Kurier

MITARBEITENDE

JR Berufsinfotag
Karrieremöglichkeiten bei JR entdecken

GROSSPROJEKT

Abriss und Neubau der Brücke Höchfelden
Arbeiten zwischen Wasser und Stahl

UNTERNEHMENSGRUPPE

Erweiterungsbau der JR Hauptverwaltung
Neue Räume für Zusammenarbeit



RÄDLINGER

2026

Impressum

JR Kurier – das Unternehmensmagazin der Josef Rädlinger Unternehmensgruppe
Ausgabe 2026 (Erscheinungsweise jährlich)

Herausgeber: Josef Rädlinger Unternehmensgruppe
Rädlinger Allee 1 | 93413 Cham
www.raedlinger.com

Redaktion und Gestaltung: JR Marketing

Inhaltlich verantwortlich: Marketing
Rädlinger Allee 1 | 93413 Cham
Tel. +49 9971 4003-8811
marketing@raedlinger.com

Fotos: Josef Rädlinger Unternehmensgruppe, Adobe Stock, CR Fotografie, BEMO Tunnelling GmbH, ibis Styles Munich Airport / Accor, pixeltypen_

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen zum Teil verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für jegliches Geschlecht.

Die in diesem Magazin genannten Mengen-, Maß- und Flächenangaben sind nicht exakt, sondern als Richtwerte zu verstehen. Abweichungen sind möglich.

Stark aufgestellt für die nächsten Schritte

Liebe Leserinnen und Leser,

hinter uns liegt ein erfolgreiches Jahr voller wichtiger Entwicklungen, richtungsweisender Entscheidungen und neuer Chancen. Als Unternehmensgruppe haben wir unseren Weg konsequent fortgesetzt und die Weichen für die Zukunft gestellt.

Ein zentraler Bestandteil unserer Strategie bleibt dabei unser ganzheitlicher Ansatz „Alles aus einer Hand“. Die Übernahme des Fertigteilwerks Ende vergangenen Jahres war hierfür ein weiterer wichtiger Baustein. Aktuell investieren wir in die Modernisierung und Weiterentwicklung des Standorts. Dabei beschäftigen wir uns auch ganz gezielt mit dem Thema „modulares Bauen“. Diese Bauweise ermöglicht schnellere und nachhaltigere Lösungen und gewinnt bereits heute bei vielen Ausschreibungen zunehmend an Bedeutung.

Auch im technischen Bereich haben wir unser Leistungsportfolio erweitert. Mit dem Aufbau unserer Tragwerksplanung stärken wir unser Technisches Büro und können Projekte künftig noch umfassender begleiten. Dadurch bauen wir unsere Kompetenzen weiter aus und schaffen zusätzliche Mehrwerte für unsere Kunden und Partner.

Der geplante Büroanbau in Windischbergerdorf ist eine wichtige Investition in die Zukunft unseres Hauptsitzes. Wir schaffen Raum für weiteres Wachstum und moderne Arbeitswelten. Die Planungen für das Projekt laufen bereits auf Hochtouren und unterstreichen unser klares Bekenntnis zum Standort und zur langfristigen Entwicklung unserer Unternehmensgruppe.

Besonders freut es uns, dass mit Luka Rädlinger, Geschäftsführer bei der JR Netzbau und Elektrotechnik GmbH, und Johannes Rädlinger, Geschäftsführer bei der Josef Rädlinger Verkehrsakademie GmbH, die nächste Generation weitere Verantwortung innerhalb unserer Unternehmensgruppe übernimmt. Beide kennen unser Unternehmen seit vielen Jahren, haben Erfahrungen in unterschiedlichen Bereichen gesammelt und sich gezielt auf ihre neuen Aufgaben vorbereitet. Wir sind überzeugt, dass sie ihre Gesellschaften mit Fachwissen, Engagement und Weitblick erfolgreich weiterentwickeln werden.



Neben diesen strategischen Entwicklungen blicken wir auf zahlreiche abgewickelte Projekte und ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr zurück. Tag für Tag beweisen unsere Mitarbeitenden auf Baustellen, in Werkstätten, in den Verwaltungen und an vielen weiteren Einsatzorten, was mit Fachkompetenz, Einsatzbereitschaft und Teamgeist möglich ist. Dafür gebührt ihnen unser besonderer Dank und Respekt.

Ein herzliches Dankeschön gilt ebenso den Familien und Angehörigen, die diesen Weg mit Verständnis, Unterstützung und Rückhalt begleiten. Ohne diesen Zusammenhalt wären viele unserer Erfolge nicht möglich.

Und jetzt wünschen wir euch viel Freude beim Lesen des aktuellen JR Kuriers und spannende Einblicke in die Themen, Projekte und Menschen, die unsere Unternehmensgruppe bewegen.

Rüdiger Altmann
Geschäftsführer

Helmut Schmöller
Geschäftsführer

Inhalt

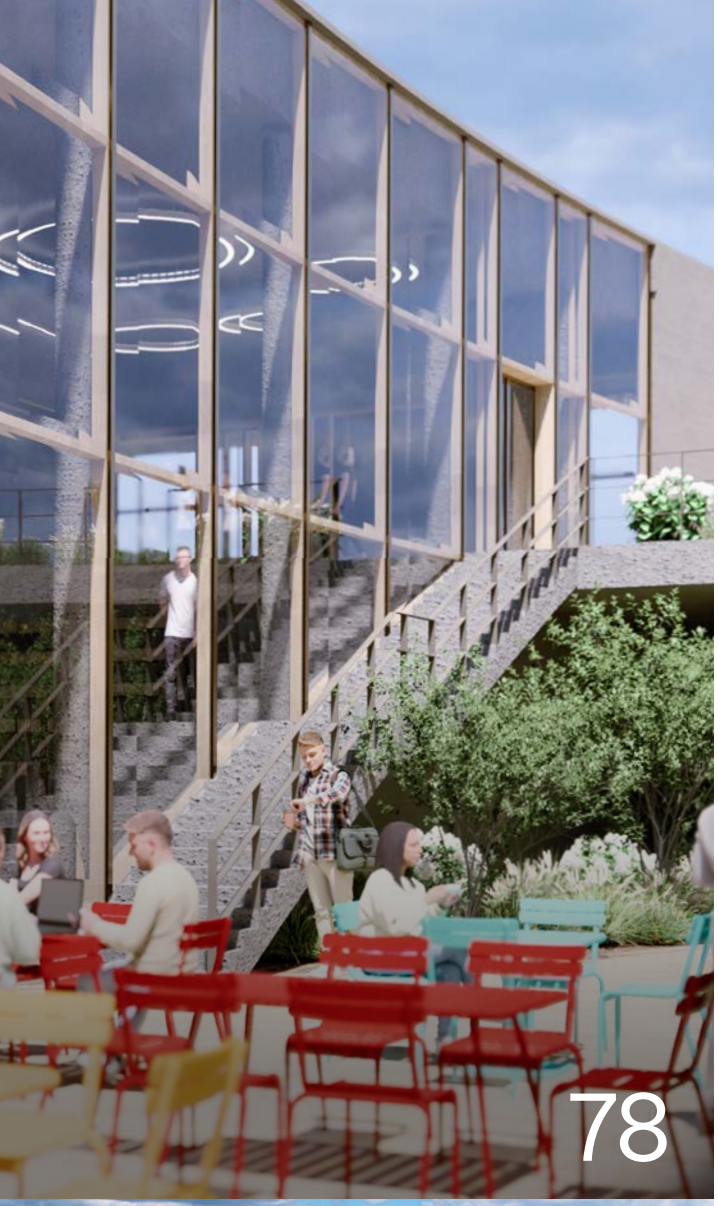
6 Ein Blick ins neue JR Fertigteilwerk

8 Bauprojekte

10 Abriss und Neubau Brücke Höchfelden, Töging am Inn
12 Ersatzneubau Flutbrücke, Cham
13 Erneuerung Straße und Wasserleitung, Bruck i. d. OPf.
14 Ausbau St2150, Rötz
15 Hochwasserschutz Sallern, Regensburg
16 Abbruch und Neubau Brücke A93, Nabburg
18 Erweiterung Umschlagsmodul DUSS-Terminal, München-Riem
19 Neubau Lärmschutzwände A9, Lenting/Hepberg
20 Sanierung Parkhäuser, Flughafen München
22 Sanierung Tiefgarage EPO, München
24 Erneuerung A9, Berg/Bad Steben
26 Ersatzneubau Nagerlbrücke, Regen
28 Neubau Brückenbauwerke A44, Kassel/Herleshausen
30 Neubau Lärmschutzwände A6, Schnelldorf
32 Neubau Hochwasserschutz Regen, Zeitlarn
33 Erweiterung Fernwärmenetz, Fürth
34 Glasfaserausbau Cluster 7.1, Landkreis Cham
36 Ausbau Energieversorgung, Landkreis Regen
37 Spülbohrungen Bayernwerk, Schwandorf
38 Sanierung Elektrotechnik Neues Rathaus, Regensburg
40 Elektroinstallation Winterdienstgebäude, Flughafen München
42 Elektrosanierung Gymnasium, Höhenkirchen-Siegertsbrunn
44 Fahrbahnerneuerungen, Landkreis Cham
45 Fahrbahnerneuerung Ortsdurchfahrt, Geigant
46 Asphaltierung Oberbecken Pumpspeicherkraftwerk, Happurg
48 Neubau Brücke, Gutenstetten
49 Fahrbahnerneuerung A93, Selb/Höchstädt
50 Verkehrswegebauarbeiten PWC-Anlage A73, Coburg
52 Neubau Ortsumgehung, Waldershof
53 Fahrbahnerneuerung A38, Lützen/Leipzig
54 Fahrbahnausbau und Brückenerneuerung, Brand/Seußen
55 Neubau Ortsumgehung, Lochau/Weihermühle
56 Untergrundertüchtigung Moorstelle, Osterhofen











57 Modernisierung Bahnhof, Osterhofen
58 Modernisierung Bahnhöfe, Landkreis Regensburg
60 Sanierung Löwenwand, Passau/Vilshofen
62 Innengestaltung Kundenbereich VR-Bank, Straubing
64 Planung und Bau ibis Styles Hotel, Flughafen München
66 Baustellenupdates

78 Erweiterungsbau Hauptverwaltung

86 Im Gespräch

88 Ohne Worte, Elisabeth Lanzinger
89 Fünf Fragen an Markus Heigl
90 Erzähl doch mal, Thomas Brandl

92 Unternehmensgruppe

94 JR steigt in die Fertigteilproduktion ein
94 Neue Geschäftsführung der JR Verkehrsakademie
95 Gründung der JR Netzbau und Elektrotechnik GmbH
95 Tragwerksplanung aus dem eigenen Haus
96 30 Jahre Rädlinger Straßen- und Tiefbau GmbH
97 JR Berufsinfotag in Weiding
98 JR Nachhaltigkeitsbericht 2025
98 Girls'Day 2026 bei JR: Einblicke hinter die Kulissen
99 Mobile Energie für unsere Baustellen
99 Pistengaudi bei JR

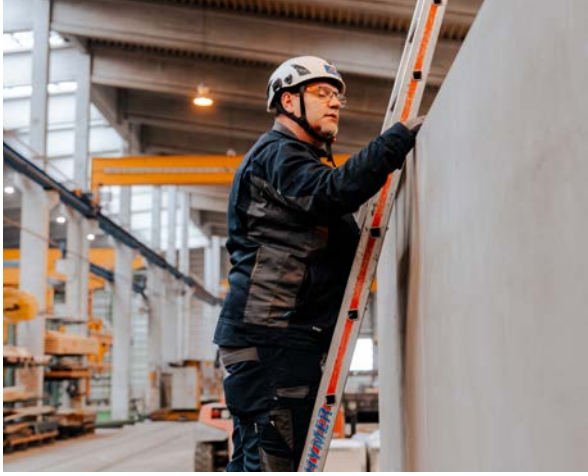
100 Regionale Verantwortung

104 Mitarbeitende

106 Firmenjubilare 2026
108 Neue Azubis
109 Kennenlerntage 2026
110 Wir stellen uns vor: IT-Abteilung
112 Wir stellen uns vor: Lager-Team, Weiding

115 Schlusswort







Hinter den Kulissen: So entstehen Fertigteile bei JR

Stahl klirrt, Maschinen laufen, ein Betonkübel schwebt durch die Halle. Auf der einen Seite entstehen neue Fertigteile, auf der anderen werden Elemente für die Baustelle vorbereitet. Seit einem Jahr gehört das Fertigteilwerk in Cham-Altenmarkt zur Josef Rädlinger Unternehmensgruppe. Zeit für einen Blick hinter die Kulissen.

● Das Gelände der Josef Rädlinger Fertigteile GmbH umfasst 62.000 Quadratmeter mit Bürogebäude, zwei Produktionshallen sowie Lagerflächen. 15 Kolleginnen und Kollegen arbeiten im Büro, 45 in Fertigung, Lager und Werkstatt. Weitere 15 Mitarbeitende eines Werkvertragsunternehmens produzieren konstruktive Fertigteile.

In der Umlaufanlage entstehen täglich bis zu 750 Quadratmeter Fertigteile. Das ist etwa die Menge für vier bis fünf Einfamilienhäuser. Zum Sortiment gehören Doppelwände, Filigrandecken, Sandwich-Elemente und konstruktive Fertigteile. Sie kommen im Wohnungs-, Gewerbe- und Industriebau zum Einsatz.

Vom Beton bis zur fertigen Wand

Und wie entsteht eigentlich so ein Fertigteil? Um das zu beantworten, lohnt sich ein Blick in die Produktion. Hier werden Betonfertigteile manuell oder teilautomatisiert hergestellt. Bevor eine Filigrandecke oder ein Doppelwandelement die Halle verlässt, durchläuft es mehrere aufeinander abgestimmte Stationen der Umlaufanlage. Jeden Morgen wird die Produktion für den gesamten Tag geplant. Die Kolleginnen und Kollegen im Büro bereiten die Produktionsdaten vor und übergeben sie digital an die Fertigung. Die meisten Fertigteile entstehen auf sogenannten Paletten. Das sind elf mal drei Meter große Stahlplatten, die sich in einem geschlossenen Kreislauf durch die Anlage bewegen. Zu Beginn entfernt ein Roboter Abstellprofile und Betonreste vom vorhergehenden Umlauf, reinigt die Oberfläche und bereitet sie für den nächsten Auftrag vor. Anschließend setzt der Schalungsroboter die Abstellschienen an den vorgesehenen Positionen. Sie bestimmen die späteren Außenabmessungen des Fertigteils und werden magnetisch fixiert. Besondere Formen und Aussparungen ergänzen die Mitarbeitenden von Hand. Ein Laser zeigt dafür die Positionen von Aussparungen und Einbauteilen wie Fensteröffnungen oder Kabeldosen exakt an.

Stahl, Beton und viel Handarbeit

Anschließend folgt die Bewehrung. Eine Maschine zieht den Bewehrungsstahl von großen Spulen ab, richtet ihn und schneidet die einzelnen Stäbe passgenau zu. Diese werden dann automatisch an den vorgesehenen Stellen auf der Palette abgelegt. Je nach Bauteil setzen die Mitarbeitenden weitere Einbauteile ein und ergänzen Gitterträger und Sondereinbau-Bauteile. Im nächsten Schritt kommt der Beton ins Spiel. Ein Betonwerk auf dem Gelände liefert ihn für die Fertigteilproduktion. Die Fahrmischer werden in der Halle elektrisch entladen, sodass dabei keine Abgasemissionen entstehen. Anschließend übernimmt ein automatisierter Betonverteiler die genaue Dosierung. Anhand der hinterlegten Produktionsdaten verteilt er die benötigte Menge an der richtigen Stelle der Palette. Danach wird der Beton verdichtet, indem die gesamte Palette in Schwingung gebracht wird. Zum Schluss kontrollieren die Mitarbeitenden noch einmal jedes Bauteil.

Unsere Fertigteilproduktion:
Einblicke im Video!

www.raedlinger.com/fertigteile

Verschiedene Wege, je nach Produkt
Wie es dann weitergeht, hängt vom jeweiligen Fertigteil ab. Filigrandecken werden direkt in die Trockenkammer transportiert. Dort härten sie über Nacht bei Temperaturen von etwa 25 bis 30 Grad aus. Am nächsten Tag werden sie durch das Regalbediengerät entnommen, ausgestapelt und bis zum Versand in Schwerlastregalen im Außenbereich gelagert.

Die Herstellung von Doppelwänden erfolgt in zwei Schritten. Zunächst wird die erste Betonschale produziert und erhärtet. Anschließend wird sie in einer speziellen Wendevorrichtung gedreht und mit einer zweiten, frisch betonierten Schale verbunden. Nach einem weiteren Erhärtungsvorgang kann das fertige Element ausgelagert werden.

Wie ein Baukasten für die Baustelle
Das Ausstapeln der Fertigteile erfolgt in einer genau festgelegten Reihenfolge. Ziel ist es, die Elemente auf der Baustelle in der Reihenfolge vom Lkw zu entnehmen und zu montieren, in der sie eingebaut werden. Dafür sorgen sogenannte Stapellisten. Sie legen exakt fest, welches Bauteil an welcher Position liegt. Im Außenbereich werden die Elemente fertig gestapelt bis zur Abholung zwischengelagert.

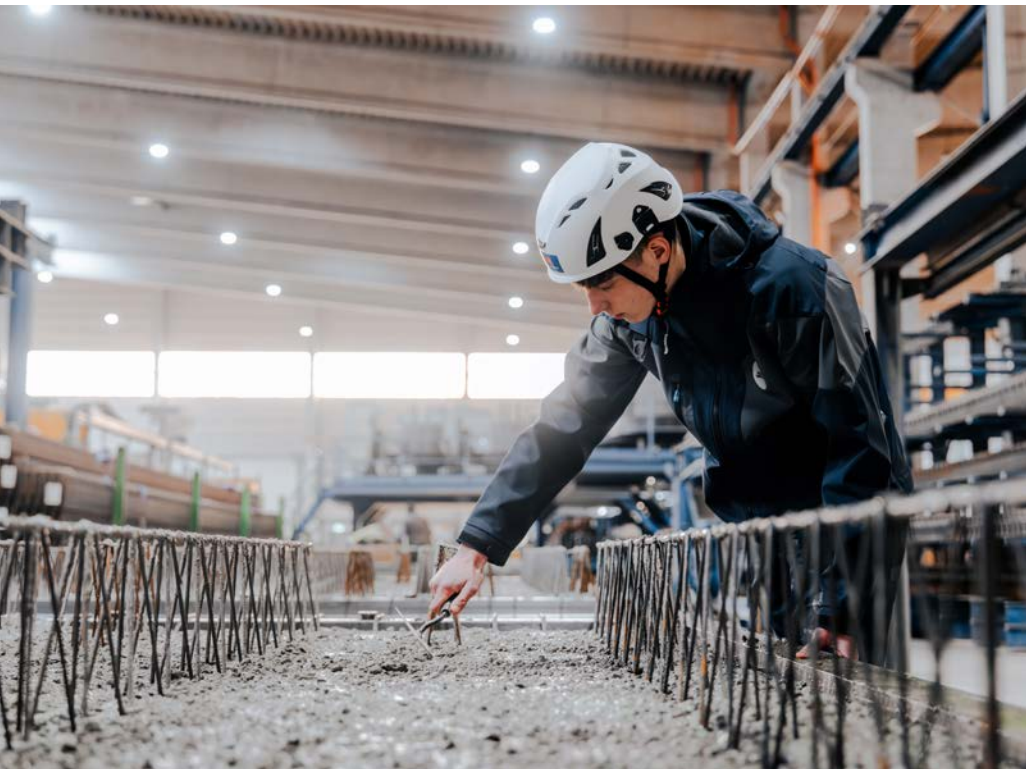
Zwei Innenlader für den Transport
Lange bleiben die Fertigteile aber nicht an ihrem Lagerplatz. Für die Auslieferung kommen verschiedene Lkws zum Einsatz. Wandelemente können mit zwei firmeneigenen Innenladern stehend transportiert werden. Die speziellen Sattelauflieger können sich bis auf den Boden absenken und die Innenladerpalette, in der sich die Fertigteile befinden, selbst aufnehmen oder absetzen, sodass kein Kran benötigt wird. Filigrandecken werden auf Plateau-Lkws verladen. Die firmeneigenen Fahrzeuge dürfen dank Dauergenehmigung Decken mit einer Breite von drei Metern transportieren. Beliefert werden vor allem Bauunternehmen und Baustoffhändler sowie eigene JR Baustellen. Privatkunden können die Fertigteile über Baustoffhändler beziehen.

Prozess für konstruktive Fertigteile
Nicht alle Fertigteile durchlaufen den teilautomatisierten Produktionsprozess. Konstruktive Fertigteile sind häufig individuelle Spezialanfertigungen und werden von Hand hergestellt.

In einem eigenen Bereich der Halle entstehen dafür unterschiedliche Arten von Fertigteilen, wie z. B. Sandwichwände, Stützen, Binder, Riegel usw. Eine Stahlbiegemaschine kann den benötigten Bewehrungsstahl in Form bringen. Auf verschiedenen Schaltischen können Betonelemente mit einer Länge von bis zu 30 Metern und einem Einzelgewicht von bis zu 40 Tonnen hergestellt werden. Ein besonderes Beispiel ist die Sanierung der Löwenwand bei Passau. Für dieses Projekt produzierte das Team rund 650 massive Bahnriegel mit circa 27.000 Einbauteilen. Zusammengesetzt ergeben sie auf der Baustelle eine Gesamtlänge von rund 2,7 Kilometern.

Es gibt keinen Stillstand
Auch wenn die Produktion während geplanter Wartungsintervalle im Winter teilweise ruht, bedeutet das keinen Stillstand. Die Zeit wird genutzt, um Maschinen und Anlagen zu warten sowie notwendige Instandhaltungsmaßnahmen durchzuführen. Für den kommenden Winter ist außerdem ein umfangreiches Retrofit der Umlaufanlage vorgesehen. Dabei werden die Steuerungs- und Sicherheitstechnik auf den neuesten Stand gebracht. Wer durch die Hallen des Fertigteilwerks geht, bekommt einen Eindruck davon, was alles hinter einem fertigen Bauteil steckt. Roboter und Maschinen übernehmen viele Arbeitsschritte, an anderen Stellen ist weiterhin die Erfahrung der Mitarbeitenden gefragt. Erst wenn alles zusammenpasst, kann das Fertigteil die Halle verlassen und auf der Baustelle seinen Platz finden. So ergänzt das Werk die Leistungen von JR um eine weitere wichtige Kompetenz.





Fertigteil-Lexikon

Filigrandecke: Vorgefertigte Stahlbetondecke, die auf der Baustelle mit Ortbeton ergänzt wird.

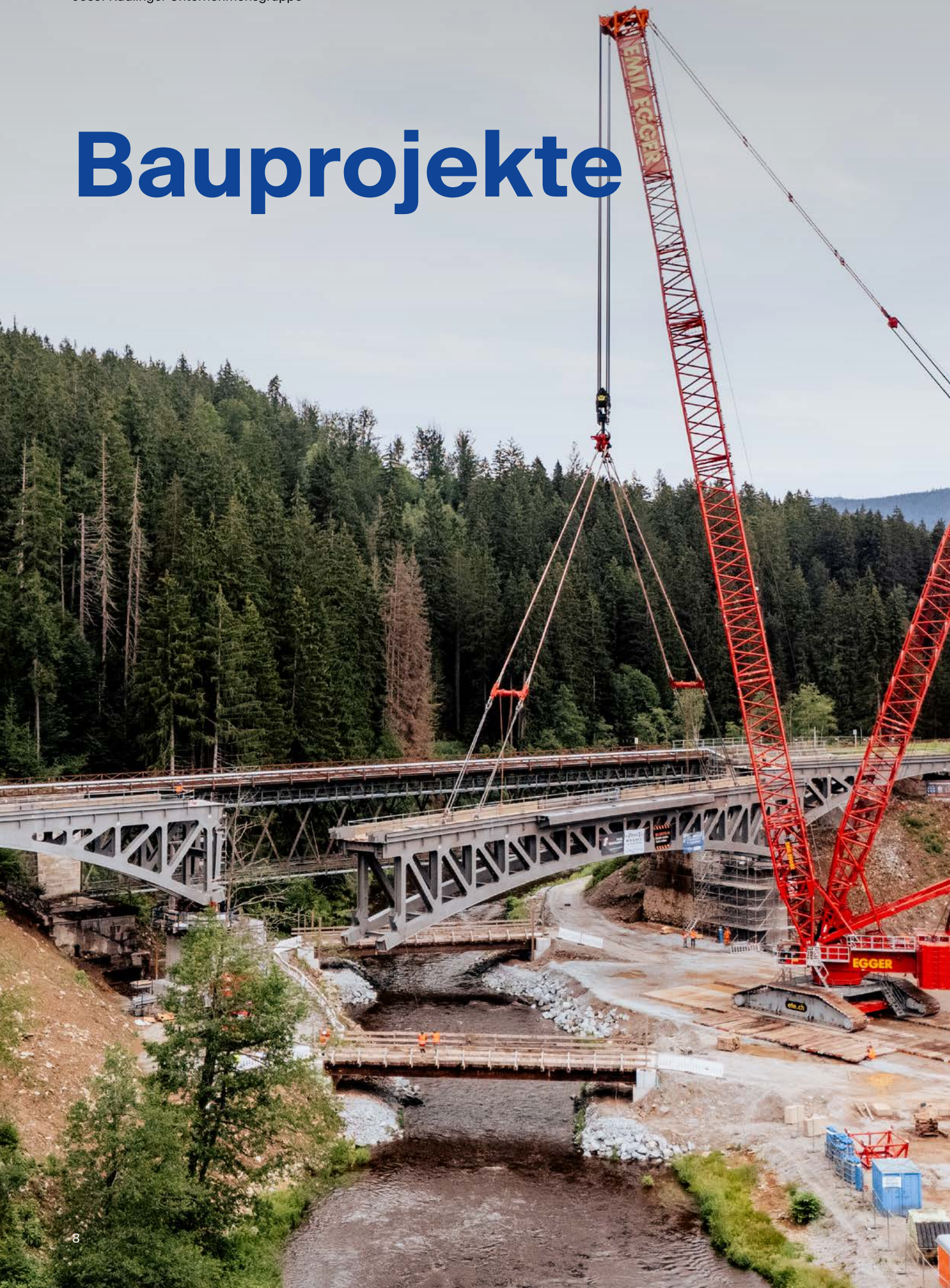
Doppelwand: Zwei werkseitig hergestellte Betonschalen, deren Zwischenraum auf der Baustelle mit Beton verfüllt wird.

Sandwichelement: Mehrschichtiges Wandelement aus zwei Betonschalen mit integrierter Dämmschicht.

Konstruktives Fertigteil: Individuell gefertigtes Bauteil wie Stütze, Binder, Riegel oder Sonderkonstruktion für spezielle Bauvorhaben.

Umlaufanlage: In der Umlaufanlage werden Betonfertigteile auf großen Stahlpaletten hergestellt. Diese durchlaufen nacheinander verschiedene Arbeitsstationen, vom Einschalen über das Betonieren bis zur Aushärtung.

Bauprojekte





Was entsteht gerade auf den Baustellen von JR? Auf den folgenden Seiten werden einige der Projekte vorgestellt, an denen die JR Teams aktuell arbeiten. Diese sind mit ganz unterschiedlichen Aufgaben und Geschichten verbunden.



Arbeiten zwischen Wasser und Stahl: Abriss und Neubau der Brücke Höchfelden über den Innkanal

Bauen auf einer schwimmenden Arbeitsplattform oder am trockengelegten Ufer: Der Neubau der Brücke Höchfelden über den Innkanal verlangt dem JR Team besondere Lösungen ab. So entsteht eine Verbindung für die Anforderungen von morgen.

● Am Innkanal in Töging am Inn entsteht seit Januar 2026 ein neues Bauwerk. Im Auftrag der Verbund Innkraftwerke GmbH ersetzt der JR Ingenieurbau die bestehende Brücke in der Höchfeldener Straße durch eine neue Stahlbogenbrücke. Durchschnittlich fünf Mitarbeitende von JR treiben das Projekt bis zur geplanten Fertigstellung im November 2026 voran.

Schwankender Wasserspiegel beeinflusst Arbeiten

Der Neubau ist Teil einer größeren Entwicklung. Denn durch ein neues Kraftwerk hebt sich der Wasserspiegel des Innkanals an. Die neue Brücke stellt künftig sicher, dass Rettungsfahrzeuge der Wasserwacht den Bereich auch bei hohen Betriebswasserspiegeln passieren können. Gleichzeitig erhöht der Neubau die Tragfähigkeit und schafft einen separaten Geh- und Radweg.

Bevor die neue Verbindung entstehen konnte, musste die bestehende Brücke weichen. Dafür schnitt das Team den Überbau in drei Elemente. Jedes davon brachte rund 150 Tonnen auf die Waage. Anschließend hob ein 600-Tonnen-Raupenkran die Bauteile aus.

So verlangten bereits die Vorarbeiten genaue Planung. Hinter den bestehenden Widerlagern stand nur wenig Platz zur Verfügung. Gleichzeitig beeinflusste der schwankende Wasserspiegel laufend die Arbeitsbedingungen. Um einzelne Bauabschnitte überhaupt ausführen zu können, senkte der Betreiber den Wasserspiegel minimal ab. Einige Arbeiten fanden zudem von einem Schwimmponton, einer schwimmenden Arbeitsplattform, aus statt.

Ein Schwergewicht hebt ab

Auch die Gründung der Brücke stellte besondere Anforderungen. Für die neuen Widerlager entstanden drei Bohrpfähle mit einer Länge von elf Metern sowie drei weitere mit zwölf Metern Länge. Hinzu kamen insgesamt zehn Mikropfähle mit einer Länge von jeweils 19 Metern. Fünf davon wurden je Widerlager schräg eingebaut und verankern das Bauwerk sicher im Untergrund. Damit der 600-Tonnen-Raupenkran überhaupt eingesetzt werden konnte, errichtete das JR Team zunächst eine 5,5 Meter hohe Kranstellfläche. Dafür baute es rund 3.900 Kubikmeter Frostschutzmaterial ein. Dieses wird nach Abschluss der Arbeiten für eine neue Straßenführung weiterverwendet.

Anschließend begann die Herstellung der neuen Stahlbogenbrücke. Die Franz Prebeck GmbH & Co. KG fertigte die Konstruktion direkt auf der Baustelle. Dort wurden die einzelnen Elemente verschweißt und die Beschichtung aufgebracht. Insgesamt umfasst der Stahlbau rund 159 Tonnen.

Vom Widerlager bis zur Fahrbahn

Parallel dazu entstanden die neuen Widerlager mit rund 184 Kubikmetern Beton. Nach dem Einhub der Stahlbogenbrücke folgten die Arbeiten an der Fahrbahnplatte. Dafür wurden rund 130 Kubikmeter Beton verbaut. Hinzu kamen Abdichtung, Gussasphalt und Deckschicht auf einer Fläche von etwa 340 Quadratmetern. Auch der neue Geh- und Radweg nimmt inzwischen Form an. Dafür werden rund 32 Kubikmeter Material eingebaut.

Unterstützt wurde JR bei dem Projekt von der Franz Prebeck GmbH & Co. KG im Bereich Stahlbau sowie der Bulicek + Ingenieure GmbH, die die Planung und den Sondervorschlag ausarbeitete. So entsteht am Innkanal eine Verbindung für Rettungskräfte, Radfahrer und Verkehrsteilnehmer. Eine Verbindung über das Wasser für die Zukunft.

