



DEUTSCHER
BRÜCKENBAU
PREIS



DOKUMENTATION 2025



INHALT

Grußworte

Grußwort der Auslober	3
Grußwort des Schirmherren	4

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Preisträger Neue Oderbrücke, Küstrin-Kietz	6
Auszeichnung Rheinbrücke, Schierstein	10
Auszeichnung Elisabethbrücke, Halle (Saale)	12

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken

Preisträger Bastionskronenpfad Petersberg, Erfurt	15
Auszeichnung Holz-Brückenfamilie „Ederbrücken“	18
Auszeichnung Neue Regenbrücke, Roding	20

Sonderpreis Denkmal & Nachhaltigkeit

Auszeichnung Chemnitzer Viadukt, Chemnitz	23
Auszeichnung Neue Regenbrücke, Roding	26

Jury

Die Fachjury 2025	28
-------------------------	----

Preisverleihung

Fotos der Preisverleihung	30
---------------------------------	----

Sponsoren

Dank an die Sponsoren	34
-----------------------------	----

Interview mit den Hauptsponsoren

Dirk Brandenburger, Die Autobahn GmbH	35
Anna Cuda, DB InfraGO AG	40

Impressum	45
-----------------	----

GRUSSWORT DER AUSLOBER



Dr.-Ing. Heinrich Bökamp



Dipl.-Ing. Jörg Thiele

Nachhaltigkeit, Resilienz, Sicherheit – die Herausforderungen im Brückenbau sind heute vielfältiger denn je. Zum zehnten Mal würdigen die Bundesingenieurkammer und der Verband Beratender Ingenieure VBI im Rahmen des Deutschen Brückenbaupreises herausragende Ingenieurleistungen, die zeigen, wie Brücken als essenzieller Teil unserer Infrastruktur zukunftsfähig gestaltet werden können.

Der Einsturz der Carolabrücke hat uns mit aller Deutlichkeit vor Augen geführt, welche Konsequenzen ein unzureichender Erhalt der Infrastruktur haben kann – für die Sicherheit der Menschen, für die Wirtschaft und für das öffentliche Leben. Dieses tragische Ereignis mahnt uns, den Fokus noch stärker auf Erhalt, Ertüchtigung und nachhaltige Instandhaltung zu legen. Der Brückenbaupreis 2025 macht deutlich: Unsere Ingenieurinnen und Ingenieure verfügen über das Know-how, um Bauwerke nicht nur sicher, sondern auch resilient, klimafreundlich und elegant zu gestalten. Es liegt nun an Politik und Gesellschaft, diese Expertise durch langfristige Investitionen und verlässliche Rahmenbedingungen abzusichern.

Die Bandbreite der eingereichten Projekte zeigt eindrucksvoll, dass der Brückenbau in Deutschland auf höchstem Niveau arbeitet – sei es durch ressourcenschonende Konstruktionen, digitale Innovationen oder kreative Lösungen für komplexe Herausforderungen. Mit der erneuten Vergabe eines Sonderpreises für klimaneutrale Bauweisen unterstreichen wir, dass Zukunftssicherung nicht nur eine technische, sondern auch eine gesellschaftliche Verantwortung ist.

Allen Preisträgerinnen und Preisträgern sowie allen Nominierten gratulieren wir herzlich. Ihr Engagement, Ihre Innovationskraft und Ihre exzellente Ingenieurarbeit sind ein entscheidender Beitrag zur Baukultur und zur nachhaltigen Entwicklung unserer Infrastruktur. Unser Dank gilt zudem allen, die sich für den Brückenbaupreis einsetzen und so die Bedeutung des Ingenieurwesens in den Mittelpunkt der öffentlichen Wahrnehmung rücken.

Bundesingenieurkammer & Verband Beratender Ingenieure VBI

Dr.-Ing. Heinrich Bökamp

Dipl.-Ing. Jörg Thiele

GRUSSWORT DES SCHIRMHERRN



Dr. Volker Wissing

Brücken und Tunnel sichern Mobilität, überwinden Hindernisse, verbinden Regionen und Menschen. Ob auf dem Weg zur Arbeit, beim Transport von Gütern oder auf Reisen – wir nutzen diese Bauwerke täglich, auch wenn wir sie häufig gar nicht wahrnehmen. Kurzum: Sie sind Symbole moderner Ingenieurskunst und zugleich Spiegelbild moderner Gesellschaften.

Wir haben hier Beeindruckendes anzubieten. Das zeigt nicht zuletzt der Deutsche Brückenbaupreis, der besondere Ingenieurleistungen im Brückenbau würdigt. Er wurde in diesem Jahr zum zehnten Mal von der Bundesingenieurkammer und dem Verband Beratender Ingenieure ausgelobt. Ich bin stolz, dass mein Haus seit Anbeginn die Schirmherrschaft übernommen hat, denn das Thema Brücken liegt mir ganz besonders am Herzen – musste doch gleich zu Beginn meiner Amtszeit die Talbrücke Rahmede an der A 45 gesperrt werden, weil sie marode war. Ich habe deshalb das Thema Brückensanierung sofort zur Chefsache gemacht und ein gewaltiges Brückenmodernisierungsprogramm gestartet, bei dem wir sehr gut vorankommen – nicht zuletzt dank der hervorragenden Arbeit unserer Ingenieure. Bei der Talbrücke Rahmede zum Beispiel konnten wir bereits Ende Februar Stahlhochzeit feiern. Das ist rekordverdächtig.

Die Vielfalt der für den Deutschen Brückenbaupreis eingereichten Beiträge bestätigt noch einmal das hohe ingenieurtechnische Niveau, das wir im Brückenbau haben. Dank Kreativität, Ideenreichtum, fundiertem Fachwissen und einer gehörigen Portion Mut sehen wir Meisterleistungen im Umgang mit Baukultur, Gestaltung, Materialien und Ressourceneinsatz – aber auch wenn es darum geht, unsere Umwelt für kommende Generationen zu erhalten.

Ich gratuliere allen Nominierten und insbesondere den Preisträgerinnen und Preisträgern. Zugleich danke ich Ihnen von Herzen für Ihr Engagement, Ihre Kreativität und Ihre Innovationskraft. Unsere Gesellschaft, unsere Wirtschaft, ganz Deutschland profitiert davon.

Dr. Volker Wissing, MdB
Bundesminister für Digitales und Verkehr



DEUTSCHER
BRÜCKENBAU
PREIS 2025

KATEGORIE

STRASSEN- UND
EISENBAHNBRÜCKEN



DEUTSCHER
BRÜCKENBAU
PREIS 2025



PREISTRÄGER

NEUE ODERBRÜCKE KÜSTRIN-KIETZ



Eine revolutionäre Technik für
eine historische Verbindung!

Die Jury



NEUE ODERBRÜCKE KÜSTRIN-KIETZ/KOSTRZYN

Bauwerksbeschreibung | Die Planung und Errichtung der neuen Oderbrücke – als staatsvertraglich zwischen Deutschland und Polen geregeltes Grenzbauwerk – erfolgte in Zusammenarbeit mit der polnischen Staatsbahn PKP im Rahmen eines Streckenerneuerungsprojekts. Für die damalige Grenzbrücke musste wegen der zunehmenden Verkehrseinbindung nach dem EU-Beitritt Polens 2004 und des Schengener Abkommens 2007 eine neue Lösung entwickelt werden.

Die neue Oderbrücke ist eine zweigleisige Netzwerkbogenbrücke in Verbundbauweise mit vorgespannten Zuggliedern aus Carbon. Zwar sind Carbonhänger schon im Einsatz, aber die Oderbrücke ist weltweit die erste Eisenbahnbrücke mit dieser Innovation. Entsprechend groß war der Aufwand bei Test- und Genehmigungsverfahren.

Bauwerksdaten

BAUWERKSART

2-gleisige Durchlaufträgerbrücke über 4 Felder mit Netzwerkbogen im Hauptfeld, fugenlose Verbundfahrbahnplatte

ART DER MASSNAHME

Ersatzneubau

BAUJAHR

2021–2024

GESAMTLÄNGE

290 Meter

ANZAHL DER FELDER

4 Felder

GRÖSSTE STÜTZWEITE

130 Meter

GRÖSSTE BREITE

11,9 Meter

GRÖSSTE HÖHE / STÜTZENHÖHE

17,71 Meter OK Bogenscheitel-KUK

Die 88 Zugglieder anstelle von Flachstahlhängern reduzierten das Eigengewicht erheblich. Carbon bietet eine hohe Zugfestigkeit und eine bessere Ermüdungsfestigkeit als Stahl. Zudem erweitert diese Materialkombination die gestalterischen Möglichkeiten, was das filigrane und transparente Erscheinungsbild der Oderbrücke hier unter Beweis stellt. Die Materialeinsparung reduziert die Baukosten und minimiert langfristig den Wartungsaufwand.

Zwei außen liegende Träger der Konstruktion bilden ein Paar parallel verlaufender leicht geneigter Bögen, die den Fluss mit einem einzigen Satz überspannen und die Grenzlinie markieren. Da Netzwerkbogenbrücken im Eisenbahnbau nicht reguliert sind, war eine Zustimmung im Einzelfall erforderlich. Die Einbindung von Experten ermöglichte die Genehmigung durch das Eisenbahnbundesamt binnen 13 Monaten.

Der neue Bau ist 290 m lang, mit einer 130 m überspannenden Stromöffnung. Die Montage vor Ort wurde durch eine spezielle Verschiebetechnik ermöglicht, was die Bauzeit verkürzte und den Eingriff in die Umwelt minimierte.



Der weiße Anstrich hebt das Bauwerk optisch von der Umgebung ab. Das Brückendeck wurde als Verbundkonstruktion mit fugenloser Betonfahrbahnplatte ausgeführt. Auf der Oder-Wasserstraße erlauben die neue Brückenhöhe und -breite nun Containerschiffsverkehre der europäischen Wasserstraßen-Klasse V. Die Verbreiterung des Stromfeldes verbessert zudem den Abflussquerschnitt des Flusses und leistet einen wesentlichen Beitrag zum Hochwasser- und Umweltschutz im Oderbruch.

