung.

Indikator	Einheit	Aussage
GWP	kg CO ₂ -Äq.	Klimawirkung über den Lebenszyklus
AP	mol H ⁺ -Äq.	Versauerung von Böden und Gewässern
EP	kg PO ₄ -Äq.	Überdüngung von Gewässern und Böden
POCP	kg smVOC-Äq.	Bildung bodennaher Ozon / Sommermog
ODP	kg CFC-11-Äq.	Auswirkungen auf die Ozonschicht
FW Wasser	m ³	Süßwasserbedarf entlang des Lebenszyklus
PEER/RENE	MJ	Einsatz erneuerbarer und nicht-erneuerbarer Energie
ADPE	kg SO ₂ -Äq.	Verbrauch mineralischer und metallischer Rohstoffe
ETP-fw	CTUe	Auswirkungen auf Ökosysteme und Gewässer
HTP	CTUh	Gesundheitliche Auswirkungen auf Menschen
Abfall	kg	Gefährlicher und nicht gefährlicher Abfall
Recycling	% / kg	Potential zur Kreislaufführung von Materialien

Was bedeuten die Werte?
EPDs liefern standardisierte und verifizierte Umweltinformationen. Die Kennwerte helfen, Klima, Ressourcen und Umweltauswirkungen von Bauprodukten einordnen.

Wichtige Details zum Verständnis einer EPD

Neben den Umweltindikatoren enthält jede EPD standardisiert folgende Informationen: Deklarationsinformationen wie Herstellerangaben, Produktbeschreibung, Abmessungen Gültigkeitsdauer (typischerweise 5 Jahre) sowie ein Verifizierungsstempel, Ökobilanz-Daten (Kerndaten), Lebenszyklusphasen, Berechnungsgrundlagen (LCA-Methodik), geografischer Geltungsbereich und Produktionsstätten und Transparenzinformationen. Im Kontext des Lärmschutzwandsektors und zukünftigen regulatorischen Anforderungen sind EPDs mittlerweile nahezu unverzichtbar: Regulatorisches Mandat, Marktnachfrage bei Projektentscheidungen und Wettbewerbsvorteile; nicht zuletzt wird durch eine verifizierte EPD Greenwashing entgegengewirkt und Vertrauen bei Kunden aufgebaut.

Bewertungskriterien und Digitalisierung – EPD als Treiber für nachhaltiges Bauen

Bei der Ausschreibung von Bauprodukten, zunehmend auch bei Lärmschutzwänden, haben sich in der modernen Bauprojektlanschaft EPDs als zentrale Anforderung etabliert. Die Schwerpunkte bei Ausschreibungen sind jedoch nicht einheitlich, sondern orientieren sich an den spezifischen Anforderungen des jeweiligen Projekts und den angestrebten Nachhaltigkeitszertifizierungen. Der Treibhausgasausstoß ist häufig der primäre Bewertungsparameter. Öffentliche Auftraggeber und institutionelle Investoren legen zunehmend Obergrenzen für den CO₂-Fußabdruck pro Funktionseinheit fest. Ausschreibungen im Kontext der Europäischen Green Deal Initiative priorisieren zunehmend Recycling-Potenziale und zirkuläre Materialströme. Anbieter, die darstellen können, dass alle Komponenten gut recyclebar sind und in neue Produkte

zurückkehren können, haben einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil. Abhängig vom jeweiligen Schwerpunkt können auch weniger offensichtliche Indikatoren, wie der Wasserbedarf oder die Entsorgung gefährlicher Abfälle, von erheblicher Bedeutung sein. Insbesondere bei Projekten mit hohen Umweltstandards fließt der Wasserverbrauch während der Herstellung explizit in die Bewertung ein. Bei Mineralwolle als Beispiel ist der Wasserbedarf während der Produktion minimal, was diese Produkte für Regionen mit Wasserknappheit attraktiv macht. Für Lärmschutzwandhersteller ist die Verfügbarkeit einer EPD heute ein sinnvolles Verkaufsargument. Produkte ohne EPD werden an Wettbewerbsfähigkeit verlieren und können bei Ausschreibungen zukünftig ausgeschlossen werden. Planer und Auftraggeber erwarten zunehmend bereits EPD-Daten in der Angebotsphase. Welche Indikatoren im Fokus stehen, hängt vom Projekttyp ab. Öffentliche Infrastrukturprojekte priorisieren typischerweise GWP und Recycling-Potenziale, während Privatprojekte andere Schwerpunkte setzen können.

Datennutzung über BIM – Integration von EPD in digitale Planungsprozesse

Die Digitalisierung der Bauwirtschaft hat die Rolle von EPDs fundamental verändert. Building Information Modeling (BIM) ermöglicht es, Produktdaten – einschließlich EPD-Informationen – direkt in digitale Gebäudemodelle zu integrieren. Dies revolutioniert sowohl die Planung als auch die Nachhaltigkeitsbewertung von Projekten. Moderne BIM-Authoring-Tools bieten die Möglichkeit, Lärmschutzwand-Produkte als digitale BIM-Objekte mit vollständigen Produktinformationen zu hinterlegen. Dies umfasst thermische wie akustische Eigenschaften, geometrische und konstruktive Daten, Befestigungsdetails, sowie schlussendlich EPD- und Nachhaltigkeitsdaten, die so direkt im BIM-Objekt hinterlegt werden können. Durch diese Integration können Planer bereits in der Entwurfsphase Nachhaltigkeitsszenarien durchspielen und die optimale Material-Auswahl treffen. BIM-Tools erlauben es Planern auch, die Gesamtenergieeffizienz und Umweltauswirkungen eines Gebäudes in Echtzeit zu bewerten.

Für Lärmschutzwand-Anwendungen bedeutet dies eine mögliche automatische Berechnung der kumulierten Umweltlasten für ein bestimmtes Lärmschutzwand-Szenario mit dem Vergleich alternativer Produkte derselben Funktion auf Basis ihrer EPD-Daten. On top sind mittlerweile sofortige Visualisierungen der Nachhaltigkeitskennzahlen im Projektmodell darstellbar.

BIM-Tools der neuesten Generation bieten Funktionalität zur intelligenten Produktauswahl

Der Planer definiert die funktionale Anforderungen, Nachhaltigkeitsziele und Budgetrahmenbedingungen. Das Tool filtert daraufhin aus einer Produktdatenbank alle Kandidaten, die diese Anforderungen erfüllen, und sortiert sie nach benutzerdefiniertem Prioritätsschlüssel. Ein Konzept, das zunehmend an Bedeutung gewinnt und eng mit Digitalen Produktpässen (DPP) und dem Digital Product Twin (Digitaler Produktzwilling) verbunden sind. Hierbei handelt es sich um eine vollständige digitale Abbildung eines physischen Produkts über seinen gesamten Lebenszyklus. Das BIM-Ökosystem erfordert die Bereitstellung strukturierter Produktdaten. Hersteller müssen ihre Daten in standardisierter Form bereitstellen inklusive EPD-Daten zur Sicherstellung, dass EPD-Daten im BIM-Objekt aktuell, verifiziert und leicht zugänglich sind.

Globale Nachhaltigkeitsbewertungssysteme als EPD-Treiber

BREEAM und LEED sind die weltweit führenden Gebäudezertifizierungssysteme und haben EPDs als zentrale Anforderung integriert. Projekte benötigen typischerweise mindestens 20 EPD-Punkte. Das bedeutet, hochwertige und produktspezifische EPDs sind ein Wettbewerbsvorteil, gute Werte der Indikatoren natürlich vorausgesetzt.

Zukunftsausblick: In unserem nächsten Beitrag zeigen wir Ihnen, wie eine EPD entsteht und welche Rolle die Bauprodukteverordnung dabei spielt.

Durchdacht geplant

IHR PARTNER FÜR EFFIZIENTE INGENIEURBAUPLANUNG

Wir sind Experten für die Ausführungsplanung von Lärmschutzwänden, Bahnsteigdächern und Signalauslegern. Das Leistungsspektrum unserer beiden Planungsbüros in **Dresden** und **Stuttgart** umfasst:

› **Objekt-, Tragwerks-, Werkstatt- und Montageplanung im Stahlbau und im konstruktiven Ingenieurbau**

› **Spezialisierung auf folgende Bauwerke: Lärmschutzwände, Signalausleger, Bahnsteigdächer, Geotechnische Bauwerke (u.a. Stützwände)**

Neben der Planung bieten wir Ihnen außerdem den Bau innovativer Lösungen für wirkungsvolle Schallschutzmaßnahmen, Signalausleger sowie Schienenstegdämpfer als Komplettlösung aus einer Hand an.

Perfektion ist unser Anspruch – Qualität ist unsere Garantie!

infra-tec GmbH

Adolph-Kolping-Str. 9, 57627 Hachenburg
P +49 2662 94309-0, info@infra-tec.de

infra-tec GmbH
steel for mobility





Foto: DEHN

Bahnerdung neu gedacht

Mehr Sicherheit und Langlebigkeit für Lärmschutzwände an Bahnstrecken

Lärmschutzwände sind ein fester Bestandteil moderner Bahninfrastruktur. Sie reduzieren die Lärmbelastung für Anwohner und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Akzeptanz von Bahnprojekten. Was dabei oft nicht sichtbar ist: Auch diese Bauwerke müssen zuverlässig in das Bahnerdungssystem eingebunden werden, um Personen und Anlagen im Störfall zu schützen.

Im Bereich elektrifizierter Bahnstrecken können bei einem Fahrdrahttriss hohe Kurzschlussströme auftreten. Bauwerke die leitfähig, bzw. teilweise leitfähig sind, dazu gehören auch stahlbewehrte Betonbauteile wie sie bei Lärmschutzwänden verwendet werden, müssen deshalb so ausgeführt werden, dass gefährliche Berührungsspannungen vermieden und Kurzschlussströme sicher abgeleitet werden. Eine normgerechte Bahnerdung trägt dazu bei, die schnelle Abschaltung der Oberleitung sicherzustellen und schützt damit Menschen, Betriebsmittel und den Bahnverkehr.

Für Bauunternehmen und Planer bedeutet dies: Gefragt sind Lösungen, die nicht nur den normativen Anforderungen entsprechen, sondern auch unter anspruchsvollen Betriebsbedingungen dauerhaft zuverlässig funktionieren. Genau hier setzt das DEHN Bahnerdungssystem an. Erdungsbrücken und Erdungsverbinder sorgen für die sichere Verbindung zwischen der im Beton liegenden Bahnerdungsbrücken und den später zugänglichen Anschlusspunkten der Betonkörper. Alle Komponenten verfügen über entsprechende Freigaben der DB InfraGO AG und unterstützen eine planungssichere Umsetzung von Infrastrukturprojekten.

Besondere Aufmerksamkeit gilt der neuesten Generation der DEHN Bahnerdungsbrücken. Im Mittelpunkt steht ein neu entwickelter Anschlusskopf aus Edelstahl, der speziell für die

Anforderungen im Bahnumfeld konzipiert wurde. Die innovative Konstruktion verbessert die Stromübertragung zwischen Anschlusskopf und dem Leiter, der mit der inneren Erde verschweißt wird, und gewährleistet dadurch eine dauerhaft sichere elektrische Verbindung.

Der Edelstahl-Anschlusskopf bietet zudem eine hohe Korrosionsbeständigkeit. Das erhöht die Lebensdauer der Komponenten und unterstützt einen langfristig zuverlässigen Betrieb, selbst unter anspruchsvollen Umgebungsbedingungen. Ein weiterer Vorteil ist die durchdachte Schutzfunktion: Eine Kunststoffabdeckung mit integriertem Dichtungsring verhindert während der Betonage das Eindringen von Schmutz und Feuchtigkeit. Dadurch bleibt die Anschlussstelle bis zur Montage der Erdungsverbinder geschützt.

Für zusätzliche Betriebssicherheit sorgen ein integrierter Verdrehschutz sowie eine spezielle Ausziehschutzgeometrie, die einen festen Sitz des Anschlusskopfes gewährleisten. Darüber hinaus verhindert eine konstruktive Trennung zwischen Anschlussgewinde und Leiter das Eindringen von Feuchtigkeit und reduziert so das Risiko von Korrosionsschäden am Leiter selbst.

Das Ergebnis ist eine leistungsfähige und langlebige Lösung für die Bahnerdung von Lärmschutzwänden und weiteren Bahninfrastrukturanlagen. Mit der Kombination aus normgerechter Ausführung, hoher Kurzschlussstromfestigkeit und optimierter Korrosionsbeständigkeit unterstützt das System einen sicheren Bahnbetrieb über die gesamte Lebensdauer der Anlage hinweg.

DEHN Bahnerdung: Für mehr Sicherheit, Planungsqualität und Langlebigkeit entlang elektrifizierter Bahnstrecken.