„Wenn eine rund 190 Tonnen schwere Brücke am Haken eines 600-Tonnen-Raupenkrans hängt, weiß jeder auf der Baustelle, dass jetzt alles passen muss. Der Einhub war das Ergebnis vieler Wochen intensiver Vorbereitung und einer hervorragenden Zusammenarbeit aller Beteiligten. Dass am Ende alles planmäßig und sicher funktioniert hat, ist eine Leistung, auf die wir gemeinsam stolz sein können.“

● **Alexander Fuchs**, Bauleiter







Ersatzneubau der **Flutbrücke in Cham**



Jeden Tag passieren rund 25.000 Fahrzeuge die Flutbrücke Stadellohe in Cham. Das macht sie zu einer der wichtigsten Verkehrsachsen der Stadt. Nach vielen Jahrzehnten hat die Brücke nun das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und ein Neubau muss her.

JR ersetzt das Bauwerk im Auftrag der Stadt Cham durch eine moderne Stahlbetonkonstruktion. Seit März 2026 arbeiten rund zehn bis zwölf JR'ler daran, die alte Brücke zurückzubauen und den Neubau umzusetzen. Neben dem Brückenbau sind auch der Erdbau, Asphaltbau sowie der Leitungstief- und Rohrleitungsbau beteiligt. Die Fertigstellung ist für Ende 2026 vorgesehen.

Brücke, Stützwände und Hochwasserschutz aus einer Hand

Die neue Flutbrücke entsteht als dreifeldriges, unten offenes Stahlbeton-Rahmenbauwerk. Mit einer Länge von rund 40 Metern und einer Fläche von etwa 695 Quadratmetern wird sie künftig den Verkehr über den Regenflutgraben führen. Zum Leistungsumfang gehören nicht nur der eigentliche Brückenneubau, sondern auch die angrenzenden Stützwände sowie neue Hochwasserschutzwände. Zusätzlich stellt das Team die Straßenverbindungen während der Bauzeit provisorisch wieder her.



Nicht nur tragfähig, sondern auch optisch ansprechend

Durch die Lage am Ortseingang von Cham hat auch die Gestaltung des Bauwerks eine besondere Bedeutung. Vor allem die sichtbaren Betonflächen müssen hohen gestalterischen Anforderungen entsprechen. Die unterschiedlichen Betonoberflächen werden im Verbund hergestellt und sorgen künftig für ein stabiles und optisch hochwertiges Bauwerk. Für die neue Brücke verarbeitet das Team rund 2.020 Kubikmeter Transportbeton und etwa 316 Tonnen Betonstahl.

Abbruchmaterial wird wiederverwendet

Der Beton der bestehenden Brücke wird nicht einfach entsorgt, sondern als Recyclingbaustoff wiederverwendet. Das Material kommt unter anderem für Verfüllbereiche sowie im Umfeld von Widerlagern, Fundamenten und Stützwänden zum Einsatz. So findet ein Teil des alten Bauwerks im neuen Projekt eine weitere Verwendung.

DATEN FAKTEN

Bauzeit: **März 2026 bis Dezember 2026**

Brücke:
Brückenlänge: **> 40 m**
Brückenfläche: **695 m²**

Stützwände:
Wandlänge/-höhe Ost: **10,1 m x 2,65 m**
Wandlänge/-höhe West: **9,5 m x 2,7 m**

Hochwasserschutzwände:
Wandlänge/-höhe Ost: **24,6 m x 1,9 m**
Wandlänge/-höhe West: **3,1 m x 1,3 m**

Betonstahl: **316 t**

Transportbeton: **2.020 m³**

Aushub: **1.450 m³**



Ausbau der Randsberger Straße und Bau einer neuen Wasserleitung

In Bruck i. d. OPf. erneuerte JR die Randsberger Straße und baute gleichzeitig die Wasserversorgung zwischen dem neuen Hochbehälter Vorderrandsberg und der Mappacher Straße aus.



● Von September 2025 bis Oktober 2026 arbeitete das durchschnittlich siebenköpfige Team an der Maßnahme. Neben JR waren das Ingenieurbüro Kehrer aus Regenstauf, das Ingenieurbüro Altmann aus Cham, der JR Asphaltbau und der Pflasterbau Wiesmeier beteiligt.

2,1 Kilometer neue Wasserleitung

Den größten Teil der Arbeiten nahm die neue Wasserversorgung ein. Insgesamt verlegte das Team rund 2,1 Kilometer Gussrohrleitungen in verschiedenen Durchmessern. Dazu kamen 15 Knotenpunkte und 55 neue Hausanschlüsse. Ein Qualitätsmerkmal: Nach dem Einbau musste keine der Druckprüfungen wiederholt werden. Die gesamte neu verlegte Wasserleitung bestand die Prüfungen auf Anhieb.

Die neue Trasse quert auch eine Bundesstraße. Um die B85 nicht aufgraben zu müssen, wurde die Wasserleitung auf einer Länge von 25 Metern mit einer Stahlrohrpressung unter der Straße hindurchgeführt.

Straße wurde vollständig ausgebaut

Parallel zum Leitungsbau erhielt die Randsberger Straße eine neue Oberbauverstärkung und auf einer Länge von circa 300 Metern einen Vollausbau. Dafür bewegten die JR'ler rund 5.500 Kubikmeter Boden und bauten neue Frostschutzschichten ein. Anschließend entstanden die Asphaltschichten auf einer Fläche von rund 8.500 Quadratmetern.

Zum Ausbau gehörten außerdem neue Entwässerungsanlagen, Sickerstränge, Straßenabläufe und Durchlässe. Auch Kabelbauarbeiten, Glasfaserleerrohre und umfangreiche Granit- und Randeinfassungen waren Teil der Maßnahme.

Besonders innerhalb des Ortes spielte die Abstimmung mit den Anwohnerinnen und Anwohnern eine wichtige Rolle. Während der Bauarbeiten mussten Grundstücke möglichst erreichbar bleiben. Das betraf nicht nur den privaten Alltag, sondern beispielsweise auch Pflegedienste und andere notwendige Unterstützungsangebote. Das Team berücksichtigte die jeweiligen Anforderungen bei der Verkehrsführung. Bis Oktober 2026 konnten sowohl der Ausbau der Randsberger Straße als auch die Erneuerung der Wasserversorgung erfolgreich abgeschlossen werden.

DATEN | FAKTEN

Bauzeit: **September 2025 bis Oktober 2026**

Oberbodenarbeiten: **1.200 m³**

Erdbewegung: **5.500 m³**

Einbau Frostschutz: **3.500 m³**

Herstellung Bankette: **2.500 m**

Herstellung Asphaltschichten: **8.500 m²**

Einbau Durchlässe DN 300: **200 m**

Kabelbauarbeiten: **400 m**
Um- und Neuverlegung

Herstellung Sickerstränge: **600 m**

Herstellung Straßenabläufe:
20 inkl. Verrohrung

Herstellung Winkelstützmauer: **40 m**

Verlegung Glasfaserleerrohrverbände:
650 m

Herstellung Graniteinfassungen:
500 m Einzeiler, 550 m Zweizeiler, 20 m Fünfzeiler, 220 m Hochbord





DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **März 2026 bis Dezember 2026**

Rodung Wurzelstöcke: **15.000 m²**

Oberbodenarbeiten: **6.500 m³**

Bodenbewegungen: **35.000 m³**

Bodenverbesserung durch Kalk/Zement: **25.000 m³**

geosynthetische Tondichtungsbahn: **21.000 m²**

Frostschutzschichten: **14.000 m³**

Sickerleitung DN 100: **3.200 m**

Entwässerungsleitungen DN 300-400: **2.600 m**

Randeinfassung aus Hochbord: **1.100 m**

Umpflasterung Einlaufschächte: **58**

Ausbau der St2150 im **Wasserschutzgebiet bei Rötz**

Zwischen Rötz und der Landkreisgrenze Cham/Schwandorf baut JR die Staatsstraße St2150 auf einer Länge von rund 1,4 Kilometern neu aus.

● Die Arbeiten finden in der Wasserschutzgebietszone 2 der Stadt Rötz statt und stellen deshalb besondere Anforderungen an den Bauablauf. Seit März 2026 arbeitet das durchschnittlich zwölfköpfige JR Team an dem zweiten Bauabschnitt. Bis Dezember 2026 soll die neue Straße fertiggestellt sein. Neben dem Straßen- und Erdbau gehören auch Kabelbauarbeiten für Bayernwerk, die Telekom und die Digitale Infrastruktur Cham zum Projekt.

Schutz des Grundwassers

Beim Ausbau gelten die Vorgaben der RiStWag, der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten. Ein wichtiger Bestandteil ist eine rund 21.000 Quadratmeter große geosynthetische Tondichtungsbahn unter dem neuen Straßenkörper. Sie verhindert, dass wassergefährdende Stoffe in den Untergrund gelangen können. Zudem entstehen beidseits der neuen Fahrbahn insgesamt rund 5,8 Kilometer Sicker- und Entwässerungsleitungen. Dazu kommen 58 Fertigteilschächte und 53 Straßenabläufe. Für die Baustellenfahrzeuge gelten ebenfalls besondere Regeln. Die Geräte werden täglich gewartet und müssen die Schutzzone jeden Tag verlassen. Betankt werden dürfen sie dort nicht. Zusätzlich stehen Havariestationen bereit, um bei einem möglichen Ölunfall schnell reagieren zu können.

Viel Boden, wenig Abfall

Im Zuge des Ausbaus werden rund 35.000 Kubikmeter Boden bewegt. Ein Teil davon wird durch die Zugabe von Kalk und Zement verbessert und anschließend wieder eingebaut. Dadurch müssen diese Böden nicht abtransportiert und durch neues Material ersetzt werden. Gleichzeitig werden rund 5.500 Tonnen teerhaltiger Straßenaufbruch und etwa 8.000 Tonnen belasteter Straßenkoffer ausgebaut und fachgerecht entsorgt. Der pechhaltige Straßenaufbruch wird zur thermischen Verwertung nach Rotterdam transportiert.

Arbeiten unter der Hochspannungsleitung

Eine weitere Besonderheit ist eine 110-Kilovolt-Leitung, die über das Baufeld führt. Für die Erdarbeiten sowie den Einbau der Frostschutz- und Asphaltschichten mussten deshalb zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden. Höhenkontrollen und eine entsprechende Detailplanung stellen sicher, dass die Baumaschinen ausreichend Abstand zur Leitung halten. Auch bei der Ausführung setzt das Team auf digitale Unterstützung: Raupe, Mobilbagger und Kettenbagger werden GPS-gesteuert.

Fahrbahn mit Niedrigtemperaturasphalt

Für die neue Fahrbahn werden rund 11.000 Quadratmeter Asphalt eingebaut. Dabei kommt Niedrigtemperaturasphalt zum Einsatz, der bei geringen Temperaturen gemischt wird. Neben der Fahrbahn entstehen neue Zufahrten, Randeinfassungen und Bankette. Bis Dezember 2026 soll der zweite Bauabschnitt der St2150 abgeschlossen sein. Dann ist die Staatsstraße zwischen Rötz und der Landkreisgrenze wieder vollständig ausgebaut und an die angrenzenden Zufahrten neu angebunden.

„Die St2150 ist durch das Wasserschutzgebiet und die besonderen Anforderungen an Boden und Sicherheit eine anspruchsvolle Baustelle. Umso mehr freut es mich, wie zuverlässig und engagiert unser Team vor Ort die Herausforderungen meistert.“

● **Markus Heigl**, Bereichsleiter Tiefbau regional / Hochbau

Hochwasserschutz für die **Trinkwasserversorgung in Regensburg**









DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **Mai 2026 bis September 2027**

Drainagerohre: **2 × DN 400** in einer Tiefe bis 7,5 Meter

Pumpschächte in Ortbeton: **3**

Baugruben je Pumpschacht: **9,5 × 8 × 8 Meter**

● Über das Wasserwerk Sallern am nordwestlichen Stadtrand versorgt die REWAG die Stadt Regensburg und die Umlandgemeinden mit rund 80 Prozent ihres Trinkwasserbedarfs. Pro Jahr werden 13 Millionen Kubikmeter Wasser aus dem Wasserwerk gewonnen. Die maximale Förderleistung beträgt 600 Liter pro Sekunde. Damit gehört es zu den wichtigsten Einrichtungen für die Regensburger Trinkwasserversorgung. Der neue Hochwasserschutz soll sicherstellen, dass das Wasserwerk auch bei außergewöhnlichen Hochwasserereignissen weiterarbeiten kann.

Seit Mai 2026 setzt JR die Maßnahmen im unmittelbaren Wassergewinnungsbereich und somit in der Wasserschutzzone 1 um. Rund zwölf Mitarbeitende aus Beton- und Erdbau sind dabei im Einsatz.

Tief unter der Erde

Für die Verlegung von zwei parallel verlaufenden Drainagerohren mit einem Durchmesser von jeweils 400 Millimetern muss das JR Team bis zu 7,5 Meter tief in den Boden. Bereits in rund vier Metern Tiefe befindet sich Grundwasser. Gleichzeitig besteht der Baugrund überwiegend aus Schwemmsand und bindigen Tonschichten. Die Drainageleitungen sorgen dafür, dass bei Hochwasserereignissen das Oberflächenwasser abgefangen wird und wieder in den Regen zurückgepumpt werden kann.

Damit die Baugruben sicher hergestellt werden können, kommt ein sogenannter Gleitschienenverbau zum Einsatz. Er sichert die Baugrube während des Aushubs und ermöglicht das Verlegen der Leitungen auch bei schwierigen Grundwasser- und Bodenverhältnissen.

Große Baugruben für die Pumpenschächte

Jeder der Schächte benötigt eine Baugrube mit einer Grundfläche von rund 9,5 auf 8 Metern und einer Tiefe von 8 Metern. Beton und Erdbau arbeiten dabei Hand in Hand und schaffen die Voraussetzungen dafür, dass die neuen Anlagen sicher im Boden entstehen.

Bis September 2027 wird am Wasserwerk Sallern noch gebaut. Dann wird ein wichtiger Schritt geschafft sein, um die Trinkwasserversorgung Regensburgs auch bei extremen Hochwasserereignissen zuverlässig zu schützen.



Brückenabbruch und -neubau mit engem Zeitfenster an der A93

In nur einer Nacht verschwand die alte Brücke über die A93. Seitdem entsteht an der Anschlussstelle Nabburg ein neues Bauwerk, das Ingenieurbau und Logistik auf besondere Weise fordert.

● An der Anschlussstelle Nabburg ersetzt das JR Ingenieurbau-Team ein Brückenbauwerk durch einen Neubau. Im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes baut das Team auch die dazugehörige Anschlussstelle um. Seit März 2026 arbeitet JR an dem Projekt, die Fertigstellung ist bis Ende 2026 geplant.

Zeit, Platz und Geometrie setzen dem Projekt enge Grenzen. Auf der Baustelle ist nur wenig Raum für Material und Maschinen. Gleichzeitig mussten rund 9.000 Kubikmeter Boden ausgehoben und gelagert, Betonbruch aufbereitet und neue Widerlager hergestellt werden. Eine genaue Abstimmung der Arbeitsschritte war deshalb entscheidend.

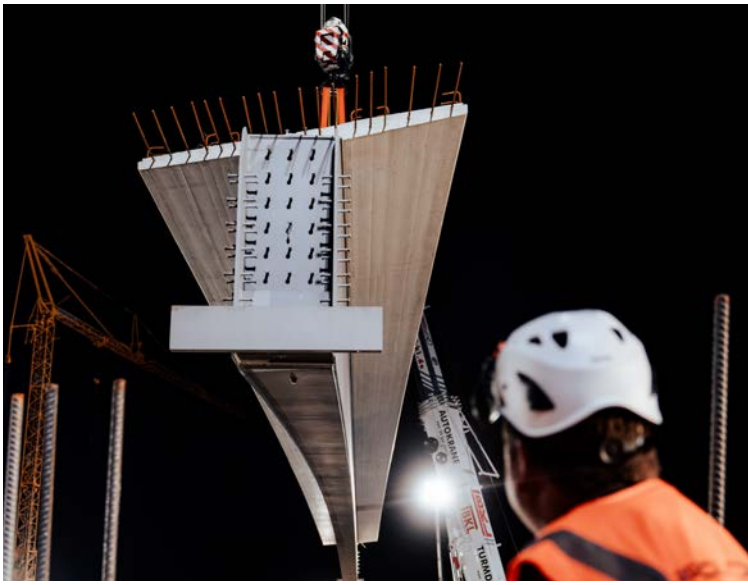
Abbruch in einer einzigen Nacht

Gemeinsam mit dem Nachunternehmer Max Wild wurde die Bestandsbrücke innerhalb einer Nacht zurückgebaut. Dabei sorgten großräumige Absperrungen, Schutzlagen auf der Fahrbahn und Rettungsdienste in Bereitschaft für die nötige Sicherheit. Erschütterungen und Lärm wurden überwacht, um Belastungen für Anwohnende und Infrastruktur möglichst gering zu halten.

Komplizierte Geometrie verlangt Planung

Eine der größten Herausforderungen lag im Neubau selbst. Die Geometrie der beiden Widerlager stellte hohe Anforderungen an









DATEN/FAKTEN

Bauzeit von **März 2026 bis Ende 2026**

Aushub von **9.000 m³ Erdreich**

Herstellung von **2 Widerlagern mit je 1.000 m³ Beton**

Herstellung und Einhub von **5 Verbund-Fertigteil-Trägern**

Betonage Überbau mit **200 m³**

Recycling von **3.500 t Betonbruch** im Steinbruch Blauberg

Planung und Ausführung. Deshalb kam ein 3D-Modell der Brücke zum Einsatz. Damit ließen sich die komplexen Formen präzise abbilden und die Bauabläufe frühzeitig aufeinander abstimmen. Zu den entscheidenden Bauphasen zählt der Einhub der neuen Verbund-Fertigteil-Träger. Insgesamt fünf dieser Träger überspannen nun die Autobahn. Die Stahlkonstruktionen fertigte die Hartleb Stahl- und Anlagenbau GmbH, die Betonfertigteile und deren Montage übernahm die Lupp Fertigteile GmbH. Anschließend stellte das JR Team den Überbau her und verarbeitete dafür rund 200 Kubikmeter Beton. So entstand aus den einzelnen Bauteilen das zusammenhängende Brückenbauwerk.

Materialkreislauf in der Praxis

Beim Abbruch der alten Brücke fielen große Mengen Betonbruch an. Statt das Material zu entsorgen, wurden rund 3.500 Tonnen Betonbruch im Steinbruch Blauberg recycelt. So können wertvolle Rohstoffe anderswo erneut eingesetzt werden.

Bis Ende 2026 entsteht an der Anschlussstelle Nabburg ein Bauwerk auf engem Raum. Es verlangt Genauigkeit unter Zeitdruck. Und es zeigt, wie Ingenieurbau anspruchsvolle Rahmenbedingungen in stabile Lösungen verwandelt.

DUSS-Terminal München-Riem:
Erweiterung des Umschlagsmoduls 1

Im Umschlagbahnhof München-Riem der Deutschen Bahn werden Container, Wechselbrücken und Sattelauflieger zwischen Schiene und Straße bewegt. Damit künftig noch mehr Güter auf der Schiene umgeschlagen werden können, hat JR eines der bestehenden Module um rund 60 Meter verlängert.

Für die Maßnahme wurden fünf Gleise und zwei Kranbahnen erweitert. Die kranbare Gesamtlänge des Moduls beträgt nun 720 Meter und ist damit für Ganzzüge nutzbar. Von Juli bis Dezember 2025 waren dafür drei Tiefbaukolonnen im Einsatz, damit pünktlich im Mai 2026 alle Arbeiten abgeschlossen werden konnten. Neben dem Tiefbau gehörten auch Betonbau sowie Kanal- und Rohrleitungsbau zum Projekt.

Bauen auf schwierigem Untergrund

Der Verlängerungsbereich steht auf einer aufgefüllten ehemaligen Kiesgrube. Der Untergrund bestand deshalb aus stark inhomogenem Material und war nicht ausreichend verdichtet, sodass im Bereich der Gleiserweiterung Bodenaustausch und eine großflächige Bodenverbesserung umgesetzt werden mussten. Besonders anspruchsvoll wurde das beim Spezialtiefbau. Für die Entwässerung bohrte das Team mit einem Durchmesser von zwei Metern bis zu zwölf Meter tief in den Boden, für die Gründung der Kranbahn entstanden Bohrpfähle mit einer Tiefe von bis zu 25 Metern. Insgesamt wurden 28 Ortbetonpfähle mit einem Durchmesser von 900 Millimetern hergestellt.

Strenge Regeln für den Gewässerschutz

Der Umschlagbereich wurde als sogenannte AwSV-Fläche deklariert. Deshalb gelten besonders strenge Vorgaben für den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen. Unterhalb der Schotterbettung musste der gesamte neue Gleiskörper beispielsweise mit Asphalt abgedichtet werden.

Besonders interessant ist die Lösung für das Regenwasser: Es wird zunächst kontrolliert in eine Hebeanlage geleitet, worin es mit einer Messsonde auf Schadstoffe überprüft wird. Danach gelangt das Wasser durch eine Substratfilteranlage und erst im Anschluss über acht Versickerungsschächte in den Untergrund. Schlägt die Messsonde Alarm, wird der Ablauf automatisch unterbrochen. Ein Schieber verschließt die Versickerung und leitet das Wasser stattdessen in einen rund 90 Kubikmeter großen Stauraumkanal aus glasfaserverstärktem Kunststoff. So kann verhindert werden, dass verunreinigtes Wasser in den Boden gelangt.

Arbeiten zwischen Lkw und Gleisen

Im gesamten Baufeld waren nahezu rund um die Uhr parallel Lkw und Baufahrzeuge unterwegs. Gleichzeitig konnten bestimmte Arbeiten nur während nächtlicher oder am Wochenende eingerichteter Gleissperrungen stattfinden.

Mit der Erweiterung steht im Umschlagbahnhof München-Riem nun mehr Platz für den Containerumschlag zwischen Schiene und Straße zur Verfügung. Ganzzüge können jetzt ohne Zugteilung be- und entladen werden. Für das JR Team bedeutete das Projekt vor allem eines: viele unterschiedliche Anforderungen, die auf engem Raum und unter laufendem Betrieb zusammengebracht werden mussten. Trotz der anspruchsvollen Bedingungen konnte das Team den Fertigstellungstermin für den Gleisbereich halten.

DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **Juli 2025 bis Mai 2026**

Asphalteinbau: **1.650 m²**

Entwässerungsrohr DN 250: **224 m**

Stauraumkanal GFK DN 2000: **30 m**

Fertigteilschächte: **22**

Versickerungsschächte DN 2000: **8**

Ortbetonpfähle DN 900: **28**

Kabelschutzrohr: **200 m**

Entwässerungsrinne F 900: **285 m**

Gleisneubau: **310 m**

Ortbetonbauwerke: **250 m³**

Flutlichtmasten (je 35 m): **2**





Neue Lärmschutzwände entlang der A9

Verkehrslärm macht keine Pause. Deshalb entstanden entlang der A9 bei Lenting und Hepberg neue Lärmschutzwände. Hinter dem Projekt steckte mehr als der Austausch bestehender Anlagen. Planung und Bauabläufe mussten eng mit den Arbeiten an Strecke und Brücken abgestimmt werden.





● Im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes erneuerte JR von Januar bis Oktober 2026 die Lärmschutzwände. Da die Maßnahme parallel zu weiteren Arbeiten an Strecke und Brücken lief, mussten sämtliche Abläufe sorgfältig koordiniert und aufeinander abgestimmt werden. Die Herausforderung bestand im knappen Zeitrahmen. Jeder Bauabschnitt bildete die Grundlage für den nächsten, sodass Verzögerungen direkte Auswirkungen auf den Gesamtablauf gehabt hätten. Umso wichtiger war das enge Zusammenspiel aller beteiligten Gewerke.

Gründungen, Pfosten und Wandelemente gebaut

Zu Beginn wurden die bestehenden Lärmschutzwände, insgesamt 10.000 Quadratmeter, zurückgebaut und entsorgt. Anschließend begann der Neubau der Anlagen in Hepberg und Lenting. An der Lärmschutzwand Hepberg I wurden 1.000 Quadratmeter Wand- und Sockelelemente erneuert. An den zu erhaltenden Pfosten überarbeitete das Team den Korrosionsschutz.

Der Ersatzneubau Hepberg II besteht aus 4.030 Quadratmetern Wand- und Sockelelementen aus Stahlbeton. Die hierfür notwendigen 200 Pfosten aus Profilstahlträgern wurden teilweise auf 725 Stahlrammrohren und Einzel-Fertigteilfundamenten gegründet. Noch größer fiel die Maßnahme in Lenting aus. Dort baute das JR Team 6.500 Quadratmeter Wand- und Sockelelemente. Hierzu waren 1.600 Meter Rammrohrgründungen und 400 Pfosten notwendig. Parallel dazu errichtete JR weitere Lärmschutzwände an und auf den Brücken im Baufeld. Diese Leistungen erfolgten für die Unternehmen Max Bögl und Wayss & Freytag. Für Max Bögl entstanden rund 1.038 Quadratmeter Wand- und Sockelelemente. Für Wayss & Freytag kamen weitere 334 Quadratmeter Wand- und Sockelelemente hinzu.

Hanfdämmung als nachhaltige Alternative zu Steinwolle

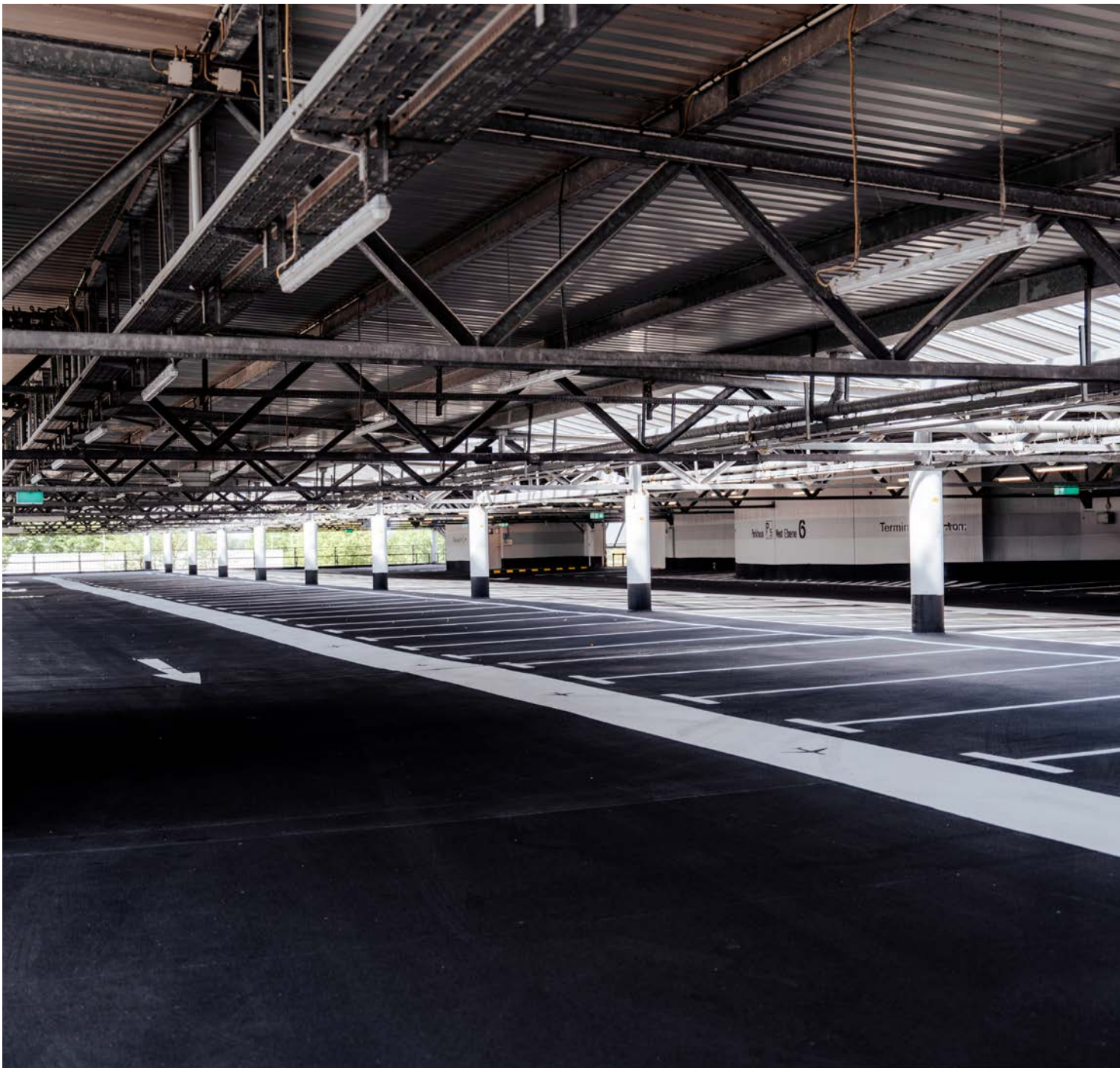
Bei den Aluminiumelementen kam Hanfdämmung anstelle von Steinwolle zum Einsatz. Hanf ist bereits im Anbau umweltfreundlich, da die Pflanze keine Bewässerung und auch keinen Einsatz von Pestiziden, etwa zur Bekämpfung von Pilzen, benötigt. Muss die Lärmschutzwand instandgesetzt oder müssen Teile davon erneuert werden, ist Hanf leicht zu entsorgen. Er ist vollständig recycelbar und kann entweder wieder in den Produktionsprozess eingeführt oder an anderer Stelle als Energieträger verwendet werden. Außerdem versorgte der neue JR Energiecontainer das Projekt mit Strom. Dadurch hat JR ressourcenschonende Lösungen direkt auf der Baustelle integriert. Die größte Leistung dieses Projekts wird man später kaum sehen. Man wird sie hören. Oder genauer gesagt: nicht mehr hören.

„Die Stärke dieses Projekts lag in der Zusammenarbeit. Erdbau, Gründung, Montage, Ingenieurbau und Streckenbau griffen nahtlos ineinander. Das perfekte Zusammenspiel der Kolonnen hat den Projekterfolg möglich gemacht.“

● **Andreas Greil**, Oberbauleiter Lärmschutz

Parkhäuser am Flughafen München für die Zukunft gerüstet

Am Flughafen München hat JR in den vergangenen Jahren verschiedene Parkhäuser instandgesetzt. Ein Beispiel ist das P6, dessen Sanierung Ende 2025 abgeschlossen wurde. Seit März 2025 lief parallel die umfassende Instandsetzung des P5, die im August 2026 abgeschlossen werden konnte.



● Bei der Instandsetzung des P6 trug das Team aus dem JR Ingenieurbau rund 45.000 Quadratmeter alte Beschichtung ab und brachte anschließend eine neue Beschichtung auf. Zusätzlich verstärkte das Team die Konstruktion mit insgesamt rund 5.000 Metern CFK-Lamellen an Deckenflächen und Unterzügen. Die Arbeiten fanden durchgehend unter laufendem Betrieb statt. Auch im Parkhaus P5 musste die Sanierung mit dem laufenden Betrieb abgestimmt werden. Das P5 ist eines der wichtigsten Parkhäuser für Mietwagen am Flughafen. Täglich werden dort mehrere Tausend Fahrzeuge bewegt. Gleichzeitig standen auf der Baustelle nur begrenzt Lagerflächen zur Verfügung. Rund zehn Mitarbeitende waren durchschnittlich im Einsatz und mussten die einzelnen Arbeitsschritte genau mit dem Betrieb abstimmen.



Tragfähigkeit langfristig sichern

Im P5 wurden zunächst rund 35.500 Quadratmeter der alten Beschichtung abgetragen und anschließend die gesamte Fahrbahnfläche neu beschichtet. Auch rund 1.400 Quadratmeter Schrammborde und 500 Meter Fugenprofile wurden erneuert. Zusätzlich brachte das Team rund 6.000 Meter Fahrbahnmarkierungen auf.

Ein Schwerpunkt lag auf der statischen Ertüchtigung. An den Deckenflächen wurden rund 6.000 Meter CFK-Lamellen eingebaut, weitere 1.100 Meter kamen an den Unterzügen zum Einsatz. Die Lamellen aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff erhöhen die Tragfähigkeit der bestehenden Bauteile.