Bauherr:in

DB InfraGO AG
 Marco Dörschel
 (Leiter Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Netz Cottbus)

Projektleitung

DB InfraGO AG
 ■ Dipl.-Ing. Andreas Gollek
 (Leiter Projekte Bestandsnetz Berlin)

Planungswettbewerb und Bauwerksentwurf

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH
 ■ Dipl.-Ing. Burkhard Dierker († 2019)
 Knight Architects, London, UK
 ■ Dipl.-Ing. Arch. Bart Halaczek

Ausführungsplanung Überbau mit Carbonhängern

schlaich bergemann partner SE, Stuttgart
 ■ Dipl.-Ing. Lorenz Haspel

Projektleitung im Auftrag der DB InfraGO AG

RIK Ingenieure GmbH
 ■ Hartmut Schreiter

Teilprojektleiter LST der DB InfraGO AG

■ Julius Weber

Leiter Technik Portfolio

Berlin Südbereich DB InfraGO AG
 ■ Dirk Schickhaus

Teamleiter/Projektleiter Planung Technik Portfolio

Berlin Südbereich DB InfraGO AG
 ■ Veronika Gillig

Koordination polnische Genehmigungen

Beraterin für den poln. Verkehrsmarkt
 ■ Alice Rypina
 Schüßler-Plan Inżynierzy Sp. z o.o.
 ■ Dipl.-Ing. Thomas Stein

Verkehrsanlagenplanung

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH
 ■ Dipl.-Ing. Burckhart Engel

ZIE-Gutachter

■ Prof. Dr.-Ing. Gerhard Hanswille

Konstruktionsplanung:

Tragwerksplanung

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH
 ■ Dipl.-Ing. Rainer Krautschick
 ■ Stephan Schulze M. Sc.
 ■ Florian Möckel M. Eng.

Prüfung

GMG Ingenieurgesellschaft
 ■ Prof. Dr.-Ing. Karsten Geißler
 ■ Dr. Matthias Mager
 BVB VVBau von BPR Dr. Schäpertöns Consult
 ■ Sven Sonntag
 BAUGRUND DRESDEN, Dresden
 ■ Dr.-Ing. Lutz Vogt

Bauausführende Firmen

Sächsische Bau GmbH Dresden (GU)
 Mammoet Deutschland GmbH
 Mostostal Wechta Sp.z.o.
 Carbo-Link AG
 Buchwald GmbH
 Gerüstbau Otto GmbH
 Peri Vertrieb Deutschland GmbH



BEGRÜNDUNG DER JURY

Die Küstriner Oderbrücke ist nicht nur ein ingenieurtechnisches Meisterwerk, sondern auch wirtschaftlich und in puncto Nachhaltigkeit zukunftsweisend. Die innovative Bauweise eignet sich für große Stützweiten und sorgt für eine hohe Dauerhaftigkeit bei großer Leichtigkeit und Effizienz. Der Neubau ist modern, beeindruckend elegant und doch höchst leistungsfähig. Züge können das Bauwerk nun mit bis zu 120 Kilometern pro Stunde passieren.

Die gestalterische Qualität und technische Innovation machen die Oderbrücke Küstrin zu einer weiß strahlenden Landmarke in der Flusslandschaft, die eindrucksvoll das Zusammenwachsen Europas demonstriert. Die Jury zeichnet daher die Oderbrücke Küstrin mit dem Deutschen Brückenbaupreis 2025 aus.

DIE PREISSKULPTUR FÜR DEN MASSGEBLICH VERANTWORTLICHEN INGENIEUR GEHT AN:



Dipl.-Ing. Andreas Gollek

- 2000 – 2002 DB Netz AG, Arbeitsgebietsleiter Infrastruktur
- 2003 – 2020 DB Netz AG, Leiter Anlagenmanagement
- Seit 2020 DB Netz AG, DB InfraGO, Leiter Projekte Bestandsnetz Berlin



AUSZEICHNUNG

RHEINBRÜCKE SCHIERSTEIN

Ersatzneubau im Zuge der Autobahn A 643



Eine anspruchsvolle
Aufgabe mit klugen
Lösungen und klarer
Formensprache!

Die Jury

Bauwerksdaten

BAUWERKSART

Ersatzneubau als einzellige Hohlkästen in
Stahl- bzw. Stahlverbund als Deckbrücke

BAUJAHR

2013–2023

GESAMTLÄNGE

jeweils eine Brücke/Richtungsfahrbahn:
2 x 1.280 Meter
bei 2 x 14 Feldern

GRÖSSTE STÜTZWEITE

205 Meter

BREITE

2 x 21,1 Meter,
Steg 2,5 Meter

GRÖSSTE HÖHE

19,5 Meter

Bauwerksbeschreibung | Die Rheinbrücke Schierstein verbindet die Landeshauptstädte Wiesbaden (Hessen) und Mainz (Rheinland-Pfalz). Sie liegt westlich der Innenstädte, in direkter Anbindung an den Mainzer Ring (A 643). Der Neubau ersetzt die ursprüngliche Brücke aus den Jahren 1959–1962 und präsentiert sich als moderne Balkenbrücke mit getrennten Überbauten für beide Fahrrichtungen. Sie besteht aus Stahlverbundquerschnitten mit Stahlbetonfahrbahnplatten und aus Stahlhohlkästen mit orthotroper Fahrbahnplatte über den Hauptöffnungen.

Besondere Herausforderungen durch die hohe Verkehrsbelastung von 120.000 Fahrzeugen pro Tag sowie durch den Schutz der umgebenden Naturräume erforderten eine interdisziplinäre Abstimmung zwischen Ingenieuren und Architekten. Das Bauverfahren umfasste die Vorfertigung großer Stahlsegmente im Werk, die per Schwerlasttransport und Schiff zur Baustelle gebracht und dort verschweißt wurden.



Ein spezielles Verschiebverfahren ermöglichte eine schnelle Montage bei minimaler Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs und ist nur eine von mehreren technischen Innovationen, die die Brücke auszeichnen. Die orthotrope Fahrbahnplatte erhielt eine hohe Steifigkeit zur Verbesserung ihrer Dauerhaftigkeit. Wirtschaftlich betrachtet, ermöglichte die Kombination aus Stahl- und Verbundquerschnitten eine effiziente Nutzung der Ressourcen. Die Wahl langlebiger Materialien, reduzierte Schwefel- und Phosphorgehalte zur Verbesserung der Schweißbarkeit und eine optimierte Entwässerung zur Vermeidung von Korrosion erhöhen die Lebensdauer der Brücke.

Ein untergehängter Fuß- und Radweg verbindet Wiesbaden, die Rettbergsaue und Mainz, wodurch die Erreichbarkeit der Rheinauen verbessert wurde. Brückenbalkone auf den alten Pfeilern bieten zusätzliche Aussichtspunkte über dem Fluss. Die anthrazitfarbene Stahlstruktur kontrastiert mit der filigranen Gestaltung des Geh- und Radwegs mit dem markanten Knick zur Aue.

Bauherr:in

Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung West,
Außenstelle Wiesbaden,
Jörg Steincke

Projektleitung und Konstruktionsplanung

Sweco GmbH, Frankfurt a. M.
▪ Alwin Dieter

Bauwerksentwurf

Architekt BDA
▪ Ferdinand Heide
INGE Sweco GmbH
▪ Alwin Dieter

Mitarbeit

▪ Peter Dörr (Massivbau)
▪ Martin Kühn (Tragwerksplanung)
▪ Anne Baeumerth (Konstruktion)
▪ Frank Heinen (Architektur)
▪ Rudolph Immig (Ausschreibung)

Ausführungsplanung

Max Bögl, Niederlassung Frankfurt
▪ Jürgen Bremm

Prüfung

Prüfgemeinschaft Weihermüller & Vogel,
Ruhrberg Ingenieure, KREBS+KIEFER

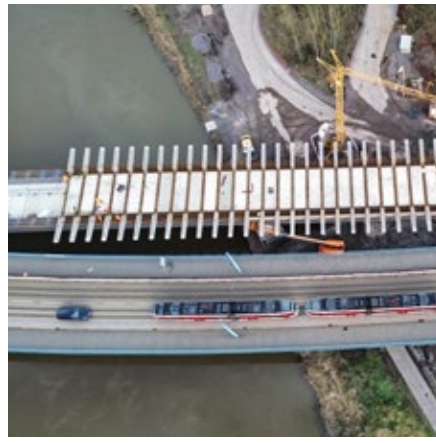
Ausführende Firmen

Max Bögl, Neumarkt (Stahl + Beton)
Stahlbau Plauen (Stahl)

BEGRÜNDUNG DER JURY

Weithin sichtbar, verkörpert die Rheinbrücke Schierstein eine klare Funktionalität – sinnvoll abgestimmt mit einer Komposition aus sorgfältiger Gestaltung, Wirtschaftlichkeit der Tragstruktur, aber auch Innovation, sodass in Summe die Grundzüge der Nachhaltigkeit – Ökonomie, Ökologie und Soziales – hier in Einklang gebracht werden. Der Schutz der Avifauna wurde durch den Verzicht auf aufragende Seilkonstruktionen gewährleistet, und die Bauarbeiten reduzierten Eingriffe in geschützte Naturräume.

Als flache Deckbrücke wahrt die Schiersteiner Rheinbrücke den offenen Charakter des Flusstals. Die Klarheit der Farben und die ästhetische Formgebung halten sich dezent zurück, wirken aber hochwertig und detailsicher. Der abgehängte Fuß- und Radweg ist lärmgeschützt und bereichert sinnvoll die Umgebung durch die neue Erschließung von Naherholungsgebieten. Ein leistungsfähiges Infrastrukturprojekt mit großer Liebe zu Qualität und sozialem Nutzen.



AUSZEICHNUNG

ELISABETHBRÜCKE HALLE (SAALE)



Ein innovativer Brücken-
neubau mit hohem
Vorfertigungsgrad für eine
moderne Stadtbahnführung.