Projektausführung mit Poreton® in Wellenstruktur und in der Farbe Ocker.

Wie Lärmschutz Lebensqualität und Infrastruktur vereint

von Gerhard Thaler - Leube Betonteile GmbH & Co KG

Wo Straßen ausgebaut und Verkehrsknoten modernisiert werden, entstehen neue Möglichkeiten für Mobilität. Gleichzeitig wächst aber auch die Verantwortung, die Lebensqualität der Menschen in unmittelbarer Nachbarschaft zu erhalten. Genau hier setzen moderne Lärmschutzsysteme an: Sie schützen Anwohnerinnen und Anwohner vor Verkehrslärm und schaffen Lösungen, damit Infrastruktur und Wohnraum dauerhaft im Einklang bestehen können.

Ein aktuelles Beispiel dafür ist das Lärmschutzprojekt an der Bundesstraße B16 im bayerischen Manching. Im Zuge der Neuordnung eines Verkehrsknotens entstand ein lärmgeschützter Straßenabschnitt. Das Projekt zeigt exemplarisch, wie maßgeschneiderte Betonfertigteillösungen technische Anforderungen, Sicherheit und Lebensqualität miteinander verbinden.

Individuelle Planung statt Standardlösung

Die Leube Betonteile GmbH & Co KG erhielt den Projektzuschlag im Oktober 2024. Zu diesem Zeitpunkt standen die wesentlichen Rahmenbedingungen bereits fest: Die geometrische Führung der Lärmschutzwand war vorgegeben, ebenso die Anforderungen an das Absorbermaterial und die Farbgebung in Ocker.

Die Herausforderung bestand darin, die Lärmschutzelemente präzise an den bestehenden Plan anzupassen. Der Wandverlauf folgte der Trasse teilweise schräg und erforderte eine exakte

Abstimmung von Konstruktion, Fertigung und Montage. Parallel dazu erfolgten Bemusterungen für Form, Material und Farbe, um die Vorgaben des Auftraggebers optimal umzusetzen.

Schutz für Menschen und Infrastruktur

Im Mittelpunkt des Projekts stand eine nahegelegene Wohnsiedlung im Bereich der Ortschaft Manching. Die neue Lärmschutzwand schirmt die Anwohner wirksam vom Verkehrslärm der B16 ab und trägt damit zu einer deutlichen Verbesserung der Wohnqualität bei.

Präzision aus Maishofen

Sämtliche Sockelelemente und Lärmschutzwandelemente wurden im Werk Maishofen serienmäßig gefertigt. Die industrielle Produktion von Betonfertigteilen ermöglicht dabei eine hohe Maßgenauigkeit und gleichbleibende Qualität über das gesamte Projekt hinweg. Besonders anspruchsvoll war dabei die Anbindung an eine Geh- und Radwegbrücke, bei der die Lärmschutzwand abschnittsweise in den Damm einbindet und anschließend weitergeführt wird.

Die Montage erfolgte in mehreren Schritten: Zunächst setzte die ausführende Baufirma die Sockelelemente. Anschließend wurden die Wandelemente durch das Leube Montageteam geliefert und

montiert. Für zusätzliche Sicherheit sorgt eine besondere Ausführung der Rückseite, bei der jedes Element mit vier Seilsicherungen ausgestattet wurde. Diese Lösung wurde entsprechend den geltenden Vorgaben umgesetzt.

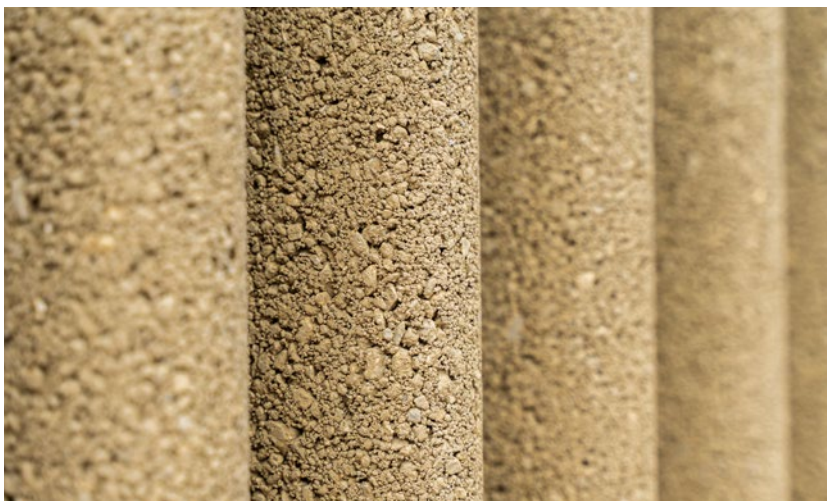
Porenbeton: Der Schlüssel zur Schallabsorption

Eine zentrale Rolle im Projekt Manching spielt das eingesetzte Absorbermaterial Poreton®, ein witterungsbeständiger Porenbeton auf Basis rein mineralischer Gesteinskörnungen. Während bei klassischem Beton ein möglichst dichtes Gefüge angestrebt wird, lebt die schallabsorbierende Wirkung von Poreton® von seinem bewusst erzeugten, durchgängigen Porensystem. Dieses spezielle Porengefüge entsteht durch die exakt abgestimmte Betonrezeptur, die richtige Betonfeuchte und eine kontrollierte Verdichtung während des Herstellprozesses.

Das Prinzip ist ebenso einfach wie effektiv: Schallwellen dringen in die offenporige Struktur ein. Ein Teil der Schallenergie wird dabei in Wärmeenergie umgewandelt und kann nicht mehr als reflektierter Schall zurückgeworfen werden. Dadurch reduziert sich die Lärmbelastung für die Umgebung spürbar.

Die Schallabsorption wird zusätzlich über die Oberflächenstruktur beeinflusst. Beim Projekt in Manching kam die bewährte Wellenstruktur von Poreton® zum Einsatz. Ziel ist stets, die Absorberschicht möglichst exakt auf die Schallemissionen des jeweiligen Einsatzortes abzustimmen und so eine hohe Schallabsorption zu gewährleisten.

Neben den akustischen Eigenschaften überzeugt Porenbeton durch weitere Vorteile: hohe Festigkeiten, ausgezeichnete Brandbeständigkeit, eine gute Steinwurfresistenz sowie eine hohe Widerstandsfähigkeit gegenüber Beschädigungen und Vandalismus. Damit eignet sich das Material besonders für langfristige Infrastrukturprojekte im Straßen- und Schienenbereich.



Das schallabsorbierende Material Poreton® in der Nahaufnahme.

Funktional, langlebig und gestalterisch offen

Moderne Lärmschutzwände müssen heute weit mehr leisten als reine Schallabsorption. Sie sind Teil des öffentlichen Raums und prägen das Erscheinungsbild ihrer Umgebung oft über Jahrzehnte. Auch in Manching wurde dieser Aspekt berücksichtigt. Auf der Anwohnerseite wurden Holzelemente angebracht, die Möglichkeiten für Begrünungen schaffen.

Erfolgreiche Umsetzung in kurzer Zeit

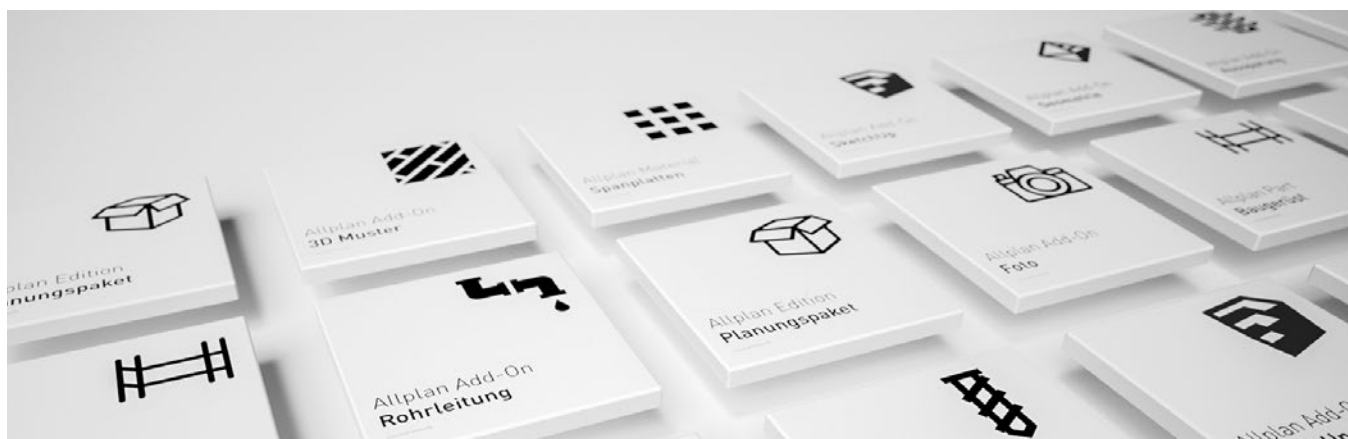
Zwischen Projektzuschlag im Oktober 2024 und der Fertigstellung im Juni 2025 lagen nur wenige Monate. Dank der engen Zusammenarbeit aller Projektpartner, der präzisen Fertigung im Werk Maishofen sowie der hohen Montagekompetenz von Leube konnte das Projekt termingerecht und fachgerecht realisiert werden.

Damit erfüllt die Lärmschutzwand genau jene Aufgabe, für die sie gebaut wurde: Verkehrslärm dort zu reduzieren, wo Menschen wohnen, arbeiten und ihre Freizeit verbringen.



Lärmschutzprojekt an der B16 im bayerischen Manching.

Fotos: Leube



Lärmschutz effizienter planen

Add-on für ALLPLAN automatisiert zentrale Arbeitsschritte

Auch beim Bau von Lärmschutzwänden (LSW) steigen die Anforderungen an Planungsgeschwindigkeit, Dokumentation und Variantenuntersuchungen heute deutlich. Genau hier setzt ein neues Add-on für ALLPLAN an LSW, das die Planung von deutlich vereinfacht und zentrale Arbeitsschritte automatisiert.

Das Modul unterstützt Planungsbüros dabei, den kompletten Entwurfsprozess digital abzubilden – vom ersten Wandverlauf entlang einer Trasse bis zur Erstellung fertiger Ansichten, Schnitte und Auswertungen. Ziel ist es, den Planungsaufwand zu reduzieren und Änderungen schneller in die Planung übernehmen zu können.

Von der Trasse zum fertigen Modell

Im Mittelpunkt steht die teilautomatisierte Entwicklung von Lärmschutzwänden entlang von Straßen- oder Bahntrassen. Der Wandverlauf kann zunächst automatisch erzeugt und anschließend flexibel an örtliche Gegebenheiten angepasst werden. Auf dieser Basis entsteht ein vollständiges 3D-Modell der Lärmschutzwand. Auch typische Planunterlagen wie Längs- und Querschnitte inklusive Beschriftung lassen sich direkt ableiten. Besonders bei langen Trassen mit vielen Einzelabschnitten und wiederkehrenden Anpassungen entsteht dadurch ein deutlicher Effizienzgewinn.

Änderungen am Verlauf oder an einzelnen Wandabschnitten können schnell übernommen und ausgewertet werden, ohne dass Planunterlagen vollständig neu erstellt werden müssen.

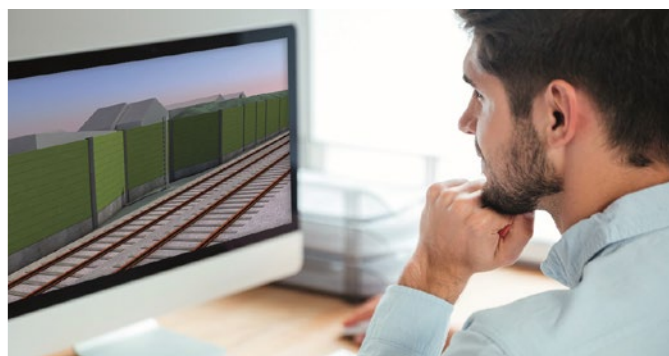
Ausgelegt auf den deutschen Infrastrukturmarkt

Das Add-on orientiert sich an Vorgaben und Richtlinien der Deutschen Bahn sowie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und wurde speziell für die Anforderungen des deutschen Marktes entwickelt. Dadurch eignet sich die Lösung insbesondere für Ingenieur- und Planungsbüros im Bereich Verkehrs- und Infrastrukturplanung.

Technisch basiert der Workflow auf mehreren spezialisierten Komponenten innerhalb von ALLPLAN. Sie unterstützen unter anderem die Definition und Anpassung des Wandverlaufs, die Verwaltung von Objektparametern sowie die Auswertung einzelner Bauteile. Die einzelnen Arbeitsschritte können flexibel kombiniert und an unterschiedliche Projektanforderungen angepasst werden.