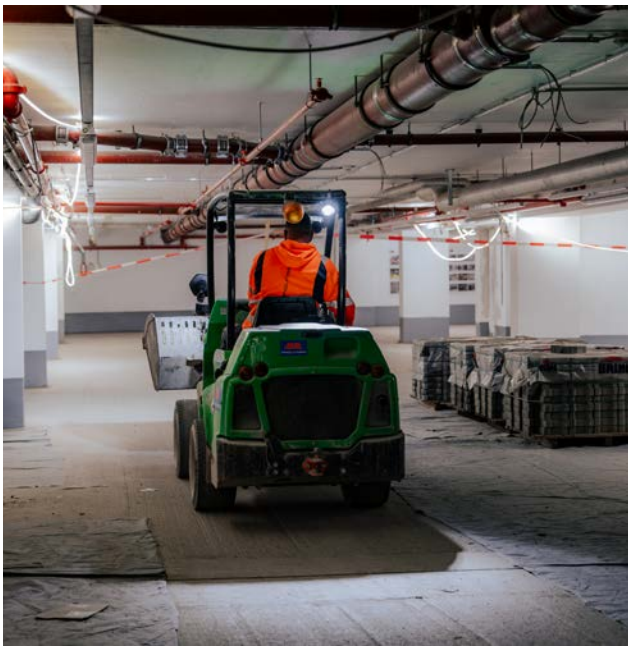
Eine besondere Herausforderung war der Betonabtrag auf Ebene 6. Auf rund 1.500 Quadratmetern entfernte ein Höchstdruck-Wasserstrahl-Roboter den Beton. Während dieser Arbeiten musste die komplette Ebene 6 mit Schwerlaststützen abgesichert werden. Auch die Erneuerung der Entwässerungseinrichtungen und WHG-Flächen war Teil der Arbeiten.

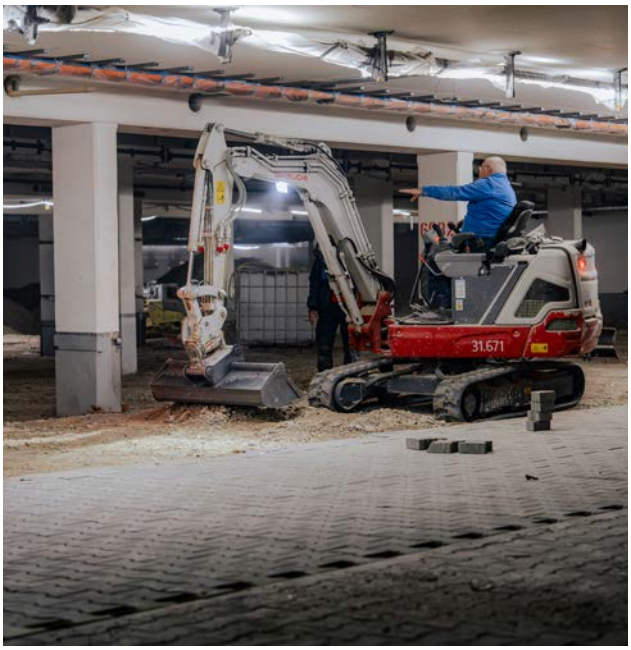
Die enge Zusammenarbeit mit der Flughafen München GmbH und der Bauüberwachung durch Zetcon Ingenieure war dabei besonders wichtig. Auftretende Probleme konnten direkt gemeinsam gelöst werden, sodass die Auswirkungen auf den laufenden Betrieb möglichst gering blieben. Die Sanierungsarbeiten im Parkhaus P5 wurden im August 2026 erfolgreich abgeschlossen.











Bauen unter dem Europäischen Patentamt in München

Während im Europäischen Patentamt Innovationen geprüft werden, arbeitet darunter der JR Ingenieurbau an der Zukunft des Bestands. Dafür saniert das JR Team die Tiefgarage des EPO in München.

● Seit Januar 2026 erneuern durchgehend etwa 20 bis 25 Mitarbeitende die Tiefgarage in den Münchner PschorrHöfen. Die Fertigstellung ist für November 2026 vorgesehen.

Gerade in München, wo freie Flächen rar sind, gewinnt der Erhalt bestehender Infrastruktur an Bedeutung. Statt abzubrechen und neu zu bauen, setzt das Projekt auf die Sanierung des vorhandenen Bauwerks. Das spart Ressourcen, erhält bestehende Strukturen und verlängert die Nutzungsdauer.

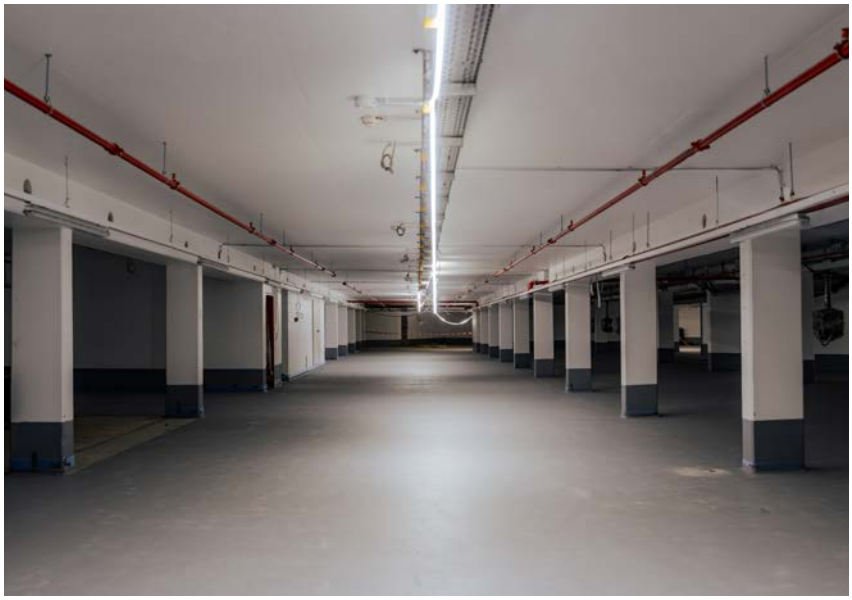
Koordination aller Arbeiten ist entscheidend

Die Maßnahme gliedert sich in drei technisch anspruchsvolle Lose: Betonsanierung, Heizung-Lüftung-Sanitär sowie Elektro. Jedes Gewerk übernimmt eigene Aufgaben. Gleichzeitig greifen alle Arbeiten ineinander. Deshalb kommt der Koordination eine zentrale Rolle zu. Im ersten Los steht die Betonsanierung im Mittelpunkt. Das JR Team setzt die bestehende Bausubstanz instand und verlängert damit die Lebensdauer des Bauwerks. Gleichzeitig vermeidet die Sanierung einen umfangreichen Rückbau und die damit verbundenen Abfallmengen. Weniger Eingriffe, weniger Materialverbrauch, weniger Ressourcenbedarf. Die bestehende Tragstruktur bleibt erhalten und die Infrastruktur wird nachhaltig gesichert.

Weniger Energieverluste und Verbrauch

Das zweite Los umfasst die Bereiche Heizung, Lüftung und Sanitär. Die Bauausführung liegt dabei bei der Firma Herzig aus Waldkirchen. Hier erneuert und optimiert das Team die technischen Anlagen mit Blick auf die Energieeffizienz. Moderne Systeme verringern Energieverluste und reduzieren den Verbrauch im laufenden Betrieb.





DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **Januar 2026 bis November 2026**

Ausbau von **3.600 m² Pflaster**

Abtrag von **10.700 m² Beschichtung** und **700 t Beton**

Ausführung von **15.000 m² Beschichtung**

Rückbau und Neubau von **6 Brandschutztoren**

Austausch von **1.000 m Entwässerungsrohren, 570 m Abwasserleitungen** mit Heizwendel-Schweißmuffen und **260 m² Lüftungskanälen**

Einbau einer **Rampenheizung**

Neueinbringen von über **20 km Elektroleitungen** und von hunderten Metern an Kabelrinnen

Rückbau und Neubau von **126 E-Mobilitäts-Ladepunkten, 7 Schrankenanlagen** und **220 Feuchtraumwannenleuchten**

Gleichzeitig steigt die Betriebssicherheit und der künftige Wartungsaufwand sinkt. Im dritten Los modernisiert das JR Team die elektrische Infrastruktur. Neue Anlagen sowie zeitgemäße Steuerungs- und Regelungstechnik verbessern die Energieverteilung und helfen dabei, Verluste im elektrischen Netz zu reduzieren. Auch hier steht ein Ziel im Vordergrund: vorhandene Ressourcen effizienter nutzen.

Bestehende Infrastruktur wird langfristig gesichert

Aus diesen drei Losen fügt sich ein gemeinsames Projekt zusammen. Die Betonsanierung erhält die Substanz. Die technische Gebäudeausrüstung steigert die Effizienz. Die modernen Elektroanlagen schaffen die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Betrieb. Gemeinsam tragen sie dazu bei, die bestehende Infrastruktur langfristig zu sichern. Unter dem Europäischen Patentamt entsteht damit ein Beispiel dafür, wie sich Bestand erhalten und Technik modernisieren lassen. Ein Projekt für die Infrastruktur von heute. Und für die Anforderungen von morgen.



Erneuerung der A9
unter besonderen Vorzeichen

Auf den ersten Blick geht es um Asphalt, Brücken und Entwässerung. Tatsächlich erhält die A9 jedoch weit mehr als eine klassische Fahrbahnsanierung. Zwischen der Landesgrenze Bayern/Thüringen und der Anschlussstelle Berg/Bad Steben setzt JR ein Pilotprojekt um, das neue Wege bei Planung, Vergabe und Bauausführung geht.

● Teil der Maßnahme sind neben der Fahrbahnerneuerung drei Brückenbauwerke, neue Entwässerungseinrichtungen sowie umfangreiche Arbeiten im Straßen- und Ingenieurbau. Die Bauzeit erstreckt sich von September 2025 bis Juli 2027. Etappe für Etappe entsteht dabei im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes ein erneuerter Autobahnabschnitt.

Ein Pilotprojekt im Rahmen eines Globalpauschalvertrags

Die Besonderheit des Projekts beginnt bereits vor dem ersten Baggerhub. Bei der Fahrbahnerhaltungsmaßnahme mit dem Ersatzneubau dreier Bauwerke handelt es sich um ein Pilotprojekt im Rahmen eines sogenannten Globalpauschalvertrags.

Nach dem erfolgreich umgesetzten Projekt an der A70 bei Scheßlitz ist es das zweite Vorhaben dieser Art für JR. Anders als bei klassischen Ausschreibungen lag kein detailliertes Leistungsverzeichnis vor. Auf Grundlage der Entwurfsplanung und einer funktionalen Leistungsbeschreibung musste die Kalkulationsabteilung sämtliche Leistungen eigenständig definieren, Mengen ermitteln und kalkulieren. Daraus entstanden ein vollständiges Leistungsverzeichnis sowie ein Pauschalpreis, der alle erforderlichen Leistungen umfasst.

Doch nicht allein die Angebotssumme entschied über den Zuschlag. Während der Preis mit 70 Prozent bewertet wurde, flossen technische Qualität, Plausibilität und Vollständigkeit der Lösung mit 30 Prozent in die Entscheidung ein.

„Das Projekt ist in vielerlei Hinsicht anspruchsvoll. Hohe Qualitätsanforderungen, enge Termine und die Abstimmung aller Beteiligten fordern uns täglich."

● **Stefan Neuberger**, Bauleiter Tiefbau

Planung und Ausführung greifen ineinander

Nach dem Zuschlag begann die nächste Aufgabe. Gemeinsam mit der Autobahn GmbH und dem Planungspartner SRP Schneider & Partner Ingenieur-Consult GmbH entwickelte das Team die Planungsunterlagen weiter und stimmte die letzten technischen Details ab.

Gleichzeitig verpflichtete sich JR zu erhöhten Qualitäts- und Leistungsstandards. So wurde für die Asphaltdecke eine Ebenheit von lediglich zwei Millimetern zugesichert. Die neu errichteten Brückenbauwerke werden zudem so geplant und ausgeführt, dass sie die Zustandsnote 1,1 erreichen. Darüber hinaus hat JR eine Verkürzung der Bauzeit um 20 Prozent gegenüber den vorgegebenen Anforderungen zugesagt.

Arbeiten auf einer Strecke von 7,3 Kilometern

Die Maßnahme umfasst zahlreiche Leistungen, die ineinandergreifen müssen. Insgesamt errichten beziehungsweise erneuern die Teams 18.000 laufende Meter Entwässerungsleitungen und 520 Entwässerungsschächte. Hinzu kommen rund 175.000 Quadratmeter Asphaltschichten sowie etwa 1.410 Meter neue Schlitzrinnen. Zwei Brückenbauwerke realisiert Berger Bau als ARGE-Partner. Ein weiteres Bauwerk sowie zwei Mittelpfeilersanierungen führt die Josef Rädlinger Ingenieurbau GmbH aus. Sämtliche Asphalt- und Fräsarbeiten übernimmt die Rädlinger Straßen- und Tiefbau GmbH. So greifen Planung, Ingenieurbau und Verkehrswegebau nach dem Motto „Alles aus einer Hand" ineinander.

Auch das Thema Nachhaltigkeit spielt bei der Maßnahme eine wichtige Rolle. Beim Abbruch der drei Bauwerke fielen große Mengen an Betonbaustoffen an. Dazu gehörten unter anderem Betonrohre, Schächte und Betonschutzwände. Statt die Materialien zu entsorgen, bereitete das Team sie vor Ort mit einer mobilen Brechanlage auf. Anschließend wurden die Stoffe als Recyclingbaustoff wiederverwendet. Dadurch konnte der Einsatz von Primärmineralbaustoffen um rund 18.000 Tonnen reduziert werden.



DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **September 2025 bis Juli 2027**

BEREITS UMGESETZT

Phase 1 (09.2025 – 12.2025): Verbreiterung der Richtungsfahrbahn Nürnberg zur Aufnahme einer 5s-Verkehrsführung, Herstellung der kompletten Mittelstreifenentwässerung 7,3 km

Phase 2 (01.2026 – 09.2026): Bau der Richtungsfahrbahn Berlin (5s+0)

NÄCHSTE SCHRITTE

Phase 3 (09.2026 – 05.2027): Bau der Richtungsfahrbahn Nürnberg (0+5s)

Phase 4 (05.2027 – 07.2027): Restarbeiten im Mittelstreifen und am untergeordneten Wegenetz

Ersatzneubau der **Nagerlbrücke bei Regen**

Bei Schweinhütt entsteht eine neue Eisenbahnüberführung über den Großen Regen. Die bestehende Nagerlbrücke wird vollständig zurückgebaut und durch einen Neubau ersetzt.



● Seit Februar 2025 arbeitet JR gemeinsam mit Stahlbau Plauen an dem Projekt für die DB InfraGO. Die Ausführungsplanung entstand in enger Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro Bulicek. Bis Mai 2027 soll die neue Brücke fertiggestellt sein.

Brücke entsteht zunächst neben dem Gleis

Die größte Besonderheit des Projekts ist die Bauweise. Der neue Stahlüberbau entsteht zunächst in Seitenlage neben der späteren Endposition. Auch die beiden Pfeiler werden dort hergestellt.

Anschließend wird das gesamte Bauwerk rund 25 Meter in seine endgültige Lage verschoben. Dabei bewegt das Team eine Konstruktion mit einem Gesamtgewicht von etwa 2.000 Tonnen. Für die Montage des Stahlüberbaus kommt ein 1.100-Tonnen-Raupenkran zum Einsatz.

DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **Februar 2025 bis Mai 2027**

Frostschutz: **30.000 t**

Beton: **1.000 m³**

Bohrpfähle: **300 m**

Mikropfähle: **1.000 m**

Abbruch Widerlager: **20.000 m³**

Rückbau Stahlüberbau: **250 t**

Baugrubenaushub: **20.000 m³** (davon 2.000 m³ im Granit)





Viel Arbeit in kurzer Sperrpause

Ein Großteil der Arbeiten muss während einer rund zweimonatigen Sperrpause stattfinden. In dieser Zeit läuft die Baustelle rund um die Uhr. Dann sind neben den regulär etwa zehn JR Mitarbeitenden zeitweise bis zu 25 Beschäftigte auf der Baustelle im Einsatz. Auch das Team von Stahlbau Plauen verstärkt die ARGE mit zehn bis 15 Mitarbeitenden. Während der Sperrpause wird unter anderem der bestehende Gleisoberbau zurückgebaut und nach Abschluss der Arbeiten wiederhergestellt.

Vom Rückbau bis zur neuen Gründung

Bevor die neue Brücke entstehen kann, muss das bestehende Bauwerk zurückgebaut werden. Dazu gehören die Widerlager und der bisherige Stahlüberbau. Für die neue Gründung stellt das Team Bohr- und Mikropfähle her sowie Fundamente, Pfeiler und Widerlager. Dafür werden insgesamt rund 1.000 Kubikmeter Beton verwendet.

Für die Baugruben müssen außerdem große Mengen Boden ausgehoben werden, darunter auch Granit. Um die Arbeiten über den Großen Regen durchführen zu können, entstehen außerdem zwei Behelfsbrücken mit jeweils 35 Metern Spannweite.

Beton und Granitsteine werden direkt vor Ort gebrochen. Sofern die Materialeigenschaften es zulassen, werden sie anschließend wiederverwendet oder einer weiteren Aufbereitung zugeführt.

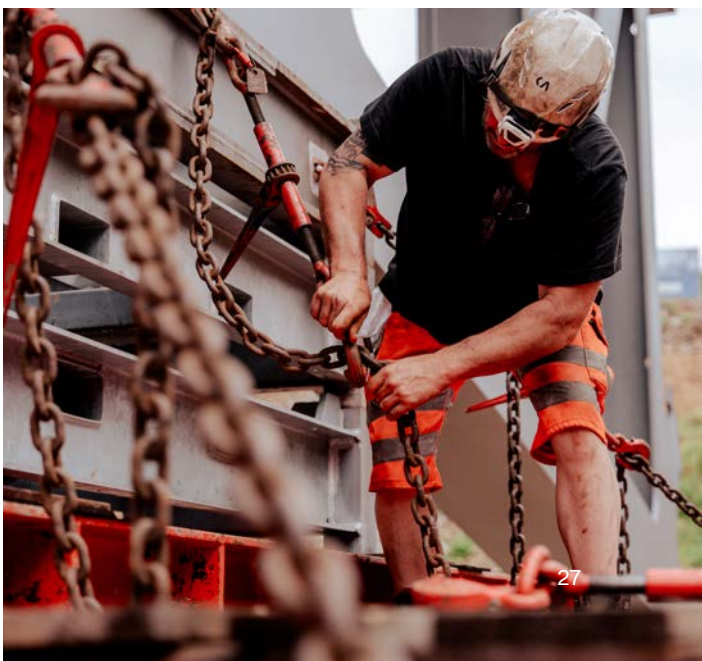
Planung bis ins Detail

Die komplexen Rahmenbedingungen spiegeln sich auch in der Planung wider. Das gesamte Bauwerk wurde dreidimensional geplant. Teilweise wurden sogar einzelne Bewehrungsstäbe im 3D-Modell berücksichtigt. Die genaue Planung und die enge Abstimmung zwischen dem Ingenieurbüro Bulicek, Stahlbau Plauen und JR sind entscheidend für den Bauablauf. Denn viele Arbeitsschritte greifen direkt ineinander.

„Die Zusammenarbeit mit Planern, ARGE-Partnern und Nachunternehmern funktioniert absolut perfekt. Nur so lässt sich die bis dato größte Brückenbaumaßnahme in meinem Bereich verwirklichen.“

- **Andreas Oswald**, Regionalleiter Instandhaltung/Sanierung/Umweltschutz





A44: Brückenbau für eines der größten **Infrastrukturprojekte Deutschlands**



Bauwerk 02 - Unterführung AS Sontra



BW 16A - Rampenbauwerk über Wirtschaftsweg

Autobahnen verlaufen über Brücken. Die A44 besteht fast nur aus ihnen. Zwischen Sontra und Wommen errichtet das JR Team Bauwerke, die Höhenunterschiede ausgleichen und die künftigen Autobahnabschnitte verbinden.

● Der JR Ingenieurbau übernimmt beim Neubau der A44 eine zentrale Rolle. Als Nachunternehmer des JR Verkehrswegebaus errichtet das Team einen Großteil der Brückenbauwerke in den Bauabschnitten 5 und 4.1. Die Arbeiten sind Teil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 15, mit dem die Lücke zwischen der A7 bei Kassel und der A4 bei Wommen geschlossen werden soll. Der rund 70 Kilometer lange Neubau zählt aufgrund seiner zahlreichen Brücken- und Tunnelbauwerke zu den aufwendigsten Autobahnprojekten Deutschlands.

Acht Brücken in kurzer Zeit

Im Bauabschnitt 5 wurden insgesamt acht Brücken fertiggestellt. Seit der Verkehrsfreigabe am 12. Mai 2026 befinden sich die Bauwerke bereits in Betrieb. Doch damit endete die Arbeit nicht. Eine besondere Aufgabe bestand in der Vielzahl parallellaufender Ingenieurbauprojekte. Neben acht Brücken entstanden eine Stützwand, sechs Regenrückhaltebecken und rund drei Kilometer Fledermausschutzzaun. Hinzu kam der parallellaufende Streckenbau. Damit beide Bereiche reibungslos ineinandergreifen konnten, setzte JR auf eine enge Abstimmung aller Projektbeteiligten. So ließen sich mögliche Konflikte frühzeitig erkennen und lösen. Im Bauabschnitt 4.1 laufen die Arbeiten an zwei Brückenbauwerken weiter. Ihre Fertigstellung ist noch für dieses Jahr vorgesehen.

Bauablauf trotz der Witterung auf Kurs

Die Region rund um Sontra stellte das JR Team zusätzlich vor klimatische Herausforderungen. Die Arbeiten liefen auch über die Wintermonate hinweg weiter. Niedrige Temperaturen erforderten aufwendige Maßnahmen zur Sicherung der Bauqualität. Überbauten und Spannglieder wurden beheizt, um die Arbeiten bei winterlichen Bedingungen zuverlässig fortführen zu können. So blieb der Bauablauf trotz der Witterung auf Kurs.

Zu den technisch anspruchsvollsten Bauwerken zählte die Brücke BW 14Ü. Dort montierte das JR Team sechs Brückenträger in Sonderform. Jeder Träger misst 32 Meter Länge. Die Trägerhöhe variiert dabei von 80 Zentimetern bis zu drei Meter. Zusätzlich wurden die Bauteile in einer parabelförmigen Geometrie hergestellt. Bei einer Spannweite von 32 Metern und einer Höhendifferenz der Auflager von zwei Metern verlangte die Montage höchste Genauigkeit.

Gut zu wissen

Die A44 ist Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 15: „Autobahn A44 Kassel – Eisenach und A4 Eisenach – Görlitz“ und soll eine Lücke im Netz der Bundesautobahnen auf der Achse Ruhrgebiet – Kassel – Dresden zwischen der A7 bei Kassel und der A4 bei Wommen schließen. Von mehreren Bauabschnitten mit einer Gesamtlänge von rund 70 Kilometern sind neun fertiggestellt, sechs befinden sich im Bau und ein weiterer ist in Planung.

Betonage unter Hochspannungsleitung

Besonders anspruchsvoll war auch die Herstellung des Bauwerks BW 16A. Die Brücke dient künftig als Auffahrtsrampe zur A4. Dafür errichtete das JR Team 15 Meter hohe Pfeiler und einen Spannbetonüberbau mit einer Länge von 80 Metern. Allein für den Überbau wurden rund 500 Kubikmeter Beton in einem Takt eingebaut. Zusätzliche Anforderungen ergaben sich durch die Lage des Bauwerks. Die Brücke befindet sich direkt unter einer Starkstrom-Freileitung. Gleichzeitig weist sie aufgrund eines Kurvenradius von lediglich 127 Metern eine herausfordernde Geometrie auf. Damit keine Kollision mit der Stromleitung entstehen konnte, plante JR jeden Arbeitsschritt detailliert. Die Position der Hebegeräte, deren Höhenlage und die gesamte Betonagelogistik wurden aufeinander abgestimmt.

Teamarbeit als Erfolgsfaktor

Bei einem Projekt dieser Größenordnung spielen auch Materialverfügbarkeit und Logistik eine wichtige Rolle. Lieferengpässen begegnete das Team mit einer vorausschauenden Materialplanung. Bestellungen wurden frühzeitig ausgelöst, um den Baufortschritt zu sichern. Außerdem arbeiteten die Kolleginnen und Kollegen des Ingenieurbaus eng mit dem Verkehrswegebau zusammen. Diese Zusammenarbeit erwies sich bei zahlreichen Bauabschnitten als entscheidender Erfolgsfaktor. Bei den Bauwerken 10Ü, 12Ü und 14Ü kam die Montage von zehn Verbundfertigteilen mit insgesamt 250 Tonnen Konstruktionsstahl hinzu.

Die nächsten Schritte fest im Blick

Während die Verkehrsteilnehmenden bereits über die ersten Bauwerke fahren, arbeitet das Team schon an den nächsten. Die Fertigstellung der beiden Brücken im Bauabschnitt 4.1 bildet den nächsten großen Teilerfolg. Bis zu 20 Mitarbeitende und zwei Bauleiter bringen die Arbeiten derzeit voran. Brücke für Brücke. Bauwerk für Bauwerk. Denn zusammen machen diese Ingenieurbauwerke die A44 zu dem, was sie ist: einem Infrastrukturprojekt, das weit mehr umfasst als eine neue Autobahntrasse.



BW 14Ü – Heckenbrücke Lengforst



BW 01A Unterführung Forstweg



Bauwerk 09A - Unterführung Wirtschaftsweg



BW 12Ü - Überführung WW und Betriebswendestelle



Wie an der A6 **Stück für Stück mehr Lärmschutz entsteht**

Was auf den ersten Blick wie reine Infrastruktur wirkt, verbessert künftig die Lebensqualität der Menschen vor Ort. Entlang der A6 entstehen 13 Lärmschutzwände, die den Verkehrslärm deutlich reduzieren sollen.



DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **März 2026 bis Dezember 2026**

Rammrohre: **846**

Sockel: **2.500 m³**

Betonelemente: **13.400 m²**

Acrylglas-Elemente: **1.400 m²**

Stahlpfosten: **1.000 t** davon 58 Bauwerkspfosten und 846 LSW-Pfosten

Abdeckblech: **3.000 m**

Holzgitter anliegerseitig: **11.600 m²**

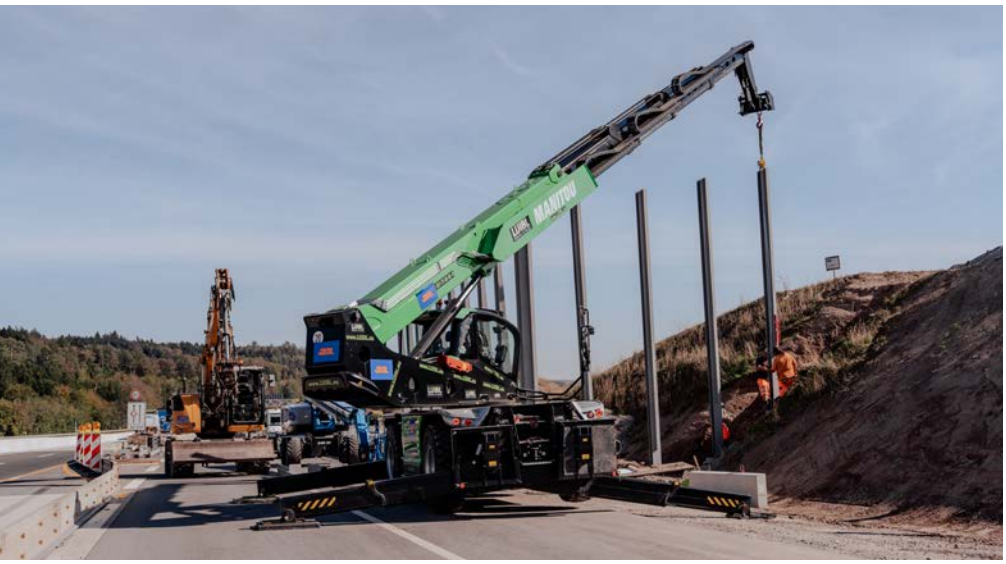
Böschungstreppen: **100 m**

Pflasterflächen: **200 m²**

Gut zu wissen

Bei diesem Projekt kam erstmals eine „In-situ-Messung“ zum Einsatz. Dabei wurde die Wirkung des Lärmschutzes unmittelbar unter realen Betriebsbedingungen ermittelt. Auf diese Weise ließ sich der tatsächliche Effekt präzise erfassen und objektiv bewerten. Die gewonnenen Messdaten bilden eine Grundlage für die Beurteilung der Ausführungsqualität und ermöglichen eine unmittelbare Überprüfung.





● Im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes errichtet die JR Ingenieurbau GmbH auf der A6 zwischen der Anschlussstelle Schnelldorf und dem Autobahnkreuz Crailsheim 13 Lärmschutzwände in beiden Fahrtrichtungen. Die Arbeiten begannen bereits im März 2026 und werden im Dezember 2026 abgeschlossen. Was für Verkehrsteilnehmende wie eine Reihe einzelner Bauwerke erscheint, ist tatsächlich ein Vorhaben mit zahlreichen aufeinander abgestimmten Arbeitsschritten.

Tonnenweise Material an der A6

Die Dimensionen des Projekts zeigen sich im Materialeinsatz. Das Ingenieurbau-Team gründet die Lärmschutzwände mit insgesamt 846 Rammrohren, montiert knapp 1.000 Tonnen Stahlpfosten und verbaut rund 13.400 Quadratmeter Betonelemente und 1.400 Quadratmeter Acrylglas-Elemente. Zusätzlich werden insgesamt 3.000 Meter Abdeckblech und etwa 11.600 Quadratmeter anliegerseitige Holzgitter montiert.

Auch die Infrastruktur rund um die Bauwerke gehört zum Leistungsumfang. So entstehen rund 100 Meter Böschungstreppen und 200 Quadratmeter Pflasterflächen an den drei Brückenbauwerken im Baufeld. An der PWC-Anlage Rothensteig Nord werden außerdem Beleuchtungs-, Elektro- und Kabeltiefbauarbeiten ausgeführt. Die 13 Lärmschutzwände entstehen sowohl entlang der Autobahn als auch auf den parallel verlaufenden Wallanlagen.

Koordination bis zum letzten Arbeitsschritt

Bis zum voraussichtlichen Bauende greifen zahlreiche Arbeitsschritte ineinander. Dass alles gelingt, führt Projektleiterin Jeanette Schmid auf das Engagement aller Beteiligten zurück: „Hinter dieser Leistung steht ein starkes Miteinander – von unserem Team über unsere Lieferanten bis hin zu unseren Nachunternehmern: Dafür verdienen alle Anerkennung.“ Wenn die letzten Elemente montiert sind, wird ein Bauwerk bleiben, das einen wichtigen Beitrag leistet: Es reduziert den Verkehrslärm und schafft damit mehr Lebensqualität für die Menschen entlang der A6.

Hochwasserschutz für Zeitlarn

Wenn der Regen über die Ufer tritt, zählt jeder Meter. In Zeitlarn entsteht deshalb seit 2023 ein Hochwasserschutz für den Hauptort und das linke Wenzenbachufer.





DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **April 2023 bis Juli 2027**

Beton für HWS-Mauer: **8.340 m³**

Pumpschächte: **5**

Pumpwerke: **2**

Baugrubenaushub: **33.730 m³**

Erdauftrag & Baugrubenverfüllung: **31.660 m³**

Entwässerungsleitungen: **4.376 m**

Bohrpfahllänge: **1.618 m**

Überschnittene Bohrpfahlwand: **588 m²**

● Das Wasserwirtschaftsamt Regensburg hat das Projekt in fünf Teilabschnitte aufgeteilt, die ersten sind bereits fertiggestellt. Das JR Team begleitet die Maßnahme von Anfang an. Bis Juli 2027 soll der letzte Bauabschnitt abgeschlossen sein. Die neue Schutztrasse aus Hochwasserschutzmauern mit mobilen Elementen soll den Ort künftig vor einem hundertjährlichen Hochwasser schützen.