Die Jury

Bauwerksdaten

BAUWERKSART

Stahlverbundbrücke, 2-stegiger
Plattenbalken in Modulbauweise (VTR)

ART DER MASSNAHME

Ersatzneubau

BAUJAHR

2023–2024

GESAMTLÄNGE

146 Meter

ANZAHL DER FELDER

3 Felder

GRÖSSTE STÜTZWEITE

60 Meter

GRÖSSTE HÖHE

4,5 Meter

GRÖSSTE BREITE

16,5 Meter

Bauwerksbeschreibung | Die Elisabethbrücke verbindet Halle-Neustadt mit dem Stadtzentrum und überquert die Elisabethsaale, eine wichtige Bundeswasserstraße. Im Rahmen des Stadtbahnprogramms „Halle 25“ machte die marode Brücke einen Ersatzneubau erforderlich, um den Nahverkehr barrierefrei und effizient zu gestalten. Die neue Brücke entstand nördlich der bestehenden, sodass der Verkehr während der Bauzeit von nur 16 Monaten aufrechterhalten werden konnte. Die kurze Bauzeit konnte dank des hohen Vorfertigungsgrads der innovativen Stahlverbundbauweise (VTR®) mit einer seriellen Fertigung der modularen Stahlhohlkästen (S 460 M/ML) und einer präzisen Montage vor Ort gewährleistet werden.

Der Neubau wurde als Stahlverbundkonstruktion mit zweistegigem Plattenbalken realisiert. Modulare Stahlhohlkästen und Betonfertigteile gewährleisteten eine hohe Dauerfestigkeit. Die Brücke besitzt drei Hauptfelder mit Einzelstützweiten von 41 m, 60 m und 45 m. Ovale, tief gegründete Pfeiler (Ø 1,20 m Großbohrpfähle, bis zu 19 m tief) wurden strömungsoptimiert ohne Querverbindungen errichtet.



Bauherr:in

Stadt Halle (Saale), vertreten durch die HAVAG Hallesche Verkehrs-AG

Projektleitung und Bauwerksentwurf

SSF Ingenieure AG NL Halle

- Andreas Danders

Tragwerksplanung

SSF Ingenieure AG NL Halle

- Mathias Daßler

Objekt- und Konstruktionsplanung

SSF Ingenieure AG NL Halle

- Anja Rühlemann

Konstruktionsplanung

SSF Ingenieure AG NL Halle

- Stephan Zindel

Ausführungsplanung

SSF Ingenieure AG NL Halle

- Michael Dames
- Tatjana Schäfer
- Sophia Kallenbach-Trekel
- Lorenz Werner

Projektsteuerung

pmp INFRA Dr. Frank Greßler

Mitarbeit

Victor Schmitt/ Innovator

Prüfung

Müller + Hirsch Ingenieurgesellschaft mbH

- Prof. Michael Müller

Bauausführende Firmen

AG Elisabethbrücke Halle:

GP Verkehrswegebau GmbH (Massivbau, Gründung, Montage)

Schachtbau Nordhausen GmbH (Stahlbau)

Zu den weiteren Besonderheiten der Konstruktion zählen modulare Querträger (Rastermaß 2,40 m), ein Wartungsgang für Versorgungsleitungen und Justierschrauben zur Höheneinstellung. Die segmentierte Fertigung verhinderte Verformungen und reduzierte spätere Korrekturen.

Der Ersatzneubau der Elisabethbrücke BR 064 „Strab“ leistet einen zentralen Beitrag für den Nahverkehr in Halle, er reduziert Verkehrsbeeinträchtigungen und sichert langfristig die städtische Infrastruktur. Die elegante Stahlhohlkastenstruktur, die ovalen Pfeiler und das Beleuchtungskonzept setzen gestalterische Akzente und sorgen für eine harmonische Integration ins Stadtbild.

BEGRÜNDUNG DER JURY

Die Elisabethbrücke erfüllt in vorbildlicher Weise die Anforderungen an eine moderne, nachhaltige und effiziente Bauweise in einem städtisch dichten Umfeld. Der Ersatzneubau, für den die Bauweise mit hohem Vorfertigungsgrad genutzt werden konnte, zeichnet sich durch eine beeindruckend kurze Bauzeit und einen geringen ökologischen Fußabdruck aus. So konnten die zugrunde gelegten hohen Kriterien für Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit erfüllt werden.

Diese serielle Vorfertigung zeichnete sich durch hohe Termin- und Kostensicherheit aus, parallele Bauprozesse minimieren Verkehrsbeeinträchtigungen, die integrierte Wartungslösung reduziert langfristige Infrastrukturkosten. Die Verwendung von Hochleistungsbeton verlängert die Lebensdauer der Brücke, die modulare Fertigung reduzierte Materialverbrauch und Umweltbelastungen. Schließlich konnte auch der Hochwasserschutz durch eine Optimierung der Retentionsräume verbessert werden. In Summe beeindruckend und beispielgebend, befand die Jury.



DEUTSCHER
BRÜCKENBAU
PREIS 2025



KATEGORIE

FUSS- UND RADWEGBRÜCKEN



PREISTRÄGER

BASTIONSKRONENPFAD PETERSBERG, ERFURT



Historische Bausubstanz und moderne
Lösungen des 21. Jahrhunderts in
perfekter Harmonie. Die Jury



BASTIONSKRONENPFAD PETERSBERG, ERFURT

Bauwerksbeschreibung | Der Bastionskronenpfad ist eine Fußgängerbrücke auf der Zitadelle Petersberg in Erfurt und verbindet in 13,5 m Höhe die Bastionen Kilian und Martin. Sie setzt der historischen Bau- substanz einen modernen Akzent entgegen und macht das Touristenziel auf neue Weise erlebbar.

Die Brücke ist ein Neubau vom Typ eines semiintegralen, im Grundriss geknickten, vierfeldrigen Durchlaufträgers, konstruiert als geschweißter Stahlhohlkastenquerschnitt. Der 3 m breite Überbau weist eine Regelbauhöhe von 55 cm auf und wölbt sich im Hauptfeld auf 1,00 m. Die Konstruktion folgt dem historischen Festungsmauerverlauf und überquert die Straße Lauentor, ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen.

Die Bauausführung erfolgte als vorgefertigte Segmentkonstruktion, die erst auf der Baustelle eingehoben und final verschweißt wurde. Da sich unterhalb der Bastion Martin historische Horchgänge und Festungsmauern befinden, wurde im Vorfeld eine detaillierte 3-D-Vermessung vorgenommen, um kollisionsfreie Mikropfahlgründungen zu ermöglichen und Eingriffe in die geschützte Substanz zu minimieren. Die Brücke rekonstruiert den ehemaligen Mauerverlauf, folglich musste aufgrund des Winkelknicks ein unten liegendes Tragwerk mit minimierter Stützenanzahl entwickelt werden, was zudem die Straßenquerung frei hält.

Die schräg gestellten Stützen verjüngen sich nach unten und folgen den polygonalen Prinzipien der barocken Festungsgestaltung. Diese wird auch im Design der Geländer aufgegriffen: Eine geneigte Staketens- struktur verbessert nicht nur die Gesamtsteifigkeit, sie reduziert auch Schwingungen und Durchbiegungen.

Die Brücke ist schlank, kantig und integriert sich durch ihr Farb- und Materialkonzept nahtlos in das historische Ensemble. Der quarzsand- basierte Bodenbelag in warmem Grau korrespondiert mit den Bastions- mauern, während das blau-graue Geländer sich je nach Tageslicht in die Farbstimmung von Himmel und Stadtlandschaft einfügt. Die handlauf- integrierte LED-Beleuchtung sorgt für eine blendfreie Wegführung ohne Lichtemissionen.

Bauwerksdaten

BAUWERKSART

Neubau, Stahlkonstruktion
Semiintegrale Brücke
mit abgewinkeltem Grundriss

BAUJAHR

2023

GESAMTLÄNGE

108 Meter, 4 Felder

BREITE

2,5 Meter

GRÖSSTE HÖHE

13,5 Meter

Bauherr:in

Stadtverwaltung Erfurt
Alexander Reintjes
Michael Räuber

Projektleitung

Marx Krontal Partner – MKP GmbH
▪ Falk Hoffmann-Berling (Objekt- und Tragwerksplanung)

Bauwerksentwurf

ARGE BKP – MKP GmbH mit KLP aig PartGmbH
▪ Ludolf Krontal
▪ Falk Hoffmann-Berling
▪ Markus Sabel

Konstruktions- und Ausführungsplanung

Marx Krontal Partner – MKP GmbH

Mitarbeit

▪ Henrike Bini (MKP: Objektplanung)
▪ Steven Neukirch (KLP: Gestalterisches Gesamtkonzept)
▪ Torsten Müller (Büro lichtraum: Lichtdesign)

Prüfung

▪ Jörg Diener (Massiv- und Spezialtiefbau)
▪ Ralf Schubart (Stahlbau)

Bauausführung

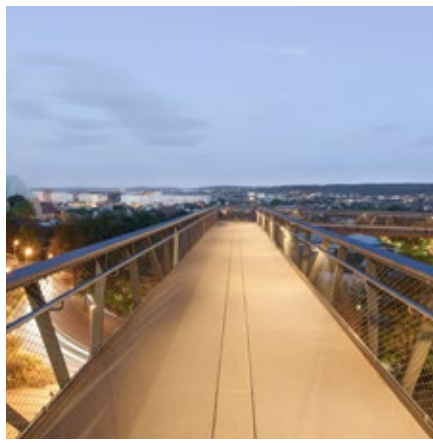
STRABAG AG, Direktion Sachsen/Thüringen, Bereich Sonderbau, Gruppe Ingenieurbau
▪ Herr Torsten Manko

Stahl- und Maschinenbau

Graf GmbH, Weinböhla
▪ Herr Mathias Graf

Örtliche Bauüberwachung

IGS Ingenieure GmbH & Co. KG, Weimar
▪ Herr Wigbert Fritsch



JURYBEGRÜNDUNG

Der Bastionskronenpfad verbindet Denkmalpflege mit moderner Ingenieurbaukunst und ermöglicht eine nachhaltige Nutzung historischer Infrastruktur. Als fugen- und lagerlose Konstruktion minimiert er den Wartungsaufwand und erhöht die Langlebigkeit. Falls erforderlich, kann die Brücke mit minimalem Eingriff rückgebaut werden, da lediglich die Mikropfähle im Boden verbleiben.