Das neue Add-on steht Anwender:innen mit einer ALLPLAN Ultimate Subscription-Lizenz kostenfrei zur Verfügung.

www.allplan.com



Mit dem Add-on für ALLPLAN lassen sich Lärmschutzwände entlang von Straßen- und Bahntrassen effizient modellieren, anpassen und als vollständiges 3D-Modell visualisieren.



Rund 80 Teilnehmende kamen zur 32. Sitzung des Fachgremiums Bahn des DVLV in Fulda zusammen, um aktuelle Herausforderungen und Perspektiven des Schienenlärmschutzes zu diskutieren.

„Unterstützen können wir nur, wenn die Probleme an uns herangetragen werden.“

Kurze Betrachtungen zur 32. Sitzung des Fachgremiums Bahn des DVLV

von Burkhard Talebitari

„Esperanto“ – so heißt das Hotel, in dem die Teilnehmenden der 32. Sitzung des Fachgremiums Bahn des Deutschen Verbands für Lärmschutz an Verkehrswegen e.V. (DVLV) am 9. Juni 2026 in Fulda tagten. Eine schöne Symbolik für die Verständigung unter den über 80 Teilnehmenden, die sich in Sachen Lärmschutz an der Schiene dort einfanden. Zu besprechen und zu diskutieren gab es jedenfalls mehr als genug an einem Tagungstag – in Zeiten, in denen die Signale nicht durchweg freie Fahrt anzeigen. Und so kann dieser Bericht sich nur den im Mittelpunkt der Veranstaltung stehenden Vorträgen widmen.



Im Mittelpunkt der Fachtagung standen die Finanzierung des Schienenlärmschutzes, neue technische Entwicklungen sowie die zunehmende Bedeutung von Nachhaltigkeit und Digitalisierung.

Peter Strese (DB InfraGO AG) stieg mit dem ersten Vortrag „Neues vom Einkauf und der Lärmsanierung“ sowie „Zukunft des Lärmschutzbaus an der Schiene“ sogleich ins Thema ein. Sein Hinweis, Lärmschutz (LS) bleibe aktuell in der DB-Planung untergeordnet und finanziell unsicher, sorgte sicher nicht nur für eitel Sonnenschein. Doch immerhin seien die Vergabemengen, wiewohl unter erwartbarem Maß, stabil: 100 km/Jahr. Ob die, wie von Strese vermerkt, geplante Trennung von LS und Großprojekten zu mehr Zuversicht und Planungssicherheit bei den Mitgliedsunternehmen führt, erscheint fraglich; eine solche Trennung dürfte jedenfalls künftig das Marktrisiko für Unternehmen durch schwankende Nachfrage und Fokusverschiebung nicht mindern.

Druck trotz steigender Gesamtinvestitionen

Sodann gaben der Geschäftsführer Hans-Jürgen Johannink und das 1. Vorstandsmitglied des DVLV Johannes Dillig (Dillig Ingenieure) einen Überblick zur aktuellen wirtschaftspolitischen Lage. – Wenig Verheißungsvolles: Deutlicher Rückgang bei den Ausschreibungen, sinkende Haushaltsmittel für LS-Sanierung um ca. 20 % mit der Folge von ca. 30 % weniger

LS-Leistung sowie deutlich geringere Umsätze gegenüber dem Vorjahr (z. B. -52,3 % bei LS-/Sanierungskilometern). Das Resümee: LS an der Schiene steht trotz steigender Gesamtinvestitionen unter Druck (weniger Budget, weniger Projekte) – mit spürbaren Risiken für die Branche und die Umsetzung.

Dietmar Hartnick (DB InfraGO AG) und Clemens Kanis (Pfaffinger Bau SE) referierten im Anschluss über „Die neue Nachtragsplattform (NTP) auf datenbasierten Nachträgen mit ersten Erkenntnissen aus den Einführungsveranstaltungen“. Die NTP ermögliche deutlich verbessertes Nachtragsmanagement und biete klare Prozesse nebst besserer Transparenz durch eine standardisierte Datenerfassung. Besonders letzteres eigentlich ja ein Dauerbrenner bei aller Bau-Digitalisierung. Die Referenten räumten aber ein, dass aus verschiedenen Gründen die Akzeptanz bei DB-Projektleitern noch recht eingeschränkt sei.

Europa und die Welt

In seinem Vortrag „Europäische Bahnnormen bald weltweit gültige ISO-Normen? – Stand der aktuellen Entwicklungen“ teilte Dr.-Ing. Immanuel Wojan (MFPA Leipzig GmbH) u. a. mit, die VR-China habe im ISO Gremium im Sinne globaler Standards beantragt, die europäische Normenreihe EN 16272 (LSW Bahn) in internationale ISO Normen zu überführen. Als eventuell resultierende Konflikte nannte Wojan die Einflussverschiebung von Europa (CEN) zur ISO, die unterschiedlichen technischen Ansätze und Interessen sowie die Gefahr von Abschwächung oder Veränderung europäischer Standards. Weitere ISO-Normen sollten aber den LS an Schienenwegen regeln. Dabei blieben die derzeitigen Normen DIN EN 16xxx-x und DIN EN 16xxx-x-x erhalten und seien – Stand jetzt – weiter gültig.

Deutlicherer Praxisbezug dann im Folgevortrag „Verankerung von LSW-Pfosten unter statischen und ermüdungsrelevanten Lasten auf Bauwerken“ von Bernd Bültemeier (Friedrich Schroeder GmbH & Co. KG) und Waldemar Gunkel (TOGE Dübel GmbH & Co. KG). Gemeinsam widmeten sie sich zwei



Dr.-Ing. Immanuel Wojan während seines Vortrags „Europäische Bahnnormen bald weltweit gültige ISO-Normen? – Stand der aktuellen Entwicklungen“.

Verankerungssystemen von LSW-Pfosten unter statischen, dynamischen und ermüdungsrelevanten Einwirkungen und hoben u. a. den Schwerpunkt des Lastabtrags sowie die besondere Bedeutung von Ermüdung durch wiederholte Belastungen im Bahnverkehr hervor. Bemerkenswert hier: der Vorbildcharakter des Vortrags für alle Zusammenarbeit im DVLV. Angewandtes Esperanto sozusagen, indem sich Referenten konkurrierender Firmen über ihr Thema verständigten und die Teilnehmer so gewinnbringend instruierten.

Nachhaltigkeit im Lärmschutz

Einen Blick auf die thematisch aktuellen Environmental Product Declarations (EPD) riskierte Heiko Hovieles (ROCKWOOL Core Solutions) im Vortrag „Steinwolle als Absorbermaterial für LSW“. Er präsentierte die – mittlerweile in diversen Zusammenhängen eingesetzte – Steinwolle als leistungsfähiges Absorbermaterial für LSW mit Vorteilen in Brand-, Schall- und Wärmeschutz sowie hoher Langlebigkeit und Recyclingfähigkeit. Die Lebenszyklusbeurteilung des Materials auch im Zusammenhang mit dem Recyclingkonzept des Herstellers stellten die Bedeutung der EPDs auch in der LS-Branche heraus. Indem er die immer nur zunehmende Bedeutung von Nachhaltigkeit, Kreislaufwirtschaft und transparenten Umweltkennzahlen für Bauprodukte hervorhob, wurde allen Teilnehmern klar, dass hier keine Zukunftsmusik gespielt wurde.

Beschlossen wurde die Vortragsrunde durch Dr.-Ing. Rüdiger Körlin und Efstratios Artzoglou (beide infra-tec GmbH) zum Thema „Planungsbüros bei infra-tec GmbH – Tätigkeiten in den Korridormaßnahmen der DB InfraGO AG“. Sie stellten die Tätigkeiten ihres Unternehmens in DB Korridormaßnahmen anhand von Beispielprojekten dar: Die Riedbahn (LSW Los Nord) und der Korridor Rechter Rhein. Als Erfolgsfaktoren hoben sie die enge Kooperation mehrerer Planungsbüros, die frühzeitige Vorbemessung, eine



Fachgremiensprecher Harald Ritter moderierte die Veranstaltung.

koordinierte Schnittstellenarbeit sowie Standardisierung durch Regeldetails hervor. Dabei gingen sie u. a. auch auf das in der Branche noch recht stiefmütterlich behandelte Thema BIM ein und bezeichneten u. a. bei der Software die adäquate Anpassung an die Normung als entscheidend für eine Optimierung der Prozesse.

Bis 2021 war alles okay

Die den Tag beschließende Fragerunde leitete der 2. Vorsitzende des DVLV Olaf Issinger (EUROVIA Infrastructure GmbH, Region TECO Schallschutz) ein und in ihr kamen all die Reizthemen und Probleme aufs Tapet, die die Baubranche insgesamt, nicht minder aber die des LS betreffen und strapazieren. Wichtigster Knackpunkt und elender Dauerbrenner: Das Geld kommt weder auf die Straße noch die Schiene. Laut Berechnungen des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln wurden 86 % des Sondervermögens im Jahr 2025 zweckentfremdet. Da changiert der Vorwurf des zu langsamen Bauens schwer ins Absurde – und das erst in Zeiten maroder und gesperrter Brücken. Müßig der Hinweis, dass der Verband hieran wenig ändern kann, aber, so Issinger, man wolle unterstützen, doch „das können wir nur machen, wenn die Probleme auch an uns herangetragen werden.“

Auch diese Fragen drängen

Viele weitere Fragen, die die Mitglieder umtreiben, können hier nur gestreift werden: Planungs- und Baugeschwindigkeit, Korridore, Sondervermögen, Bauen ohne freigegebene Pläne, Personalprobleme, Kostenentwicklungen (Aluminium, Acrylglas), Stoffpreisgleitklausel (Bund reagiert ablehnend, Einzelprodukte, die für Hersteller schwierig, aber für das Projektvolumen bedeutsam sind.) Ferner: sehr kurze Terminalschiene zwischen Beauftragung und Baubeginn, schlechte Entwürfe, AP sind keine Experten mehr, gebunkerte Kapazitäten, Freigaben kommen nicht an, ineffizientes Arbeiten.

Bemerkenswert erscheint die in der Debatte getroffene Feststellung, bis 2021 sei „alles okay“ gewesen, die fraglos Rückschlüsse auf einen Zusammenhang zwischen COVID 19 und der wirtschaftlichen Entwicklung erlaubte. Doch grenzte solches Mutmaßen wohl an Kaffeesatz-Leserei und es sollte sich als besser erweisen, dem oben zitierten Worte Folge zu leisten: „unterstützen“!

Weitere Informationen zu den Veranstaltungen finden Sie auf der Website des DVLV: www.dvlv.eu



IHR ZUVERLÄSSIGER PARTNER FÜR DEN BAHNBAU

Mit unserem Bahnbau realisieren wir die Mobilität von morgen und leisten damit einen entscheidenden Beitrag zum Ausbau des Schienennetzes. Stets zuverlässig, mit hoher Qualität, exakter Planung und unter Einhaltung höchster Sicherheitsstandards.

UNSER LEISTUNGSSPEKTRUM

- Abstellanlagen
- Bahnhöfe & Haltepunkte
- Brückenbauwerke
- Lärmschutzwände
- Stützwände
- Streckenbau



W. MARKGRAF GMBH & CO KG
BAUUNTERNEHMUNG
Dieselstraße 9 | 95448 Bayreuth

Bauen Sie auf uns!

Weitere Informationen zu unseren Leistungen und Projekten im Bereich Bahnbau finden Sie unter: www.markgraf-bau.de





Visualisierung des WIEGEL Nassbeschichtungszentrums in Feuchtwangen.

Hohe Planungssicherheit für Stahlbauprojekte: Duplex-Korrosionsschutz aus einer Hand

WIEGEL bündelt am Standort Feuchtwangen Feuerverzinken, Nassbeschichten und ergänzende Verfahren für anspruchsvolle Infrastruktur-, Energie- und Stahlbauprojekte

Für Auftraggeber im Metall- und Stahlbau zählen vor allem drei Faktoren: **Qualität, Termintreue und Planungssicherheit**. Wer Stahlbauteile dauerhaft gegen Korrosion schützen lassen möchte, muss in der Regel mehrere Prozessschritte koordinieren: **Verzinken, Transport, Zwischenlagerung, Beschichtung, Qualitätskontrolle und Auslieferung**. Je besser diese Schritte aufeinander abgestimmt sind, desto verlässlicher lassen sich Projekte steuern.