Bauen zwischen Fluss und Straße

Viel Platz bietet das Baufeld nicht: Auf der einen Seite grenzen Regen und Wenzenbach direkt an, auf der anderen Gemeindestraßen und Anliegergrundstücke. Gleichzeitig müssen deren Zufahrten während der Bauarbeiten erreichbar bleiben. Arbeits-, Rangier- und Lagerflächen sind deshalb knapp. Umso wichtiger sind eine vorausschauende Planung und eine enge Abstimmung aller Beteiligten.

Auf rund 1.920 Metern baut JR die neue Hochwasserschutzmauer und verarbeitet dafür etwa 8.340 Kubikmeter Beton. Wo es besonders eng wird, kommen Bohrpfähle und Spundwände zum Einsatz. Insgesamt entstehen rund 1.618 Meter Bohrpfähle und eine überschnittene Bohrpfahlwand auf rund 588 Quadratmetern. Auch die Entwässerung gehört zum Projekt: Fünf Pumpenschächte und zwei Pumpwerke sorgen dafür, dass Niederschlags- und Grundwasser auch bei Hochwasser kontrolliert abgeführt werden können.

Immer das Wasser im Blick

Die unmittelbare Lage am Regen bringt eine weitere Herausforderung mit sich: Steigt der Wasserstand stark an, kann sich das Wasser bis ins Baufeld ausbreiten. Deshalb beobachten die Teams die hydrologische Situation laufend und organisieren die Baustelle entsprechend vorausschauend.

Schutzmauer fügt sich ins Ortsbild ein

Die neue Hochwasserschutzanlage soll sich gleichzeitig gut in das Ortsbild einfügen. Durchgänge zum Gewässer und Sichtfenster schaffen Verbindungen zum Regen. Im Hochwasserfall lassen sie sich mit mobilen Dammbalken verschließen. Auch der Uferweg wird höher gelegt und an die neue Schutzmauer angepasst. Das verbessert zugleich die Zufahrt zu den angrenzenden Grundstücken. Rund 15 bis 20 Mitarbeitende sind durchschnittlich auf der Baustelle im Einsatz. Unterstützt werden sie unter anderem vom Ingenieurkontor BLWS bei der Planung sowie von DZ-Grundbauservice und BGS Käsbauer bei den Bohrpfahl- und Spundwandarbeiten.

Fernwärme für die Zukunft von Fürth





Zwischen Wohnblöcken, Schulen und Kindergärten erweitert das JR Team das Fernwärmenetz in Fürth. Dabei schafft es die Grundlage für eine nachhaltige Wärmeversorgung und bewegt sich täglich durch ein dichtes Netz bestehender Leitungen.

● Wer durch den Fürther Stadtteil Finkenschlag fährt, ahnt kaum, wie viele Rohre unter den Straßen verlaufen. Seit Februar 2026 erweitert das JR Netzbau-Team im Auftrag der infra fürth gmbh das Fernwärmenetz in der Erich-Klabunde-Straße und der Dr.-Schumacher-Straße. Gleichzeitig saniert das Team die bestehende Wasserleitung und erneuert die Hausanschlüsse.

Mit fünf Mitarbeitenden sowie einer Partnerfirma für die Stahlschweißarbeiten arbeitet JR an dem Projekt, das bis voraussichtlich Mai 2027 läuft. Unterstützt wird das Team von Erden Sadic als Stahlschweißer sowie der Isoplus Fernwärmetechnik GmbH für die Nachisolierung.

Präzisionsarbeit zwischen bestehenden Leitungen

Meter für Meter wächst das neue Fernwärmenetz unter den Straßen Fürths. Dafür verlegt das Team der Sparte Leitungstief- und Rohrleitungsbau rund 390 Meter neue Hauptleitungen und bindet sieben Gebäude über neue Hausanschlüsse an das Netz an. Gleichzeitig erneuert es die Wasserleitung. Die eigentliche Herausforderung liegt jedoch im Untergrund. Im innerstädtischen Bereich trifft das JR Team auf zahlreiche bestehende Leitungen und Versorgungsmedien. Neben der Wasserleitung verlaufen Gasleitungen, die bei jedem Arbeitsschritt berücksichtigt werden müssen. Für die Erweiterung des Fernwärmenetzes musste die Wasserleitung deshalb zunächst umverlegt werden.

Komplexe Baustellenlogistik im Stadtgebiet

Zusätzlich schränken die Rahmenbedingungen den Bauablauf ein. Im ersten Bauabschnitt konnte teilweise nur unter Vollsperrung gearbeitet werden. Zufahrten für die Feuerwehr mussten jederzeit gewährleistet bleiben, ebenso der Zugang für Anwohnende zu den Wohnanlagen.

Parallel dazu fanden die Arbeiten im Umfeld von Schulen und Kindergärten statt. Besonders Eingriffe am Wassernetz mussten deshalb zeitlich genau geplant werden. Doch trotz der beengten Verhältnisse bringt das JR Team das Projekt voran.

Mit dem Ausbau des Fernwärmenetzes schafft JR die Voraussetzungen für eine moderne und nachhaltige Wärmeversorgung. Seit der Energiewende gewinnt Fernwärme zunehmend an Bedeutung. Künftig können sowohl private Haushalte als auch Schulen und Kindergärten über das neue Netz versorgt werden.

Nachhaltige und langfristige Wärmeversorgung sicherstellen

Gleichzeitig schätzt Bauleiter Felix Haberberger die Bedeutung des Projekts über die technische Aufgabe hinaus ein:

„Mit der Auftragserteilung zu diesem Projekt ist es uns gelungen, einen Beitrag zur Energiewende zu leisten. Gute Planung, hochwertige Materialien und eine fachgerechte Verlegung durch unser geschultes Personal werden eine nachhaltige und langfristige Wärmeversorgung sicherstellen."

Besonders freut ihn das Interesse des Nachwuchses. Auszubildende, Ferienarbeitende sowie Praktikantinnen und Praktikanten wirken auf der Baustelle mit und erhalten Einblicke in den Bau von Fernwärmeleitungen. So entsteht neue Infrastruktur und gleichzeitig Interesse an einem wichtigen Zukunftsbereich. Noch bis 2027 wird die Baustelle das Stadtbild prägen. Wenn die neue Leitung in Betrieb geht, verschwindet ein Großteil der Arbeit unter der Erde. Bemerkbar bleibt vor allem eines: eine zuverlässige Wärmeversorgung für die Zukunft.

767 Glasfaseranschlüsse für den Landkreis Cham





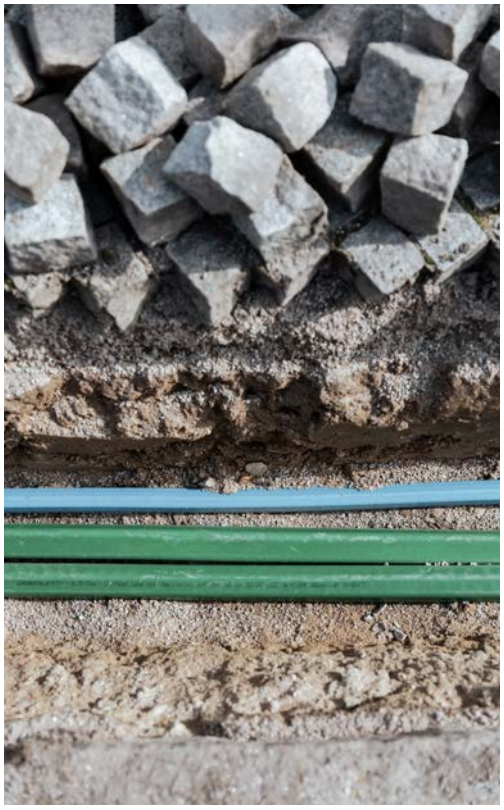


Gut zu wissen

Bei einem Projekt dieser Größenordnung entstehen täglich große Mengen an Daten. Fotos, Termine, Arbeitsstände und Dokumentationen müssen erfasst und nachvollziehbar abgelegt werden. Gemeinsam mit der internen Unternehmensentwicklung hat JR deshalb die eigene Dokumentationssoftware auf Basis der WECON-Plattform gezielt weiterentwickelt. Das System unterstützt die Terminplanung und dokumentiert sämtliche Arbeitsschritte bei der Herstellung der Hausanschlüsse. So bleibt der Überblick erhalten.

Was heute unter Straßen und Einfahrten verlegt wird, bildet morgen die Grundlage für schnelles Internet. Im Westen des Landkreises Cham schafft JR digitale Infrastruktur, die Haushalte, Unternehmen und öffentliche Einrichtungen miteinander verbindet.







● Zwischen Walderbach, Wald, Zell, Roding, Rettenbach und Michelsneukirchen entsteht seit Mai 2026 ein Netz für die digitale Zukunft. Im Auftrag der Digitalen Infrastruktur Landkreis Cham realisiert JR im Cluster 7.1 einen umfassenden Glasfaserausbau bis ins Haus. Die Bauzeit läuft bis Juli 2027. Rund 40 bis 50 Mitarbeitende arbeiten an dem Projekt. Unterstützt werden sie von langjährigen Partnerunternehmen aus den Bereichen Tiefbau, Sonderverlegetechnik und Kabelmontage.

3.068 Termine zur Abstimmung mit Eigentümern

Insgesamt entstehen rund 50 Kilometer Trasse auf öffentlichem Grund. Hinzu kommen 39 neue Kabelschächte, zwei Netzverteiler und etwa 767 Glasfaseranschlüsse. Das JR Team bläst zudem 284,5 Kilometer Muffenzubringer-, Backbone- und Hausanschlusskabel ein und führt etwa 24.000 Fusionsspleiße aus. Diese Zahlen beeindrucken. Die Herausforderung liegt jedoch woanders. Denn ein Glasfaseranschluss endet nicht an der Grundstücksgrenze. Er führt bis ins Gebäude. Deshalb beginnt die Arbeit oft lange vor dem eigentlichen Tiefbau. Für jeden der Hausanschlüsse stimmen sich die Verantwortlichen mit den Eigentümern ab. Bis zum fertigen Anschluss sind dabei etwa vier Termine pro Haushalt notwendig. Insgesamt ergeben sich daraus rund 3.068 Termine während der gesamten Bauzeit.

Spezielle Verfahren schonen die Umwelt

Parallel zu der Abstimmung zwischen Bauleiter und Eigentümer koordinieren die Teams die Arbeiten entlang der Tiefbautrasse. Strom, Wasser, Kanal und Telekommunikation müssen berücksichtigt werden, bevor die Arbeiten beginnen können. Damit das Projekt innerhalb der vorgesehenen Bauzeit umgesetzt werden kann, setzt JR auf verschiedene Sonderverlegetechniken. Neben dem konventionellen Tiefbau kommen Kabelpflüge, Grabenfräsen und Horizontalspülbohrtechnik zum Einsatz. Diese Verfahren beschleunigen den Bauablauf und reduzieren Eingriffe in die Umgebung. Gleichzeitig halten sie die Belastungen für Anwohnende und Natur möglichst gering.

Ein eigenes Konzept mit starker Teamleistung

Bereits in der Ausschreibungsphase spielte die Organisation eine entscheidende Rolle. Für die Vergabe entwickelte JR ein umfangreiches Konzept, das unter anderem Baustellenorganisation, Bauablauf, Qualitätssicherung und Eigenüberwachung umfasste. Grundlage für die erfolgreiche Umsetzung ist die enge Zusammenarbeit der Abteilungen für Breitbandausbau, Planung, Horizontalbohr- und Netztechnik für Kommunikationsnetze sowie der Unternehmensentwicklung, die einen reibungslosen Bauablauf aus einer Hand sicherstellt.

10.500 Meter für die Energieversorgung des Landkreises Regen

Gelände und Witterung prägen die Arbeiten zwischen Aschersdorf und Kaikenried. Trotzdem wächst hier Meter für Meter eine neue 20-Kilovolt-Verbindung für die Region.

● Im Auftrag des Bayernwerks baut JR zwischen Aschersdorf und Kaikenried eine neue Stromleitung. Das JR Netzbau-Team verlegt neue Mittelspannungskabel. Außerdem baut es rund 800 Meter Kabelschutzrohre DN 200 ein und errichtet zwei neue Trafostationen. Gleichzeitig werden bestehende Freileitungen zurückgebaut. Die Bauzeit beträgt insgesamt rund sechs Monate.







Anspruchsvolle Kabelzugarbeiten

Die größte Aufgabe des Projekts liegt entlang der Trasse selbst. Das Gelände erschwert vielerorts die Arbeiten und stellt hohe Anforderungen an Mensch und Maschine. Besonders anspruchsvoll sind die Kabelzugarbeiten. Die eingesetzten Kabeltrommeln wiegen rund vier Tonnen. Ihr Transport erfordert geeignete Geräte, gesicherte Standflächen, sorgfältig geplante Zug- und Umlenkpunkte und eine abgestimmte Logistik. Dazu kommt ein weiterer Faktor: das Wetter.

Niederschläge können Flächen aufweichen und Wege schwer befahrbar machen. Deshalb beobachtet das Team die Witterung kontinuierlich. Verschlechtern sich die Bedingungen, werden Arbeiten kurzfristig umgeplant.

Jeder Handgriff muss abgestimmt sein

Bevor die Kabel verlegt werden können, bereitet JR jeden Arbeitsschritt genau vor. Mitarbeitende werden zu Kabelzug, Kommunikation und Arbeiten im schwierigen Gelände unterwiesen. Auch Zuggeräte, Rollenböcke, Umlenkrollen und Anschlagmittel werden vor ihrem Einsatz kontrolliert. Sicht- oder Funkverbindungen zwischen den Beteiligten sind ebenso wichtig wie gesicherte Arbeitsbereiche entlang der gesamten Strecke.

Arbeiten unter laufendem Verkehr

Eine weitere Aufgabe stellt die Querung der REG 18 dar. Die Arbeiten erfolgen unter laufendem Verkehr und erfordern eine genaue Abstimmung. Dafür richtet JR eine Verkehrsführung ein und sichert die Arbeitsbereiche ab. Auch müssen die Mitarbeitenden stets ausreichenden Abstand zum fließenden Verkehr halten und die vorgegebenen Sicherheitsmaßnahmen einhalten. Hier gilt: Sicherheit geht vor Geschwindigkeit.

Mit der neuen Kabeltrasse verändert sich auch das Erscheinungsbild der Strecke. Im Zuge der Arbeiten baut JR acht Betonmasten bis 21 Kilonewton, drei Stahlvollwandmasten über 21 Kilonewton und fünf Holzmasten zurück. Zusätzlich werden rund 6.000 Meter Leiterseile demontiert. Damit weicht die bisherige Freileitung schrittweise einer modernen Erdkabelverbindung.

DATEN | FAKTEN

Bauzeit: **Juni 2026 bis Dezember 2026**

Verlegung von **10.500 m 20-kV-Kabel**

Einbau von **800 m Kabelschutzrohren**

Freileitungsabbau von **8 Beton-, 3 Stahlvollwand- und 5 Holzmasten**

Durchführung und Sicherung der **Straßenquerung REG 18**

Unter der Naab hindurch: Drei Spülbohrungen in Schwandorf

Im Juni verlegte JR auf dem Betriebsgelände des Kundencenters Schwandorf der Bayernwerk Netz GmbH Kabelschutzrohre unter der Naab in Richtung des Umspannwerks.







DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **Juni 2026**

Einsatz der **Tracto-Technik 18 ACS** (18 Tonnen Zug- und Druckkraft)

Einzug von **750 m Kabelschutzrohren DA250**

Förderung von **250 m³ Bentonit (davon 220 m³ recycelt)**

● Für die Querung bohrte das Team aus der Abteilung Horizontalbohrtechnik und Sonderverlegetechniken jeweils rund 255 Meter unter dem Flussbett. Dabei wurden drei Kabelschutzrohre mit einem Außendurchmesser von 250 Millimetern eingebracht. Zwei davon werden künftig 20-Kilovolt-Ortsnetzkabel aufnehmen, die vom Umspannwerk Schwandorf in Richtung Klardorf und Katzdorf führen. Die dritte Leitung dient als Reserve für den späteren Bedarf.

Bohren statt aufgraben

Die Querung der Naab erfolgte im Horizontalspülbohrverfahren. Dabei stellten drei Mitarbeitende zunächst einen Bohrkanal unter dem Fluss her. Dieser wurde anschließend aufgeweitet und das Schutzrohr eingezogen. Zum Einsatz kam eine Horizontalbohranlage vom Typ Tracto-Technik 18 ACS. Während der Bohrung wurde der Bohrkopf unter dem Flussbett von einem Begleitboot der JR Netzbau und Elektrotechnik GmbH geortet. So konnte der Verlauf der Bohrung unter der Naab kontrolliert und bei Bedarf entsprechend nachgesteuert werden.

Spülung wird wiederverwendet

Für das Bohren selbst kam eine spezielle Bohrspülung zum Einsatz. Sie stabilisiert den Bohrkanal und unterstützt den Abtransport des gelösten Bodens. Eine firmeneigene Recyclinganlage bereitete die Spülung auf, sodass sie erneut verwendet werden kann. Dadurch wurde weniger Wasser benötigt und der Verbrauch von Bohrspülung reduziert.



97 Kilometer Datenkabel für ein Gebäude mit Geschichte: **JR Elektrotechnik saniert das Neue Rathaus Regensburg**

Hinter historischen Mauern entsteht moderne Gebäudetechnik. Im Neuen Rathaus Regensburg erneuert JR die elektrotechnische Infrastruktur. Dabei treffen Geschichte und Digitalisierung aufeinander.

DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **September 2026 bis April 2028**

Neue Hauptverteilungen: **8**

Neue Unterverteilungen: **33**

Datenkabel: **97 km**

Duplex-Datendosen: **788**

Steckdosen: **1.800**

Patchfelder: **80**

Leuchten: **782**

Sicherheits- und Fluchtwegsleuchten: **191**



● Das Neue Rathaus in Regensburg prägt seit Jahrzehnten das Stadtbild. Nun wird der unter Ensembleschutz stehende Gebäudekomplex im Rahmen der energetischen Sanierung und Modernisierung des Neuen Rathauses, Minoritenweg 8 und 10, umfassend erneuert. Weil die moderne Technik sich in die historische Bausubstanz einfügen soll, liegt die Herausforderung des Projekts für JR darin, den Charakter des Gebäudes zu erhalten.

Denkmalschutz und Digitalisierung

Wer das Rathaus besucht, begegnet Geschichte auf Schritt und Tritt. Doch die Anforderungen an Sicherheit, Kommunikation und Gebäudesteuerung steigen stetig. Um beides miteinander zu verbinden, plante das JR Elektrotechnik-Team das Projekt sorgfältig. Dazu entwickelte es mit dem Ingenieurbüro Gerd Meyer aus Regensburg Lösungen, die den Anforderungen eines modernen Verwaltungsgebäudes gerecht werden. Alles unter Berücksichtigung der Vorgaben der Denkmalschutzbehörden.

Hinzu kommt die Aufgabe, die bestehende Niederspannungshauptverteilung in Haus 4 zu erhalten und in ein neues Versorgungskonzept einzubinden. Alt und Neu greifen dabei ineinander.

Das digitale Rückgrat des Rathauses

Im Zuge der Generalsanierung erneuert JR die komplette Elektroinstallation. Dazu gehören acht neue Hauptverteilungen, Sicherheitsbeleuchtung mit Zentralbatterieanlage sowie umfangreiche Brandschutzmaßnahmen und Potenzialausgleichssysteme. Besonders umfangreich fällt die digitale Infrastruktur aus. Mehr als 97 Kilometer Datenkabel bilden künftig das Rückgrat der Kommunikation im Gebäude. Ergänzt wird das Netzwerk durch 788 Duplex-Datendosen und 80 Patchfelder. Letztere bündeln viele Anschlüsse an einem Ort. Auch eine strukturierte IT-Verkabelung, Video- und Sprechanlagen sowie moderne Medientechnik gehören zum Leistungsumfang.



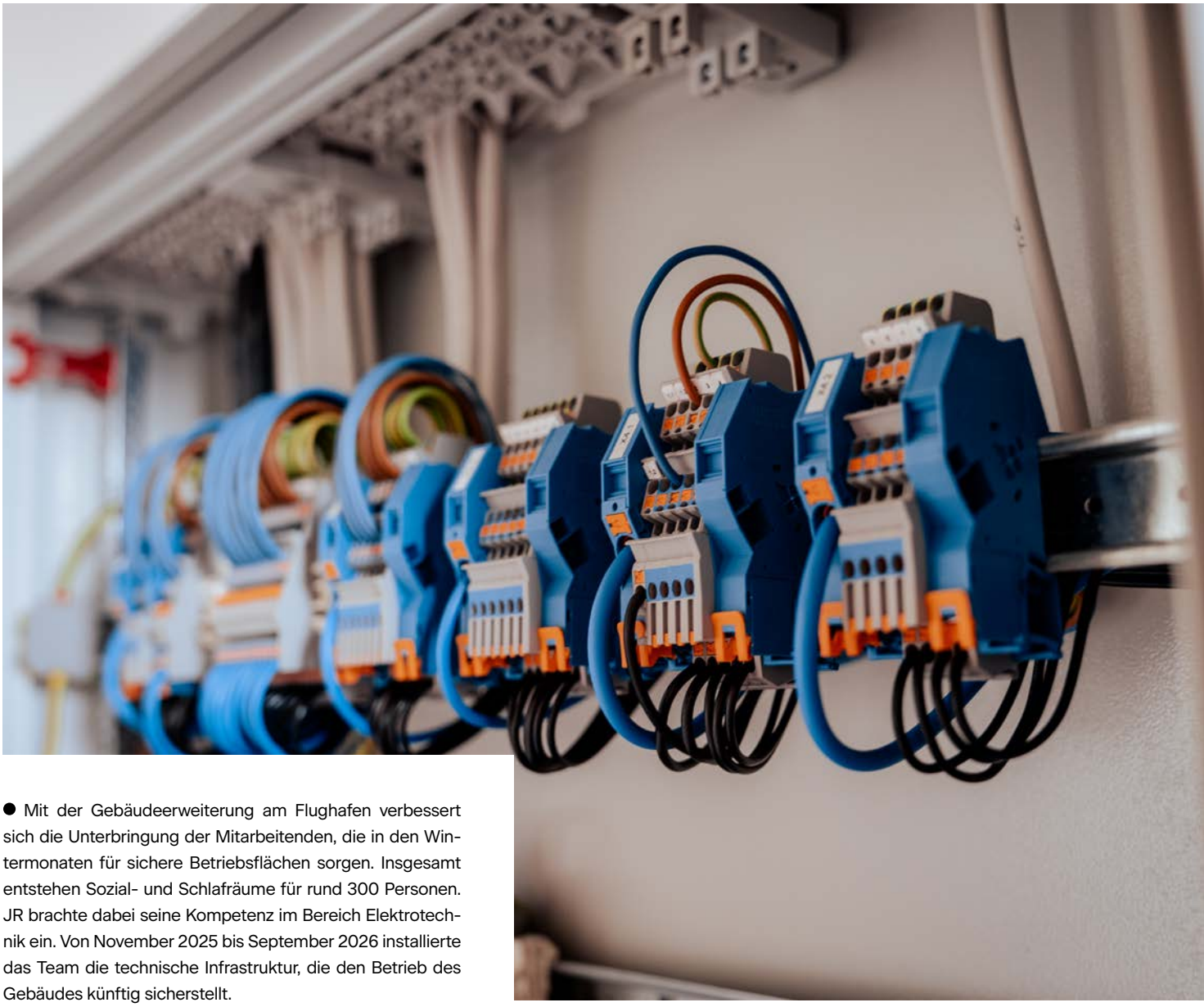
Intelligente Steuerung

Eine weitere Besonderheit des Projekts ist die Gebäudeautomation. Über eine sogenannte KNX-Steuerung werden künftig Beleuchtung und Sonnenschutz intelligent geregelt. Was heute selbstverständlich erscheint, stellt in einem unter Ensembleschutz stehenden Gebäude besondere Anforderungen. Das JR Team plante Leitungswege, integrierte technische Komponenten und berücksichtigte bestehende Strukturen. Zusätzlich verbessert die Modernisierung auch die Energieeffizienz. Zum Einsatz kommen halogenfreie Leitungen, Installationssysteme und langlebige LED-Beleuchtung. KNX- und DALI-basierte Steuerungen helfen dabei, Energie bedarfsgerecht einzusetzen. Gefördert wird die Maßnahme durch die Bundesförderung für effiziente Gebäude. Die energetische Sanierung und Modernisierung des Neuen Rathauses, Minoritenweg 8 und 10, wird von der Europäischen Union kofinanziert.

Von September 2026 bis April 2028 arbeiten rund sechs bis sieben Monteure an der Umsetzung. Am Ende wird das Neue Rathaus Regensburg seine Geschichte weiterhin sichtbar erzählen. Unsichtbar bleibt dagegen vieles von dem, was künftig für Sicherheit und einen reibungslosen Betrieb sorgt. So findet moderne Gebäudetechnik ihren Platz in einem Gebäude mit Geschichte.

Elektroinstallation für das erweiterte Winterdienstgebäude am Flughafen München

Wenn Schnee und Eis den Flugbetrieb herausfordern, muss jeder Handgriff sitzen. Am Flughafen München entsteht derzeit zusätzlicher Raum für rund 300 Mitarbeitende des Winterdienstes. JR sorgte mit der Installation der Elektrotechnik dafür, dass die neue Infrastruktur zuverlässig funktioniert – auch dann, wenn sie besonders gefragt ist.



● Mit der Gebäudeerweiterung am Flughafen verbessert sich die Unterbringung der Mitarbeitenden, die in den Wintermonaten für sichere Betriebsflächen sorgen. Insgesamt entstehen Sozial- und Schlafräume für rund 300 Personen. JR brachte dabei seine Kompetenz im Bereich Elektrotechnik ein. Von November 2025 bis September 2026 installierte das Team die technische Infrastruktur, die den Betrieb des Gebäudes künftig sicherstellt.









Bauen im sicherheitskritischen Umfeld

Die Besonderheit des Projekts lag in seinem Umfeld. Denn gearbeitet wurde auf einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Deutschlands. Jeder Zugang zur Baustelle, jede Anlieferung und jeder Arbeitsschritt mussten mit den Sicherheitsanforderungen des Flughafens abgestimmt werden. Gleichzeitig lief der Flugbetrieb uneingeschränkt weiter.

Hinzu kam, dass die Einsatzbereitschaft des Winterdienstes während der gesamten Bauzeit gewährleistet bleiben musste. Gerade in den Wintermonaten darf die Infrastruktur für Räumfahrzeuge und Einsatzkräfte nicht eingeschränkt werden.

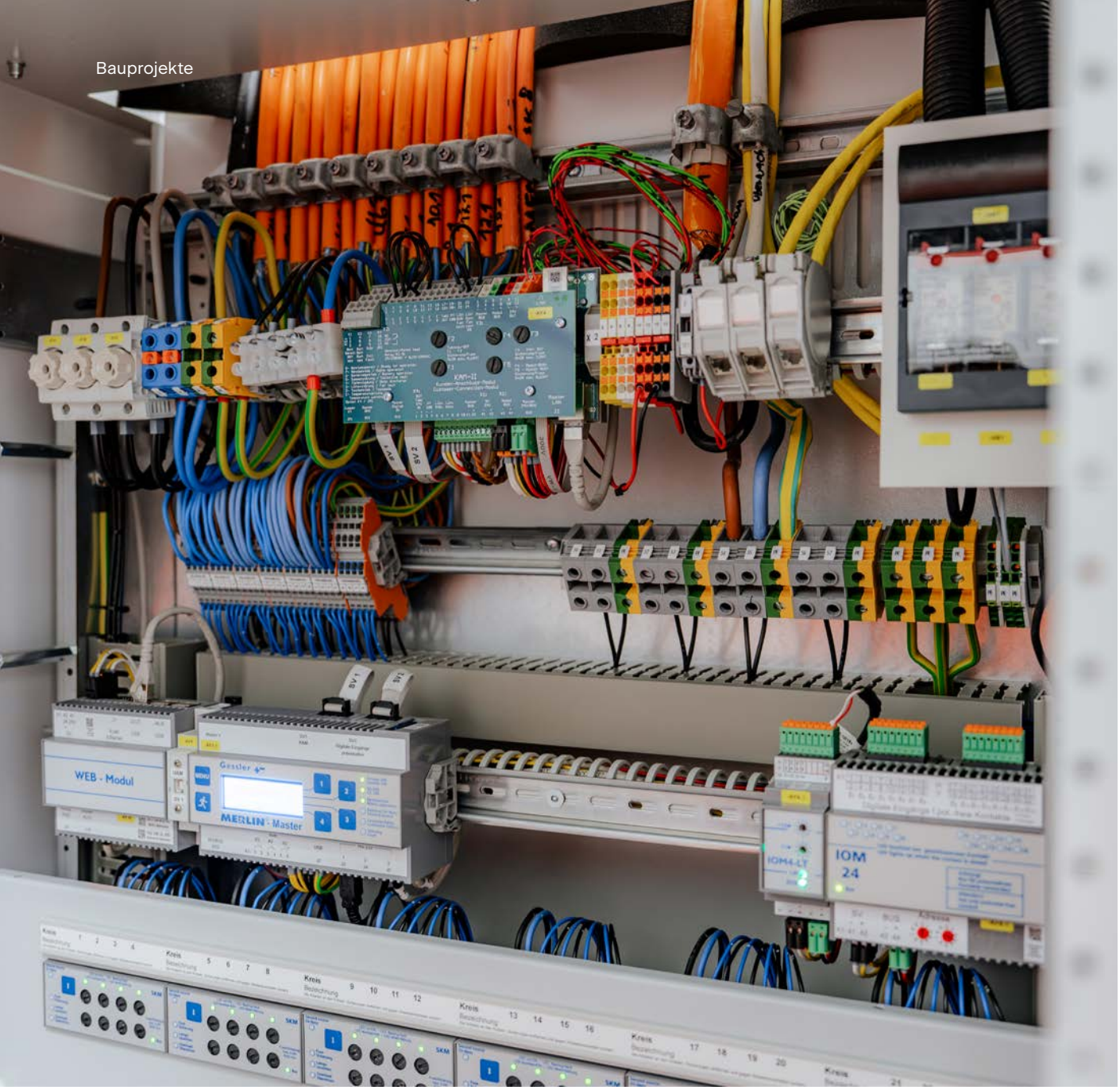
Elf Monate Bauzeit

Im Mittelpunkt der Arbeiten stand die komplette elektrotechnische Ausstattung des Erweiterungsbaus. Dazu gehörte beispielsweise eine neue Niederspannungshauptverteilung mit sechs Feldern. Sie übernimmt die Verteilung der elektrischen Energie innerhalb des Gebäudes und stellt die Stromversorgung für die verschiedenen Bereiche sicher.

Darüber hinaus installierte das JR Team eine 150-kWp-Photovoltaikanlage, eine Sicherheitsbeleuchtungsanlage sowie eine Blitzschutzanlage. Gerade in einem Gebäude, das für den Winterdiensteinsatz vorgesehen ist, kommt es auf eine funktionierende technische Infrastruktur an. Denn wenn Einsatzkräfte rund um die Uhr verfügbar sein müssen, darf die Gebäudetechnik keine Ausfälle kennen. Auch die Energieeffizienz spielte eine wichtige Rolle. Deshalb kommt im gesamten Gebäude LED-Beleuchtung zum Einsatz.