Durch die Anforderungen an die gestalterische Qualität im historischen Umfeld der Festung mussten die Ingenieure die feine Balance zwischen hoher Funktionalität und technischer Machbarkeit maximal herausarbeiten. Dabei standen Robustheit und elegante Schlantheit nicht im Widerspruch, sondern verbinden sich zum beeindruckenden Touristenhighlight und spannenden Dialog zwischen Alt und Neu. Der Bastionskronenpfad erhält den Deutschen Brückenbaupreis in der Kategorie Fuß- und Radwegbrücken, weil er in Funktion, Design sowie ideell eine Brücke zwischen den Jahrhunderten schlägt.

— DIE PREISSKULPTUR FÜR DIE MASSGEBLICH VERANTWORTLICHEN INGENIEURE GEHT AN: —



Falk Hoffmann-Berling

- 2011 Bachelorabschluss Konstr. Holzingenieurwesen an der HAWK Hildesheim
- 2015 Masterabschluss Konstruktiver Ingenieurbau an der Leibniz Universität Hannover
- 2011 – 2014 Ingenieur bei B. Walter Ingenieurgesellschaft mbH, Aachen
- Seit 2014 Projektleitender Ingenieur bei Marx Krontal Partner – MKP GmbH, Hannover
- Seit 2022 Fachteamkoordinator/Fachteamleiter Tragwerksplanung bei Marx Krontal Partner
- Seit 2021 Lehrbeauftragter für Holzbau an der HSBI Hochschule Bielefeld



Ludolf Krontal

- 1998 Diplom Bauhaus-Universität Weimar
- 1998 – 2002 Böger und Jäckle, Büroleiter Dessau
- 2002 – 2011 DB Projektbau, Leipzig, Leiter Ingenieurbau
- Seit 2011 Gründer und geschäftsführender Gesellschafter von Marx Krontal Partner – MKP GmbH, Hannover
- Seit 2024 Prüfsachverständiger im Eisenbahnbereich, Konstr. Ingenieurbau (Massivbau)



Wildpark



Wildpark



Wehrweide



Wehrweide

AUSZEICHNUNG

HOLZBRÜCKENFAMILIE „EDERBRÜCKEN“ FRANKENBERG - EDERDORF



Mit ihrer nachhaltigen Bauweise setzen die Holz-Blockträgerbrücken Maßstäbe für zukunftsweisende Infrastrukturprojekte.

Die Jury

Bauwerksdaten

„Wehrweide“

BAUWERKSART

Ersatzneubau, Blockträger-Balkenbrücke

170 m³ Brettschichtholz

BAUJAHR

2022

GESAMTLÄNGE

60 Meter

GRÖSSTE STÜTZWEITE

30 Meter

BREITE

4–5 Meter

„Ederdorf“

BAUWERKSART

Blockträger-Balkenbrücke

265 m³ Brettschichtholz

BAUJAHR

2022

GESAMTLÄNGE

95 Meter

GRÖSSTE STÜTZWEITE

47,5 Meter

BREITE

4 Meter

Bauwerksbeschreibung | Im Rahmen des Modernisierungsprogramms „Frankenberg 2020“ bildet die 60 m lange Blockträgerbrücke Wehrweide – als Teil einer gesamtheitlich gestalteten Brückenfamilie – das zentrale Element des neuen Radverkehrskonzepts. Sie fungiert als Knotenpunkt einer attraktiven Achse für den Radverkehr und ist Ausgangspunkt für zwei weitere Brücken (Ederdorf 80 m, Wildpark 90 m). Die drei klimafreundlichen Holzbauwerke etablieren naturnahe Verbindungen zwischen Wohnen, Arbeit und Freizeit.

Die Konstruktion der Wehrweide besteht aus mehrfeldrigen Blockträgern aus 700 m³ Brettschichtholz, das ebenso viele Kubik CO₂ speichert und eine klimaneutrale Bauweise gewährleistet. Mit der bogenförmigen Linienführung des Bauwerks fügt es sich harmonisch, aber als skulpturaler dynamischer Akzent, in die Umgebung ein. Die Tragwerke der Brückenfamilie bestehen aus symmetrischen Blockträgern (GL28h) mit variabler Querschnittshöhe.



Ederdorf



Wehrweide



Wehrweide

Bauwerksdaten

„Wildpark“

BAUWERKSART

Blockträger-Balkenbrücke
265 m³ Brettschichtholz

BAUJAHR

2022

GESAMTLÄNGE

80 Meter

GRÖSSTE STÜTZWEITE

40 Meter

BREITE

4 Meter

Bauherr:in

Magistrat der Stadt Frankenberg (Eder)

- Karsten Dittmar

Projektleitung

Magistrat der Stadt Frankenberg (Eder)

- Jürgen Saure

Entwurf, Konstruktionsplanung,

Ausführungsplanung

Ingenieurbüro Miebach, Lohmar

- Frank Miebach
- Lukas Osterloff

Tragwerksplanung

- Konrad Kronenberg

Mitarbeit

WAGU GmbH

(Wasserbau- und Landschaftsplanung)

Ingenieurbüro Mentges, Siegburg

(Bewehrungsplanung)

Prüfung

Rouven Erhardt Prüferingenieur für Bautechnik

Bauausführung

Schaffitzel Holzindustrie GmbH + Co. KG

(Überbau „Wehrweide“ und „Wildpark“)

Laudemann GmbH Bauunternehmung

(Unterbauten „Wehrweide“ und „Wildpark“)

Schmees & Lühn Holz- und Stahlingenieur-

bau GmbH & Co. KG, Niederlangen (Holz-

und Stahlbau „Ederdorf“)

STH Hüttental GmbH & Co. KG, Netphen

(Unterbauten „Ederdorf“)

Die Kopplung erfolgt über Stahlrahmen mit Kopfplattenstößen. Vorfertigung und optimierte Transportlogistik reduzierten den Montageaufwand, während Elastomer- und Stahllager eine wartungsarme und langlebige Lagerung gewährleisten.

Auch die Geländerformen der Brückenfamilie sind hochwertig gestaltet und bestehen zum Beispiel bei der Wehrweide aus V-förmigen Flachstahlpfosten mit Edelstahlseilen und Accoya-Brettschichtholz als Handlauf. Eingelassene LED-Spots sorgen für eine adaptive Beleuchtung.

Die Betonfahrbahn mit Epoxidharzbeschichtung optimiert die Rutschfestigkeit und schafft Sicherheit. Hier dient die überstehende Geh- und Fahrbahnplatte den darunterliegenden Holzträgern als Witterungsschutz. Der Holzschutz erfolgt also lediglich durch ein wasserführendes Betondeck, daher ist der Verzicht auf chemische Holzschutzmittel garantiert und eine hohe Lebensdauer zu erwarten.

BEGRÜNDUNG DER JURY

Die – dank der klugen Bauweise – langlebige Holzbrückenfamilie über die Eder stellt einen Meilenstein für die Radinfrastruktur in Hessen dar. Das Projekt verbindet Nahmobilität und bewusstes Naturerlebnis auf attraktive Weise. Mit ihren ökologischen Lösungen setzt es neue Impulse für den Brückenbau mit Holz – es vereint städtische Mobilität und Umweltschutz in einem nachahmenswerten Projekt. Eingriffe in den Naturraum wurden zudem durch Renaturierung von Bachläufen, Hochwasserschutzmaßnahmen und die Förderung der Biodiversität kompensiert. Dieses Nachhaltigkeitsbewusstsein wird mit einer Auszeichnung im Deutschen Brückenbauwettbewerb 2025 gewürdigt.



AUSZEICHNUNG

NEUE REGENBRÜCKE RODING



Eine beeindruckende Symbiose von skulpturaler Form und minimalistischem Tragwerk. Die Jury

Bauwerksdaten

BAUWERKSART

Mehrfeldrige Rahmenbrücke als integrale Brücke mit Stahlhohlkasten

ART DER MASSNAHME

Neubau

BAUJAHR

2024

GESAMTLÄNGE

139 Meter

ANZAHL DER FELDER

4 Felder

GRÖSSTE STÜTZWEITE

56 Meter

BREITE

3,5–7 Meter

Bauwerksbeschreibung | Durch den Neubau der Regenbrücke im bayerischen Roding entsteht eine Verbindung des westlichen Ortsteils Mitterdorf mit dem historischen Zentrum der Stadt. Die Querung verkürzt den Weg zwischen den Stadtteilen deutlich und stärkt das Wegenetz für Radfahrer und Fußgänger. Als integrale Rahmenbrücke mit einem luftdicht verschweißten, gevouteten Stahlhohlkasten konstruiert, bietet sie außerdem durch die integrierte Aussichtsplattform einen neuen Aufenthaltsort mit Weitblick über Fluss und Auen.

Um die minimale Überbauhöhe von 55 cm zu erreichen, wurde der Überbau am Widerlager Mitterdorf und am Pfeiler biegesteif über Stahllamellen angeschlossen. Das Tragwerk ist auf Bohrpfählen im tragfähigen Kies- und Tertiärboden gegründet, Widerlager und Pfeiler bestehen aus Ort beton. Das Tragwerk überspannt den Regen mit einer Hauptstützweite von 56 m und Spannweiten von 21 bis 27 m im Rampenbereich. Die monolithische Verbindung des Überbaus mit den Unterbauten und die durch Bewitterung entstehende Oxidschicht des Stahls machen zusätzliche Korrosionsschutzmaßnahmen obsolet. Durch die optimierte Konstruktion und den geringen Materialeinsatz wurde eine wirtschaftliche Lösung realisiert, die langfristig wartungsarm bleibt und den sensiblen Naturraum des Regens schont.