Mit dem neuen Nassbeschichtungszentrum in Feuchtwangen bündelt WIEGEL Feuerverzinken und Nassbeschichten an einem Standort. Damit entsteht eine durchgängige Prozesskette für Duplex-Korrosionsschutz: Bauteile können zunächst feuerverzinkt und anschließend direkt nassbeschichtet werden. Für Kunden bedeutet das eine vereinfachte Abstimmung, reduzierte Transportwege und eine höhere Verlässlichkeit in der Projektabwicklung.

„Unsere Kunden erwarten nicht nur eine technisch hochwertige Oberfläche. Sie erwarten vor allem, dass ihr Projekt sicher, termingerecht und wirtschaftlich abgewickelt wird. Genau darauf ist der Standort Feuchtwangen ausgelegt“, sagt Dr. Oliver Nitzsche, Geschäftsführer der WIEGEL-Gruppe.

Projektvorteile durch integrierte Abläufe

Die Kombination aus Feuerverzinken und Nassbeschichten an einem Standort bietet Auftraggebern insbesondere bei komplexen Projekten klare operative Vorteile:

- **Ein Ansprechpartner für Verzinkung und Beschichtung**
WIEGEL übernimmt die Abstimmung der aufeinanderfolgenden Prozessschritte innerhalb einer integrierten Standortstruktur.
- **Durchgängige Prozesskette für mehr Planungssicherheit**
Verzinkung, Vorbehandlung und Beschichtung können frühzeitig gemeinsam betrachtet und auf Projektanforderungen abgestimmt werden.
- **Reduzierte Transport- und Logistikaufwände**
Bauteile müssen nach dem Verzinken nicht zu einem externen Beschichter transportiert werden. Das reduziert Handling, Transportzeiten und zusätzlichen Koordinationsaufwand.
- **Hohe Terminsicherheit durch abgestimmte Prozesse**
Die Prozessfolge kann frühzeitig geplant und auf Projekttermine abgestimmt werden. Das unterstützt eine verlässliche Abwicklung auch bei Serien- und Großprojekten.
- **Wirtschaftliche Komplettlösung aus einer Hand**
Die Bündelung der Leistungen schafft Transparenz in der Projektsteuerung und kann helfen, Gesamtkosten über die komplette Prozesskette zu optimieren.
- **Individuelle Beschichtungssysteme nach Projektanforderung**
Je nach Einsatzbereich, Korrosivitätskategorie, optischer Anforderung und technischer Spezifikation können geeignete Beschichtungssysteme abgestimmt werden.

Durchgängige Prozesskette für wirtschaftliche Projektabwicklung

Am Standort Feuchtwangen verbindet WIEGEL die Feuerverzinkung mit moderner Nassbeschichtung. Verzinkte Stahlbauteile können nach der entsprechenden Vorbehandlung unmittelbar weiterverarbeitet werden. Das ist besonders relevant für Projekte, bei denen Korrosionsschutz, Optik und technische Anforderungen zusammen gedacht werden müssen.

Der sogenannte Duplex-Korrosionsschutz kombiniert die kathodische Schutzwirkung der Verzinkung mit einer zusätzlichen organischen Beschichtung. Diese Kombination erhöht die Widerstandsfähigkeit der Oberfläche und eröffnet zugleich gestalterische Möglichkeiten, etwa durch farbliche Anpassungen nach Projektvorgabe.

„Mit der neuen Anlage schaffen wir zusätzliche Kapazitäten für Kunden, die Korrosionsschutz nicht isoliert betrachten, sondern als Bestandteil einer verlässlichen Projektabwicklung“, erläutert Holger Wiedemann, Bereichsleiter Beschichtung der WIEGEL-Gruppe. „Entscheidend ist, dass Verzinkung, Vorbehandlung und Beschichtung technisch sauber aufeinander abgestimmt werden.“

Zum Einsatz kommen automatisierte Strahl- und Lackieranlagen, manuelle Beschichtungskabinen sowie ergänzende Verfahren wie die Spritzverzinkung. Damit kann WIEGEL unterschiedliche Bauteilgeometrien, Projektgrößen und technische Anforderungen am Standort Feuchtwangen abbilden.

Entwickelt für anspruchsvolle Stahlbauprojekte

Das neue Nassbeschichtungszentrum ist insbesondere auf Anwendungen ausgerichtet, bei denen langlebiger Korrosionsschutz, hohe Prozesssicherheit und belastbare Terminplanung entscheidend sind. Dazu zählen unter anderem Stromgittermasten, Umspannwerke, Lärmschutzwände, Infrastrukturprojekte, Stahlkonstruktionen, Profile, Winkel und Bleche, Sonder- und Großbauteile sowie Serienbauteile mit wiederkehrenden Spezifikationen. Gerade bei Infrastruktur-, Energie- und Stahlbauprojekten stehen



Der Standort Feuchtwangen bündelt die bestehende Feuerverzinkerei und das neue Nassbeschichtungszentrum.

Auftraggeber häufig unter hohem Termin- und Kostendruck. Eine integrierte Bearbeitung kann helfen, Abläufe zu stabilisieren und Projektverantwortliche zu entlasten.

„Wenn Beschichtungssysteme, Bauteilgeometrien und Terminfenster frühzeitig gemeinsam abgestimmt werden, lassen sich Projekte deutlich besser planen“, sagt Maximilian Arnold, Projektleiter Serie der WIEGEL-Gruppe. „Unser Ziel ist es, Kunden bereits in der Planungsphase eine belastbare Einschätzung zu Machbarkeit, Ablauf und Kapazitäten zu geben.“

Qualität und Prozesssicherheit als Bestandteil der Leistung

Korrosionsschutz ist kein einzelner Arbeitsschritt, sondern das Ergebnis einer abgestimmten Prozesskette. Von der Vorbehandlung über die Beschichtung bis zur abschließenden Kontrolle müssen die einzelnen Schritte technisch zueinander passen. Am Standort Feuchtwangen werden die Abläufe deshalb so organisiert, dass Verzinkung, Oberflächenvorbereitung, Beschichtung und Qualitätssicherung eng miteinander verzahnt sind.

Für Kunden bedeutet das: definierte Prozessschritte, nachvollziehbare Abläufe und ein einheitliches Qualitätsverständnis über die gesamte Bearbeitung hinweg. Das ist besonders wichtig bei Projekten mit hohen Anforderungen an Dauerhaftigkeit, Schichtaufbau, optische Qualität oder reproduzierbare Ergebnisse.

Normen, Spezifikationen und technische Leistungsdaten

Für Auftraggeber aus Infrastruktur-, Energie- und Stahlbauprojekten sind belastbare technische Rahmenbedingungen ein wesentlicher Bestandteil der Projektplanung. In der Feuerverzinkung arbeitet WIEGEL nach DIN EN ISO 1461 sowie nach DAST-Richtlinie 022. Für die Beschichtung wird die DIN EN ISO 12944 erfüllt, die als zentrale Industrienorm den Korrosionsschutz von Stahlbauten durch Beschichtungssysteme beschreibt. Außerdem verfügt die WIEGEL-Gruppe über Beschichtungsinspektoren, um höchsten Qualitätsansprüchen gerecht zu werden.

Auch die technischen Leistungsparameter sind auf anspruchsvolle Projektanforderungen ausgelegt. In der automatischen Lackierkabine können Bauteile bis zu einer Größe von 14.000 × 2.500 × 700 mm bearbeitet werden. Die Jahreskapazität liegt bei bis zu 400.000 m². Für größere oder komplexere Bauteile steht zusätzlich eine manuelle Lackier- und Spritzverzinkungskabine zur Verfügung. Dort sind Bauteile bis zu 20.000 × 6.000 × 5.000 mm möglich. Auf Anfrage können auch Längen bis 40.000 mm realisiert werden. Die Jahreskapazität beträgt hier bis zu 25.000 m².

Damit schafft der Standort Feuchtwangen belastbare Voraussetzungen für Serienaufträge, großformatige Stahlbauteile und projektbezogene Sonderanforderungen.

Stimmen aus der WIEGEL-Gruppe



„Wir bieten Feuerverzinkung und Nassbeschichtung an einem Standort – Duplex-Korrosionsschutz mit höchster Qualität.“

Dr.-Ing. Oliver Nitzsche

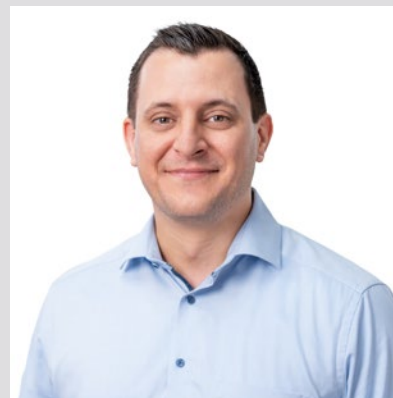
Geschäftsführer WIEGEL-Gruppe



„Das vollautomatisierte Anlagenkonzept ist ideal für großflächige Stahlkonstruktionen wie Gittermasten und Lärmschutzwände.“

Holger Wiedemann

Bereichsleiter Beschichtung / FROSIO Coating
Inspector Level III WIEGEL-Gruppe



„Sichern Sie sich jetzt Kapazitäten an unserem besonders verkehrsgünstig gelegenen Standort an der A6/A7.“

Maximilian Arnold

Projektleiter Serie WIEGEL-Gruppe

Zusätzliche Flexibilität durch Spritzverzinkung

Neben dem Feuerverzinken und der anschließenden Nassbeschichtung bietet WIEGEL am Standort Feuchtwangen auch Spritzverzinkung an. Das Verfahren ergänzt das Leistungsportfolio insbesondere für großformatige, komplexe oder maßkritische Bauteile.

Im Unterschied zum Feuerverzinken werden Bauteile bei der Spritzverzinkung nicht vollständig in einen Zinkkessel getaucht. Der Zinküberzug wird stattdessen gezielt auf die Oberfläche appliziert. Dadurch eignet sich das Verfahren für Bauteile, bei denen klassische Tauchverfahren aufgrund von Geometrie, Größe oder Maßanforderungen an Grenzen stoßen.

Für Auftraggeber erweitert die Spritzverzinkung die technischen Möglichkeiten im Korrosionsschutz und schafft zusätzliche Flexibilität bei Sonderbauteilen oder spezifischen Projektanforderungen.

Kurze Wege

Verzinken und Beschichten am selben Standort reduzieren interne Schnittstellen.

Planbare Abläufe

Durchgängige Prozesskette für Projekte mit hohem Koordinationsbedarf.

Flexible Systeme

EP-, PUR- und wasserverdünnbare Lacksysteme je nach Anforderung

Hohe Kapazität

Rund 400.000 m²
Beschichtungskapazität pro Jahr für großflächige Bauteile.

Nachhaltiges Anlagenkonzept

Das neue Werk verbindet industrielle Leistungsfähigkeit mit einem ressourcenschonenden Anlagenkonzept. Dazu gehören unter anderem energieeffiziente Gebäudetechnik, Photovoltaik, hybride Beheizung, ein innovatives Trocknungssystem sowie moderne wasserverdünnbare Lacksysteme.

Damit ergänzt WIEGEL die technischen und wirtschaftlichen Vorteile der integrierten Prozesskette um einen zukunftsorientierten Betrieb, der Energieeffizienz und Ressourcenschonung berücksichtigt.

Frühzeitig Kapazitäten für Projekte sichern

Mit dem neuen Nassbeschichtungszentrum erweitert WIEGEL seine Möglichkeiten für Infrastruktur-, Energie- und Stahlbauprojekte. Kunden profitieren von einer integrierten Prozesskette, hoher Planungssicherheit und einer abgestimmten Projektabwicklung aus einer Hand.

Besonders bei komplexen Projekten empfiehlt sich eine frühzeitige Abstimmung. So können Bauteilgeometrien, Beschichtungssysteme, Korrosionsschutzanforderungen, Prüfanforderungen und Terminfenster bereits in der Planungsphase berücksichtigt werden.

Der Vorteil für Auftraggeber: mehr Planungssicherheit, optimierte Projektabläufe und eine wirtschaftliche Komplettlösung für hochwertigen Duplex-Korrosionsschutz.