Bereit für den Ernstfall

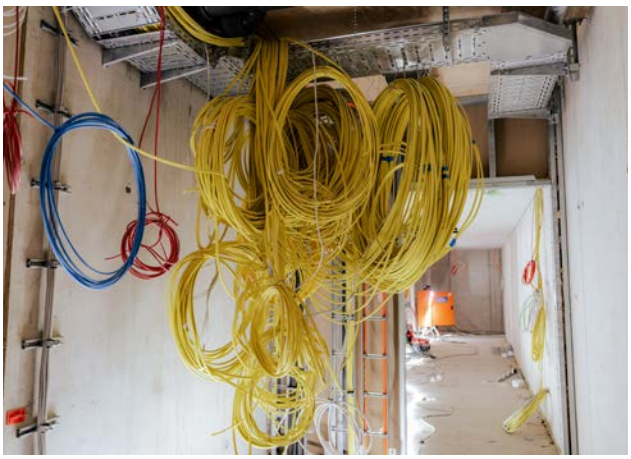
Die Fluggäste werden die neue Technik nie sehen. Doch ihr Nutzen zeigt sich vor allem dann, wenn Winterwetter den Flughafen fordert. Während draußen Räumfahrzeuge im Einsatz sind, gewährleistet im Hintergrund eine moderne elektrotechnische Infrastruktur Licht, Energie und Betriebssicherheit. Dafür schuf das Team der JR Elektrotechnik Voraussetzungen – damit Menschen ihren Job machen können, wenn es darauf ankommt.



Bauarbeiten mitten im Schulalltag: Elektrotechnik für das Gymnasium Höhenkirchen-Siegertsbrunn

Schulen sind weit mehr als Orte des Unterrichts. Hier wird gelernt, musiziert, diskutiert und gemeinsam Zeit verbracht. Mit dem Erweiterungsbau des Gymnasiums Höhenkirchen-Siegertsbrunn entstehen neue Räume dafür. Hinter den Kulissen schafft JR die technische Infrastruktur.









● Während Schülerinnen und Schüler täglich durch die Flure strömen, läuft rund um das Gymnasium Höhenkirchen-Siegertsbrunn ein besonderes Projekt. Seit September 2025 realisiert das JR Team die Elektro-, Sicherheits- und Informationstechnik für den Erweiterungsbau. Die Fertigstellung ist für Oktober 2027 geplant.

Entstehen werden südlich des Bestandsgebäudes ein Mehrzwecksaal mit Bühne, zusätzliche Klassenzimmer, eine Sporthalle, Proberäume für die Blaskapelle, eine neue Mensa mit Küche sowie eine Dachterrasse als „grünes Klassenzimmer“. Hinzu kommt die Neugestaltung der Freianlagen.

Abstimmung von Bauarbeiten und Schulalltag

Die Herausforderung liegt im Umfeld des Projekts. Denn die Schule bleibt während der gesamten Bauzeit in Betrieb. Bauarbeiten und Schulalltag müssen daher Tag für Tag aufeinander abgestimmt werden. So wie beispielsweise beim Umbau der Sicherheitsbeleuchtung im Bestandsgebäude. Die gesamte Anlage inklusive der Zentrale musste innerhalb der Sommerferien rundum erneuert werden. Die Arbeiten fanden so innerhalb eines engen Zeitfensters statt, in dem jeder Arbeitsschritt geplant und umgesetzt werden musste. Das JR Elektrotechnik-Team sorgte dafür, dass zum Schulstart alles wieder reibungslos funktionierte.

Moderne Technik als Rückgrat des Gebäudes

Im Hintergrund entsteht dabei ein eng vernetztes technisches System. Rund 45 Kilometer Stark- und Schwachstrominstallationen, etwa 22 Kilometer Daten- und Netzwerkkabel, rund 700 Sicherheitsleuchten sowie KNX- und DALI-Steuerungen bilden das Rückgrat des Gebäudes. Hinzu kommen Video- und Türüberwachung, Brandmelde- und Alarmtechnik sowie die Allgemeinbeleuchtung mit rund 470 Leuchten und 420 Metern Lichtschienen.

Im Schnitt sind ein Obermonteur und sechs Monteure im Einsatz. Ihre Aufgabe beginnt lange vor dem Einschalten des ersten Schalters. Sie verlegen Leitungen und vernetzen Systeme, damit Unterricht, Veranstaltungen und Musikproben stattfinden können. Noch ist das Projekt eine Baustelle. Doch schon heute zeigt sich, worauf es ankommt: Technik, die jeden Tag zuverlässig im Hintergrund arbeitet. Für einen Schulbetrieb, der auch während der Bauzeit nicht stillsteht.

DATEN | FAKTEN

Bauzeit: **September 2025 bis Oktober 2027**

Elektroinstallation Stark- und Schwachstrom: **45 km**

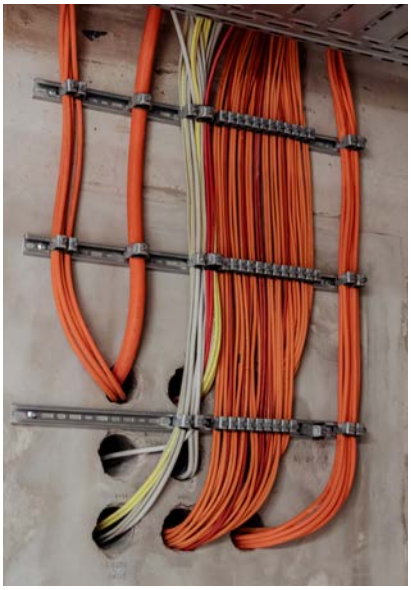
Sicherheitsbeleuchtung: **700**

Daten- und Netzwerkkabel: **22 km**

Allgemeinbeleuchtung: **470**

Lichtschienen: **420 m**

DMX-Strahler: **100**





DATEN/FAKTEN

CHA 17 AUF EINEN BLICK

Asphaltfräsarbeiten: **4.800 m²**

Asphalttragschicht: **110 t**

Asphaltarmierung: **500 m²**

Asphaltdeckschicht: **480 t**

Fahrbahnmarkierung

CHA 42 AUF EINEN BLICK

Asphaltfräsarbeiten: **670 m²**

Asphalttragschicht: **300 t**

Asphaltdeckschicht: **70 t**

Winkelstützsteine: **112 m²**

Banketherstellung: **250 m**

Damit der Alltag rollt: JR erneuert Straßen im Landkreis Cham

Morgens zur Arbeit, mittags zum Termin, abends nach Hause. Damit diese Wege zuverlässig bleiben, erneuerte das JR Team Straßen im Landkreis Cham.

● Tag für Tag nutzen Menschen die Chamer Straßen auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder nach Hause. Damit die Kreisstraßen auch künftig zuverlässig befahrbar bleiben, beauftragte der Landkreis Cham verschiedene Fahrbahnsanierungen. So sanierte das JR Team im Jahr 2026 mehrere Straßen im Landkreis Cham, unter anderem die CHA 17 zwischen der Abzweigung Hof und Gutmaning und mit der CHA 42 die Ortsdurchfahrt Stachesried.

Schicht für Schicht zur neuen Fahrbahn

Innerhalb von drei Wochen mit zwölf Mitarbeitenden arbeitete das JR Team an der CHA 17. Zu Beginn frästen die Fachkräfte die bestehende Asphaltdeckschicht und tiefergehende Schadstellen ab. Insgesamt entfernte das Team rund 4.800 Quadratmeter Asphalt. Anschließend besserten die Mitarbeitenden die beschädigten Stellen der Fahrbahn mit 110 Tonnen Asphalt aus. Auf rund 500 Quadratmetern verstärkt nun eine Asphaltarmierung die Straße und erhöht ihre Haltbarkeit. Darauf folgte der Einbau der neuen Asphaltdeckschicht. Insgesamt verarbeitete das Team auf einer Fläche von 4.800 Quadratmetern rund 480 Tonnen Asphalt. Den Abschluss bildete die Herstellung der neuen Fahrbahnmarkierung.

Recycling im Asphaltmischwerk

Auch bei einer vergleichsweise kleinen Maßnahme wie der CHA 17 spielt der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen eine wichtige Rolle. Der abgefräste Asphalt wurde nicht entsorgt, sondern dem Asphaltmischwerk zugeführt. Dort wird das Material wieder beigemischt und erneut verwendet. So bleiben wertvolle Rohstoffe im Kreislauf und können für weitere Baumaßnahmen genutzt werden.

Stützmauer schafft Platz für die Fahrbahn

Bei der Sanierung der CHA 42 in Stachesried stand der Untergrund im Mittelpunkt. Auf einem rund 120 Meter langen Abschnitt ab der Abzweigung Seugenhof war die Straßenböschung zu steil. Um die Verkehrssicherheit langfristig zu verbessern und die Fahrbahn auf eine Regelbreite von sechs Metern auszubauen, wurde eine etwa 70 Meter lange Stützmauer errichtet.

Für die Maßnahme bewegten die Mitarbeitenden insgesamt 110 Kubikmeter Boden im Frostschutzausbau und bauten weitere 240 Kubikmeter Frostschutzmaterial ein. Zudem entstanden 250 Meter Bankette. Gemeinsam mit dem Nachunternehmer Prechtl, der die Stützwände, Tiefbauarbeiten und die Verkehrssicherung ausführte, setzte das JR Team die Arbeiten um. Die Fertigstellung ist für Ende Oktober vorgesehen. Die Maßnahmen an der CHA 17 und der CHA 42 zeigen, wie vielfältig Straßenunterhalt sein kann. Gemeinsam haben alle Projekte ein Ziel: leistungsfähige und sichere Straßen für den Alltag der Menschen im Landkreis Cham.

Neue Fahrbahn für die Ortsdurchfahrt Geigant – Bauabschnitt 3

DATEN/FAKTEN

Bauzeit von **März 2026 bis Oktober 2026**

JR Mitarbeitende: **10**

Asphalttragschicht: **2.400 m² AC 32 TN 50/70 (entspricht ca. 900 t)**

Asphaltdeckschicht: **2.400 m² AC 11 DN 50/70 (entspricht ca. 240 t)**

Erst der Tiefbau, dann der Asphaltbau: In der Ortsdurchfahrt Geigant griffen die Gewerke ineinander. Die Asphaltbauarbeiten setzten den Schlusspunkt der Maßnahme.





In Geigant konnten die Arbeiten zur Erneuerung der Ortsdurchfahrt erfolgreich abgeschlossen werden. Im gemeinsamen Auftrag des Staatlichen Bauamts Regensburg und der Stadt Waldmünchen erneuerte JR die zentrale Verkehrsachse des Ortes. Der dritte Bauabschnitt begann im März und erstreckte sich über rund 335 Meter.

Bevor die Asphaltarbeiten beginnen konnten, schuf das JR Team zunächst die Grundlage im Untergrund. Nach der Fertigstellung der Wasser- und Kanalarbeiten sowie der Straßenbeleuchtung folgten der Straßenaufbau und die Pflasterarbeiten an den Gehwegen. Parallel dazu erneuerten die Fachkräfte Kanal- und Wasserleitungen in der Straße „Am Bahnhof“. Den Abschluss der Maßnahme bildete die Asphaltierung des gesamten Bauabschnitts.

220 Tonnen Pflaster in Handarbeit

Besonders waren unter anderem die Arbeiten entlang der Gehwege. Ein Großteil davon erfolgte in Handarbeit. Insgesamt verarbeitete das Team rund 220 Tonnen Material. Dazu gehörten 9.000 Granitpflastersteine, 505 Granithochbordsteine und 21.600 Betonpflastersteine. Die Pflasterarbeiten führte die Firma Pflasterbau Wiesmeier durch. Zusätzlich entstanden zwei neue barrierearme Bushaltestellen. Die bisherige Busbucht wurde zurückgebaut und durch eine moderne Lösung ersetzt.

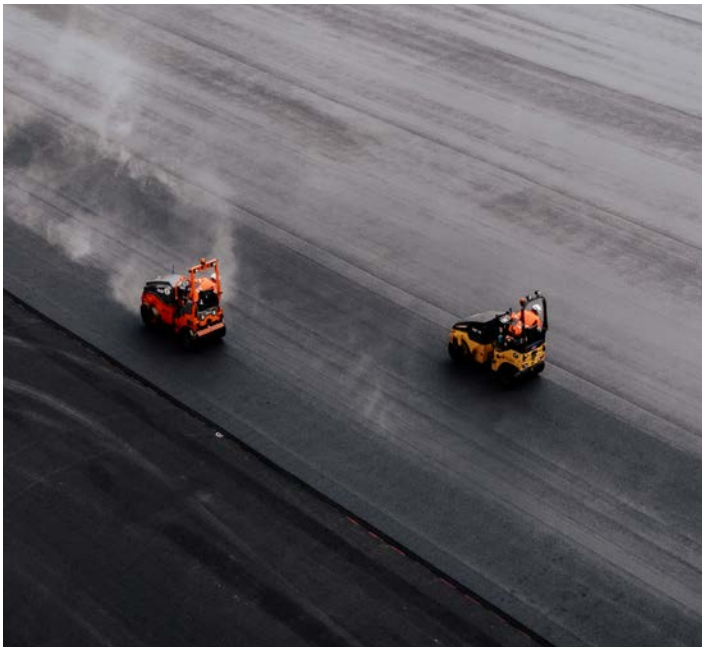
Für den Asphaltbau markierte die Schlussphase einen entscheidenden Abschnitt. Erst die letzte Schicht verband Leitungsbau, Gehwege und Fahrbahn wieder zu einer zusammenhängenden Verkehrsfläche. Auf rund 2.400 Quadratmetern baute das JR Team zunächst eine Asphalttragschicht ein. Dafür verarbeitete es etwa 900 Tonnen.

Anschließend folgte die Asphaltdeckschicht mit weiteren rund 240 Tonnen auf derselben Fläche. Rund zehn Mitarbeitende waren an den Asphaltarbeiten beteiligt. Im Mittelpunkt stand dabei das Zusammenspiel aller Arbeitsbereiche. Kanalbau, Wasserleitungen, Gehwege und Fahrbahn griffen ineinander. Zuerst entstand die Infrastruktur unter der Erde. Dann folgten Gehwege und Straßenränder. Den Schlusspunkt setzte der Asphalt. So wuchs Stück für Stück eine neue Ortsdurchfahrt, die Anwohnende und Verkehrsteilnehmende künftig sicher und gestalterisch sehr ansprechend durch Geigant führt.

Fortschritte am Pumpspeicherkraftwerk Happurg – 130.000 Quadratmeter Asphalt für das Oberbecken







Auf der Baustelle des Pumpspeicherkraftwerks Happurg geht es weiter voran: Die Sekundärdichtung in der Beckensohle wurde eingebracht und die ersten Abschnitte der Primärdichtung asphaltiert. Gleichzeitig laufen die Arbeiten am Einlaufbauwerk und an den Böschungen weiter.



● Das JR Team arbeitet seit Ende 2024 an der Beckensohle. Nach dem Abtrag und der Herstellung der Rüttelstopfsäulen wurden Geogitter und Tragschichten eingebaut. Danach verlegte das Team die Sekundärdichtung aus PEHD-Folie und brachte auf dieser eine Filterschicht auf. Zur künftigen Lokalisierung etwaiger Undichtigkeiten und zur Überwachung wurden zudem Drainageleitungen und Kabel zur Leckageortung verlegt. Das Material, das beim Abtrag im Becken anfiel, wird bestmöglich vor Ort aufbereitet und für die weiteren Arbeiten genutzt.

Die Leistungen zur Herstellung der Beckensohle konnten 2026 zum großen Teil abgeschlossen werden. Auch am Einlaufbauwerk geht es voran. Die Einlaufplatte und der Kontrollgang sind fertiggestellt. Aktuell läuft die Betonsanierung des Bauwerks.

Jetzt kommt der Asphalt

Seit Ende August arbeitet das Asphaltbauteam an der Beckensohle. Auf rund 130.000 Quadratmetern entsteht eine durchgehende Asphaltfläche. Das entspricht fast 20 Fußballfeldern. Die Asphaltfläche bildet die Primärdichtung des gesamten Beckens und sorgt dafür, dass später circa 1,6 Millionen Kubikmeter Wasser nicht versickern, sondern zur Energieerzeugung genutzt werden können. Es werden zwei unterschiedliche Schichten Asphalt hergestellt: zunächst eine acht Zentimeter dicke Binderschicht, anschließend eine sieben Zentimeter dicke Dichtschicht aus besonders bindemittelreichem Asphalt.

Vor dem Einbau gab es eine ausführliche Vorbereitungs- und Testphase. Neben der intensiven Untersuchung des Mischgutdesigns fand ein Probeeinbau statt, bei dem unterschiedliche Einbauverfahren (unter anderem die Einstellungen an der Fertigerbohle oder Anzahl und Art der Walzübergänge) getestet wurden. Anschließend wurde anhand der Erkenntnisse aus den Laboruntersuchungen an den fertigen Asphaltschichten das Einbauverfahren für den Regeleinbau festgelegt.

Auch an den Böschungen geht es weiter

Während sich die Arbeiten in der Sohle in den letzten Zügen befinden, laufen auch an anderen Stellen die Arbeiten weiter. Unter anderem werden als Sekundärdichtung auf den Böschungen Bentonitmatten verlegt sowie analog zur Sohle Kabel zur Überwachung von Setzungen und Leckagen mit eingebracht.

An der Dammkrone werden Instrumentierungen wie beispielsweise Inklinometer und Extensometer zur späteren Überwachung des Ringdamms eingebracht und die ersten Kabelleerrohre und Kabelschächte gesetzt. Die Sanierungsarbeiten liegen voll im Zeitplan und sollen bis Ende 2027 abgeschlossen werden.

„Mit diesem Projekt demonstrieren wir die Vielseitigkeit und Leistungsfähigkeit bei JR. Auch über den klassischen Straßen- und Brückenbau hinaus sind wir in der Lage, anspruchsvolle und außergewöhnliche Bauaufgaben erfolgreich zu realisieren und die damit verbundenen Herausforderungen zuverlässig zu meistern.“

● **Johannes Lichtinger**, Oberbauleiter Tiefbau überregional







Eine neue Brücke **auf engem Raum über der Aisch**

Nur wenige Meter über dem Wasser entsteht in Gutenstetten eine neue Brücke. Der JR Ingenieurbau meistert dabei anspruchsvolle Bedingungen auf engstem Raum.

● Direkt an der Aisch in Gutenstetten baut das JR Team seit Juli 2025 eine neue Verbindung über den Fluss. Durchdachte Planung und präzise Ausführung sind dabei entscheidend.

Denn der Platz ist knapp. Stellenweise liegen zwischen dem künftigen Brückenüberbau und dem Gelände gerade einmal 1,6 Meter. Gleichzeitig fließt unterhalb der Baustelle die Aisch ununterbrochen weiter. Um ihr auch bei Hochwasser ausreichend Platz zu bieten, teilte das Team die Herstellung des Brückenüberbaus deshalb in zwei Bauabschnitte auf.

Rund sechs Mitarbeitende des JR Ingenieurbaus realisieren das Projekt im Auftrag des Staatlichen Bauamts Ansbach. Sie bewegen etwa 3.000 Kubikmeter Boden, bringen 2.300 Quadratmeter Spundwand ein und gründen das Bauwerk auf 385 Metern Bohrpfählen. Weitere 4.800 Meter Rüttelstopfsäulen stärken den Baugrund. Darauf wächst die neue Brücke für die Staatsstraße 2259. Dabei erzählt das Projekt ein Stück Geschichte. Das bestehende Bauwerk entstand 1954 als Ersatz für eine Querung aus der Vorkriegszeit. Eine umfassende Sanierung folgte 1982, zahlreiche Instandhaltungsmaßnahmen in den Jahren danach. Doch die Schäden an der Bausubstanz nahmen zu. Gleichzeitig wuchsen die Anforderungen an Tragfähigkeit und Verkehrssicherheit. So fiel die Entscheidung für einen Neubau neben dem Bestand.

Mit rund 2.200 Kubikmetern Transportbeton, 450 Tonnen Betonstahl und 35 Tonnen Spannstahl nimmt das neue Tragwerk inzwischen Form an. Im Oktober 2026 schloss der JR Ingenieurbau den Ersatzneubau ab.

Fußgänger und Radfahrer können dann künftig die Aisch sowie die Staatsstraße 2259 sicher auf einem gesonderten Geh- und Radweg queren. Im kommenden Jahr folgen die Straßenbauarbeiten und der Rückbau des alten Bauwerks. Dann endet eine Brückengeschichte. Und eine neue beginnt.





DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **Mai 2026 bis November 2026**

Gesamtlänge beidseitig: **6.720 m**

Fräsarbeiten (Fläche): **150.000 m²**

Tragschicht AC32TS: **145.000 m²**

Binder SMA16 Bi: **150.000 m²**

Decke SMA8S: **150.000 m²**

Schlitzrinnen: **1.250 m**

Granitborde: **1.000 m**

Mittelstreifenüberfahrten: **9**

Grip-Road-Beschichtung in Einhausung: **3.800 m²**

A93 zwischen Selb und Höchstädt: 6,7 Kilometer werden erneuert

Auf der A93 zwischen den Anschlussstellen Selb Nord und Höchstädt erneuert JR in diesem Jahr die Fahrbahn in beiden Richtungen.

● Die Arbeiten laufen auf einer Strecke von 6,7 Kilometern beidseitig und umfassen neben dem kompletten Oberbau auch drei Anschlussstellen, die Entwässerung und den Brückenbau.

Bevor die neue Fahrbahn entstehen kann, muss die bestehende zunächst weichen. Auf rund 150.000 Quadratmetern wird der alte Asphalt bis zu 22 Zentimeter tief abgefräst. Anschließend baut das Team die neuen Schichten der Fahrbahn auf: Trag-, Binder- und Deckschicht. Auch abseits der eigentlichen Fahrbahn gibt es viel zu tun. Rund 1.250 Meter neue Schlitzrinnen und 1.000 Meter Granitborde entstehen. Neun Mittelstreifenüberfahrten werden neu gebaut. Dazu kommen rund 30.000 Tonnen Frostschutzmaterial für Mittelstreifen, Bankette und Bereiche im Ausbau.

Drei Anschlussstellen im Vollausbau

Die Arbeiten beschränken sich nicht auf die durchgehende Fahrbahn. Auch die Anschlussstellen werden vollständig erneuert. Zusätzlich wird die Staatsstraße 2179 einschließlich des Kreisverkehrs instandgesetzt. Im Projekt arbeiten Straßen- und Ingenieurbau dabei eng zusammen.

Pilotprojekt im Tunnel

Eine besondere Premiere gibt es im Bereich einer Einhausung: Auf rund 3.800 Quadratmetern kommt erstmals in Nordbayern eine spezielle Grip-Road-Beschichtung im Rahmen eines Pilotprojekts zum Einsatz. Die Beschichtung soll für eine bessere Griffigkeit und eine optische Aufhellung der Fahrbahn sorgen.

Viel Arbeit in kurzer Zeit

Die gesamte Maßnahme läuft vom Mai bis November 2026. In dieser vergleichsweise kurzen Bauzeit muss das Team die umfangreichen Arbeiten auf der Strecke koordinieren und eng aufeinander abstimmen. Dabei kommt auch neue Technik zum Einsatz. Mit der BOM-App wird die Verdichtung der eingebauten Flächen kontrolliert und dokumentiert. Für die Asphaltarbeiten verwendet JR außerdem temperaturreduziertes Asphaltmischgut.

Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ an der A73

An der A73 nördlich von Coburg baut JR aktuell die neue Tank- und Rastanlage „Coburger Land“. Dabei übernimmt JR als Teil einer ARGE umfangreiche Erschließungs- und Verkehrswegebauarbeiten.

● Die neue Anlage erstreckt sich auf beide Seiten der Autobahn. Östlich der A73 wird die bewirtschaftete Tank- und Rastanlage gebaut, westlich eine Parkplatzanlage mit WC. Eine geplante Brücke über die Autobahn soll künftig beide Bereiche miteinander verbinden.

DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **April 2026 bis 2029**

Oberbodenabtrag: **41.000 m³**

Bodenbewegung: **110.000 m³**

Schichten ohne Bindemittel: **30.000 m³**

Pflasterfläche: **6.000 m²**

Rohrleitungen: **7.000 m**

asphaltierte/betonierte Verkehrsfläche: **17.000 m²**

Winkelstützwand: **6 m**





Große Mengen, viele Leistungen

Bevor die neuen Rastanlagen entstehen können, muss zunächst viel Erde bewegt werden. Das Team trägt den Oberboden ab, modelliert das Gelände und baut die Tragschichten für die späteren Verkehrsflächen auf. Danach geht es an Straßen, Parkplätze und Wege. Asphalt, Beton und Pflaster bilden die neuen Flächen.

Gleichzeitig verlegt das Team die Leitungen, die die Rastanlagen später mit allem versorgen, was sie brauchen. Auch die Entwässerung entsteht neu. Das beim Oberbodenabtrag gewonnene Material wird vollständig wiederverwendet und bleibt damit im Projekt.

Gemeinsam stark in der Arbeitsgemeinschaft

Noch bis 2029 wird an der neuen Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ gebaut. Im Projekt arbeiten verschiedene Kompetenzen zusammen: Die Bickhardt Bau SE übernimmt den Asphalt- und Betonbau, der Josef Rädlinger Ingenieurbau ist für den Brückenbau zuständig. Gemeinsam sorgen die Partner dafür, dass die vielen einzelnen Arbeiten auf der Baustelle reibungslos ineinandergreifen.







Neue Ortsumgehung für Waldershof

Westlich von Waldershof hat JR den dritten Bauabschnitt der Ortsumgehung realisiert. Die neue Trasse verbindet Waldershof und Leutendorf mit der TIR 17 in Richtung Rodenzenreuth.

Rund die Hälfte des Baufelds befand sich in einem Wasserschutzgebiet. Entsprechend galten für die Arbeiten besondere Anforderungen. Um den Untergrund abzudichten, verlegte das Team rund 39.000 Quadratmeter einer geosynthetischen Tondichtungsbahn. Der Ton quillt bei Wasserkontakt auf und bildet eine dichte Barriere, um das Grundwasser vor dem Eintritt wassergefährdender Stoffe zu schützen. Während der ersten Bauphase wurde eine ältere, pechhaltige Straße unter der bestehenden Fahrbahn gefunden. Die Straße musste aufgrund des Wasserschutzgebiets zusätzlich ausgebaut, separiert und entsorgt werden.

Dafür wurden durch das JR Team etwa 30.000 Kubikmeter Oberboden abgetragen und rund 65.000 Kubikmeter Boden bewegt. Für den Aufbau der neuen Trasse waren außerdem rund 18.000 Kubikmeter Lieferboden erforderlich. Je nach Bauphase waren zwischen 20 und 40 Mitarbeitende auf der Baustelle im Einsatz.

DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **Juli 2025 bis Juli 2026**

geosynthetische Tondichtungsbahn: **39.000 m²**

Oberboden: **30.000 m³**

Erdbewegung: **65.000 m³**

Lieferboden: **18.000 m³**



Viel Abstimmung rund um die Baustelle

Neben den eigentlichen Bauarbeiten erforderte das Projekt eine enge Abstimmung mit den umliegenden Kommunen. Besonders die Anbindung des Kösseinebads und der Gemeinde Leutendorf sowie die Verkehrsführung während der Bauzeit mussten berücksichtigt werden. Auch die angrenzenden Unternehmen spielten eine wichtige Rolle. Ihr Lieferverkehr musste trotz der Arbeiten weiterhin organisiert werden.

Boden aus der Region

Ein Teil des benötigten Lieferbodens kam aus der unmittelbaren Umgebung. Material wurde unter anderem aus der angrenzenden Kommune Waldershof sowie aus dem Bau der Justizvollzugsanstalt Marktredwitz verwendet.

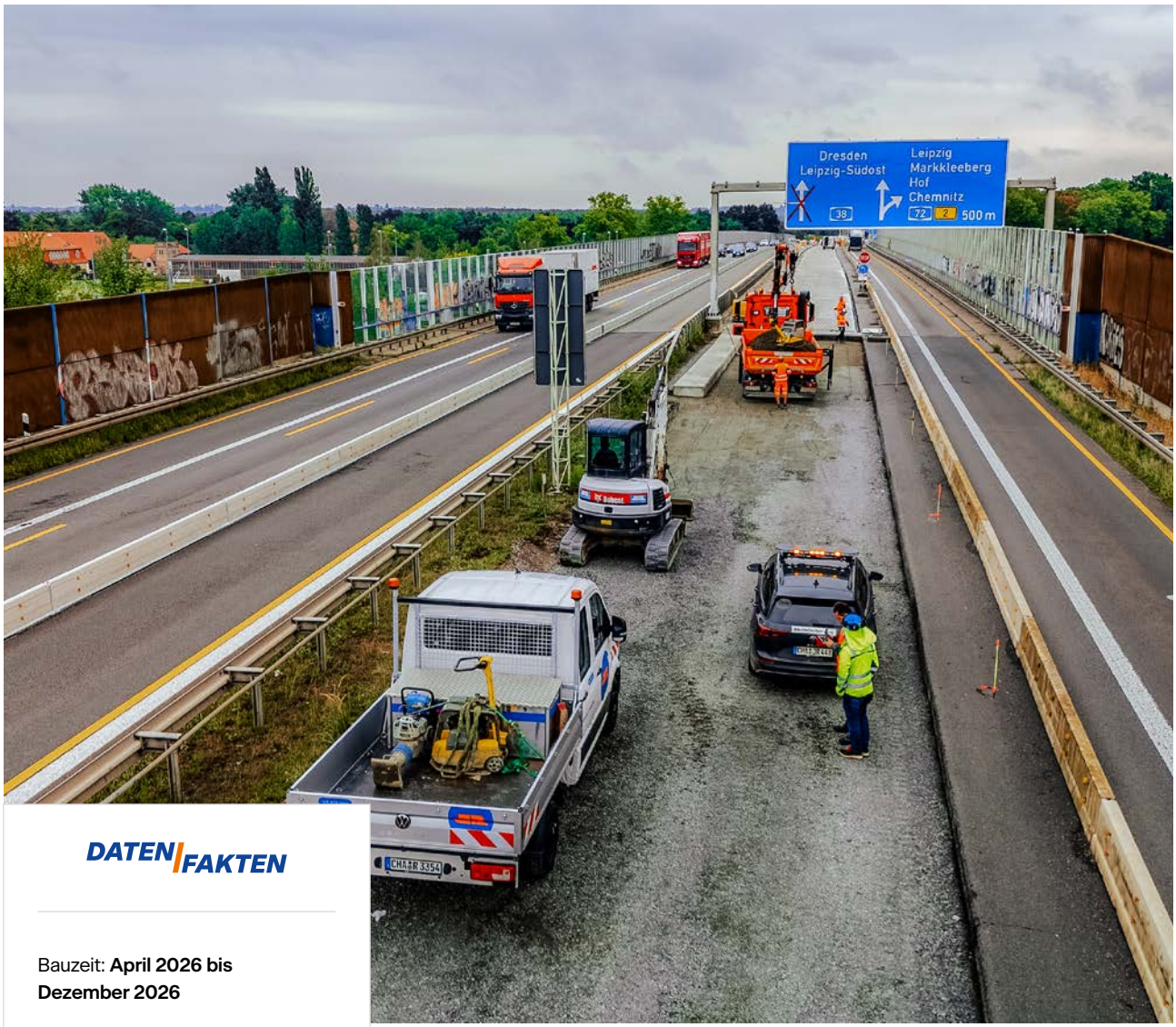
Nach rund zwölf Monaten Bauzeit wurde die Ortsumgehung im Juli 2026 abgenommen. Damit ist der dritte Bauabschnitt der Ortsumgehung Waldershof abgeschlossen.





A38: In acht Monaten zu einer neuen Fahrbahn

Seit April 2026 arbeitet JR zwischen den Anschlussstellen Lützen und Leipzig Südost an der Erneuerung der A38. Bis zum Jahresende wird die Fahrbahn auf rund sieben Kilometern in Richtung Dresden umfassend saniert.



DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **April 2026 bis Dezember 2026**

Ein- und Ausbau von **70.000 t** Asphalt

Erneuerung von **3.000 m** Entwässerungsleitungen

Sanierung von **acht Brücken**

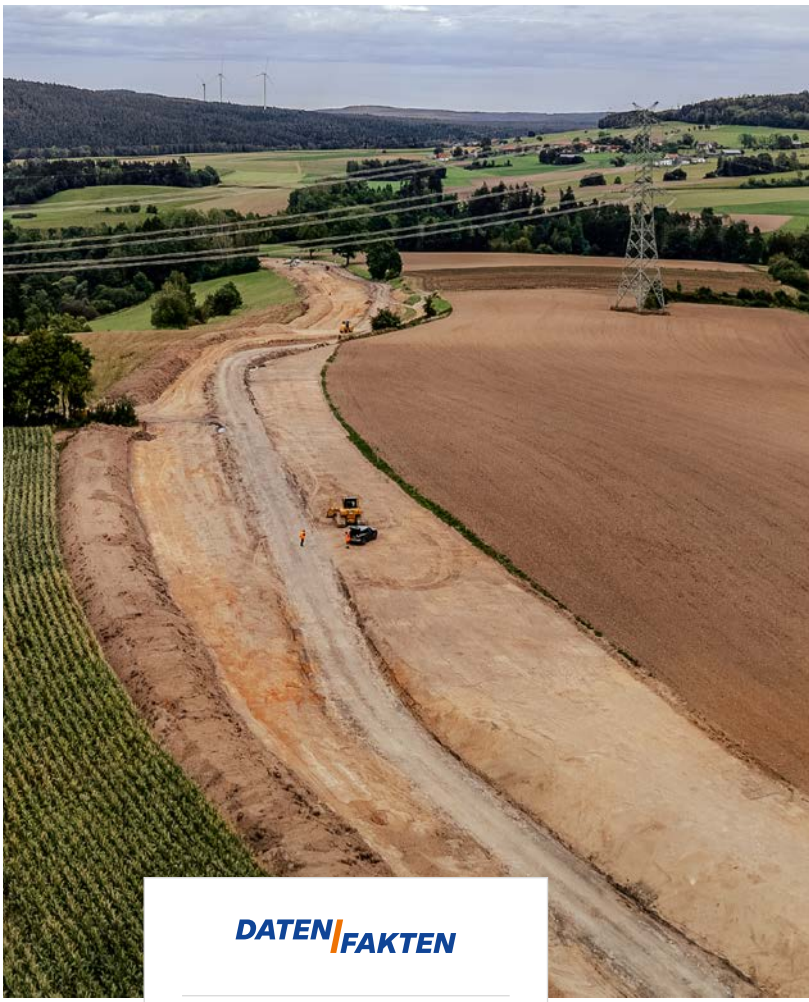
● Rund 70.000 Tonnen Asphalt werden im Laufe der Maßnahme ausgebaut und wieder eingebaut. Die alte Fahrbahn wird abschnittsweise zurückgebaut. Anschließend entsteht die neue Fahrbahn Schicht für Schicht.

Parallel dazu erneuern die JR Teams die Entwässerung entlang der Strecke. Auch die Sanierung von acht Bauwerken gehört zum Umfang der Maßnahme. Damit greifen Straßen- und Tiefbau, Asphaltbau und Bauwerksinstandsetzung auf derselben Baustelle ineinander. Bei der Fahrbahnerneuerung setzt JR unter anderem auch recycelten Asphalt ein. Ein Teil des ausgebauten Materials wird aufbereitet und kann wieder für den Straßenbau verwendet werden.

Im Durchschnitt sind dafür rund 20 Mitarbeitende auf der Baustelle im Einsatz. Für die gesamte Maßnahme bleiben nur acht Monate. Bis Dezember 2026 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.

Neue Straße zwischen **Brand und Seußen**





DATEN | FAKTEN

Bauzeit: **März 2026 bis Juli 2027**

Oberbodenabtrag: **5.000 m³**

Bodenbewegung: **48.000 m³**

Frostschutz: **12.500 m³**

Asphalt: **14.500 m²**

JR baut die Kreisstraße WUN 18 auf einer Länge von rund 1,6 Kilometern vollständig aus. Dabei entsteht nicht nur eine neue Straße: Auch die Kösseinebrücke wird ersetzt und die Mühlbachbrücke saniert.

● Der bisherige Streckenabschnitt weist zahlreiche Schäden auf. Hinzu kommen enge Kurven und eine Linienführung, die den heutigen Anforderungen nicht mehr entspricht. Deshalb wird die WUN 18 von Grund auf neu gestaltet. Die überarbeitete Linienführung soll auch die Sichtverhältnisse deutlich verbessern und so das Unfallrisiko minimieren.

Das Team bewegt dafür rund 48.000 Kubikmeter Boden und trägt etwa 5.000 Kubikmeter Oberboden ab. Anschließend wird die neue Trasse aufgebaut. Durch den umfangreichen Erdbau fallen große Mengen an überschüssigem Boden an. Das Material wird per Direktverladung zur Deponie gebracht, so kann auf eine Zwischenlagerung auf der Baustelle verzichtet werden.

Brückenneubau und -sanierung auf dem Streckenabschnitt

Mitten im Ausbauabschnitt wartet eine weitere große Aufgabe: Die Kösseinebrücke aus dem Jahr 1959 hat dauerhafte Schäden und wird deshalb durch einen Neubau ersetzt. Diesen übernimmt der JR Ingenieurbau. Außerdem wird die benachbarte Mühlbachbrücke instandgesetzt. Sie erhält eine neue Abdichtung, die den Baukörper künftig besser schützt. Straßenbau und Ingenieurbau arbeiten Hand in Hand, damit die neue Trasse und die Bauwerke zusammen entstehen können.

Die Arbeiten laufen noch bis Sommer 2027

Seit August arbeiten rund 20 Mitarbeitende aus Straßen- und Ingenieurbau auf der Baustelle. Die Arbeiten starteten im März 2026 und sollen im Juli 2027 abgeschlossen sein.

Ortsumgehung entlastet Lochau und Weihermühle

Durch Lochau und Weihermühle rollt viel Verkehr. Vor allem Lastwagen auf dem Weg zum Gewerbegebiet „Neuhof“ belasten die beiden Ortsteile. Mit der neuen Umgehungsstraße schafft die Gemeinde Pullenreuth eine direkte Verbindung außerhalb der Ortschaften.





● JR hat die rund 1,8 Kilometer lange Straße zwischen August 2025 und Juli 2026 gebaut. Für das Projekt waren durchschnittlich zehn bis 15 gewerbliche Mitarbeitende im Einsatz. Zum Leistungsumfang gehörten umfangreiche Erd- und Straßenbauarbeiten sowie der Kanal- und Rohrleitungsbau.

Erst die Stromleitung, dann die Straße

Ein Strommast mitten auf der geplanten Trasse machte die Bauausführung etwas komplizierter. Bevor er abgebaut werden konnte, musste die bestehende 20-kV-Trasse auf einer Länge von rund zwei Kilometern neu verlegt werden. Erst danach war der Weg für die neue Straße frei.

Auch während der Bauarbeiten kamen immer wieder Änderungen und Ergänzungen hinzu. Das Team musste den Bauablauf deshalb regelmäßig anpassen. Dass das ohne größere Reibungsverluste funktionierte, lag vor allem an der engen Abstimmung zwischen Gemeinde, Ingenieurbüro und JR.

Den Baufortschritt im Blick behalten

Für die Bewässerung während der Erd- und Frostschutzarbeiten nutzte das Team Wasser aus dem Nachklärbecken der nahegelegenen Kläranlage. So konnte auf Trinkwasser verzichtet und die vorhandenen Reserven geschont werden. Den Baufortschritt dokumentierte JR außerdem regelmäßig mit Drohnenaufnahmen. Etwa einmal im Monat wurde die Baustelle aus der Luft festgehalten.

Kurz vor dem Ziel kam der Regen

Die Launen der Natur sind etwas, worauf niemand wirklich Einfluss nehmen kann. Eineinhalb Wochen vor der geplanten Verkehrsfreigabe machte ein Starkregenereignis dem Baustellenteam noch einmal zu schaffen. Innerhalb von nur 20 Minuten fielen rund 50 Liter Wasser pro Quadratmeter. Die für die Abnahme bereits vorbereitete Strecke wurde teilweise wieder beschädigt und musste erneut hergerichtet werden. Gemeinsam mit allen Beteiligten wurde angepackt, aufgeräumt und nach Lösungen gesucht, um die Verkehrsfreigabe trotzdem zu ermöglichen, was dank der guten Zusammenarbeit aller Beteiligten letztlich auch gelang.

DATEN | FAKTEN

Bauzeit: **August 2025 bis Juli 2026**

Länge der Ortsumgehung: **1.800 m**

Humusabtrag: **20.000 m³**

Bodenbewegung: **40.000 m³**

Frostschutz: **35.000 t**

Asphalt (alle Schichten): **10.000 t**

Entwässerungsleitungen: **4.000 m**

Neuverlegung 20-kV-Trasse: **2.000 m**







Untergrundertüchtigung für die **Moorstelle bei Osterhofen**

Auf der Bahnstrecke 5830 verstärkt JR den Untergrund und baut den Oberbau neu. Die Maßnahme wird gemeinsam mit dem ARGE-Partner Sidla & Schönberger umgesetzt.

DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **Juni 2026 bis Dezember 2026**

Bodenverbesserung mittels FMI-Verfahren: **117.400 m³**

Ausbau und Entsorgung von Überschussmaterial: **44.100 t**

Einbau von Gleisschotter: **17.000 t**

Einbau von Schienen: **4.564 m**

● Damit die Bahnstrecke langfristig belastbar ist, wird im ersten Schritt der vorhandene Untergrund verbessert. Dafür kommt das Fräs-Misch-Injektions-Verfahren zum Einsatz. Auf dem rund 2,3 Kilometer langen Abschnitt werden dabei insgesamt etwa 117.000 Kubikmeter Boden behandelt.

Zusätzlich müssen rund 44.000 Tonnen überschüssiges Material ausgebaut und entsorgt werden. Im Anschluss entsteht der Oberbau der Strecke vollständig neu. Dafür werden unter anderem rund 17.000 Tonnen Gleisschotter eingebaut und mehr als 4.500 Meter Schienen verlegt.

Viele Arbeiten auf engem Raum

Die Maßnahme findet nicht isoliert statt. Parallel laufen weitere Arbeiten an der Bahnstrecke, unter anderem am Oberleitungsbau sowie an Leit- und Sicherungstechnik und Telekommunikationsanlagen. Entsprechend hoch ist der Abstimmungsbedarf zwischen den einzelnen Gewerken. Auch Durchlässe, Kabeltrassen und Entwässerungseinrichtungen werden im Zuge der Arbeiten erneuert.

Bauen unter Bahnbetrieb

Eine besondere Herausforderung kommt in der zweiten Bauphase hinzu: Dann wird unter laufendem Bahnbetrieb gearbeitet. Die Abläufe müssen dabei ähnlich wie bei Arbeiten in einem Bahnhof mit dem Zugverkehr koordiniert werden. Die Arbeiten laufen seit Juni 2026 und sollen im Dezember abgeschlossen sein.







Ein neuer Bahnhof für Osterhofen

Der Bahnhof in Osterhofen wird barrierefrei umgebaut und modernisiert. JR erneuert die Bahnsteige, baut eine neue Personenunterführung und errichtet Aufzugsschächte für einen stufenfreien Zugang zu den Gleisen.

● Die Arbeiten finden direkt im Bahnhofsbereich statt und der Umbau erfolgt in drei Bauphasen mit unterschiedlichen Betriebszuständen. Zwischen den einzelnen Phasen wechseln sich Totalsperrungen und Arbeiten bei laufendem Bahnbetrieb ab. Während der ersten Totalsperrung von Mitte Juni bis Anfang Juli wurde die neue Personenunterführung aus Fertigteilen eingebaut. Gleichzeitig entstanden die Baugruben für die späteren Treppenhäuser. Anschließend musste die Unterführung verfüllt und das darüberliegende Gleis wiederhergestellt werden. Parallel wurde die bestehende Unterführung zurückgebaut und ebenfalls verfüllt.

Eine Baustelle mitten im Bahnbetrieb

Mit der zweiten Bauphase wurde der Mittelbahnsteig zu einer „Inselbaustelle“, da zwei Gleise während der Arbeiten in Betrieb blieben. Besonders anspruchsvoll war dabei der Materialtransport. Kran- und Lkw-Arbeiten am Mittelbahnsteig waren nur bei abgeschalteter Oberleitung möglich. Dafür mussten passende Zugpausen abgewartet und die Abschaltungen mit dem Fahrdienstleiter abgestimmt werden.

Viele Arbeiten, ein gemeinsames Ziel

In der letzten Bauphase, die von Ende September bis Mitte Dezember läuft, wird der Hausbahnsteig hergestellt. Der Ingenieurbau kümmert sich unter anderem um die Personenunterführung, Treppen und Aufzüge, der Bahnbau um die Bahnsteige und der Netzbau um die elektrische Ausstattung. Insgesamt entstehen rund 900 Meter Bahnsteig, 53 Kabelschächte und 24 Entwässerungsschächte. Zusätzlich werden eine Entwässerungsrigole und eine Gleisquerung hergestellt.

Barrierefrei in die Zukunft

Nach Abschluss aller Arbeiten verfügt der Bahnhof Osterhofen über einen barrierefreien Haus- und Mittelbahnsteig, die beide stufenfrei über die neue Personenunterführung und Aufzüge erreichbar sind. Damit wird der Bahnhof nicht nur technisch erneuert, sondern auch für Reisende deutlich besser zugänglich. Das JR Team ist von Juni bis Dezember 2026 mit durchschnittlich 20 bis 25 Mitarbeitenden im Einsatz.







Modernisierung von **drei Bahnhofsanlagen**

Wer in der ersten Jahreshälfte an den Bahnhöfen Undorf, Etterzhausen oder Prüfening vorbeikam, konnte beobachten, wie sich dort Tag für Tag etwas verändert hat. Dahinter steckt unter anderem das JR Bahnbau-Team.





● Im Auftrag der Spitzke SE entstanden an jedem Ort zwei neue Bahnsteige mit Rampen, Treppenanlagen und neu gestalteten Vorplätzen. Zusätzlich sanierte das JR Team auch die Personenunterführungen.

2,1 Kilometer Bahnsteig in nur sechs Monaten

Die Zahlen sprechen für sich: Die neuen Bahnsteige entstanden auf insgesamt 2,1 Kilometern Länge. Darüber hinaus verlegte JR rund 10.000 Meter Kabelschutzrohre, baute 117 Kabelschächte und 38 Entwässerungsschächte in verschiedenen Ausführungen sowie jeweils eine neue Entwässerungsanlage mit Sammelleitungen, Gleisquerungen, Speicherrigolen und 1.050 Meter Kastenrinnen. Hinzu kamen der Neubau von sechs Rampen, rund 5.000 Quadratmeter Pflasterflächen und die Sanierung von drei Personenunterführungen. Um all das umzusetzen, waren nur sechs Monate vorgesehen. Zwischen Februar und Juli 2026 arbeiteten durchschnittlich 30 Mitarbeitende daran, alle Leistungen termingerecht fertigzustellen. Dabei arbeitete das Bahnbau-Team auch eng mit dem Bereich Bauwerksinstandsetzung sowie dem Kanal- und Rohrleitungsbau zusammen.

Bei der Materialanlieferung war Kreativität gefragt

Viele Bereiche der Baustelle waren für Materialanlieferung und -einbau ausschließlich über die Gleise erreichbar. Gleichzeitig mussten sämtliche Arbeiten exakt aufeinander abgestimmt werden, um den engen Bauzeitenplan einzuhalten. Für einen Teil der Materialtransporte kam deshalb ein Helikopter zum Einsatz. Dieser brachte alle Bauteile für die neue Oberleitungsanlage, welche durch die Spitzke SE realisiert wurde, direkt an ihren Bestimmungsort.

Aus alt mach neu: Bahnsteige aus Recyclingmaterial

Für die Auffüllung der Bahnsteige verwendete das JR Team aufbereitetes Recyclingmaterial aus Beton. So ließen sich wertvolle Rohstoffe wiederverwenden und natürliche Ressourcen schonen. Der enge Terminplan verlangte dem gesamten Projektteam viel ab. Arbeiten an Wochenenden und Feiertagen gehörten ebenso zum Alltag wie Einsätze bei unterschiedlichsten Witterungsbedingungen.

DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **Februar 2026 bis Juli 2026**

Kabelschutzrohre: **10.000 m**

Kabelschächte: **117**

Entwässerungsschächte: **38**

Kastenrinne: **1.050 m**

Entwässerungsrigole: **1**

Winkelstützelemente: **265**

Gleisquerungen: **5**

Bau von Rampen: **6**

Pflasterverlegung: **4.950 m²**

„Mein ganzer Respekt geht an unser Team sowie an alle beteiligten Partnerfirmen. Von Anfang Februar bis Ende Juli haben sie mit enormem Einsatz – an Wochenenden, Feiertagen und bei jeder Witterung – dazu beigetragen, dieses anspruchsvolle Projekt termingerecht umzusetzen.“

● **Benedikt Vogl**, Bauleiter Bahnbau





DATEN FAKTEN

Bauzeit: **Juni 2026 bis Dezember 2026**

Herstellung von **1.200 Mauernischen**

Herstellung von **16.000 Bohrmetern** (knapp 1.200 Anker zur Rückverankerung der Mauer)

Einbau von **2.000 m³ Spritzbeton**

Einbau von **250 t Bewehrung**

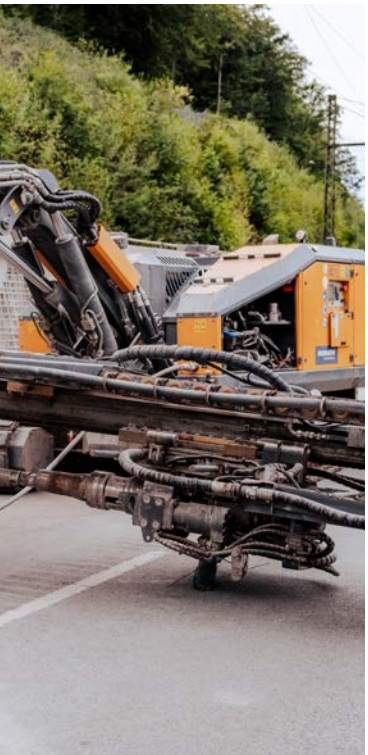
Verschwenkung der B8 über **600 m Länge**

Die Löwenwand wird für die Zukunft gesichert

Entlang der B8 zwischen Passau und Vilshofen saniert JR die Löwenwand im Zuge der Korridorsanierung der Bahnstrecke. Auf engem Raum wird das Mauerwerk rückverankert und dauerhaft gesichert.









„Die beengten Platzverhältnisse und der laufende Verkehr machen die Baustelle anspruchsvoll. Mit guter Abstimmung und den passenden Lösungen bekommen wir die Arbeiten aber Schritt für Schritt voran."

● **Erich Nikolaj Jungwirth**, Regionalleiter Kanal- und Rohrleitungsbau

● Viel Platz gibt es auf der Baustelle nicht: Die Arbeiten finden unmittelbar entlang der B8 statt. Auf einer Strecke von rund 600 Metern wurde die Bundesstraße verschwenkt, da sonst der Lichtraum der Straße durch die Sicherungsmaßnahmen eingeschränkt gewesen wäre. Um das bestehende Mauerwerk zu sichern, entstehen rund 1.200 Mauernischen. Anschließend werden knapp 1.200 Anker mit einer Gesamtlänge von rund 16.000 Metern in den Fels eingebracht. Rund 2.000 Kubikmeter Spritzbeton und 250 Tonnen Bewehrungsstahl werden für die Sicherung benötigt.

Fertigteile aus dem eigenen Werk

Auch das hauseigene Fertigteilwerk in Cham-Altenmarkt ist an der Maßnahme beteiligt. Rund 2.750 Meter Fertigteile werden für die Löwenwand hergestellt und auf der Baustelle eingebaut. Die Rückverankerung übernimmt die Schönberger Spezialtiefbau GmbH. Die Planung stammt von Dr. Spang. Rund 50 Personen sind während der Bauarbeiten gleichzeitig auf der Baustelle im Einsatz. Davon stellt JR je nach Bauphase fünf bis zehn Mitarbeitende, weitere Kräfte kommen von den beteiligten Nachunternehmen.

Wenn Schwertransporte durch müssen

Eine zusätzliche Herausforderung sind die zahlreichen Schwertransporte, die die B8 weiterhin passieren müssen. Für einzelne Transporte muss das gesamte Baufeld geräumt werden.

Auch beim Schutz der Umgebung wird auf besondere Lösungen gesetzt. Entlang des Bauwerks entstehen Auffangwannen mit einer Gesamtlänge von rund 2.750 Metern. Sie fangen die beim Bohren entstehende Suspension auf und verhindern, dass sie in die Umgebung gelangt.

Im Bereich der Straßenverschwenkung wird außerdem der Kolkschutz am Ufer aufwendig instandgesetzt. Dafür kommt ein Schreitbagger zum Einsatz. So können möglichst viele der vorhandenen Bäume im Uferbereich erhalten bleiben.

Digitale Bestandsaufnahme

Bei der Planung kam moderne Technik zum Einsatz. Der Bestand wurde mithilfe eines Laserscans aufgenommen. Zusätzlich nutzte das Planungsbüro eine Drohne, um die örtlichen Gegebenheiten für die Ausführungsplanung zu erfassen.

Die Arbeiten auf der Baustelle laufen von Juni bis Dezember 2026. Die Maßnahme ist Teil der Korridorsanierung der Bahnstrecke und wird von JR als Nachunternehmer der Arbeitsgemeinschaft aus Josef Hubert, Wiebe und Schwerbau ausgeführt.





Erdgeschoss der **VR-Bank-Hauptgeschäftsstelle** in Straubing neu gestaltet

Am Straubinger Ludwigsplatz hat sich einiges verändert: Das Erdgeschoss der Hauptgeschäftsstelle der VR-Bank Ostbayern-Mitte wurde umfassend umgebaut und neu gestaltet. JR begleitete das Projekt über rund zwölf Monate und übernahm alle Leistungen von der Grundlagenermittlung über die Planung und Ausschreibung bis hin zur Bauleitung.

Umbauen, ohne den Betrieb auszubremsen

Die Bank sollte auch während der Bauarbeiten für ihre Kundinnen und Kunden erreichbar bleiben. Deshalb teilte das Team den Umbau in zwei Bauabschnitte auf. Während in einem Bereich gearbeitet wurde, lief der Betrieb im anderen weiter. Anschließend wechselte das Ganze: Der modernisierte Bereich ging wieder in Betrieb, während der nächste Abschnitt umgebaut wurde.

Dies erforderte eine enge Abstimmung aller Beteiligten. Zusätzlich stellte die zentrale Lage am Straubinger Ludwigsplatz mit begrenzten Lager- und Logistikflächen hohe Anforderungen an die Baustellenorganisation.

Straubing als Teil des Raumkonzepts

Das Erdgeschoss sollte moderner und offener wirken und gleichzeitig auch einen Bezug zur Stadt Straubing herstellen. Ein besonderes Gestaltungselement ist die sogenannte „Stadtbrille“ im Eingangsbereich. Sie übersetzt die charakteristischen Merkmale der Stadt in eine eigenständige Gestaltungssprache und verleiht dem Eingangsbereich einen hohen Wiedererkennungswert. Auch die vorhandenen Kunstwerke werden durch individuell gestaltete Wandnischen bewusst neu in Szene gesetzt.

In den Besprechungsräumen sorgen gebogene Glaswände für eine besondere Raumwirkung. Sie lassen die Räume offen wirken und unterstützen gleichzeitig den hochwertigen Charakter der neuen Innenraumgestaltung.

Im Juni 2026 waren die Arbeiten abgeschlossen und das neu gestaltete Erdgeschoss konnte wieder vollständig genutzt werden.

„Dank der guten Zusammenarbeit und Organisation im Projekt konnten alle wichtigen Meilensteine eingehalten und die Arbeiten termingerecht abgeschlossen werden.“

Stefanie Dorrer, Architektin Planung





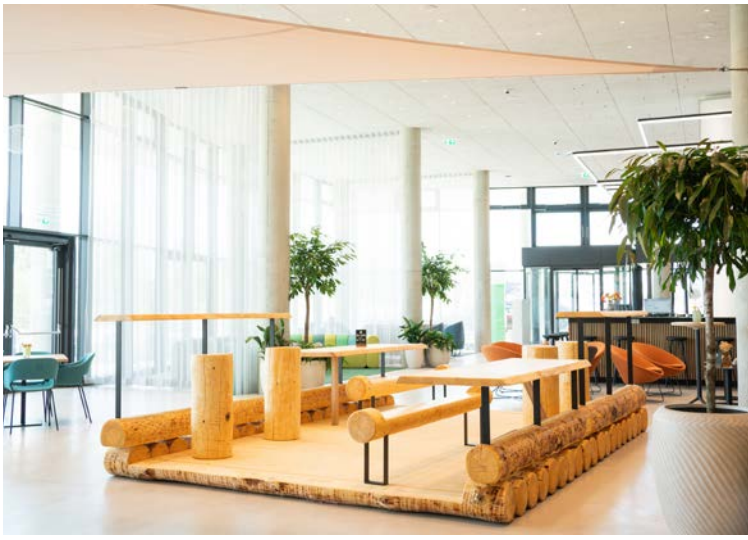




Fertigstellung des **ibis Styles München Airport**

Ein laufendes Großprojekt übernehmen, neu koordinieren und termingerecht fertigstellen. Diese Aufgaben bewältigte JR beim Neubau des ibis Styles München Airport.





● Die JR Planung übernahm im Herbst 2024 die Verantwortung als Generalplaner für Gebäude, Technik, Bauphysik und Brandschutz für den Neubau des ibis Styles München Airport, nachdem das ursprünglich beauftragte Planungsbüro aus dem Projekt ausgeschieden war. Der JR Hochbau war dort bereits mit wesentlichen Bauleistungen beauftragt und an der Projektrealisierung maßgeblich beteiligt.

Zu diesem Zeitpunkt war der Rohbau fast errichtet, die Ausbaugewerke einschließlich des Küchentrakts, der Fassadenfertigstellung und der Freianlagen sowie zahlreiche technische und architektonische Detailplanungen standen jedoch noch aus. Durch die kurzfristige Einarbeitung, die konsequente Steuerung der Planungs- und Ausführungsprozesse sowie die enge Zusammenarbeit mit dem Bauherrn und den ausführenden Unternehmen gelang die termingerechte Fertigstellung.

Übernahme eines laufenden Großprojekts

Das Projekt befand sich bereits in der Realisierung. Das JR Team übernahm die noch ausstehenden Generalplanerleistungen, arbeitete sich innerhalb kürzester Zeit in die bestehende Planung ein und führte das Projekt bis zur Fertigstellung weiter. Zu den Generalplanerleistungen gehörte die Haustechnik für das komplette Gebäude, die Freianlagen, die Bauphysik, der Brandschutz sowie die Einrichtung.

Neben der Koordination der Planungsbeteiligten standen insbesondere die Sicherstellung der Ausführungsqualität, die technische Abstimmung mit den ausführenden Unternehmen sowie die Organisation und Begleitung der Bauausführung im Mittelpunkt.

Architektur mit Bezug zur Isarlandschaft

Ein besonderes architektonisches Merkmal des Hotels ist die markante Fassadengestaltung. Die vertikal angeordneten Metalllamellen greifen die Farbwelt der nahegelegenen Isar auf. Die unterschiedlichen Blau-, Grün-, Grau- und Naturtöne orientieren sich an den charakteristischen Wasserfarben sowie den Kies- und Gesteinsstrukturen des Flussraums und verleihen dem Gebäude eine eigenständige Identität. Durch dieses Gestaltungskonzept fügt sich das Hotel in den landschaftlichen Kontext der Region ein und schafft gleichzeitig einen hohen Wiedererkennungswert innerhalb des LabCampus am Flughafen München.

Erfolgreiche Fertigstellung im Frühjahr 2026

Das sieben Geschosse hohe Hotel umfasst 358 Gästezimmer, eine großzügige Lobby mit Restaurant und Bar, Fitnessbereiche, Tagungsräume sowie attraktive Aufenthaltsbereiche innen und außen für Geschäfts- und Privatreisende. Durch die enge Zusammenarbeit zwischen Bauherrn, ausführenden Unternehmen und Planungsteam konnte das Projekt erfolgreich abgeschlossen werden.

Mit der Eröffnung im April 2026 ist am Flughafen München ein modernes Hotelgebäude entstanden, das funktionale Anforderungen, anspruchsvolle Architektur und einen regionalen Bezug in besonderer Weise miteinander verbindet.



Parkgarage Bad Kötzting nimmt Gestalt an







Seit November 2024 arbeitet JR an der neuen Parkgarage in Bad Kötzting. Der Stahlbetonbau mit fünf Parkebenen sowie die Erd-, Entwässerungs- und Erschließungsarbeiten an der Garage sind inzwischen abgeschlossen. Parallel dazu arbeitet das Team seit Mai 2025 an den Außenanlagen.

● Die Parkgarage fällt vor allem durch ihre Sichtbetonflächen und die gerundeten Wände und Rampen auf. Für den Beton kam eine eigens entwickelte Mischung mit bayerischem Granit-Splitt zum Einsatz. Das hauseigene Labor und das Betonwerk stellten dafür die passende Rezeptur bereit. Anschließend bearbeitete ein Steinmetz die Oberflächen durch Spitzen, Stocken und Strahlen.

Auch bei den Außenanlagen gab es Besonderheiten. Die Arbeiten fanden auf der Decke der Tiefgarage statt, weshalb die eingesetzten Baumaschinen maximal 3,5 Tonnen wiegen durften. Beim Dachgarten kamen spezielle Drän- und Wasserspeicherelemente sowie Glasschaumschotter zum Einsatz, der die Last auf die Tiefgarage reduzierte.

Bauen auf engem Raum

Durch die innerstädtische Lage des Baugeländes waren die Lagerflächen sehr begrenzt. Gleichzeitig arbeiteten viele Gewerke auf der Baustelle. Das Material und die Maschinen mussten deshalb genau zum richtigen Zeitpunkt angeliefert werden. „Der Neubau der Parkgarage Bad Kötzting zeigt, wie wichtig ein funktionierendes Miteinander ist. Als Projektleiter habe ich besonders die lösungsorientierte Zusammenarbeit mit der Stadt Bad Kötzting, der Bauüberwachung und dem Architekten sowie den respektvollen Umgang mit der direkten Nachbarschaft als sehr positiv erlebt“, erinnert sich Projektleiter Daniel Rädlinger.

Eine weitere Besonderheit war der Einsatz elektrisch betriebener Baumaschinen. Weil ein Teil der Arbeiten in der geschlossenen Tiefgarage stattfand, kamen unter anderem ein elektrischer Teleskoplader, ein Raupenbagger und verschiedene Akku-Kleingeräte zum Einsatz.

Während die Arbeiten an der Parkgarage abgeschlossen sind, geht es bei den Außenanlagen weiter. Stück für Stück erhält auch das Umfeld seine endgültige Gestaltung. Voraussichtlich im Frühjahr 2027 sind die Arbeiten abgeschlossen. Für Bauleiter Jonas Berzl ist das Projekt schon jetzt etwas Besonderes: „Der Neubau der Parkgarage Bad Kötzting und die Gestaltung der Außenanlagen sind in Summe ein einzigartiges, detailreiches Projekt, das die Stadt nachhaltig prägen wird. Besonders hervorheben möchte ich unser eigenes Team, das sich täglich den Herausforderungen vor Ort stellt, aber auch die Zusammenarbeit mit allen Beteiligten.“

Innenausbau auf der Zielgeraden: **Update vom Johannes Kepler Building of International Services**

Das Tragwerk und die Gebäudehülle sind fertig, jetzt nimmt der Innenausbau Gestalt an. Bis Ende des Jahres soll das Johannes Kepler Building of International Services fertig sein.