Bauherr:in

Stadt Roding

- Winfried Maier
(Amtsleiter Bauamt)

Projektleitung

- Hubert Busler (Gesamtprojektleitung)
- Dirk Krolkowski
- Falko Schmitt

Bauwerksentwurf

Arge Mayr Ludescher Partner

- Hubert Busler
DKFS
- Dirk Krolkowski
- Falko Schmitt

Mitarbeit

Lex Kerfers_Landschaftsarchitekten

Konstruktionsplanung

Arge Mayr Ludescher Partner – DKFS

Ausführungsplanung

Arge Mayr Ludescher Partner – DKFS

Prüfung

DR. SCHÜTZ INGENIEURE, Kempten
(Prüfingenieur Stahlüberbau Brücke)

- Prof. Dr.-Ing. habil. Karl G. Schütz
Fritsche Ingenieure (Prüfingenieur Beton-
unterbau Brücke und HWS)
- Prof. Dr.-Ing. Thomas Fritsche

Bauausführende Firmen

Rädlinger Maschinen- und Stahlbau GmbH
(Stahlüberbau)

STRABAG AG, Direktion Bayern Nord
(Unterbauten)

Herbert Dankerl Bau-GmbH
(Rampe Bewehrte Erde)

Statt der ursprünglich geplanten Hochwasserschutzmauer in Mitterdorf wurde die westliche Rampe in Bewehrte-Erde-Bauweise realisiert.

Diese nachhaltige Konstruktion nutzt lagenweise angeordnete Geotextilien zur Stabilisierung des Erdkörpers, ist vollständig recycelbar und ermöglicht eine zügige Bauweise mit sechs vormontierten Stahlbauteilen, die per Autokran auf die Unterbauten und Montagejoche gesetzt und verschweißt wurden.

BEGRÜNDUNG DER JURY

Die Regenbrücke Roding wird mit einer Auszeichnung zum Deutschen Brückenbaupreis 2025 bedacht, da sie eindrucksvoll zeigt, wie mit einer klaren gestalterischen Vision, der konsequenten Anwendung moderner Baumaterialien und -methoden sowie einem hohen Maß an Ingenieurskunst eine funktionale und gleichzeitig ästhetisch herausragende Brücke entstehen kann.

Die Brücke zeichnet sich durch eine fließende, minimalistische Silhouette aus, die sich harmonisch und doch dynamisch in die Landschaft einfügt. Hier wurde Nachhaltigkeit in vielen Details mitgedacht.

Eine zentrale Aussichtsplattform macht die Brücke zu einem attraktiven Freizeitort. Die hölzerne Sitzbank an der Knickstelle der Brücke trägt zusätzlich zur Aufenthaltsqualität bei.

Die Beleuchtung – ein innovatives indirektes LED-Beleuchtungssystem im Handlauf – sorgt für eine blendfreie Ausleuchtung des Gehwegs, minimiert Lichtverschmutzung und betont die schlanke Linienführung der Brücke bei Nacht.

In markanter Form und mit optimiertem Tragwerk sowie nachhaltigem Materialeinsatz entsteht ein elegantes Bauwerk, das der natürlichen Schönheit der Flusslandschaft des Regens einen skulpturalen Akzent hinzufügt.



DEUTSCHER
BRÜCKENBAU
PREIS 2025

SONDERPREISE

FÜR DENKMALSANIERUNG &
NACHHALTIGKEIT



SONDERPREIS DENKMAL

CHEMNITZER VIADUKT CHEMNITZ

Bauwerksbeschreibung | Das Chemnitzer Viadukt ist als denkmalgeschütztes Meisterwerk der Ingenieurbaukunst im Eisenbahnwesen und als Symbol der Industriestadt Chemnitz überregional bekannt.



Ein komplexes Meisterstück der Erhaltungskunst als Brückenschlag zwischen gestern und heute. Die Jury

Bauwerksdaten

BAUWERKSART

Stahl- und Stahlverbundbauwerk:
Stahlbrücke (4 parallele Überbauten),
10 Balkenfelder (Vollwandträger),
2 Fachwerkbögen
Stahl-Vollwandträger mit Stahlbetonverbundplatte und Anbindung an Bestandsbögen

ART DER MASSNAHME

Ertüchtigung – grundlegender Umbau und Instandsetzung

BAUJAHRE

1902–1908 / Ertüchtigung 2022–2024

GESAMTLÄNGE

275 Meter

ANZAHL DER FELDER

12

GRÖSSTE STÜTZWEITE

33,84 Meter

GRÖSSTE HÖHE

12 Meter

GRÖSSTE BREITE

17,5 Meter

Das 275 m lange Brückenbauwerk – ein wichtiger Abschnitt der Sachsen-Franken-Magistrale – wurde zwischen 1901 und 1909 aus genietetem Flussstahl errichtet. Es überführte ursprünglich vier parallele Gleise über den Fluss Chemnitz. Das Bauwerk gliedert sich in vier parallele Brückenzüge mit jeweils zehn Balkenfeldern und zwei Bögen. Die 34 m weit spannenden Bögen besitzen je zwei Fachwerkscheiben. Die Haupttragglieder bestehen aus vernieteten Teilquerschnitten.

Als in Anbetracht der hohen Anforderungen durch das heutige transeuropäische Eisenbahnnetz und wegen struktureller und statischer Defizite der Abriss drohte, haben sich die Chemnitzer für den Erhalt des stadtbildprägenden Bauwerks ausgesprochen.

Das Vorhaben, dieses Baudenkmal für den zukünftigen Eisenbahnbetrieb zu ertüchtigen, stellte hohe Anforderungen an Ingenieure und Genehmigungsbehörden. 2018 gründete die Deutsche Bahn AG einen Fachbeirat zur Abstimmung der Planung und Ausführung unter Beteiligung des Denkmalschutzes, der Kommune, der städtischen Gesellschaft und Fachexperten.



KREBS+KIEFER entwickelte eine Mischvariante, die bestehende Tragwerke erhält und nur die notwendigen Bauteile erneuert. Diese Mischvariante ermöglicht die zurückhaltende Integration einer neuen Verbundkonstruktion des Fahrwegs auf den beiden inneren Überbauten und erfüllt damit die hohen Anforderungen an Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit der Trasse.

Der Kniff, den Verkehr nur zweigleisig auf den beiden inneren Brückenzügen abzuwickeln, minimierte z. B. den Einbau von Lärmschutzwänden in die historische Konstruktion. Der Bahnbetrieb wird so auf neuen, geradezu versteckten, inneren Stahlverbundträgern überführt, die man von außen kaum wahrnimmt. Die imposanten Bögen wurden verstärkt, überlastete Elemente ersetzt. Historische Pendelstützen erhielten durch Betonfüllung höhere Tragfähigkeit. 95 % der Lager wurden erhalten, defekte ersetzt. Nietverbindungen und Geländer rekonstruierte man aufwendig und denkmalgerecht.

Bauherr und Projektleitung AG

DB InfraGO AG

- Sandra Christein

Projektleitung Planung

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH

- Dipl.-Ing. Steffen Oertel M. Sc.

Mitarbeit KREBS+KIEFER

Geschäftsführer Ingenieurbauwerke:

- Prof. Dr.-Ing. Richard Stroetmann,
- Dipl.-Ing. (FH) Krissan Guske

Stellvertretender Projektleiter:

- Kay Franke M. Sc.

Tragwerksplanung:

- Dipl.-Ing. Alexander Fuchs M. Sc.
- Dipl.-Ing. Niclas Oette

Konstruktion Ingenieurbauwerk:

- Dipl.-Ing. Ludmilla Lubenova
- Eyad Almohamad B. Eng.

Konstruktionsplanung

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH

Ausführungsplanung

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH

Sonstige Mitarbeit

DB InfraGO AG (vertragsführender Ing.)

- Thomas Wätig

Bauüberwachung

SSF Ingenieure AG

- Gerd Kade

Gutachter Bestandlager

Mensingher Stadler Ingenieure

- Prof. Dr.-Ing. Martin Mensinger

- Dr.-Ing. Joachim Kretz

Technische Universität München

- Dr. Nadine Thomas

- Kurt Tutzer

- Dr. Michael Schäfers

- Malik Ltaief

BVB VVBau

DB Engineering & Consulting GmbH

- Jürgen Förster

Bauüberwachung

DB Engineering & Consulting GmbH

- Sebastian Groß

- Michael Eckert

- Johannes Tillmann Specht

Mitarbeit bautechnische Prüfung

GMG Ingenieurgesellschaft Berlin

- Dipl.-Ing. Peter Gauthier

- Dr.-Ing. Josef Karl Kraus

Architekt für Geländerentwürfe

- Jean-Jacques Zimmermann

Qualitätssicherung

Deutsche Bahn AG

- René Otto

- Dr.-Ing. Alireza Eghdam

- Hendrik Heine

WKP Planungsbüro für Bauwesen GmbH

- Holger Sachse

Prüfung

GMG Ingenieurgesellschaft mbH Dresden

- Prof. Dr.-Ing. Karsten Geißler

Bauausführende Firmen

Massivbau:

STRABAG AG

Bereich Brückenbau Süd-Ost

Stahlbauinstandsetzung:

DB Bahnbau Gruppe GmbH

Stahlbau:

Züblin Stahlbau GmbH

Tiefbau:

Wilfried Keßler Erdbau & Abbruch GmbH

Gleisbau:

Lasch GmbH Zwickau, Gleis-,

Hoch- und Tiefbau

Korrosionsschutz:

Bilfinger ISP Germany GmbH



BEGRÜNDUNG DER JURY

Hier gelang der nahezu vollständige Erhalt der äußeren Überbauten, der Bogentragwerke und Stützenportale unter den Balkenfeldern sowie des überwiegenden Teils der Lagerkonstruktionen. Eine so zeitgemäße und nachhaltige Integration moderner Bauteile in das bestehende Tragwerk wurde nur durch die kooperative und engagierte Leistung aller an Planung und Bau Beteiligten erreicht. Eine höchst anspruchsvolle Ingenieuraufgabe wurde in vorbildlicher Weise gelöst und ein nachhaltiges Beispiel für die Erhaltung identitätsstiftender Baudenkmäler geschaffen.