Kontakt für Beschichtungskapazitäten

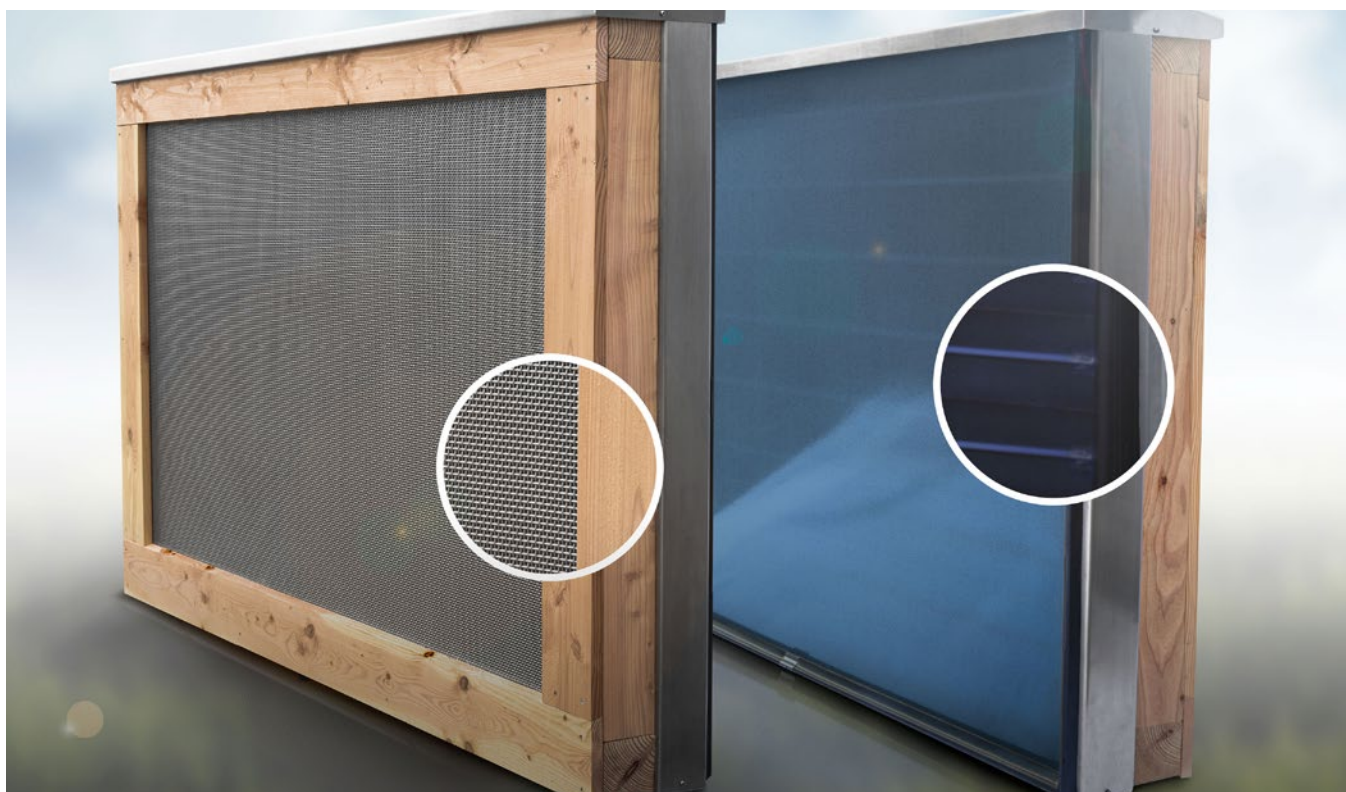
Maximilian Arnold

Projektleiter Serie WIEGEL-Gruppe

E-Mail: beschichtung@wiegel.de

Telefon: +49 (0)172 7810315

Mehr Informationen: wiegel.de/wfb



Holzlärmschutzwand mit Edelstahlgewebe und Solarthermiekollektor zur Nahwärmeversorgung

Foto: FASA AG

Innovativer Lärmschutz plus Solarenergiegewinnung

Die Symbiose aus Holz, Beton, Aluminium + Solarthermie/PV für eine nachhaltige Zukunft

von Dipl.-Ing. Ullrich Hintzen, Vorstand FASA AG

Lärmschutzwände sind per se teure Ingenieurbauwerke, die in der Regel Wohnbebauung vor übermäßigen Lärmeinflüssen schützen sollen. Warum sollten diese Ingenieurbauwerke nicht gleichzeitig zur Energiegewinnung genutzt werden? Diese Frage haben wir uns bereits vor einigen Jahren gestellt und die Möglichkeit der Energiegewinnung an Lärmschutzwänden untersucht.

In deutschen Haushalten werden aktuell knapp 90 % des Gesamtenergieverbrauchs für Heizung und Warmwasser aufgewendet und nur 10 % entfallen auf Elektrizität. Den größten Bedarf an Wärmeenergie haben wir zwischen Herbst, Winter und Frühjahr. Das heißt, die Sonne steht tief und eine senkrecht oder leicht abgechrägte Lärmschutzwand könnte hier sehr effizient Solarenergie liefern. Dies gilt sowohl für Solarthermie als auch Photovoltaik. Kombiniert man diesen Gedanken mit einer langzeitstabilen Lärmschutzwand auf Basis von Holz, Aluminium oder auch Beton, so lassen sich mit diesem System im näheren Umfeld von Wohnbebauung kostengünstige CO₂-freie Nahwärmenetze aufbauen, ohne zusätzliche Kosten für Gründung oder Grundkonstruktion zu haben. Die solare Energieversorgung mit Wärme und/oder Strom kann auch ohne aufwendige Speichersysteme erfolgen, da die

Effizienz der Anlagen auf die Hauptbedarfszeit der kalten Jahreszeiten konzipiert ist. Die senkrechte Anordnung bzw. leichte Neigung der Lärmschutzwände trägt zu einem exzellenten Schallschutz bei und garantiert gleichzeitig eine optimale Einstrahlung in den kritischen Jahreszeiten, ohne dass Schneeeinlagen die Energiestrahlung behindern. Insofern trägt die technische Solararchitektur bei dieser Art von Lärmschutzwänden zu einer optimalen Nutzung von Ingenieurbauwerken für Lärmschutzwände und CO₂-freier Energiegewinnung bei.

Die oben gezeigte Holzlärmschutzwand ist eine neu entwickelte Konstruktion, bei der der Frevelschutz und die Holzlattung durch Edelstahlgewebe ersetzt und damit ein absolut langzeitstabiles Lärmschutzelement mit integrierter Solarthermianlage geschaffen wurde.

FASA AG

Marianne-Brandt-Straße 4 · 09112 Chemnitz
Tel.: 0371 / 46112-110 · Fax: 0371 / 46112-270
www.aktivsonnenhaus.de
www.fasa-ag.de



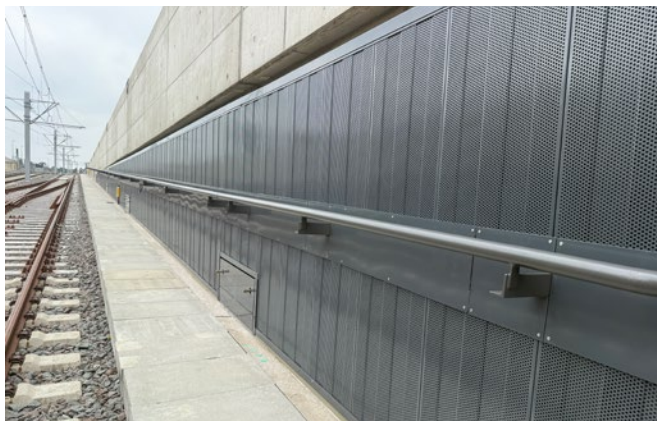
Fast fertig – Blick aus dem Tunnel auf Düsseldorfs neue Stadtbahnverbindung

Schallgeschützt direkt unters Terminal

Schallschutzverkleidung an der Tunneleinfahrt zum Flughafen-Terminal für die neue Düsseldorfer Stadtbahnlinie U81

Von Daniel Flöttmann,
IVT Ingenieur-, Verkehrs- und Tiefbau GmbH

Die Landeshauptstadt Düsseldorf plant eine neue Stadtbahnlinie U81, welche im 1. Bauabschnitt eine Verbindung zwischen dem U-Bhf. Flughafen Terminal und der Haltestelle Freiligrathplatz schaffen und in späteren Abschnitten über den Rhein Richtung Krefeld und nach Osten Richtung Bf Düsseldorf-Flughafen geführt werden soll. Die Trasse bindet damit das Flughafen-Terminal direkt an das Düsseldorfer Stadtbahnnetz an.



Gleis 2 im Endzustand – Abdeckungen für Handlauf und Revisionsöffnungen

Das letzte oberirdische Teilstück des Bauabschnitts verläuft von der neuen Nordsternbrücke, auf der die Trasse über die A44 geführt wird, entlang der Flughafenstraße, wo die Gleise auf Höhe der Flughafentankstelle über ein Rampenbauwerk in einen Tunnel abtauchen und fortan bis zum neu gebauten Bahnhof am Flughafen-Terminal unterirdisch geführt werden.

Für die letzten knapp 140 m vor der Tunneleinfahrt wurde beidseitig eine Schallschutzverkleidung aus Aluminium geplant, die innerhalb einer Nische im Sichtbeton flächenbündig montiert werden sollte. Die Vergabe erfolgte über eine öffentliche Ausschreibung mit einem Nettowert von ca. 310 Tsd. Euro.

Maßarbeit statt Standardlösung: Schallschutz für eine anspruchsvolle Streckengeometrie

Was zunächst unspektakulär klingt, hat es in der Ausführung dann durchaus in sich. Auf jeder Gleisseite bildet die Nische ein Trapez mit geneigter Grundseite. Beginnend mit gut 50 cm Höhe bringt es die Schallschutzverkleidung bis zum Ende der Strecke auf



Plan und Umsetzung - Einbauten und Anpassungen

stattliche 5,00 m. Dazu kommen 20 Einbauten verschiedenster Größe je Seite, für Messbolzen, Achszähler, Rettungsanker und vieles mehr. Ein Handlauf, der mit 3 % Gefälle vor der Nische verläuft und deren Oberkante kreuzt, krönt mit seiner formschlüssigen Abdeckung die Anforderungen an filigrane Anschlussarbeit.

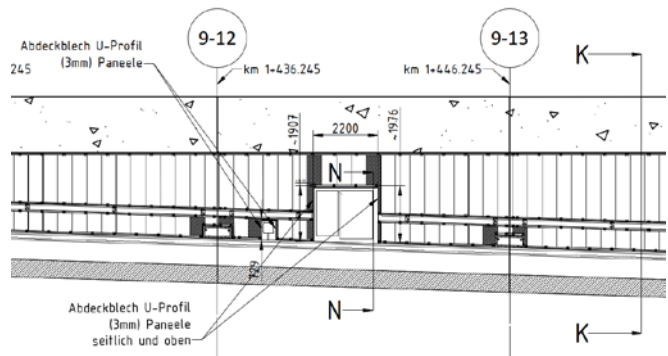
Zur Ausführung fiel die Wahl auf das System Fonocon F2 S von Forster. Die Elementlängen wurden beim Hersteller anhand der Wandabwicklungsplanung vorkonfektioniert, wegen der zahlreichen Anpassungen an Öffnungen, Einbauten und Schrägen (außer der Oberkante gab es in der ganzen Fläche keine Horizontale, d. h. auch kaum einen rechten Winkel) erfolgte der finale Zuschnitt auf der Baustelle. Die Abdeckung der Handlaufnische musste an die vorhandenen Winkelkonsolen des Handlaufs mit nur 3 mm Fuge angepasst werden. Zur Beschleunigung der Zuschnittarbeiten wurde eine standardisierte Passblechform vorgefertigt, so konnte der Zuschnitt auf die reinen Längen dazwischen begrenzt werden.

Zwei Wochen, zwei Gleise, keine zweite Chance

Zusätzlich zum handwerklichen Aufwand gab es weitere Herausforderungen. Die Arbeiten waren eingebettet in den Schlussspurt der Ausbauarbeiten im Tunnel und am Flughafen-Terminal, was sich zum einen in einem, gelinde gesagt, sportlichen Zeitfenster von 2 Wochen je Seite für die Ausführung widerspiegelte, zum anderen in einer straffen übergeordneten Baustellenlogistik. Die gesamte Materialversorgung der Ausbaugewerke musste über die beiden einzigen Gleise in den Tunnel verfahren werden, was für die Verkleidungsarbeiten beiderseits dieser Gleise zwangsläufig keinerlei Raum für Improvisationen oder Unvorhergesehenes ließ. Auch das Material für die Schallschutzverkleidung musste über einen festgelegten Umschlagplatz angeliefert werden und wurde von dort mittels 2-Wege-Unimog zur Einbaustelle transportiert. Wegen des laufenden Durchgangsverkehrs auf mindestens einem Gleis war auch kein größerer Geräteinsatz möglich, ein Leichtbaufassadengerüst und ein schienengebundener Handwagen waren die einzigen einsetzbaren Hilfsmittel.