● Mit dem Johannes Kepler Building of International Services entsteht am Campus der OTH Regensburg innerhalb von rund 18 Monaten ein dreigeschossiges Hochschulgebäude schlüsselfertig für das Staatliche Bauamt Regensburg. Die JR Netzbau und Elektrotechnik GmbH übernimmt als Nachunternehmer die Elektroinstallation und Gebäudeautomation. Die JR Planungs GmbH verantwortet unter anderem die Ausführungs-, Werk- und Detailplanung.

Gebäudehülle vollständig geschlossen

Auf der Baustelle sind die Fortschritte deutlich sichtbar. Bereits im vergangenen Jahr stellte das JR Team den Rohbau in Stahlbeton-Skelett-Bauweise fertig. Im Frühjahr folgten die Holz-Rahmen-Fassade mit vormontierten Fenstern und Sonnenschutzanlagen sowie die Pfosten-Riegel-Fassade aus Holz-Alu in Eiche. Damit ist die Gebäudehülle geschlossen. Gleichzeitig wurden das umlaufende Stahlbau-Skelett sowie der außenliegende Treppenturm – eine freistehende Stahlbetonscheibe, um die sich eine Stahltreppe wickelt – montiert.

Nun konzentrieren sich die Arbeiten auf den Innenausbau. Die Rohinstallationen für Elektro- und Haustechnik sowie die Estricharbeiten sind bereits abgeschlossen, die Trockenbauwände stehen. Aktuell montieren die Teams Metall- und Rasterdecken und verkleiden die Außenwände innen mit Eichen-Holzplatten. Auch die Systemtrennwände mit Glasoberlicht erhalten eine Ausführung in Eiche. Ab September sind die Außenanlagen in den Fokus gerückt.

Energieeffizient und durchdacht

Das Gebäude verbindet Stahlbeton- und Holzbau zu einer modernen Hybridkonstruktion und wird im Passivhausstandard errichtet. Auch die Architektur stellte besondere Anforderungen: Eine rund 15 Meter hohe freistehende Wandscheibe prägt den außenliegenden Treppenturm. Bemusterungen, Detailplanungen und verschiedene Ausführungsvarianten waren deshalb während der Bauphase gefragt.

Akustik als zentrale Anforderung

Besondere Aufmerksamkeit gilt dem Schallschutz und der Akustik. Insgesamt 1.300 laufende Meter Akustik-Baffeln werden an den Decken montiert. Ergänzend sorgen perforierte Holzwände und Vorsatzschalen in Eiche für eine gute Raumakustik. Sichtbeton in SB3-Ausführung setzt markante Akzente. Der Bau schreitet Schritt für Schritt voran. Bis Ende des Jahres soll das Gebäude fertiggestellt werden. Die Übergabe ist für das Frühjahr 2027 geplant.

„Die Zusammenarbeit mit regionalen Nachunternehmern hat sich bewährt. Qualität, Zuverlässigkeit und Termintreue standen stets im Mittelpunkt. Die partnerschaftliche Kooperation auf Augenhöhe sorgte für hohe Zufriedenheit bei allen Beteiligten und schafft eine gute Basis für weitere gemeinsame Projekte."

● **Michael Stangl,** Projektleiter Hochbau















Der **Sternhof in Regensburg** ist fertig

Im Mai 2024 wurde der Grundstein gelegt, jetzt ist das erste hauseigene Wohnimmobilienprojekt der Josef Rädlinger Unternehmensgruppe abgeschlossen. Auf dem Grundstück entstanden zwei Mehrfamilienhäuser mit insgesamt 20 Eigentumswohnungen. Die Gebäude erfüllen den KfW-40-Standard und teilen sich eine gemeinsame Tiefgarage. Ein begrünter Innenhof verbindet die beiden Häuser und schafft einen gemeinsamen Außenraum für die Bewohner.



● Alles aus einer Hand

Von der Projektentwicklung und der weiteren Planung über die Bauausführung bis hin zur Vermarktung lag das Projekt in den Händen der Josef Rädlinger Unternehmensgruppe.

Dabei verbindet der Sternhof energieeffizientes Bauen mit einer modernen Architektur und schafft gleichzeitig neuen Wohnraum in Regensburg. Aktuell läuft zudem das Zertifizierungsverfahren zur QNG-Zertifizierung. Dass der Sternhof auch architektonisch überzeugt, zeigt seine Auswahl für die Architektouren 2026 der Bayerischen Architektenkammer. Im Rahmen der jährlichen Veranstaltungsreihe werden ausgewählte Projekte vorgestellt, die Interessierten einen Einblick in aktuelle Architektur und Planung geben.

Die Projektmeilensteine im Überblick

2023

Juli 2023 - August 2023
Erwerb des Grundstücks mit vorhandener Vorplanung

August 2023
Entwurf der Änderungsplanung und Baueingabe

2024

November 2023
Beginn der Ausführungsplanung

März 2024
Genehmigung und Beginn der Bauausführung

2025

Mai 2024
Vergrabung der Zeitkapsel

2026

Dezember 2025
erste Bezugsfertigkeit und Übergabe an die Eigentümer

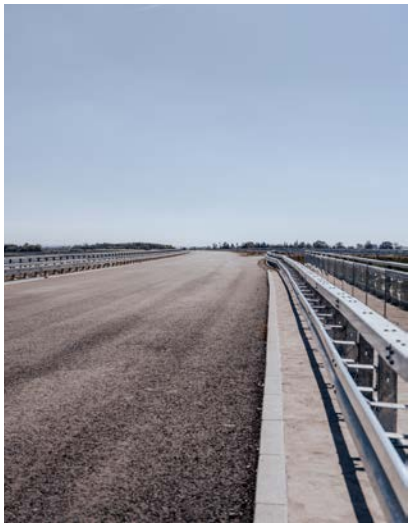
April 2026
Fertigstellung der Außenanlagen

Auf dem Weg zum **Lückenschluss der A94**

Beim Neubau der A94 bewegt JR enorme Materialmengen und schafft die Grundlage für eine wichtige Verkehrsverbindung. Zwischen Kirchham und dem Autobahnkreuz A3/A94 nimmt die neue Trasse zunehmend Gestalt an.







DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **2024 bis 2027**

Umfang der bis dato ausgeführten Erdarbeiten: **2.500.000 m³**

Aufbereitung von Kiessanden: **850.000 t**

JR Mitarbeitende: **45**

● Mit dem Neubau der A94 wächst die direkte Verbindung zwischen München und Passau. JR baute bereits den Abschnitt zwischen Malching und Kirchham, der im Dezember 2023 für den Verkehr freigegeben wurde. Seit 2024 setzt die ARGE aus JR, Max Streicher und Berger Bau den nächsten Abschnitt bis zum Autobahnkreuz A3/A94 um. Hinzu kam die Fertigstellung des Autobahnkreuzes.

Einbau unter Kampfmittelräumung

Bislang bewegten die Teams rund 2,5 Millionen Kubikmeter Boden. Zusätzlich wurden rund 850.000 Tonnen Kiessande aus Depothalden des Auftraggebers vor Ort aufbereitet. Durch Sieb- und Brecherarbeiten entstehen daraus Frostschutz- und Bankettmaterial für den weiteren Ausbau. Damit laufen Straßenbau und Materialaufbereitung auf der Baustelle parallel.

Eine der größten Aufgaben für die Teams ist der Einbau von rund 230.000 Kubikmetern kampfmittelverdächtiger und feuchtigkeitsempfindlicher bindiger Böden. Sie müssen für die Dammschüttungen der Autobahn und der Rampenfahrbahnen des Autobahnkreuzes A3/A94 profilgerecht eingebaut werden. Dabei begleitet eine vom Auftraggeber beigestellte Kampfmittelräumung die Arbeiten. Die Böden müssen zudem ohne weitergehende Bodenverbesserung in speziell definierten Bereichen verwendet werden.

Ein Projekt, das weiter wächst

Der Erfolg der Maßnahme zeigt sich auch in den Folgeaufträgen: Seit dem ersten Auftrag im Jahr 2021 hat JR insgesamt elf Einzelaufträge als JR oder in ARGE unter technischer Federführung übernommen. Alle fertiggestellten Leistungen wurden fristgerecht und mangelfrei an den Auftraggeber übergeben. Aktuell arbeiten rund 45 JR Mitarbeitende an der Maßnahme. Ihr Fokus liegt auf der Fertigstellung der wesentlichen Bauleistungen bis Ende 2026. Danach folgen die letzten Verkehrsanbindungen an die bestehende Infrastruktur.

Verkehrsfreigabe Mitte 2027 geplant

Heute nimmt der neue Autobahnabschnitt der A94 weiter Gestalt an. Mitte 2027 soll die Strecke zwischen Kirchham und dem Autobahnkreuz A3/A94 für den Verkehr freigegeben werden. Von den besonderen Herausforderungen beim Umgang mit dem Boden wird dann kaum noch etwas zu sehen sein.

SuedOstLink nimmt weiter Form an







Damit erneuerbare Energie dort ankommt, wo sie gebraucht wird, sind leistungsfähige Leitungen gefragt. Für den Netzbetreiber TenneT baut JR gemeinsam mit Max Streicher derzeit eine dieser Verbindungen.

● Über Felder, entlang von Wegen und durch unterschiedlichste Landschaften führt die Baustelle des SuedOstLinks. Die ARGE Streicher/Rädlinger arbeitet dabei bereits seit Beginn der Bauarbeiten am 45 Kilometer langen Abschnitt D3a zwischen der A92 bei Landshut und Pfatter. Seit März 2026 ist mit dem 20 Kilometer langen Abschnitt C2d zwischen Weiden und Tirschenreuth ein weiterer Bereich hinzugekommen.

22 Kilometer Trasse im Pflugverfahren

Im Los D3a hat die ARGE die Kabelleerrohranlage bereits vollständig hergestellt. Auf rund 22 Kilometern Länge entstand die Trasse im Pflugverfahren. Dabei öffnet ein Kabelpflug in einem Arbeitsgang den Graben, zieht das Leerrohr ein und verschließt den Boden direkt wieder. Bis voraussichtlich Mitte 2028 begleitet das JR Team die Arbeiten rund um Kabelzug und -installation.

Auch auf dem Abschnitt C2d schreiten die Arbeiten voran. Zum Jahresende 2026 soll die Kabelleerrohranlage dort zu rund 80 Prozent fertiggestellt sein.

Jeder Abschnitt bringt neue Vorgaben

Anspruchsvoll ist nicht allein der Bau der Trasse. Entlang der Strecke müssen zahlreiche Anforderungen gleichzeitig berücksichtigt werden. Anwohnende, Grundstückseigentümer und weitere Beteiligte haben unterschiedliche Interessen. Hinzu kommen Vorgaben aus den Bereichen Umwelt, Hydrologie (Wasserwirtschaft), Geotechnik und Bodenschutz. Auch die Aufbereitung, Verwertung und Entsorgung von Bodenmaterial erfordert eine durchdachte Planung.

Muffengruben für Kabelverbindungen

Mit der Herstellung der Leerrohranlagen sind die Arbeiten noch nicht abgeschlossen. In den kommenden Monaten konzentrieren sich die Teams auf die Begleitung der Kabelzugarbeiten und der eigentlichen Kabelinstallation. Darüber hinaus entstehen Muffengruben mit einer Abmessung von circa 25 mal 15 Metern, in denen die Kabel später verbunden werden. Auf beiden Baustellen arbeiten jeweils rund 100 Mitarbeitende der ARGE Streicher/Rädlinger. Auch innerhalb von JR arbeiten verschiedene Standorte eng zusammen: Im Abschnitt D3a ist die Josef Rädlinger Ingenieurbau GmbH im Einsatz. Im Abschnitt C2d arbeitet zusätzlich die Rädlinger Straßen- und Tiefbau GmbH.

Ein Großteil der Anlage wird später unsichtbar sein: Leerrohre und Kabel verschwinden im Boden. Sichtbar bleibt jedoch ihre Wirkung. Mit jedem Meter Trasse wächst wichtige Infrastruktur für die Energieversorgung der kommenden Jahrzehnte.

DATEN/FAKTEN

Bauzeit: **2024 bis 2028**

Trassenlänge insgesamt: **65 km**

JR Mitarbeitende: **ca. 100 (sowie ca. 100 von Max Streicher)**

Beteiligte JR Standorte: **Cham, Windorf, Selbitz**



Glasfaserausbau im Cluster West: **145 Kilometer sind geschafft**

Es geht voran beim Glasfaserausbau im Cluster West: Die ersten Ausbaugebiete stehen kurz vor der Fertigstellung, während in Parsberg bereits die nächsten Arbeiten laufen.

● Seit dem Baustart im Frühjahr 2025 hat sich einiges getan. Rund 145 Kilometer Trasse (Stand August) sind inzwischen auf öffentlichem Grund gebaut, etwa 2.400 Hausanschlüsse (Stand August) wurden hergestellt und rund 230 Kilometer Glasfaserkabel (Stand August) eingeblasen. Am Ausbau sind aktuell rund 120 Mitarbeitende (Stand August) beteiligt. Bis zum Jahresende werden circa 190 Mitarbeitende das Projekt realisieren.

Bau in drei Ausbaugebieten gleichzeitig

Der Ausbau läuft derzeit parallel in den drei Gebieten AG1 (Velburg, Seubersdorf, Breitenbrunn), AG2 (Berngau) und AG3 (Parsberg). Besonders weit ist das Team im Ausbaugebiet AG1: Hier steht die Fertigstellung bereits kurz bevor.

Im Juli 2026 startete außerdem der Ausbau im AG3 in Parsberg. Der Bereich gehört zu den bislang größten und technisch anspruchsvollsten Abschnitten des Projekts. Enge Gassen, dichte Bebauung und hochwertige Oberflächen stellen das Team hier vor besondere Aufgaben. An vielen Stellen musste die Planung deshalb mehrfach an die örtlichen Gegebenheiten angepasst werden.

Eine der größten Herausforderungen des Projekts ist die bestehende Infrastruktur. Unter den Straßen und Gehwegen verlaufen bereits zahlreiche Leitungen und Kabel. Dazu kommen Fels, Kampfmittelverdachtsflächen und umfangreiche Auflagen für Natur- und Denkmalschutz.

Die Teams passen deshalb ihre Arbeitsabläufe immer wieder an die Bedingungen vor Ort an und stimmen sich eng mit Kommunen, Versorgungsträgern, Behörden und Anliegern ab. Auch die gleichzeitig laufende Korridorsanierung der Deutschen Bahn zwischen Regensburg und Nürnberg musste berücksichtigt werden. Durch den eingerichteten Schienenersatzverkehr änderten sich Verkehrswege und Rahmenbedingungen im Ausbaugebiet.

Die nächsten Kilometer warten schon

In den kommenden Monaten steht zunächst die Fertigstellung der laufenden Ausbaugebiete im Mittelpunkt. Gleichzeitig geht der Ausbau in Parsberg weiter. Danach folgen die Ausbaugebiete 4, 5 und 6. Damit wächst das Glasfasernetz Schritt für Schritt weiter. Noch bis Ende 2029 ist das JR Team aus dem Netzbau an der Maßnahme beteiligt.

Projekt im Überblick

Im Auftrag der Laber-Naab Infrastruktur GmbH (LNI) baut JR im Cluster West ein leistungsfähiges Glasfasernetz in den Landkreisen Regensburg und Neumarkt. Das Ausbaugebiet umfasst insgesamt rund 690 Kilometer Trasse und erstreckt sich über 14 Gemeinden. Bis Ende 2029 sollen rund 12.800 Haushalte und Unternehmen einen direkten Glasfaseranschluss erhalten. JR übernimmt dabei als einer von drei Partnern die Umsetzung des größten der drei Ausbaucluster. Die Arbeiten starteten im Frühjahr 2025.

Beton, Stahl und ein Zeitfenster von 21 Wochen: **JR baut auf der A70 bei Hallstadt**



Eine Nacht für den Abbruch – 21 Wochen für ein neues Bauwerk. Am BW 62c auf der A70 bei Hallstadt greift jeder Arbeitsschritt in den nächsten.

DATEN | FAKTEN

Neubau von **6 Brückenbauwerken** auf einer Länge von 1,5 km

Herstellung von **7 Querschotten** mit Höhen bis 15 m

Herstellung von **290 Bohrpfählen** mit Tiefen bis 28 m

Ausführung des Überbaus als Stahlverbundkonstruktion mit **52,5 m Spannweite**

Einschub eines **1.300 t schweren Überbaus** mittels SPMT

● An der A70 bei Hallstadt entsteht derzeit das Ersatzneubauprojekt BW 62c. Seit März 2026 arbeitet das JR Ingenieurbau-Team an der Brücke, den Querschotten und den Fundamenten für die Lärmschutzwände.

Zu Beginn entstanden die Hilfsfundamente für den späteren Stahlbau des Überbaus. Parallel dazu starteten die Gründungsarbeiten für die Lärmschutzwand. Anschließend wurden die Stahlbauteile für den Fachwerk- und Kastenträgerüberbau per Schwertransport angeliefert. Im Juni folgte der Abbruch des Bestandsbauwerks BW 62 innerhalb einer Nacht unter Vollsperrung der Autobahn.

Fünf Großbaustellen auf 1,5 Kilometern

Eine Herausforderung liegt im Zusammenspiel aller Beteiligten. Die gesamte Baumaßnahme umfasst sechs Brücken – von denen JR mit dem BW 62c eine der größeren Brücken übernimmt – inklusive der Lärmschutzwände, sieben Querschotte sowie einen rund 480 Meter langen Gabionen-Wall mit Flachgründung für die spätere Lärmschutzwand. Auf engem Raum arbeiten fünf größere Firmen parallel.

Wenn Stahl sich bewusst verformt

Besonders anspruchsvoll war der Überbau des BW 62c: Traggerüst und Schalung mussten genau an den schräg eingebauten Stahlbau angepasst werden. Die geplante Durchbiegung beträgt rund 100 Millimeter beim Kastenträger und 70 Millimeter beim Fachwerk. Hinzu kam die Gestaltung der Überbauuntersicht, also der sichtbaren Unterseite des tragenden Überbaus. Die umlaufenden Verstärkungen der Brückenpfeiler und die runden Bereiche des Stahlbaus erforderten eine aufwendige Schalung.

Brückenbau unter Hochdruck

Auch die Bauzeit setzt enge Grenzen: Vom Abbruch bis zur Verkehrsfreigabe standen beim BW 62c nur 21 Wochen zur Verfügung. Deshalb fertigte das JR Team den rund 1.300 Tonnen schweren Überbau vollständig in Seitenlage. Im September schoben zwei SPMT-Fahrzeuge das Bauwerk in rund fünf Metern Höhe an seinen endgültigen Platz.

Tief im Boden beginnt das Bauwerk

Neben dem Brückenbau übernimmt JR weitere Ingenieurbauleistungen. Die Widerlager des BW 62c, die den Übergang zwischen Brücke und Erddamm bilden, entstanden in drei Bauabschnitten auf einer Tiefgründung aus Bohrpfählen. Zusätzlich errichtet das Team sechs Querschotte. Die bis zu 15 Meter hohen Betonbauwerke bilden die Abschlüsse zwischen Brücken und Lärmschutzwänden. Die darunterliegenden Bohrpfähle reichen bis in rund 28 Meter Tiefe. Derzeit arbeiten rund 20 eigene Mitarbeitende und acht Beschäftigte von Nachunternehmern gemeinsam daran, das Projekt innerhalb des engen Zeitplans fertigzustellen.

Wohnanlage Ramersdorf:
Die Elektroarbeiten gehen weiter

Seit Juni 2024 ist JR mit der kompletten Elektrotechnik für die Wohnanlage an der Bad-Schachener-Straße in München-Ramersdorf beauftragt. Inzwischen ist auf der Baustelle einiges an Technik eingebaut.

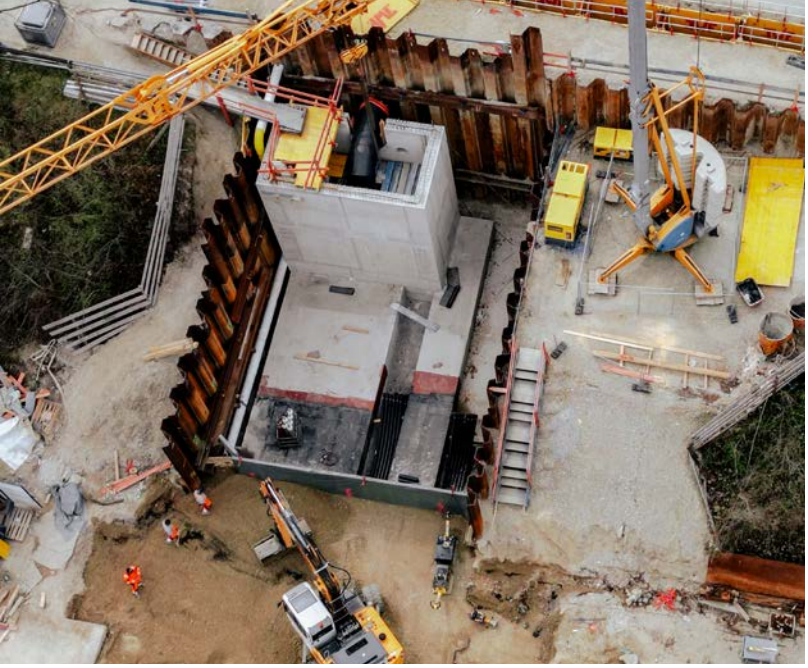
JR übernimmt die komplette elektrotechnische Ausstattung der Anlage. Dazu gehören neben der Hauptstromversorgung auch die Zählerplätze sowie die Wohnungsverteilungen. Rund 174.000 Meter Niederspannungskabel und Leitungen haben die Monteure bereits verlegt. Dazu kommen etwa 16.000 Schalter, Steckdosen und weitere Installationsgeräte sowie rund 1.500 Leuchten.

Auch für die technische Gebäudeausrüstung laufen die Elektroarbeiten: Das Team verkabelt unter anderem die Anlagen für Heizung, Lüftung und Sanitär. Blitzschutz, Erdung, Daten- und Kommunikationsnetzwerke sowie umfangreiche Brandschutzmaßnahmen gehören ebenfalls zum Leistungsumfang. Im Schnitt arbeiten sechs Monteure und ein Obermonteur auf der Baustelle. Je nachdem, welcher Bauabschnitt gerade ansteht, müssen Personal und Material flexibel eingeplant werden. Auch die Dokumentation läuft digital. Mit JR BauControl lassen sich die ausgeführten Leistungen nachvollziehen und Aufmaß sowie Mängelbearbeitung direkt auf der Baustelle bearbeiten. Die Wohnanlage soll im Dezember 2026 fertiggestellt sein, die Kindertagesstätte folgt im April 2027.

„Mit der Wohnanlage Ramersdorf setzen wir ein technisch anspruchsvolles und zukunftsorientiertes Projekt um. Besonders stolz sind wir auf die Leistung unseres Teams, das seit über zwei Jahren hinweg zuverlässig und mit hoher Qualität arbeitet. Die gute Zusammenarbeit aller Beteiligten ist dabei ein wesentlicher Erfolgsfaktor.“

Alexander Menacher, Projektleiter Elektrotechnik







Für die Versorgungssicherheit: Verlegung einer Hauptwasserleitung und Bau eines Sparten-Bypasses im Münchner Westen

Wo künftig Straßenbahnen fahren, entsteht heute die Grundlage für die Versorgung einer ganzen Stadt. Im Zuge des Baus der Tram-Westtangente verlegt JR eine wichtige Münchner Hauptwasserleitung.

● Tag für Tag bringt der öffentliche Nahverkehr Menschen zur Arbeit, zur Schule oder nach Hause. Rund 621 Millionen Fahrgäste wurden nach Schätzungen der Münchner Verkehrsgesellschaft im Jahr 2025 befördert. Um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden, baut die Stadt München ihr Netz aus und erneuert wichtige Tram-, U-Bahn- und Busstrecken.

Erster Abschnitt in Betrieb genommen

Bereits im Ausbau befindet sich die Strecke im Münchner Westen, beginnend am Romanplatz in Nymphenburg, über die Fürstenrieder Straße in Laim, durch Sendling-Westpark und Hadern bis nach Obersendling. Die Inbetriebnahme eines ersten Abschnitts von der Agnes-Bernauer-Straße bis zur Ammerseestraße konnte termingerecht am 28. Februar 2026 erfolgen. Nicht zuletzt dank der Leistung des JR Teams, das mittendrin für die Stadtwerke München im Einsatz ist.

Auf einer Länge von 5,1 Kilometern erfolgt der Trassenneubau für die Verlegung der Hauptwasserleitung HW 5. Eine Stahlleitung mit Durchmessern von 800 bis 1.200 Millimetern. Auch verschiedene weitere Versorgungsleitungen wie Gas- und Hochspannungsleitungen (110 kV) müssen an kritischen Schnittpunkten umgelegt oder erneuert werden.

Der Großteil der Arbeiten ist geschafft: Rund 90 Prozent der neuen Trasse für die Sparten beziehungsweise der HW 5 liegen bereits im Boden. Bis zum Jahresende konzentriert sich das Team auf zwei bedeutende Verkehrsknotenpunkte und den Anschluss an die bestehende Hauptwasserleitung. Parallel laufen die Vorbereitungen für die Inbetriebnahme der HW 5 von Bauabschnitt II, den das JR Team am 14. August 2026 planmäßig abgeschlossen hat.

Tunnel bereits abgedichtet und verfüllt

Zur Baumaßnahme gehört auch die Querung der Bundesautobahn A96 in offener Bauweise, der sogenannte Sparten-Bypass. Bei diesem werden die verschiedenen Versorgungsleitungen wie Strom, Gas, Wasser, Fernwärme und Telekommunikation umgeleitet oder neu verlegt.

Künftig verlaufen diese Leitungen so durch einen Tunnel unter der Autobahn hindurch. Im Mittelpunkt der Arbeiten standen zwei Schachtbauwerke direkt am Rand der A96. Von dort aus verlegte das JR Team insgesamt 36 Fertigteile Stück für Stück zur Mitte hin. Die Elemente sind 4.000 Millimeter breit, 2.300 Millimeter hoch und 2.000 Millimeter lang. Am 27. Juli 2026 gelang schließlich der entscheidende Lückenschluss mit Ortbeton. Anschließend dichtete das Team den Tunnel ab. Nach der Abdichtung wurde der Tunnel schrittweise verfüllt. Seit Anfang Oktober 2026 rollt wieder Verkehr darüber.

Zwischen Stadtgebiet und Autobahn

Besondere Anforderungen stellt das Baumfeld. Die Arbeiten finden sowohl im stark frequentierten Stadtgebiet als auch direkt an der Autobahn statt. Gleichzeitig müssen zahlreiche Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden. So erfolgte beispielsweise in der Nähe ein Brückenabbruch.

Die Zusammenarbeit aller Beteiligten ist daher wesentlich für einen reibungslosen Bauablauf. Während oberirdisch die Tram-Westtangente Gestalt annimmt, entsteht unter der Erde ein Teil der Münchner Daseinsvorsorge.



Tunnel Holstein: Die neue A44 nimmt Gestalt an

Tief im Berg geht es weiter voran. Die neue Trasse zwischen Sontra-West und der Talbrücke Riedmühle wächst weiter. Beim Großprojekt A44 greifen Tunnel-, Ingenieur- und Verkehrswegebau sichtbar ineinander.

● Wo heute noch Baumaschinen arbeiten, soll künftig Verkehr durch Nordhessen fließen. Seit der Mobilisierung Ende 2024 hat sich auf der Baustelle des Tunnels Holstein viel bewegt. Zunächst räumte die Arbeitsgemeinschaft das Gelände frei, richtete Baustraßen ein und bewegte große Erdmassen. Parallel entstand die notwendige Infrastruktur für den Baustellenbetrieb, darunter eine eigene Brechanlage.

Im Frühjahr 2025 folgte ein besonderer Moment. Gemeinsam mit den Projektbeteiligten und der Tunnelpatin fand der offizielle bergmännische Tunnelanstich statt. Seither treiben die Teams die Nord- und Südröhre im 24/7-Schichtbetrieb kontinuierlich von Süd nach Nord voran. Sogar der Bau der Innenschalen in beiden Tunnelröhren hat bereits begonnen.

Wenn der Berg seine eigenen Regeln macht

Eine besondere Aufgabe begleitet das Projekt seit dem ersten Vortrieb. Der Berg Holstein besteht aus wechselnden Gesteinsschichten. Festgestein trifft auf Lockergestein, dazu kommen bekannte Karst- und Bruchstrukturen. Deshalb erkunden die Fachleute den Baugrund laufend im Voraus. Je nach Situation kommen flexible Sicherungsmaßnahmen zum Einsatz. Rohrschirme, hochfeste Spritzbetonschalen und systematische Ankereinbauten sichern den Vortrieb und fangen instabile Bereiche unmittelbar ab. Auch im Streckenbau machten geologische Besonderheiten zusätzliche Maßnahmen erforderlich. In festgestellten Störungszonen sicherten die Teams die Böschungen durch Vernagelungen und Netzsicherungen.

Die Baustelle als eigenes Baustoffwerk

Nachhaltigkeit zeigt sich auf der Baustelle ganz praktisch. Beim Ausbruch der beiden Tunnelröhren fallen rund 120.000 Kubikmeter Kalkstein an. Statt das Material über öffentliche Straßen abzutransportieren, bereitet die Arbeitsgemeinschaft es direkt vor Ort auf.

Eine mobile Brech- und Siebanlage verarbeitet den Kalkstein am Tunnelportal. Anschließend fließt das Material als Frostschutz- und Schottertragschicht wieder in den Streckenbau der A44 ein. Der Vorteil liegt auf der Hand: Das Projekt spart tausende Lkw-Fahrten und hält wertvolle Rohstoffe im Baustoffkreislauf. Außerdem verringert es die Lärm- und CO_2e-Belastung in den umliegenden Dörfern.

Nächste Etappen in Arbeit

In den kommenden Monaten stehen zahlreiche weitere Arbeiten an. Im Streckenbau werden zunächst die Streckenentwässerung hergestellt sowie die Kabelleerrohrtrasse verlegt und die Kabelschächte eingebaut. Anschließend folgen der Einbau der auf der Baustelle hergestellten Frostschutzschicht sowie der Einbau der Asphalttragschicht, der ab Herbst 2026 vorgesehen ist. Parallel dazu werden die Natursteinblockschichtungen an den Stützwänden BS 22 und BS 23 hergestellt. Darüber hinaus beginnen die Bauarbeiten an den Kreisverkehrsplätzen „AS Sontra-Mitte“ und „Knotenpunkt K28“. Auch die beiden Brückenbauwerke C23/03A und C23/06A werden weiter vorangetrieben. Die Fertigstellung des Bauwerks C23/03A ist bis Ende 2026 geplant, die Arbeiten am Bauwerk C23/06A sollen bis Ende 2027 abgeschlossen sein. Zudem starten die Hochbauarbeiten für die Betriebsgebäude Nord und Süd sowie für den Winterdienststützpunkt, die wie das Bauwerk C23/06A durch den Nachunternehmer Hörnig ausgeführt werden.