Es lohnt sich, mit Augenmaß, Ingenieurverstand und dem Ziel eines maximalen und denkmalgerechten Erhaltens der originalen Bauteile um jedes Detail zu ringen. Angesichts der Komplexität bei Analyse, Planung, Genehmigung und Ausführung – bei gleichzeitigem Respekt vor der besonderen Ingenieurleistung der Erbauer – wurde das vor dem Abriss bewahrte Bauwerk mit dem Sonderpreis der Jury als Denkmal der Ingenieurbaukunst ausgezeichnet.

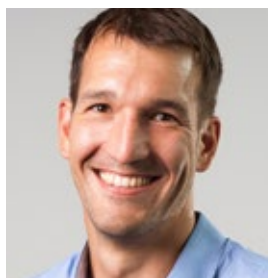
DIE PREISSKULPTUR FÜR DIE MASSGEBLICH VERANTWORTLICHEN INGENIEURE GEHT AN:



CV Sandra Christein

Dipl.-Ingenieur (FH), Dipl.-Kauffrau (FH)

- 1996 Diplom Bauingenieurwesen: Abschluss Dipl.-Ingenieur (FH), Vertiefungsrichtung konstruktiver Ingenieurbau
- 2013 Abschluss Fernstudium: Dipl.-Kauffrau (FH), Vertiefungsrichtung Controlling
- 2020 – 2023: DB Netz AG, Teamleiterin Knoten Chemnitz
- 2011 – 2020: DB ProjektBau GmbH, DB Netz AG, Projektingenieurin
- 2006 – 2011: Terraform GmbH, Projektleiterin Fundamentbau für Windkraftanlagen



Dipl.-Ing. M. Sc. Steffen Oertel

- 2010 Abschluss: Diplom-Ingenieur, Technische Universität Dresden
- 2015 – 2021 Bachelor- und Masterstudium Wirtschaftswissenschaften für Ingenieure Abschluss: Master of Science (M. Sc.), FernUniversität Hagen
- 2010 – 2016 KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH, Projektingenieur
- 2016 – 2021 KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH, Projektleiter
- Seit 2022 KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH, Leitender Ingenieur



SONDERPREIS NACHHALTIGKEIT

NEUE REGENBRÜCKE RODING



Die kluge Symbiose
von Schönheit und
Nachhaltigkeit.
Wegweisend.

Die Jury

BEGRÜNDUNG DER JURY

Wichtige Kriterien auf dem Weg zum klimaneutralen Bauen sind die nachhaltige Materialauswahl mit hohem Wiederverwendungswert und der bedachte Verzicht auf umweltschädliche Maßnahmen.

Hier punktet die Neue Regenbrücke in Roding. Ihr Materialeinsatz ist extrem effizient und langlebig, der Cortenstahl bringt seinen Korrosionsschutz gleich selbst mit – und geht mit vollständiger Rückbaubarkeit sowie Recyclingfähigkeit bei sortenreiner Trennung einher. Bewehrte Erde bei den Anschlussrampen reduziert ebenfalls Energie- und Materialeinsatz.

Das nachhaltige Projekt der Arbeitsgemeinschaft Mayr Ludescher mit DKFS beeindruckte die Jury mit vielen konstruktiven Details, dem Verzicht auf wartungsintensive Bauteile – und mit reduzierten bauzeitlichen Eingriffen in das empfindliche Umfeld.

**Informationen zu den Bauwerksdaten
und zur Bauausführung**

Siehe Seite 20/21



Die Jury war von diesen Aspekten so überzeugt, dass sie der Regenbrücke Roding – zusätzlich zur Nominierung in der Kategorie Fuß- und Radwegbrücken – den Sonderpreis für herausragende Lösungen auf dem Weg zum klimaneutralen Bauen zusprach.

— DIE PREISSKULPTUR FÜR DIE MASSGEBLICH VERANTWORTLICHEN INGENIEURE GEHT AN: —



Hubert Busler

Dipl.-Ing. FH

- 1988 Diplom an der Fachhochschule München
- Seit 1988 Ingenieur bei Mayr Ludescher Partner, Beratende Ingenieure im Bauwesen, München, Stuttgart
- Seit 2007 Partner bei Mayr Ludescher Partner
- Zahlreiche Preise und Auszeichnungen: darunter Deutscher Brückenbaupreis 2016, Deutscher Ingenieurbaupreis 2022 und Ingenieurbaupreis Ernst & Sohn 2008



Dirk Krolikowski (DK)

Dipl.-Ing. RWTH ARB AKNW

- 1999 – 2005 RWTH Aachen
- 2005 – 2015 Mitarbeit Richard Rogers Partnership, Großprojekte, Schwerpunkt: konstruktiver Stahlbau
- Seit 2012 DKFS.io Founding Partner, Schwerpunkt: Infrastruktur, Brückenbau
- Seit 2011 University College London, The Bartlett. Associate Professor mit eigener Entwurfsklasse



Falko Schmitt (FS)

Dipl.-Ing. RWTH ARB AKNW IKBau

- 1999 – 2005 RWTH Aachen
- 2005 – 2015 Mitarbeit ARUP, Expedition Engineering und Grimshaw, Großprojekte, Schwerpunkt: konstruktiver Stahlbau, Infrastrukturbau
- Seit 2012 DKFS.io Founding Partner, Schwerpunkt: Infrastruktur, Brückenbau



DEUTSCHER
BRÜCKENBAU
PREIS 2025



DIE FACHJURY 2025

KRITISCH IM DETAIL –
EINIG IM URTEIL



DIE FACHJURY 2025

EIN EXPERTENTEAM FÜR INTENSIVE DISKUSSIONEN NACH STRENGEN KRITERIEN

Im März 2024 wurde der Deutsche Brückenbaupreis zum zehnten Mal ausgelobt. Ein Jubiläum des erfolgreichen Wettbewerbsformats, auf das die Auslober mit Stolz blicken.

Auch in diesem Jahrgang stellten sie eine fachkompetente Jury zusammen, die sich die Wahl nicht leicht gemacht hatte. In zwei ganztägigen Jurysitzungen – die erste im September 2024 und die zweite im Januar 2025 – einigte man sich auf die Nominierungen und Preisträger.

Keine leichte Aufgabe, denn es gab insgesamt 33 Einreichungen in drei Kategorien:

- Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken SE
- Kategorie Fuß- und Radwegbrücken FR
- Sonderpreiskategorie Nachhaltigkeit

14 der Einreichungen entfielen auf die Kategorie SE sowie 17 auf FR – und 12 hatten sich (teils nur, teils zusätzlich) um den Sonderpreis beworben.

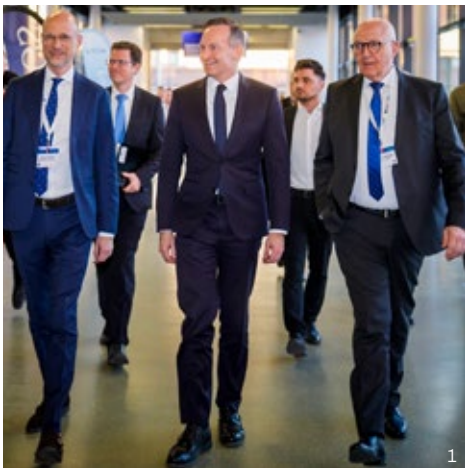
Zum zehnjährigen Jubiläum zeichneten Auslober und Jury ein weiteres Projekt mit einem Sonderpreis für die Instandsetzung eines Eisenbahnbrücken-Denkmals aus.

Die Jury unter Vorsitz von MR Prof. Dr.-Ing. Gero Marzahn bestand wieder aus namhaften Ingenieur:innen, die lange und versiert diskutierten:

- Dr.-Ing. Christian Böttcher (panta ingenieure)
- Prof. Dr.-Ing. Yvonne Ciupack (TU Dresden)
- Andreas Keil (schlaich bergemann partner)
- Prof. Dr.-Ing. Michael Kraus (TU Darmstadt)
- Dr. Christine Lemaitre (DGNB)
- MR Prof. Dr.-Ing. Gero Marzahn (BMDV)
- Anja Vehlow (DB InfraGo)

**Für alle eingereichten Vorschläge sagen die Auslober
des Wettbewerbs herzlichen Dank.**

FOTOS DER PREISVERLEIHUNG



PREISVERLEIHUNG AM 19.03.2025 IN DER MESSE DRESDEN

© Runze & Casper Werbeagentur GmbH

- 1 | Auslober und Schirmherr auf dem Weg zur Bühne,
V. l. n. r.: Sascha Steuer (VBI), Dr. Volker Wissing,
Dr. Heinrich Böckamp (BlingK),
© André Wirsig
- 2 | Dr. Volker Wissing, Bundesverkehrsminister im Publikum,
© André Wirsig
- 3 | Festredner Dr. Volker Wissing, Bundesverkehrsminister,
© André Wirsig
- 4 | Dr. Volker Wissing, Bundesverkehrsminister,
© André Wirsig



1



3



2



4



5



6

- 1 | Juryvorsitzender MR Prof. Dr.-Ing. Gero Marzahn (BMDV),
© Torsten George
- 2 | Dr. Volker Wissing, Bundesverkehrsminister,
© André Wirsig
- 3 | Fachlicher Talk mit Minister Dr. Volker Wissing, Dr. Bökamp (BIngK),
Christina Zimmermann (VBI), Anna Cuda (Leiterin Infrastrukturprojekte
Region Südost der DB InfraGO AG, Dirk Brandenburger
(Autobahn GmbH des Bundes), moderiert von Sarah Oswald.
© Torsten George
- 4 | © André Wirsig
- 5 | Preisträger Dipl.-Ing. Andreas Gollek nimmt Pokal und Urkunde
stellvertretend für das ganze Team der Oderbrücke Küstrin in der
Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken entgegen.
© André Wirsig
- 6 | © André Wirsig