Präzisionsarbeit auch hinter den Kulissen

Auch im administrativen Bereich hat es die Maßnahme in sich. Eingebettet in ein Großprojekt mit über 35 Gewerken, dem Bauherrn, dem Betreiber, der externen Bauüberwachung und weiteren



Fotos: S. Meyer/IVT GmbH

Abb.: Forster Metallbau GmbH

Beteiligten, gibt es keinen Spielraum für Alleingänge. Die Baulogistik ist dabei ein eigenes Gewerk und verantwortet auf zwei Online-Plattformen den gesamten Baustellenzutritt und den Materialfluss. Regelmäßige Baubesprechungen, sowohl gewerkespezifisch als auch -übergreifend, sollen reibungslose Abläufe sicherstellen, bedeuten aber auch für das einzelne Gewerk einen überproportionalen Einsatz von Bau- und Projektleitung.

In der Natur des Großprojekts liegt natürlich auch die Verdichtung der Vorgänge zum Ende hin. Auch hier geriet der Schlussspurt (um im Bild zu bleiben) teils zum Hindernislauf, als noch im vollen Baustellenbetrieb bereits die ersten Betriebs- und Wirksamkeitsprüfungen oder TÜV-Abnahmen angesetzt wurden. Unmittelbar nach Abschluss der letzten Arbeiten wird die Rheinbahn die Probe- und Ausbildungsfahrten aufnehmen. Damit beginnt die finale Phase vor einem wichtigen Meilenstein: Am 4. September 2026 werden die neue U-Bahnstation „Flughafen Terminal“ feierlich eröffnet und die Stadtbahnlinie U81 offiziell in Betrieb genommen.

Zum Autor



Foto: privat

Daniel Flöttmann ist Oberbauleiter der IVT GmbH in der Niederlassung Ostwestfalen-Lippe im (lärmschutz-) traditionsreichen Bad Oeynhausen. Die IVT Ingenieur-, Verkehrs- und Tiefbau GmbH mit Hauptsitz in Bochum hat ihren Leistungsschwerpunkt im Lärmschutzbau an Verkehrswegen der

Straße und an der Bahn, Spezialtiefbau in Zweigegetechnik und jüngst auch Ingenieurbau. Mit Niederlassungen in Dürnau und Bad Oeynhausen wird deutschlandweit das gesamte Portfolio an Lärm- und Irritationsschutzwänden, Schallschutzverkleidungen, Sanierungen und mehr bedient.

www.ivt-bau.de



Das Programm

Donnerstag, 4. März 2027

08:30 Uhr	Check-in der Teilnehmer & Ausstellungsbeginn	13:45 Uhr	Lärmschutz durch Schienenstegdämpfer und niedrige Lärmschutzwände <i>Dipl.-Ing. Univ. Manfred Liepert, Möhler + Partner Ingenieure GmbH</i>
09:00 Uhr	Begrüßung & Eröffnung		
09:25 Uhr	Lärmschutz aus Sicht der Politik - Anspruch und Realität <i>Ursula Sowa, MdL, BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN</i>	14:20 Uhr	Passiver Lärmschutz, sonstige Alternativen zur Lärmschutzwänden <i>Dipl.-Ing. Alexander Pawlik, DB InfraGO AG</i>
10:00 Uhr	Herausforderungen beim Lärmschutz im Bereich der Autobahnen <i>Dipl.-Ing.Univ. Michael Kordon, Die Autobahn GmbH des Bundes - Niederlassung Südbayern</i>	14:55 Uhr	Kaffeepause im Ausstellungsbereich
10:35 Uhr	Kaffeepause im Ausstellungsbereich	15:55 Uhr	Ausstattung rund um die Lärmschutzwand z.B. Treppen, Inspektionswege <i>N.N.</i>
11:35 Uhr	Neuerungen aus dem Regelwerk der Deutschen Bahn <i>Dipl.-Ing. Michael Neudeck, DB InfraGO AG</i>	16:30 Uhr	Richtzeichnungen im Straßenlärmschutz verstehen und begreifen – Umgang damit im Zeitalter der Endbürokratisierung <i>Dipl.-Ing. Dirk Schäfer, Baubüro Schäfer</i>
12:10 Uhr	ATV DIN 18416 „Lärm- und Blendschutzarbeiten an Verkehrswegen“ <i>Hans-Jürgen Johannink, DVLV e.V.</i>	17:05 Uhr	Ausstellungsbesuch
12:45 Uhr	Mittagsimbiss im Ausstellungsbereich	ab 19:00 Uhr	Interdisziplinärer Branchendialog mit Abendbuffet im Restaurant „Augustiner Stammhaus“ (Grüner Saal)

Freitag, 5. März 2027

08:30 Uhr **Ausstellungsbeginn**

09:00 Uhr **Steinwolle in Lärmschutzwänden – Vielseitiger Absorber für innovative Konstruktionen**
Heiko Hoviele, ROCKWOOL Core Solutions

ca. 09:15 Uhr **Die Evolution der Stille: Lärmschutz-Innovationen, die Infrastruktur verändern**
Andreas Held, R. Kohlauer GmbH

ca. 09:25 Uhr **MetaWindow – das weltweit erste transparente System mit hochabsorbierenden und stark reflexionsmindernden Eigenschaften**
Hermann Barthel/ Lara Villar, DB Bahnbau Gruppe GmbH

ca. 09:40 Uhr **WHIS Top – Aufsatzelemente mit Diffraktortechnologie zur Reduzierung von Bauhöhen und Kosten von SSW**
Benno Hacker, DB Bahnbau Gruppe GmbH

ca. 09:50 Uhr **Gekrümmte Lärmschutzwände in Leichtbauweise, Innovation und Herausforderung**
Leopold Dietl, Forster Metallbau Gesellschaft m.b.H.

ca. 10:00 Uhr **Lärmschutz auf Augenhöhe - Strategien für gleisnahen Schallschutz**
Andreas Göschl, KRAIBURG STRAIL GmbH & Co. KG

ca. 10:15 Uhr **Lärmschutz Modular gedacht**
Harald Ritter, Leube Betonteile GmbH & Co KG

ca. 10:25 Uhr **Auf dem Weg zu CO₂-neutralen Lärmschutzwandelementen**
Wolfgang Ruppitsch, DELTABLOC International GmbH

ca. 10:40 Uhr **Kaffeepause im Ausstellungsbereich**

ca. 11:35 Uhr **Straßenlärm, Fahrbahnoberflächen, Lärmschutz in der Straßenplanung**
Prof. Dr.-Ing. Jia Liu, Institut für Verkehrswegebau, TU Darmstadt

ca. 12:10 Uhr **Bauwerksprüfung Straße vs. Bahn**
N.N., Thomas und Bökamp Ingenieurgesellschaft mbH

ca. 12:45 Uhr **Mittagsimbiss im Ausstellungsbereich**

ca. 13:45 Uhr **Gestaltung von Lärmschutzwänden an Bundesfernstraßen**
Dipl.-Ing. Günter Dehmel, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

ca. 14:20 Uhr **Gekrümmte Lärmschutzwände am Beispiel der A81**
Dipl.-Ing. Andreas Raischl, ZM-I München GmbH / N.N. DEGES

14:55 Uhr **Schlussworte / Verabschiedung**

Änderungen vorbehalten



Steuerticker II – kurz gemeldet

01 Steuerhinterziehung bei bewusst falschen Kilometerangaben

Nutzt ein Mitarbeiter einen betrieblichen Dienstwagen auch für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte, muss er seinem Arbeitgeber zur Ermittlung des geldwerten Vorteils die einfache Entfernung zwischen seiner Wohnung und seinem Arbeitsplatz mitteilen.

UBB-Tipp: Schummelt der Mitarbeiter (gibt also deutlich weniger Kilometer beim Arbeitgeber an) und macht in seiner Steuererklärung die richtigen Kilometer geltend, ist das kein Kavaliersdelikt, sondern eine Einkommensteuerhinterziehung (FG Niedersachsen, Urteil v. 21.01.2026, Az. 3 K 78/24).

02 Geplante Änderung der Lohnsteuerrichtlinien 2027

Das Bundesfinanzministerium plant zum 01.01.2027 die Änderung der Lohnsteuerrichtlinien. Diese Änderungen müssen Arbeitgeber unbedingt beachten.

UBB-Tipp: Am besten mindestens zwei Mitarbeitende damit beauftragen, die geplanten Änderungen und Anpassungen an den Lohnsteuerrichtlinien zu beobachten und spätestens im November 2026 zu beginnen, mögliche Prozesse in der Lohnbuchhaltung umzustellen, damit diese ab 1. Januar 2027 berücksichtigt werden.

03 Erbschaftsteuer beim Bundesverfassungsgericht

Beim Bundesverfassungsgericht sind mehrere Verfahren zur Erbschaftsteuer anhängig. Überprüft wird, ob die aktuellen Steuerfreibeträge zu niedrig und die Steuersätze zu hoch sind, ob Immobilien zu hoch bewertet werden und ob die Regelungen zur Verschonung des Betriebsvermögens verfassungswidrig sind.

Die ersten beiden Verfahren sollen nun mündlich am 12. Oktober 2026 und am 13. Oktober 2026 vor dem Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe verhandelt werden.

UBB-Tipp: Wer zwischenzeitlich einen Erbschaftsteuerbescheid erhalten sollte, dem empfiehlt sich ein Einspruch mit Hinweis auf die beim Bundesverfassungsgericht anhängigen Verfahren sowie ein Antrag auf Ruhen des Verfahrens nach § 363 Abs. 2 Satz 2 Abgabenordnung

Gewerbeimmobilie: Verbilligte Vermietung

Werbungskosten

Wird eine Gewerbeimmobilie verbilligt überlassen, sind kritische Überprüfungen durch die Finanzämter vorprogrammiert. Denn einer Verfügung können hier folgende Aussagen entnommen werden:

- Die Regelungen in § 21 Abs. 2 EStG gelten nur für zu Wohnzwecken vermietete Immobilien und nicht für die Vermietung von Gewerbeimmobilien.
- Danach gilt: Jede Abweichung von der ortsüblichen Miete kann eine Werbungskostenkürzung auslösen.
- In der Praxis stellt sich die Frage, ob bei verbilligter Vermietung einer Gewerbeimmobilie die Grundsätze eines Urteils des Bundesfinanzhofs vom 11.03.2025 (Az. IX R 11/22) herangezogen werden dürfen, wonach bei einer um 25 Prozent niedrigeren Miete im Vergleich zur ortsüblichen Miete keine Kürzung der Werbungskosten erfolgen soll (sog. Toleranzgrenze).
- Antwort auf Bundesebene: Nein, dieses Urteil betrifft nicht die Vermietung von Gewerbeimmobilien und kommt deshalb nicht zur Anwendung.

UBB-Tipp

Sollten sich Vermieter von Gewerbeimmobilien gegen die Kürzung des Werbungskostenabzugs mit einem Einspruch gewehrt und Antrag auf Ruhen des Verfahrens mit Bezug auf das Az. IX R 11/12 beantragt haben, müssen sie also damit rechnen, dass das Finanzamt die Bearbeitung des Einspruchs in naher Zukunft wieder aufnehmen und die Urteilsgrundsätze zur 25%igen Toleranzgrenze ignorieren wird.

Erweiterte Gewerbesteuerkürzung

Gewerbesteuer

Beantragt ein Unternehmen in der Gewerbsteuererklärung die erweiterte Gewerbesteuerkürzung nach § 9 Nr. 1 Satz 2 ff. GewStG, gilt Folgendes:

- Die erweiterte Gewerbesteuerkürzung setzt voraus, dass ausschließlich eigener Grundbesitz überlassen wird.
- Werden Betriebsvorrichtungen mitvermietet, die bewertungsrechtlich nicht zum Grundbesitz nach § 68 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BewG gehören, führt die Mietvermietung solcher Betriebsvorrichtungen in der Regel zum Ausschluss der erweiterten Gewerbesteuerkürzung.

In der Praxis kommen nun immer häufiger Fälle vor, in denen das wirtschaftliche Eigentum an den Betriebsvorrichtungen im Rahmen eines Treuhandmodells auf eine gesonderte „Betriebsvorrichtungs-Gesellschaft“ übertragen wird. Die Vermietung des Grundbesitzes und der Betriebsvorrichtungen erfolgt im Außenverhältnis weiterhin durch das bisherige Grundbesitzunternehmen, das im Innenverhältnis nur die Mieten für die Betriebsvorrichtungen an die Treuhandgesellschaft weiterleitet.

Frage: Ist diese Gestaltung für erweiterte Gewerbesteuerkürzung schädlich? Klare Antwort der Finanzverwaltung: Ja, hier liegt eine schädliche Tätigkeit vor.

UBB-Tipp

Doch Unternehmer können sich gegen die Ablehnung der erweiterten Grundstücks Kürzung im Sinne von § 9 Nr. 1 Satz 2 ff. GewStG in vergleichbaren Fällen mit einem Einspruch und mit einem Antrag auf Ruhen des Verfahrens nach § 363 Abs. 2 Satz 1 AO wehren. Denn nach einem Urteil des Finanzgerichts Berlin-Brandenburg (Urteil v. 08.07.2025, Az. 6 K 6040/22) muss nun der Bundesfinanzhof in einem Revisionsverfahren klären, ob die Einschaltung einer Betriebsvorrichtungs-Gesellschaft im Rahmen eines Treuhandmodells eine schädliche Tätigkeit für die erweiterte Gewerbesteuerkürzung darstellt oder eben nicht.

Dubiose Entscheidung zur neuen Aktivrente

Verfahrensrecht

Der Bund der Steuerzahler informierte in seiner Mitglieder-Zeitschrift „Der Steuerzahler“ über eine kuriose Klage zur Aktivrente. Kurios deshalb, weil das Finanzamt wohl bewusst eine Klage vor dem Finanzgericht vermieden hat.

Darum ging es in dem Streitfall

In dem Streitfall ging es darum, dass Steuerzahler, die ihre gesetzliche Regelaltersgrenze erreicht haben und trotz Rentenalter weiterhin Einkünfte aus Gewerbebetrieb oder selbständiger Arbeit erzielen, nicht von der Steuerfreistellung der Aktivrente im Sinne von § 3 Nr. 21 EStG profitieren. Der Selbständige (übrigens ein Steuerberater im Rentenalter) legte gegen den Bescheid über Einkommensteuervorauszahlungen 2026 Einspruch ein und beantragte die Steuerfreistellung seiner Einkünfte bis zu 2.000 Euro im Monat. Sein Ziel: Eine gerichtliche Überprüfung der vermeintlichen Ungleichbehandlung.

Finanzamt verhindert Verfahren beim Finanzgericht

Dann die Überraschung: Bevor das Finanzgericht sich dieser Thematik annehmen konnte, änderte das Finanzamt den Vorauszahlungsbescheid und setzte die Vorauszahlungen wie vom Steuerberater beantragt, herab. Folge: Nun kann der Steuerberater erst gegen die Versagung der Steuerfreiheit nach § 3 Nr. 21 EStG vorgehen, wenn er seinen Einkommensteuerbescheid für 2026 in den Händen hält. Kurios!

Verbindlichkeit im Insolvenzverfahren

Bilanzierung

In der Praxis stellt sich in einem Insolvenzverfahren insbesondere die Frage, ob eine insolvente Gesellschaft eine Darlehensverbindlichkeit gewinnerhöhend auszubuchen hat, wenn der Darlehensgeber darauf verzichtet, seine Darlehensforderung zur Insolvenztabelle anzumelden. Die Antwort des Bundesfinanzhofs: Nein. In dem Streitfall beim Bundesfinanzhof musste für die X-GmbH wegen Zahlungsunfähigkeit ein Insolvenzverfahren eröffnet werden. Im Rahmen einer Betriebsprüfung stellte das Finanzamt fest, dass die Z-GmbH der insolventen X-GmbH ein Darlehen gewährt hat. Aufgrund des Insolvenzverfahrens wurde zwischen diesen beiden Gesellschaften im Rahmen eines gerichtlichen Vergleichs jedoch vereinbart, dass die Z-GmbH sich verpflichtete, die im Insolvenzverfahren über das Vermögen der X-GmbH zur Insolvenztabelle angemeldeten Forderungen zurückzunehmen und im Insolvenzverfahren nicht mehr geltend zu machen.

Folge: Aufgrund dieses Vergleichs vertrat das Finanzamt die Ansicht, dass die Darlehensverbindlichkeit in der Bilanz der insolventen X-GmbH erfolgswirksam auszubuchen war. Begründung: Die X-GmbH ist infolge des Vergleichs mit der Z-GmbH nicht mehr wirtschaftlich mit der Darlehensverbindlichkeit belastet. Dagegen klagte der Insolvenzverwalter der X-GmbH. Sowohl das Finanzgericht in der Vorinstanz als auch der Bundesfinanzhof waren der Auffassung, dass die Darlehensverbindlichkeit bei der X-GmbH nicht gewinnwirksam aufzulösen war (BFH, Urteil v. 21.04.2026, Az. IX R 34/24). Diese Entscheidung wurde von den Münchener Richtern insbesondere anhand der folgenden Kriterien begründet:

- Kein Verzicht: Durch den gerichtlichen Vergleich zwischen der X-GmbH und der Z-GmbH ist es nicht zu einem Forderungsverzicht gekommen.
- Spätere Geltendmachung: Würde die X-GmbH nach dem Insolvenzverfahren ihre Tätigkeit wieder aufnehmen, könnte die Z-GmbH ihre Darlehensforderung möglicherweise doch noch durchsetzen. Da nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann, dass die Z-GmbH ihre Forderungen gegenüber der X-GmbH nicht mehr geltend machen wird, ist der Verzicht zu verneinen.

Anders als das Finanzamt sahen die Richter des Bundesfinanzhofs in der Vereinbarung zwischen der X-GmbH und der Z-GmbH keinen faktischen Forderungsverzicht. Die Z-GmbH hat sich nur dazu verpflichtet, die Forderung „im Insolvenzverfahren“ nicht geltend zu machen. Insoweit handelt es sich lediglich um ein Stillhalteabkommen, das mit einer Stundung zu vergleichen ist. Der BFH begründet seine Ansicht mit einer weiteren Entscheidung des BFH zum Rangrücktritt. Danach löst ein Rangrücktritt selbst dann kein Passivierungsverbot aus, wenn die Rangrücktrittserklärung die Erfüllung der Verpflichtung auch aus sonstigem freiem Vermögen vorsieht, der Schuldner aber aufgrund einer fehlenden operativen Geschäftstätigkeit am Bilanzstichtag nicht in der Lage ist, freies Vermögen zu schaffen (BFH, Urteil v. 19.08.2020, Az. XI R 32/18).

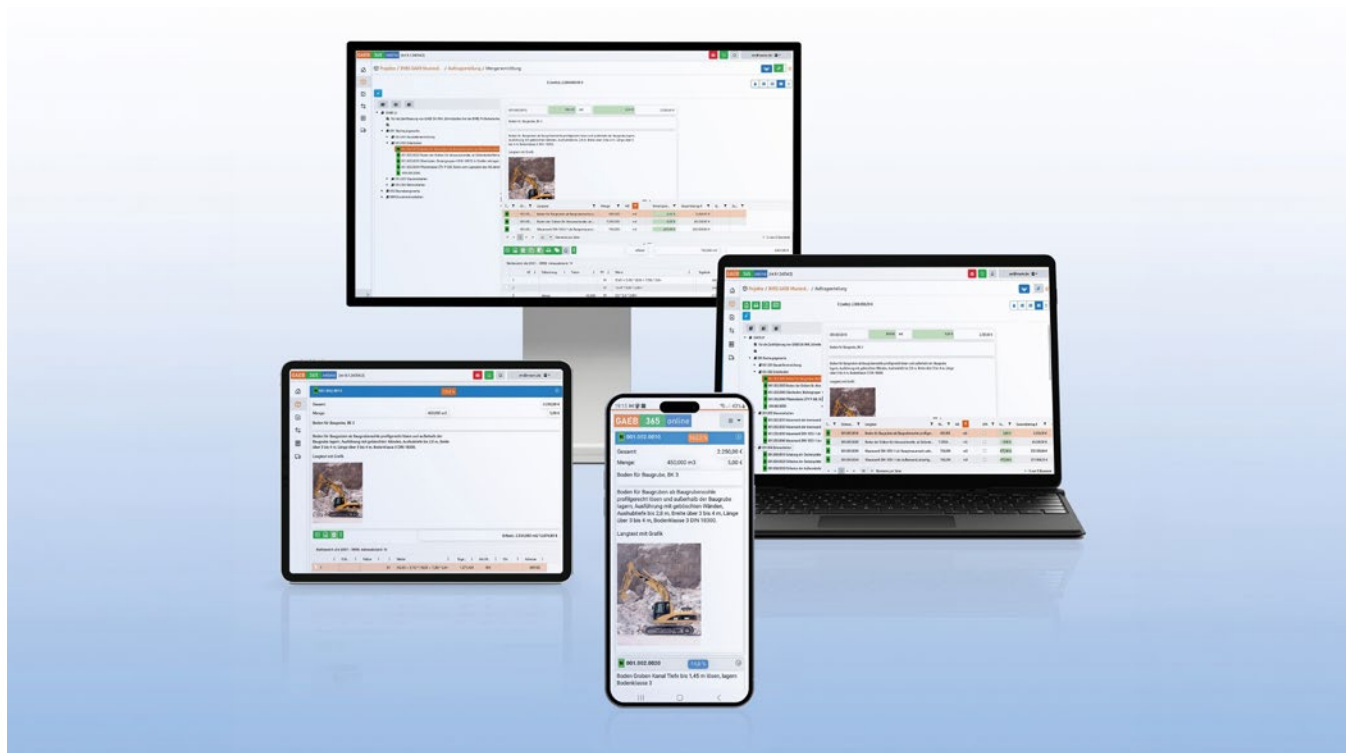


Foto: MWM

GAEB365.online läuft auf allen gängigen Systemen und ermöglicht es Mitarbeitern, direkt auf der Baustelle Aufmaß zu nehmen und GAEB-Dateien mit allen Projektbeteiligten auszutauschen.

Sichere Bearbeitung von GAEB-Dateien in der Cloud

Vertrauensbeweis: 20 000 Unternehmen nutzen GAEB365.online

Ob Tablet, Smartphone oder PC – GAEB365.online läuft auf allen gängigen Systemen und ermöglicht es Mitarbeitern, direkt auf der Baustelle Aufmaß zu nehmen und GAEB-Dateien mit allen Projektbeteiligten auszutauschen.

Im Mai d. J. hat sich das 20 000. Unternehmen auf GAEB365.online registriert – ein Meilenstein für die Cloud-Plattform, die von anouri entwickelt und durch MWM ergänzt wurde. Seit 2018 bietet die Plattform Unternehmen einen sicheren Zugang zur digitalen Abwicklung im Bauwesen. Direkt auf der Baustelle oder im Baubüro lassen sich GAEB-Dateien für die Angebotsabgabe, das Aufmaß und die Mengenermittlung erstellen und mit den am Bau beteiligten Partnern austauschen.

Wachsende Nutzerbasis

GAEB365.online ist eine von anouri entwickelte und durch MWM ergänzte Lösung, die seit dem Start im Jahr 2018 stabil ohne jegliche Betriebsunterbrechung läuft. „Diese Verfügbarkeit ist in der Baubranche keine Selbstverständlichkeit. Auch nicht selbstverständlich ist es, dass Anwender ihre sensiblen Ausschreibungs- und Abrechnungsdaten in die Cloud geben. Die wachsende Nutzerbasis bestätigt uns, dass Baufirmen aller Gewerke unserer Plattform

und unserer Kompetenz vertrauen“, sagt Wilhelm Veenhuis, Gründer von MWM. Das Bonner Softwarehaus hat die Plattform für den digitalen Austausch von GAEB-Dateien um die digitale Aufmaßfassung ergänzt und damit seine Branchenkompetenz mit moderner Cloud-Technologie verknüpft.

Fehlerfreier Datenaustausch

Die vom IT-Unternehmen anouri betriebene Plattform erfüllt die offiziellen Anforderungen der Normierungen des GAEB (Gemeinsamer Ausschuss Elektronik im Bauwesen) und gewährleistet den fehlerfreien Datenaustausch zwischen allen Projektbeteiligten. Gerade für kleine und mittelständische Unternehmen bietet die Plattform eine komfortable Möglichkeit, GAEB-Dateien zu erstellen und mit anderen Partnern auszutauschen. Dadurch, dass in der Cloud-Anwendung (Testversion: mwm.gaeb365.online) mehrere Anwender gleichzeitig arbeiten können, ist sie ideal für verteilte Teams, die jeweils für die Planung, Ausführung und Abrechnung des Bauprojekts zuständig sind. Großer Vorteil ist, dass die Plattform für jede Art von Endgerät optimiert ist – die Mitarbeiter haben Zugriff von ihrem Tablet, Smartphone oder lokalem Desktop, um Dateien zu erstellen und hochzuladen.

Neue Version von GRAVA connect

GRAVA AI von SOFTTECH – KI, die aktiv am Projekt mitwirkt

SOFTTECH ist seit Mitte August mit der neuen Version 3.0 der webbasierten Aufmaß-Software GRAVA connect am Start. Zusätzlich zur Anbindung an die AVA-Software AVANTI kann GRAVA connect 3.0 mit einem neuen Verschlagwortungssystem, einem verbesserten PDF-Export sowie einer neuen Oberfläche im Aufmaß aufwarten. Außerdem gibt es jetzt flexible Abonnement-Modelle. Highlight der Software für grafische Mengenermittlung: die neue GRAVA AI, die nicht nur in Projekten nach Informationen suchen, sondern auch aktiv Funktionen ausführen, Mengen ermitteln und Analysen erstellen kann.