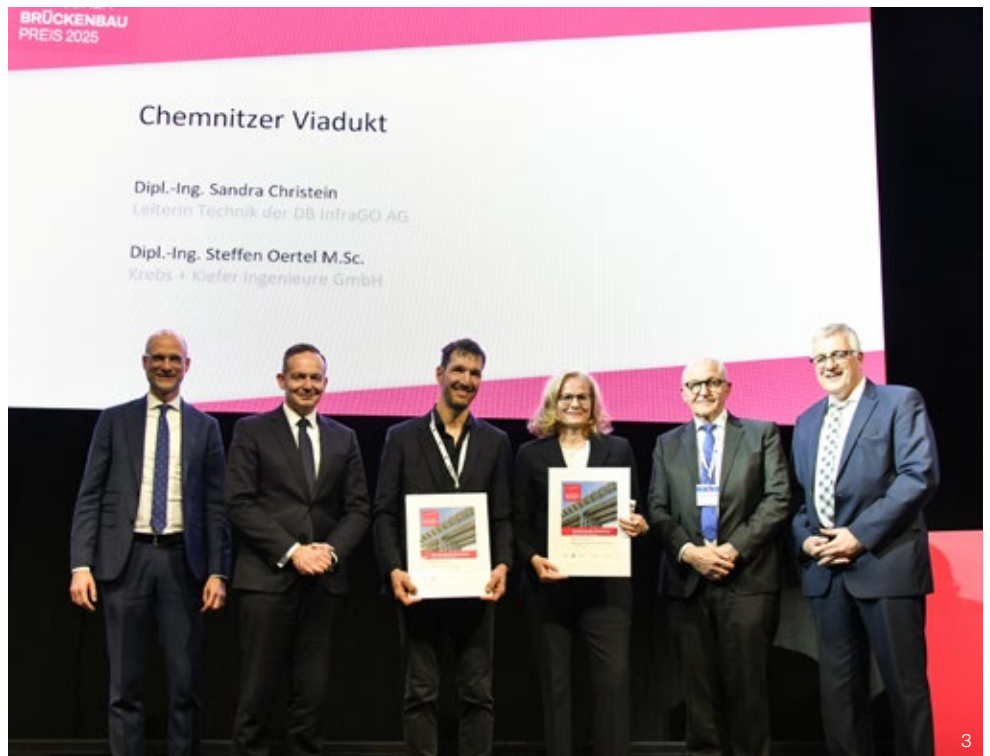
1 | Preisträger in der Kategorie Fuß- und Radwegbrücken sind Ludolf Krontal und Falk Hoffmann-Berlin für den Bastionskronenpfad in Erfurt, Gratulanten sind Sascha Steuer (VBI), Dr. Volker Wissing, Dr. Heinrich Bökamp (BlngK), Laudator Dipl.-Ing. Christian Richert (VBI).

© Torsten George

2 | Der Sonderpreis Nachhaltigkeit ging an das Team der Neuen Regenbrücke Roding, Dipl.-Ing. Hubert Busler (Mayr Ludescher Partner, Mitte), Falko Schmitt (3.v.l.) und Dirk Krolkowski (3.v.r) vom Architekturbüro DKFS London.

Laudator Dr.-Ing. Peter Warnecke, Vizepräsident VBI (rechts),

© Torsten George



- 1 | © André Wirsig
- 2 | © André Wirsig
- 3 | Der Sonderpreis Denkmal zum Jubiläumsjahr des DBBP ging an das Chemnitzer Viadukt, vertreten durch Dipl.-Ing Sandra Christein (DB InfraGO AG) und Dipl.-Ing Steffen Oertel M. Sc. (Krebs+Kiefer).
Laudator (rechts): Dipl.-Ing. Ingolf Kluge, Vizepräsident der BingK,
© Torsten George
- 4 | Anschließender Empfang in der Messe-Ausstellung in Halle 2,
© Torsten George
- 5 | Alle Preisträger und ihre Teambegleitung in Feierlaune,
© Torsten George

DANKSAGUNG

Das Team des Deutschen Brückenbaupreises bedankt sich bei allen Sponsoren für das großartige Engagement.

AUSLOBER

SCHIRMHERR

HAUPTSPONSOREN



KOOPERATIONSPARTNER

SPONSOREN



FÖRDERER





Dirk Brandenburger

IM GESPRÄCH

GERÜSTET FÜR DIE ZUKUNFT

Fragen an die beiden größten Planer, Bauer und Betreiber von
Brückeninfrastruktur in Deutschland

**Dirk Brandenburger, Die Autobahn GmbH des Bundes, im
Gespräch mit dem Verband Beratender Ingenieure VBI**

***Herr Brandenburger, als Bauherr
von Brücken zählt die Autobahn
GmbH des Bundes zu den größten
Auftraggebern an Ingenieur:innen
in Deutschland.***

***Warum müssen so viele Brücken
instand gesetzt oder neu gebaut
werden?***

Viele Autobahnbrücken wurden zwischen 1960 und bis Anfang der 80er-Jahre erbaut. Insgesamt 55 Prozent aller Brücken vor 1985 errichtet. Erst ab 1985 wurde ein Normungsstand erreicht, der für die Konstruktion der Tragwerke vielfach auch heute noch Bestand hat, und den gestiegenen Achslasten der Lkw gerecht wird. Brücken, die bis 1985 gebaut wurden, müssen daher in vielen Fällen verstärkt oder erneuert werden.

Geplant wurden die Brücken damals außerdem für eine weitaus geringere Verkehrsmenge und auch eine geringere Verkehrslast. Das belastet die Bauwerke und hinterlässt Spuren. Ein einziger Lkw nutzt die Straße so stark ab, wie viele Tausend Pkw.

Dirk Brandenburger

- Seit 2023 Technischer Geschäftsführer; Autobahn GmbH des Bundes
- 2006 bis 2023 Technischer Geschäftsführer; DEGES GmbH
- 2000 bis 2006 Referatsleiter für Übergreifende Aufgaben des Straßenbaus; Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- 1994 bis 2000 Referent Abteilung Straßenbau; Bundesministerium für Verkehr
- 1991 bis 1994 Abteilungsleiter Planung und Telematik; Autobahnamt Montabaur

Natürlich tragen auch Umwelteinflüsse zum Altern der Bauwerke bei. Eindringendes Wasser und Frost können ein Bauwerk schädigen. Dazu muss erwähnt werden, dass die Materialqualität aus den 1960er- und 1970er-Jahren nicht mit heutigen Materialien vergleichbar ist.

Wie kann die Sanierung der Autobahnbrücken beschleunigt werden?

Wir sind bei der Brückensanierung auf einem guten Weg: Bezogen auf die Gesamtbrückenfläche von 3,2 Millionen Quadratmetern – das sind etwa 450 Fußballfelder – haben wir bereits mehr als 980.000 Quadratmeter modernisiert. Das sind rund 30 Prozent der Gesamtfläche und etwa 137 Fußballfelder.

Natürlich sind die Groß- und Talbrücken, die wir aktuell sanieren oder ersetzen aufwendiger in der Planung und beim Bauen als Standardüberführungsbauwerke. Diese Brücken sichern aber die Netzverfügbarkeit und werden deshalb prioritär behandelt. Ein eindrucksvolles Beispiel für Großbrücken ist der Ersatzneubau der Rheinbrücke Schierstein.



Wir sind bei der Brückensanierung auf einem guten Weg.

Dirk Brandenburger

Bei der Modernisierung dieser Brücken helfen uns vor allem schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren. Deshalb sind wir froh, dass Genehmigungsbeschleunigungsgesetz 2023 beschlossen wurde. Für die Autobahn bringt das viele Vorteile: So entfällt die Genehmigungspflicht für Brücken, die im Zuge der Sanierung erweitert – z. Bsp. von vier auf sechs Fahrstreifen – werden sollen. Auch ist die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht mehr notwendig. Der Planungs- und Genehmigungszeitraum kann somit halbiert werden.

Schneller wollen wir auch durch die Straffung der Prozesse bei der Autobahn GmbH werden. Dazu haben wir im vergangenen Jahr das Brückenkompetenzzentrum in der Zentrale eingerichtet, das das Brückenbauprogramm deutschlandweit steuert und überwacht.

Für mehr Tempo sorgen auch standardisierte Entwürfe z. Bsp. bei Überführungsbauwerken. Damit sparen wir Zeit in der Planung. Modulare Bauweisen sorgen für einen schnelleren Ablauf auf der Baustelle.

Welche Rolle spielt die Digitalisierung beim Brückenbau?

Die Digitalisierung ist bei uns in vielen Bereichen schon gelebte Praxis – sei es beim Verkehrsmanagement, bei der Einsatzplanung unseres Betriebsdienstes oder beim Brückenbau mit Building Information Modeling (BIM). Auf Grundlage digitaler Modelle werden bei der BIM-Methode alle relevanten Informationen und Daten zusammenhängend erfasst, verwaltet und zwischen den am Projekt Beteiligten ausgetauscht. Alle Bauwerksdaten werden im Modell hinterlegt. Fehler, die bislang erst im Zuge der Baudurchführung erkannt werden konnten, werden bereits im Planungsprozess vermieden. BIM bedeutet damit mehr Planungssicherheit und eine vereinfachte Bauablaufplanung von Bauprojekten. Das führt zu einer wesentlich störungsfreieren Baudurchführung und erhöht die Effizienz.



Die Digitalisierung ist bei uns in vielen Bereichen schon gelebte Praxis.

Dirk Brandenburger

Die Daten aus Planung und Bau können zudem bei Betrieb und Unterhaltung des fertiggestellten Bauwerks hinzugezogen werden, um etwa Maßnahmen zur Unterhaltung oder Erhaltung zielgerichteter durchführen zu können.

Aktuell arbeiten wir an der autobahnweiten Implementierung von BIM. Dabei arbeiten wir eng mit der DEGES zusammen und haben beispielsweise unsere beiden bestehenden Objektkataloge harmonisiert, um die Arbeit der Auftragnehmer zu erleichtern. Außerdem haben wir uns gemeinsam mit den drei Verbänden der Bauwirtschaft und der DEGES dazu verpflichtet, den BIM-Leistungskatalog zu nutzen.

Welche Veränderungen wird es in den kommenden Jahren im Brückenbau geben?

Wir als Autobahn GmbH werden gerade für die kleinen und mittleren Brücken auf Schnelligkeit, Standardisierung, Systematisierung und Digitalisierung setzen. Die kleinen und mittleren Brücken machen rund 80 Prozent unseres Brückenbestandes aus und haben deshalb einen besonders großen Hebel in der Bilanz.

Fertigteilbauweisen bieten sich gerade für diese Bauwerke an. Wir können die Qualität durch Werksfertigung verbessern und verkürzen die Bauzeiten durch serielle Herstellung auf ein Minimum. Das reduziert nicht nur die Stauzeiten, sondern auch den CO₂-Fußabdruck. Für Brücken über die Autobahn haben wir die Typenentwürfe des BMDV digitalisiert und in der Autobahn GmbH eingeführt.



Wir als Autobahn GmbH werden gerade für die kleinen und mittleren Brücken auf Schnelligkeit, Standardisierung, Systematisierung und Digitalisierung setzen.

Dirk Brandenburger

Außerdem wird das Thema Nachhaltigkeit eine noch größere Rolle spielen. Jedes Bauwerk, das nicht erneuert werden muss, spart Ressourcen und CO₂. Deshalb setzen wir bei Neubauten auf robuste und bewährte Bauweisen und planen für zukünftige Verkehrsmengen, um aus der rechnerischen Nutzungsdauer eine tatsächliche Nutzungsdauer zu machen. Wo möglich, werden wir deutlich mehr in die Instandsetzung investieren. Insbesondere bei Brückenüberbauten kann durch den Einsatz von ultrahochfestem Faserbeton ein kompletter Ersatzneubau vermieden oder zumindest die Restnutzungsdauer verlängert werden. Außerdem gibt es Forschungen zur Herstellung neuer CO₂-reduzierter Zemente, die jedoch noch in den Anfängen steckt.

Im Bereich des vorausschauenden Monitorings entwickelt die Autobahn GmbH mit anderen Stakeholdern die Bauwerksüberwachung weiter. Schäden an Brücken und Straßen sollen frühzeitig erkannt, Wartungsarbeiten optimiert und die Nutzungsdauer damit verlängert werden.



**Für das Denken
im Großen.**



**Und den Blick für
die Zukunft.**

Arbeite an Infrastrukturprojekten für ganz Deutschland und profitiere von individueller Fortbildung. Jetzt als Bauingenieurin oder Bauingenieur bewerben:



KommZurAutobahn.de



**Die
Autobahn**
EINE FÜR ALLE.



Anna Cuda

Die Deutsche Bahn fördert den Deutschen Brückenbaupreis seit der ersten Auslobung 2006. Was motiviert Sie, auch beim 10. Mal dabei zu sein?

IM GESPRÄCH

MIT DER „ZUKUNFTSINITIATIVE BAHNBAU“ ZU INNOVATIVEN LÖSUNGEN

Anna Cuda, Leiterin Infrastrukturprojekte Region Südost, DB InfraGO AG

In unserem Schienennetz unterhalten wir rund 25.740 Eisenbahnbrücken; viele von ihnen prägen Landschaften und das Bild der Städte. Zu diesen Brücken gehören die Saale-Elstertalbrücke in Sachsen-Anhalt, mit 8.614 Metern die längste Eisenbahnbrücke Deutschlands; die Müngstener-Brücke bei Solingen, mit 107 Meter die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands, und die älteste in Betrieb befindliche Eisenbahnbrücke bei Wurzen an der Strecke Leipzig – Dresden, im Jahr 1838 erbaut.

Allein die Vielzahl und Vielfalt unserer Eisenbahnbrücken wären ein guter Grund. Ein weiterer Grund ist: Beim Erneuerungsbedarf unserer Infrastruktur stehen die Bahnbrücken an der Spitze. Wir investieren viel, um Brücken zu erhalten und zu erneuern.

Anna Cuda

Leiterin Infrastrukturprojekte Region Südost DB InfraGO AG

- Seit Mai 2024 Leiterin der Infrastrukturprojekte Region Südost bei der DB InfraGO AG.
- 2020 bis 2024 Leiterin der Planung und Segmentsteuerung Region Südost bei der DB Netz AG.
- 2016 bis 2020 Leiterin der Planung und Steuerung der Produktionsdurchführung Düsseldorf
- Zuvor in verschiedenen leitenden Funktionen im Controlling der Produktionsstandorte Hagen und Düsseldorf

Damit wurden in der Vergangenheit immerhin schon drei Mal Bahnbrücken zu Preisträgerinnen des Brückenpreises. Was sind für Sie die Schwerpunkte beim Brückenbau?

Natürlich haben wir viele innovative, gelungene Brückenneubauten wie die 2012 ausgezeichnete Scherkondetalbrücke zum Beispiel oder aktuell die Oderbrücke bei Küstrin. Aber wir tun auch viel für die Erhaltung historischer Eisenbahnbrücken. Rund die Hälfte unserer Brücken sind historische Gewölbe- oder Stahlbrücken. Mit innovativen Ideen geben wir den alten Gewölbebrücken ein neues Leben. Dazu gehört zum Beispiel die Elstertalbrücke im sächsischen Vogtland. Auch historische Stahlbrücken erneuern wir. Beispiele sind die schon erwähnte Müngstener Brücke über das Tal der Wupper und das „Chemnitzer Viadukt“ in der Kulturhauptstadt 2025. Erneuerung statt Neubau ist nicht nur ein Beitrag zum Erhalt unseres kulturellen Erbes, sondern auch ein Beitrag zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz.



Beim Erneuerungsbedarf unserer Infrastruktur stehen die Bahnbrücken an der Spitze.

Anna Cuda

Für die Aufgabe brauchen Sie innovative Ideen. Wo holen Sie die her?

Wir haben zum einen bei der Bahn selbst viele erfahrene und kreative Fachleute im Brückenbau. Zudem arbeiten wir mit den Planenden und Bauenden in der „Zukunftsinitiative Bahnbau“ an innovativen Lösungen. Und wir fördern die Forschung: An der TU Dresden mit einer Stiftungsprofessur für Massivbau und in Kürze an einer weiteren Uni eine Professur für Stahlbau.



Bei Anlagen mit
potenziellem
Erneuerungsbedarf
stehen die Brücken
an der Spitze.

Historische
Gewölbe- und
Stahlbrücken machen
mehr als 50 Prozent
des Brücken-
bestandes
aus

Foto: DB InfraGO AG

25.740 Eisenbahnbrücken

Brücken
sind essenziell für
den Bahnbetrieb.
Ohne Sanierung und
Modernisierung ist
ein reibungsloser
Bahnbetrieb
nicht möglich.

Die DB InfraGO AG
ist die gemeinwohlorientierte
Infrastruktursparte der DB:
dbinfra.go.com

Foto: Oliver Lang



**Lieben
wir!**

www.die-ausdenker.com



DIE AUSDENKER

*Deutschlands beratende
Ingenieurinnen, Architekten
und Consultants*

Junior.ING – Der Schülerwettbewerb der Ingenieurkammern

Seit 2005 ein voller Erfolg!

Wir wollen Begeisterung für Technik und Naturwissenschaften wecken! Jährlich führen die Ingenieurkammern der Länder zusammen mit der Bundesingenieurkammer den Schülerwettbewerb Junior.ING durch. Der Wettbewerb zeigt, wie spannend und vielseitig der Beruf des Bauingenieurs ist.

Zielgruppe: Schülerinnen und Schüler

Themenvielfalt: Jedes Jahr ein neues Thema – für echte Abwechslung!

Teilnehmende: Durchschnittlich 6.000 Kinder und Jugendliche deutschlandweit

Anerkennung: Seit 2021 offiziell empfohlen durch die Kultusministerkonferenz (KMK)



Der Schülerwettbewerb leistet einen wichtigen Beitrag, um dem Fachkräftemangel zu begegnen und Kinder für Technik zu begeistern. Weitere Informationen finden Sie hier:

www.junior.ing

INGENIEURSUMMIT 2025

5. Juni 2025 · EUREF-Campus · Berlin

Jetzt
anmelden!

BIngK
BUNDES
INGENIEURKAMMER



www.ingenieur-summit.de

IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesingenieurkammer
Joachimsthaler Straße 1
10719 Berlin
www.bingk.de
Redaktion: Fabian Becker

Verband Beratender Ingenieure (VBI)
Budapester Straße 31
10787 Berlin
www.vbi.de
Redaktion: Sebastian Staff

Schirmherr

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
www.bmvi.de

Redaktion | Runze & Casper Werbeagentur GmbH, Berlin
Franziska Koch, Susanne Muehr

www.brueckenbaupreis.de

BILDRECHTE

Alle Bilder zu den Wettbewerbsbeiträgen, Preisträgern und Auszeichnungen wurden von den einreichenden Ingenieurbüros zur Verfügung gestellt.

ODERBRÜCKE KÜSTRIN-KIETZ
DB InfraGO AG, Berlin und Schüßler-Plan GmbH mit Knights Architects und sbp
© Hartmut Schreiter | © Oliver Lang |
© Wilfried Dechau

RHEINBRÜCKE SCHIERSTEIN
SWECO GmbH, Frankfurt a.M.
© Frank Heinen | © Lorenz Heide |
© Dirk Kurz

ERSATZNEUBAU ELISABETHBRÜCKE
BR0 64 STRAB
© SSF Ingenieure AG, Halle

BASTIONSKRONENPFAD
Marx Krontal Partner, Hannover
© Steven Neukirch Fotografie

EDERBRÜCKENFAMILIE
Ingenieurbüro Miebach, Lohmar,
© Lukas Osterloff | © Peter Beckmann

NEUE REGENBRÜCKE RODING
© Mayr Ludescher Partner, München |
© FOTOGRAFIEIMRAUM

CHEMNITZER VIADUKT
DB InfraGO AG, Leipzig und
Krebs + Kiefer Ingenieure GmbH, Dresden
© Jörn Daberkow | © Carmen Bencheriet |
© Matthias Schönberg | © Tillmann Specht |
© Linda Schleinitz | © Sebastian Groß
FOTO GRUSSWORT
© Bundesregierung / Jesco Denzel
(Dr. Volker Wissing)
FOTOS JURY
© Torsten George

FOTOS PREISVERLEIHUNG
© André Wirsig, Dresden |
© Torsten George, Berlin