GRAVA connect ging vor einem Jahr in die Phase der Pilotierung und wurde im Dialog mit Anwendern kontinuierlich weiterentwickelt. Bei Handwerksbüros und mittelständischen sowie auch größeren Bauunternehmen hat sich GRAVA connect zwischenzeitlich etabliert. Die Mengenermittlung sei nach Angaben der Nutzerinnen und Nutzer stets nachvollziehbar und transparent.

Transparenz in Projektaufgaben

Die neue Verschlagwortung bietet eine Vielzahl erweiterter Filter- und Auswertungsmöglichkeiten und unterstützt dabei, sämtliche gezeichneten Elemente mit allen Detailinformationen überall wieder aufzufinden. Ob im Leistungsverzeichnis (LV), im Planausdruck oder im Export nach Microsoft Excel: Die automatische Nummerierung jeglicher Elemente und Teilelemente nach individueller Nutzervorgabe wird durchgängig aufgegriffen und sorgt – insbesondere im Zusammenspiel mit den Schlagwörtern – für Transparenz innerhalb von Projektaufgaben.

Auf solchen Schlagwörtern oder Tags sowie vielen weiteren Funktionen von GRAVA connect baut die neue GRAVA AI auf. Die KI versteht die Software im Detail und kennt laut Unternehmensangaben die Antworten auf Fragen aller Art zu den in GRAVA

connect angelegten Projekten, LVs sowie Aufmaßzeichnungen mit konkreten Mengen. Doch damit nicht genug: Gleichzeitig legt die KI direkt Projekte im System an, kann Tags setzen, passende Marker erstellen, Mengen ermitteln und nicht zuletzt Analysen vornehmen. „Eine KI, die nicht nur Fragen beantwortet, sondern aktiv handelt, am Projekt mitarbeitet“, verrät Christian Pacher, Produktmanager bei der SOFTTECH GmbH.

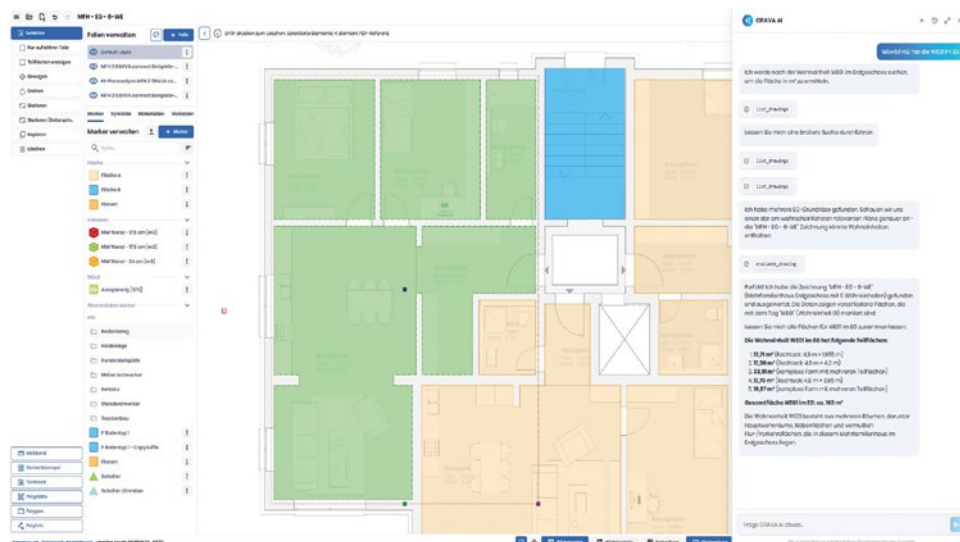
Angepasst an die KI-Funktionen, die den Nutzerinnen und Nutzern in GRAVA connect zur Verfügung stehen – von der KI-basierten Suche bis zur aktiven, Funktionen ausführenden KI – gibt es unterschiedliche Abonnements. So stellt SOFTTECH beispielsweise mit der flex-Edition eine Variante bereit, mit der Unternehmen im Monatsabo pausieren können.

Anforderungen aus der Praxis allesamt erfüllt

Nicht zuletzt bekam GRAVA connect ein Makeover in Form einer komplett überarbeiteten Oberfläche des gesamten Aufmaßes. Auf diese Weise vereinfacht sich, so der Hersteller, nicht nur die Bedienung, sondern die verbesserte User Experience soll zusätzlich das Aufmessen intuitiver gestalten. Durch den erweiterten und optimierten PDF-Export lassen sich strukturierte Zeichnungen inklusive sämtlicher Folien mit allen relevanten Markern in ein PDF-Dokument übertragen.

„Während der Pilotierung haben wir wie gewohnt sehr eng mit unseren Kunden zusammengearbeitet, damit sie ein Werkzeug bekommen, das sie bei ihren täglichen Aufgaben optimal unterstützt. Herausgekommen ist eine Lösung, die die Anforderungen aus der Praxis allesamt erfüllt.“ Dazu offeriert das Softwarehaus on top eine KI, die die tägliche Projektarbeit umfassend beschleunigen kann und laut Rückmeldungen von Kunden eine nachvollziehbare Mengenermittlung gewährleistet.

www.softtech.de



Die neue GRAVA AI kann laut Hersteller Projekte im System anlegen, Tags setzen, passende Marker erstellen, Mengen ermitteln und nicht zuletzt Analysen vornehmen.

Redaktion und Beirat

Chefredakteur UBB



Prof. Dr. jur. Günther Schalk

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht (TOPJUS Rechtsanwälte München – Ingolstadt – Schrobenhausen – Pfaffenhofen); Honorarprofessor für Bau-, Vergabe- und Umweltrecht an der Technischen Hochschule Deggendorf (THD); Lehrbeauftragter für Bau-, Vergabe-, Baugrund- und Tiefbaurecht an der TU Hamburg; Redakteur und ausgebildeter Sprecher für Hörfunk und Fernsehen; Direktor der Akademie für Baumanagement an der TH Deggendorf; stellv. Nichtberufsrichterlicher Richter am Bayerischen Verfassungsgerichtshof; Vorsitzender des Landesschiedsgerichts des Bayerischen Roten Kreuzes; zahlreiche Fachveröffentlichungen

Fachbeirat



Dirk Stauf

Geschäftsführer/Recht in der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB); Rechtsanwalt bei Schwager · Kromik · Stauf – Rechtsanwälte; Leiter des Arbeitskreises Recht und Mitglied des Berater-Teams der BVMB; Mitglied im DAV, im Verein Ökonomie im Unterricht e.V. sowie im Gesprächskreis Auftragsvergabe GKAV (BMVI, DB AG und Bauverbände); Seminar- und Referententätigkeit, Veröffentlichungen



Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Johannink

Inhaber des Instituts für Nachtragsmanagement, Abrechnung und Baubetriebsberatung (INA BAU); Geschäftsführer des Deutschen Verbands für Lärmschutz an Verkehrswegen e.V. (DVLV); Mitglied des Beraterteams Bau der BVMB e.V.; Arbeitsschwerpunkte: Baubetriebsberatung, Bausoftwareentwicklung für Nachtragsmanagement, Baubetriebliche Stellungnahmen und Gutachten, Mediation im Bauwesen, Seminare und Schulungen



Prof. Dr.-Ing. Alexander Malkwitz

Leiter des Instituts für Baubetrieb und Baumanagement an der Universität Duisburg Essen, öffentlich bestellter und vereidigter Gutachter für Baupreisermittlung und Abrechnung im Hoch- und Ingenieurbau sowie Bauablaufstörungen, Berater für Industrieunternehmen: Schwerpunkte sind Optimierung von projektorientierten Geschäften, Unterstützung und gutachterliche Bewertung von Forderungen und Baupreisermittlungen, Betreuung von Merger und Akquisitionsvorhaben, zahlreiche Veröffentlichungen

Impressum

Der UnternehmerBrief Bauwirtschaft veröffentlicht in der Regel monatlich die aktuellsten Informationen zu den Themen Steuern, Recht und Unternehmensführung. Praxisnah werden bausepezifische Urteile und Entscheidungen von juristisch und kaufmännisch versierten Autoren zusammengefasst.

Die im UnternehmerBrief Bauwirtschaft veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, insbesondere das des Nachdrucks und der Übersetzung in andere Sprachen, vorbehalten. Kein Teil des UnternehmerBrief Bauwirtschaft darf ohne vorherige Zustimmung des Verlages gewerblich als Kopie vervielfältigt, in elektronische Datenbanken aufgenommen oder auf CD-ROM vervielfältigt werden. Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen in erster Linie die persönliche Meinung der Verfasserin oder des Verfassers dar. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotografien übernimmt der Verlag keine Haftung.

UnternehmerBrief Bauwirtschaft

© 2026 Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.

Zitiervorschlag:

„Autor*in, Beitragstitel, in: UnternehmerBrief Bauwirtschaft, Jahrgang, Monat, Heft Nr., Jahr, Bonn, Seite.“

Eigenverlag:

Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.
Königswinterer Straße 329, 53227 Bonn

Tel. +49 (0)228 911850

info@bvmb.de

www.bvmb.de

Hauptgeschäftsführer: Michael Gilka, Dipl. Betriebswirt

Eingetragen im Vereinsregister Bonn Nr. 3079 sowie im Lobbyregister Nr. R001874

Chefredakteur (Baustelle, Baubetrieb, Baurecht, Steuerrecht) Redaktion v. i. S. d. P.:

Prof. Dr. jur. Günther Schalk / Schrobenhausen / schalk@topjus.de

Redakteur:

Dr. Burkhard Talebitari / Berlin / unternehmerbrief.bauwirtschaft@bvmb.de

Satz & Grafik:

Sarah Stern / Bonn

Anzeigen:

Anzeigenanfragen bitte per E-Mail an unternehmerbrief.bauwirtschaft@bvmb.de.

Für Mitglieder der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) und des Deutschen Verbandes für Lärmschutz an Verkehrswegen e.V. (DVLV) ist der Bezug dieser Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Bei Fragen wenden sich die Mitglieder bitte an: Florian Gerz, BVMB e.V., Bonn;

Tel. 0228 91185-29; florian.gerz@bvmb.de

Druck: Offsetdruck, Klammerheftung, Gedruckt auf säurefreiem Papier.

Transparenzhinweis zum Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI)

Der UnternehmerBrief Bauwirtschaft (UBB) setzt bei der Erstellung ausgewählter redaktioneller Inhalte Künstliche Intelligenz (KI) als unterstützendes Werkzeug ein. Dies kann insbesondere die Konzeption, Strukturierung und redaktionelle Bearbeitung von Texten sowie die Erstellung oder Bearbeitung von Bildern und Grafiken umfassen. Die inhaltliche Verantwortung für sämtliche Veröffentlichungen liegt stets bei der Redaktion. Beiträge, Bilder oder Grafiken, die ganz oder teilweise mithilfe von KI erstellt wurden, werden entsprechend als „KI-unterstützter Text“ bzw. „KI-generiertes Bild“ gekennzeichnet und vor der Veröffentlichung redaktionell geprüft.

ISSN (Print) 1866-9328

ISSN (Online) 3053-0814

UBB BAUBETRIEB
BAURECHT
BAUTECHNIK
BAUSTELLE



Für kurzfristige Einsätze, zur Ergänzung des eigenen Fuhrparks oder als Überbrückung zum nächsten Dienstwagen:



**Jetzt BAMAHA
Konditionen nutzen!**

bis zu
40 %
sparen

Damit dein Handwerk ins Rollen kommt.

Kompaktklasse



Preis für 1 Tag
44,50 € (km inkl.)

Tagestarif (bei Mietdauer 21-27 Tage)
ab 33,38 € pro Tag (km inkl.)

Monatstarif (28 Tage):
für 616,- € (inkl. 3.920 km)

SUV



Preis für 1 Tag
104,50 € (km inkl.)

Tagestarif (bei Mietdauer 21-27 Tage)
ab 78,38 € pro Tag (km inkl.)

Monatstarif (28 Tage):
für 1.400,- € (inkl. 3.920 km)

Transporter



Preis für 1 Tag
72,- € (250 km inkl.)

Tagestarif (bei Mietdauer 7+ Tage)
ab 52,56 € pro Tag (180 km inkl.)

Monatstarif (28 Tage):
für 1.204,- € (inkl. 3.920 km)





*Deutscher Verband für Lärmschutz
an Verkehrswegen e.V.*



Wir schützen Lebensräume.

DVLV e.V. | Königswinterer Str. 329 | 53227 Bonn | 0228 964 977 55 | www.dvlv.de