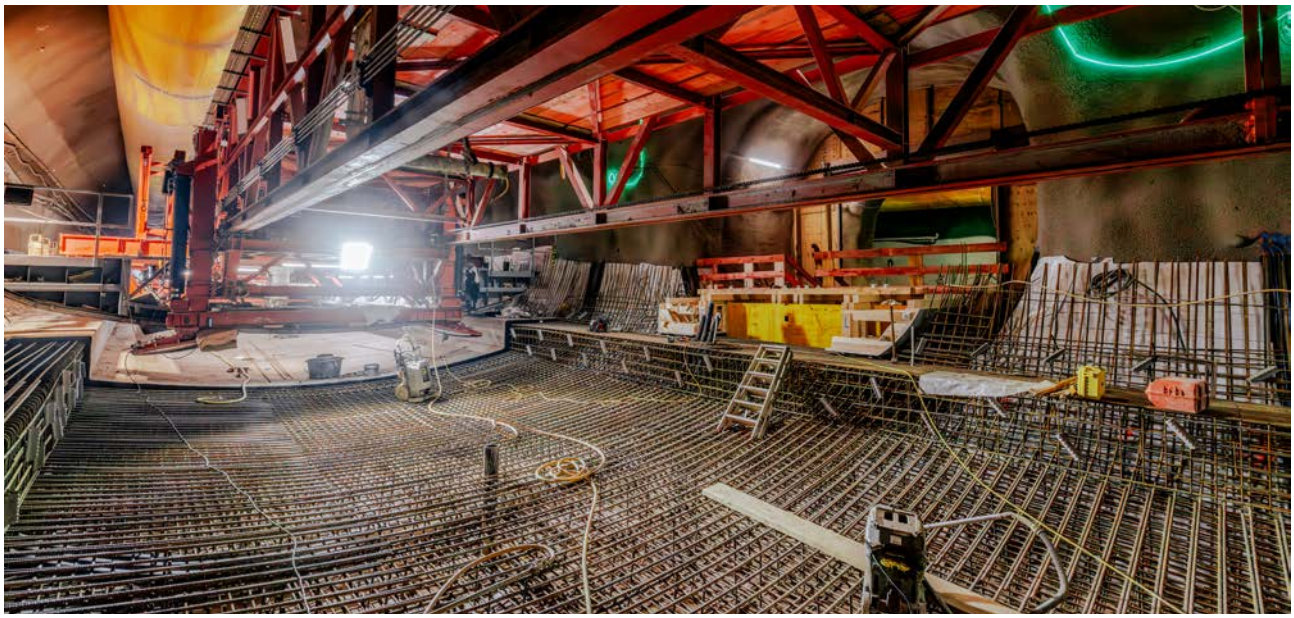
Ab Mitte 2027 beginnt im Tunnel der Innenausbau durch die ARGE Rädlinger/Stutz. Dazu zählen der Einbau der Längsentwässerung, der Löschwasserleitung und von rund 3,6 Kilometern Schlitzrinnen. Darüber hinaus wird die Tunnelsohle aufgefüllt und die Frostschutzschicht eingebaut. Hierfür kommt auf der Baustelle aufbereitetes Kalksteinmaterial zum Einsatz.

„Was unsere Mitarbeitenden hier draußen beim Bewegen riesiger Erdmassen, dem Bau der Brückenbauwerke und der direkten Wiederverwertung des Kalksteins leisten, ist überragend. Es macht uns stolz zu sehen, wie die Trasse der neuen A44 Meter für Meter Form annimmt und wir hier als Arbeitsgemeinschaft zusammen ein echtes Fundament für die Infrastruktur von morgen legen.“

● **Michéle Thoß**, Oberbauleiter Verkehrswegebau Ost

Was bisher unter anderem geschehen ist:

- Offizieller Tunnelanstich im Frühjahr 2025
- Kontinuierlicher Tunnelvortrieb in beiden Röhren
- Fortschreitende Herstellung der Tunnelinnenschale
- Tunneldurchschlag Oströhre am 23.06.2026







Ein neues Kapitel
für die Hauptverwaltung der Unternehmensgruppe



Gemeinsam arbeiten, konzentriert allein, spontan im Austausch – mit dem Erweiterungsbau der Hauptverwaltung in Windischbergerdorf schafft JR Platz für 120 Mitarbeitende. Dabei entsteht ein Ort für Zusammenarbeit und neue Ideen.



● Unsere Unternehmensgruppe wächst weiter. So steigen auch die Anforderungen an Arbeitsplätze und Besprechungsräume. Die bestehende Hauptverwaltung stößt zunehmend an ihre Grenzen. Um auf diese Entwicklung einzugehen, erweitern wir die Hauptverwaltung einschließlich einer neuen Tiefgarage und reagieren damit auf das Wachstum der vergangenen Jahre. Für Josef Rädlinger ist das Projekt ein klares Zeichen für den Standort: „Unsere Wurzeln liegen hier und genau hier investieren wir in unsere Zukunft."

Gerade befindet sich das Projekt in der Planungs- bzw. Werkplanungsphase, die bereits im Januar 2026 begann. Darauf werden zuerst die Tiefbauarbeiten, dann der Verbau und Rohbau folgen.

Das neue Gebäude umfasst eine Tiefgarage mit 89 Stellplätzen und zwei Bürogeschosse. Insgesamt entstehen so etwa 5.450 Quadratmeter Fläche. Mit den zusätzlichen Stellplätzen reagieren wir auch auf den steigenden Bedarf rund um die Hauptverwaltung. Gleichzeitig entstehen zusätzliche Besprechungsräume, Aufenthaltsbereiche und Kommunikationsflächen. Sie ergänzen das bestehende Angebot und schaffen neue Möglichkeiten für Austausch und Zusammenarbeit über Abteilungsgrenzen hinweg.



„Unsere Wurzeln liegen hier und genau hier investieren wir in unsere Zukunft."

● **Josef Rädlinger**, Geschäftsführer

Flexible Arbeitswelten statt klassischer Bürostrukturen

Der Erweiterungsbau wird als technisches Büro genutzt. Die Gestaltung orientiert sich deshalb konsequent an den Anforderungen moderner Projektarbeit. Geplant sind drei große Bürobereiche, ergänzt um Einzel- und Zweier-Besprechungskabinen. Sie bieten Raum für konzentriertes Arbeiten oder kurze Besprechungen.

Deshalb liegt besondere Aufmerksamkeit auf der Raumakustik. Möbel und Vorhangsysteme sorgen für eine klare Struktur innerhalb der offenen Arbeitsbereiche. So entstehen Arbeitsplätze, die Austausch ermöglichen und gleichzeitig Rückzug bieten. Die offenen Bereiche werden dabei bewusst so gestaltet, dass unterschiedliche Arbeitsweisen Platz finden. Teamarbeit und Kommunikation erhalten ebenso Raum wie konzentriertes Arbeiten.



Zu den prägenden Elementen des Gebäudes gehört eine großzügige Sitztreppe zwischen Erd- und Untergeschoss. Direkt an das neue Bistro angebunden, dient sie nicht nur als Aufenthaltsbereich in den Pausen. Sie kann auch als sogenannter Free-Flow-Arbeitsbereich genutzt werden und schafft neue Möglichkeiten für informelle Treffen und Zusammenarbeit. Damit übernimmt die Treppe eine doppelte Funktion: Sie verbindet Räume und wird zum Treffpunkt.

Auf einen Blick

Projekt: Erweiterung der Hauptverwaltung einschließlich Tiefgarage

Kapazität: 120 zusätzliche Mitarbeitende

Fläche: 5.450 m² Bruttogrundfläche

Stellplätze: 89 Tiefgaragenstellplätze

Energieversorgung: Geothermie und Wärmepumpen

Photovoltaik: Mindestens 120 kWp

Geplante Fertigstellung: Ende 2028





Rückblick: die Hauptverwaltung seit 2019

2019 zog die Josef Rädlinger Unternehmensgruppe in die neue Hauptverwaltung in der Rädlinger Allee 1 in Windischbergerdorf ein. Das Gebäude war damals großzügig geplant: Rund 230 Mitarbeitende sollten hier ihren Arbeitsplatz finden. Dazu kamen sieben Besprechungsbüros, sechs WC-Kerne, drei Treppenhäuser, eine Tiefgarage mit 152 Stellplätzen und ein eigenes Fitnessstudio mit Duschmöglichkeiten.

Doch schon bald zeigte sich, dass JR schneller wuchs als gedacht. Neue Arbeitsbereiche kamen hinzu, gleichzeitig stieg die Zahl der Mitarbeitenden. Die geplanten Pufferflächen waren deshalb schnell belegt. Für zusätzliche Arbeitsplätze mussten neue Lösungen her.

So mietete JR unter anderem Räume in der Dr.-Karl-Stern-Straße in Cham an. Zwischen 2022 und 2026 entstanden außerdem insgesamt 36 Arbeitsplätze in Containerbauten. Auch Mitarbeitende vom Standort Windischbergerdorf wechselten teilweise nach Weiding. Die Hauptverwaltung bekam damit nach und nach Unterstützung von weiteren Standorten.

Heute liegen zwischen dem Einzug und dem geplanten Erweiterungsneubau nur wenige Jahre. In dieser Zeit ist die Unternehmensgruppe deutlich gewachsen. Der Erweiterungsneubau soll nun wieder mehr Raum für Mitarbeitende und die weitere Entwicklung von JR schaffen.

„Wer wachsen will, braucht Platz. Wir schaffen die Voraussetzungen dafür, dass wir uns auch zukünftig erfolgreich entwickeln können."

- **Franz Meindl**, Architekt und Geschäftsführer der Josef Rädlinger Planungs GmbH

Der Projektplan im Überblick

2026

- Planungs- und Entwurfsphase
- Abschluss Bauleitverfahren und Genehmigungen
- Werkplanphase einschließlich Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen
- Start Tiefbau

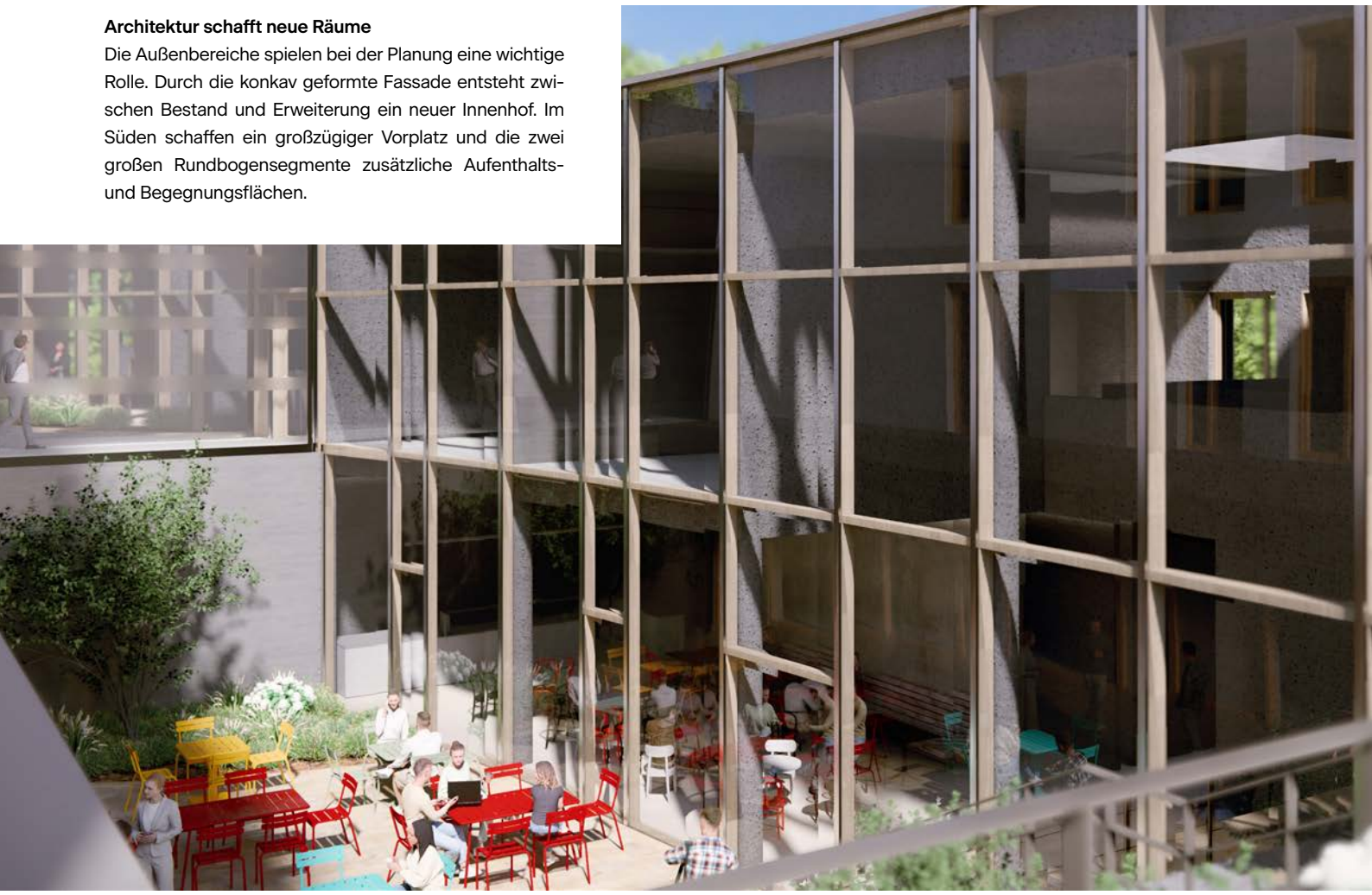
2027

- Verbau und Rohbau
- Beginn Ausbaugewerke
- Installation der technischen Gebäudeausrüstung

2028

- Innenausbau und Möblierung
- Fertigstellung Außenanlagen
- Inbetriebnahme des Erweiterungsbaus

Architektur schafft neue Räume
Die Außenbereiche spielen bei der Planung eine wichtige Rolle. Durch die konkav geformte Fassade entsteht zwischen Bestand und Erweiterung ein neuer Innenhof. Im Süden schaffen ein großzügiger Vorplatz und die zwei großen Rundbogensegmente zusätzliche Aufenthalts- und Begegnungsflächen.





Die Freitreppe außen verbindet das Untergeschoss des Anbaus mit dem Eingangsplateau des Bestandsgebäudes und schafft neue Wege zwischen den Gebäudeteilen. Ergänzt wird das Konzept durch begrünte Außenanlagen und einen neuen Brunnen. So entstehen neue Orte für Begegnungen, kurze Gespräche und gemeinsame Pausen. Orte, die den Arbeitsalltag bereichern und den Austausch fördern. Der Erweiterungsbau setzt zugleich auf eine nachhaltige und energieeffiziente Bauweise. Das Gebäude soll nach DGNB und QNG zertifiziert werden. Wie bereits die bestehende Hauptverwaltung nutzt auch der Neubau Geothermiesonden in Verbindung mit Wärmepumpen zum Heizen und Kühlen.





Auf den Dachflächen entstehen Photovoltaikanlagen mit einer Gesamtleistung von mindestens 120 Kilowatt-Peak. Damit leistet das Gebäude einen weiteren Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Standorts. Wenn voraussichtlich Ende 2028 die ersten Mitarbeitenden einziehen, wird ein Gebäude entstanden sein, das moderne Arbeitswelten unterstützt und Raum für die Zukunft schafft. Dann wird deutlich werden, worum es bei dem Projekt eigentlich geht: um ein Umfeld, das Menschen zusammenbringt und die weitere Entwicklung von JR unterstützt.



Karriere bei **JR in Zahlen**

40

Mitarbeitende haben 2026 (Stand Oktober) eine neue Funktion übernommen

27

Führungskräfte haben ihre Karriere direkt bei JR begonnen

7,81

Jahre beträgt die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei JR

819

Mitarbeitende haben 2026 an mindestens einer Weiterbildung teilgenommen

Neue Aufgaben, Weiterbildungen, Aufstieg und viele Jahre bei JR: Unsere Zahlen zeigen, wie Karriere in der Unternehmensgruppe aussehen kann.

78 %

der Azubis werden nach der Ausbildung übernommen

333

neue Mitarbeitende sind 2026 (Stand Oktober) dazugekommen

218

Mitarbeitende arbeiten seit mehr als 20 Jahren bei JR

149

Azubis lernen aktuell bei JR ihren Beruf



Wer sind die Menschen hinter JR? Auf den folgenden Seiten werden drei Mitarbeitende vorgestellt. Sie erzählen von ihrem Arbeitsalltag, persönlichen Erfahrungen und den Dingen, die ihren Berufsalltag besonders machen.

Im Gespräch





● Was zaubert dir ein Lächeln ins Gesicht?



● Was hat auf deinem Schreibtisch immer einen festen Platz?

OHNE Worte

In diesem etwas anderen Interview mit Elisabeth Lanzinger, Teamleiterin in der Vermessung, lassen wir Bilder sprechen.

● Worauf richtest du gerade deinen Blick?



● Wo bist du am liebsten im Einsatz?





● Wie tankst du nach der Arbeit neue Energie?

5 Fragen an

Markus Heigl

Bereichsleiter Tiefbau regional / Hochbau und Geschäftsführer Josef Rädlinger Fertigteile GmbH



Markus spricht über seine neue Doppelrolle, die Entwicklung des Fertigteilwerks und sein Verständnis von guter Führung.

1 Wie schaffst du es, die Aufgaben als Geschäftsführer und Bereichsleiter unter einen Hut zu bekommen?

Ganz ehrlich: Beide Aufgaben im gleichen Umfang selbst zu bewältigen, wäre auf Dauer nicht möglich. Deshalb ist es wichtig, Verantwortung zu verteilen und sich auf ein starkes Team verlassen zu können. Besonders die Hilfsbereitschaft im gesamten Unternehmen hat mich beeindruckt. Viele haben sofort ihre Unterstützung angeboten – sowohl bei meinen bisherigen Aufgaben als auch bei der Integration des Fertigteilwerks. Dass wir diesen Übergang bei laufender Produktion in so kurzer Zeit geschafft haben, war eine echte Teamleistung. Mir hat das einmal mehr gezeigt, dass „we are one“ tatsächlich gelebt wird.

2 Was aus deiner bisherigen Erfahrung bei JR hilft dir in der zusätzlichen neuen Rolle als Geschäftsführer des Fertigteilwerks?

Nach 27 Jahren bei JR kenne ich die Strukturen, Abläufe und viele Kolleginnen und Kollegen gut. Das hilft mir, schnell zu erkennen, wo sich Synergien zwischen den verschiedenen Geschäftsbereichen ergeben. Gerade diese Zusammenarbeit bietet großes Potenzial. So konnten wir bereits verschiedene JR Baustellen mit Fertigteilen beliefern und die Kompetenzen innerhalb der Unternehmensgruppe sinnvoll miteinander verbinden.

3 Die Josef Rädlinger Fertigteile GmbH gibt es seit rund einem Jahr. Wie hast du die erste Zeit erlebt?

Subjektiv fühlt es sich deutlich länger an als „erst“ ein Jahr. In dieser Zeit hat sich unglaublich viel getan, gerade die ersten Monate mit der Umstellung waren ein echter Kraftakt. Gemeinsam haben wir einiges bewegt: Wir haben das Verwaltungsgebäude und den Maschinenpark modernisiert, eine stillgelegte Produktionshalle abgebrochen und bereiten aktuell die Modernisierung unserer Umlaufanlage vor. Gleichzeitig war es uns wichtig, die bisherigen Kunden mitzunehmen und ihre Sorgen auszuräumen. Insgesamt war das erste Jahr intensiv und spannend und hat gezeigt, welches Potenzial in unserem Fertigteilwerk steckt.

4 Was bedeutet für dich gute Führung im Arbeitsalltag?

Für mich hat gute Führung weniger mit Kontrolle als vielmehr mit Vertrauen zu tun. Mitarbeitende sollen Verantwortung übernehmen können und wissen, dass sie dabei die notwendige Unterstützung erhalten. Das Vertrauen, das mir bei JR entgegengebracht wurde, hat wesentlich zu meiner persönlichen und beruflichen Entwicklung beigetragen. Genau dieses Vertrauen möchte ich auch an andere weitergeben. Wichtig sind mir außerdem ein offener Austausch und die Begegnung auf Augenhöhe. Respekt, Verlässlichkeit und ein ehrlicher Umgang miteinander sind für mich die Grundlage guter Zusammenarbeit.

5 Wie triffst du Entscheidungen, wenn es einmal schnell gehen muss?

Natürlich versuche ich zunächst, Entscheidungen auf Basis von Fakten und nachvollziehbaren Argumenten zu treffen. Wenn es schnell gehen muss und nicht alle Informationen verfügbar sind, verlasse ich mich aber durchaus auch auf mein Bauchgefühl. Gerade bei Fragen, die sich nicht eindeutig in Schwarz und Weiß einordnen lassen, ist der erste Gedanke oft ein guter Wegweiser. Wichtig ist für mich, Verantwortung für die Entscheidung zu übernehmen und gleichzeitig offen für neue Erkenntnisse zu bleiben. Eine einmal getroffene Entscheidung sollte schließlich kein Dogma sein.

Drei Jahrzehnte Verkehrswegebau und unzählige Geschichten – **Erzähl doch mal, Thomas Brandl**

● Als Thomas „Tom“ Brandl am Montag, den 2. September 1996, in der damaligen Hauptverwaltung in der Kammerdorfer Straße seinen ersten Arbeitstag antritt, kann ihm am Empfang zunächst niemand so genau sagen, wo sein neuer Arbeitsplatz ist. „Geh mal runter bis ans Ende des Gangs“, lautet die Auskunft. Heute hat er seinen festen Platz in der Unternehmensgruppe. Denn wer bei JR mit dem Verkehrswegebau zu tun hat, weiß genau, wo Tom zu finden ist. Als Technischer Leiter ist er seit vielen Jahren Dreh- und Angelpunkt zahlreicher großer Bauprojekte.

Den „Rädlinger“ kannte er schon lange, bevor er selbst bei JR anfing. Zwei Praxissemester und mehrere Ferienjobs hatten ihm früh Einblicke ermöglicht. Was 1996 mit seinem ersten festen Arbeitstag begann, führte ihn über die Jahre bis zu seiner heutigen Position.

Drei Jahrzehnte im Verkehrswegebau

Ziemlich genau 30 Jahre später kann Tom auf eine beeindruckende Anzahl an Projekten zurückblicken und dabei die ein oder andere Geschichte erzählen.

Seine erste Baustelle führte ihn an die A71 bei Erfurt. Das Projekt, daran erinnert er sich noch gut, war Teil des „Verkehrsprojekts Deutsche Einheit“ und markierte den Beginn einer langen Laufbahn im Verkehrswegebau. Heute begleitet Tom Bauprojekte von Anfang bis Ende: von der Ausschreibung über die technische Ausführung bis hin zur Schlussabrechnung. Dabei gilt für ihn noch immer: Kein Tag ist wie der andere.

Geschichten, die in Erinnerung bleiben

Wer 30 Jahre im Unternehmen ist, hat auch einiges zu erzählen. Eine dieser Geschichten spielte sich an einem Freitagabend vor vielen Jahren auf dem ehemaligen Firmengelände ab. Als Tom dort nach einer Geschäftsreise vorbeikam, wirkte alles bereits verlassen. Fast alles. Denn mitten auf dem Gelände arbeitete damals der Senior-Chef selbst mit dem Bagger. In aller Ruhe zerlegte er den anstehenden Granit für einen neuen Hallenbau.

Ein Alltag zwischen Büro und Baustellen

Am Verkehrswegebau fasziniert Tom bis heute die Abwechslung. „Mal bin ich zum Beispiel auf Baustellen wie an der A44 oder in Happurg, mal sitze ich im Büro und kümmere mich um die Abwicklung.“ Trotz seiner leitenden Funktion verbringt er regelmäßig Zeit auf Baustellen. „Aber einen typischen Arbeitstag gibt es bei mir nicht.“

Die Herausforderungen sind vielfältig und begegnen ihm täglich. Es gilt, die richtige Balance zwischen Personal, Maschinen und Projekten zu finden. Gleichzeitig muss er unterschiedliche Marktbedingungen und Preisentwicklungen berücksichtigen.

Das Bestmögliche aus jedem Auftrag

Für Tom beginnt ein erfolgreiches Projekt lange vor dem ersten Spatenstich. Gemeinsam mit der Kalkulationsabteilung wählt er Ausschreibungen aus und erstellt entsprechende Angebote. So werden die ersten Weichen für eine erfolgreiche Umsetzung gestellt. Vor Ort stehen dann natürlich Bauleiter und Polier im Vordergrund, die mit dem gesamten Baustellenpersonal zum Erfolg eines Projekts beitragen.

Natürlich laufe nicht immer alles perfekt, erzählt Tom. Wetter, unvorhersehbare Umstände oder technische Herausforderungen gehören zum Baualltag nun mal dazu. Entscheidend sei jedoch, wie man damit umgeht. „Ich höre oft von Kunden, dass man gerne mit Rädlinger baut. Vor allem, weil wir termingerecht arbeiten und eine hohe Qualität liefern. Schließlich machen wir das Bestmögliche aus jedem Auftrag.“

Erhalt der Infrastruktur im Fokus

Nach 30 Jahren bei JR kann Tom stolz auf eine ganze Sammlung erfolgreicher Projekte zurückschauen. Aktuell beschäftigt ihn besonders die Sanierung des Pumpspeicherkraftwerks Happurg. „Das ist eine riesige Maßnahme in der Region“, sagt er. Dabei werde vieles „rädlingerintern“ umgesetzt. Bei dem Projekt zeigt sich besonders gut, was „alles aus einer Hand“ bedeutet. Viele Leistungen kann JR mit eigenen Teams und Know-how abdecken. So arbeiten unterschiedliche Sparten Hand in Hand zusammen, vom Ingenieurbau bis zum Asphaltbau.

Auch der Ausbau der A44 gehört für ihn zu den spannendsten aktuellen Projekten. Dort stecken gewissermaßen mehrere Maßnahmen in einem Großprojekt. Denn vom Tunnelbau über die Ingenieurbauwerke bis hin zum eigentlichen Bau der Straße sind unterschiedliche Gewerke beteiligt. Langweilig wird es dabei garantiert nicht.

Im Gespräch mit Tom merkt man schnell, dass sein Interesse für den Verkehrswegebau nach all den Jahren ungebrochen ist. Er hat den Wandel der Branche hautnah miterlebt und verfolgt auch bis heute aufmerksam Neuigkeiten und Veränderungen. Während nach der deutschen Einheit vielerorts neue Straßen und Autobahnen entstanden, steht heute vor allem der Erhalt der bestehenden Infrastruktur im Fokus. Viele Brücken sind bereits ein halbes Jahrhundert alt und müssen Stück für Stück erneuert werden.

Enger Austausch mit dem Team

Tom ist kein Fan von Phrasen oder Management-Sprüchen. Wichtig ist ihm vielmehr, dass in seinem Team jeder seine Meinung sagen kann. Über die Jahre hat er sich dabei einen klaren Grundsatz bewahrt: Man sollte nichts von anderen verlangen, was man selbst nicht bereit ist zu leisten. Die eine oder andere Diskussion gehört für ihn dazu. Deshalb bespricht er sich gern regelmäßig mit den Bauleiterinnen und Bauleitern und stellt die Frage: „Was können wir anders oder besser machen?“ Die nötige Weitsicht dafür hat er sich in drei Jahrzehnten erarbeitet.



Gemeinsam mit Kollegen über die Alpen

Doch nicht nur Tom selbst ist sehr lange dabei. Mit vielen Kolleginnen und Kollegen arbeitet er bereits seit mehr als zwanzig Jahren Hand in Hand. „Man weiß, wie der andere tickt“, sagt er schmunzelnd. Mit den Jahren wächst man noch enger zusammen. Aus manchen Kolleginnen und Kollegen sind im Laufe der Jahre enge Freunde geworden. So eng, dass er mit drei Kollegen im Juli gemeinsam die Alpen überquert hat.

Bei aller Erfahrung hat Tom aber auch stets die Wirtschaftlichkeit im Blick. Er ist überzeugt: „Geld, das wir nicht ausgeben, brauchen wir nicht einfordern.“ Sein Job sei deshalb manchmal wie ein Slalomlauf. Es gilt, Hindernisse zu umfahren, auf unerwartete Kurven zu reagieren und trotzdem nicht das Ziel aus den Augen zu verlieren. Und natürlich sein Team, das gemeinsam dorthin unterwegs ist.

Geschichten aus drei Jahrzehnten bei JR kann Tom noch viele erzählen. Blickt er auf diese Zeit zurück, ist vor allem eins geblieben: Stolz. „Wir haben den Wandel geschafft von einem regionalen Erdbauer zu einer anerkannten Baufirma.“ Und Tom durfte mittendrin dabei sein.



Unternehmens-gruppe



Was hat sich bei JR 2026 verändert? Auf den folgenden Seiten reicht der Blick von der Gründung der JR Netzbau und Elektrotechnik GmbH und der Josef Rädlinger Fertigteile GmbH bis zu den ersten beiden Berufsinfotagen in Weiding und weiteren Themen aus der Unternehmensgruppe.

JR steigt in die **Fertigteilproduktion ein**

Vor rund einem Jahr wurde aus dem Fertigteilwerk der Firma Zitzmann die Josef Rädlinger Fertigteile GmbH. Seitdem gehört nicht nur das Werk, sondern auch das erfahrene Team dahinter zur Unternehmensgruppe.



● Mit dem Wechsel im November 2025 kamen rund 60 Mitarbeitende zur JR Familie dazu und brachten ihr langjähriges Wissen aus der Fertigteilproduktion mit. Für uns war die Übernahme eine Möglichkeit, vorhandene Erfahrung und Strukturen mit den eigenen Kompetenzen zu verbinden.

Mit der neuen Gesellschaft erweiterten wir gleichzeitig unser Leistungsspektrum im Betonbereich. Heute entstehen im Werk Doppelwände, Filigrandecken, Sandwich-Elemente und konstruktive Fertigteile für den Wohnungs-, Gewerbe- und Industriebau. Auch eigene JR Baustellen können mit den Bauteilen aus der Fertigung versorgt werden.

Aus der Übernahme ist ein neuer Unternehmensbereich entstanden, der JR zusätzliche Möglichkeiten in Planung, Produktion und Bau eröffnet. Gleichzeitig ist es uns wichtig, die langjährigen Geschäftsbeziehungen des Fertigteilwerks fortzuführen. Ziel ist es, den bestehenden Kundenstamm auch künftig zuverlässig zu bedienen und als leistungsstarker Partner für Fertigteilbau in der Region und darüber hinaus zur Verfügung zu stehen.

Johannes Rädlinger übernimmt **Geschäftsführung der Verkehrsakademie**

● Seit 2012 gehört Johannes Rädlinger zur Josef Rädlinger Unternehmensgruppe. Nun steht er seit dem 1. September als Geschäftsführer an der Spitze der Josef Rädlinger Verkehrsakademie GmbH. Nach seinem Studium des Bauingenieurwesens sammelte er innerhalb der Unternehmensgruppe Erfahrungen und gewann Einblicke in unterschiedliche Aufgaben und Abläufe. Dadurch kennt er unsere Strukturen und kann auf ein breites Wissen über das Unternehmen zurückgreifen.

Mit der Weiterentwicklung der Verkehrsakademie steigen auch die Anforderungen. Christian Hitzler übernimmt deshalb künftig die Verkehrsleitung. Michael Bauer, der seit Januar 2026 Teil der Josef Rädlinger Unternehmensgruppe ist, leitet die Fahrschule. Gemeinsam werden sie die Verkehrsakademie weiterentwickeln und dafür sorgen, dass sie auch für zukünftige Anforderungen gut aufgestellt ist.



Gründung der **JR Netzbau und Elektrotechnik GmbH**

Seit Januar 2026 sind Netzbau und Elektrotechnik als eigenständige Gesellschaft innerhalb der Josef Rädlinger Unternehmensgruppe organisiert.



● Netzbau und Elektrotechnik sind bei JR längst feste Bestandteile des Leistungsspektrums. In den vergangenen Jahren ist der Bereich kontinuierlich gewachsen und hat zahlreiche Projekte umgesetzt. Mit der Gründung der JR Netzbau und Elektrotechnik GmbH wurde daraus zum Jahresbeginn eine eigenständige Gesellschaft.

Die Geschäftsführung übernehmen Josef Rädlinger, Andreas Schönberger und Luka Rädlinger. Andreas Schönberger begleitet und prägt den Bereich bereits seit mehr als zehn Jahren. Luka Rädlinger ist seit über fünf Jahren im Unternehmen und hat nach seinem Masterstudium in Betriebswirtschaft zunehmend Verantwortung übernommen. Mit der neuen Gesellschaft hat der Bereich nun eine eigene organisatorische Struktur und gleichzeitig eine gute Grundlage für die weitere Entwicklung. Die bisherigen Kompetenzen und Erfahrungen bleiben dabei erhalten und können gezielt weiter ausgebaut werden.



Tragwerksplanung aus dem eigenen Haus

● Mit Tobias Mühlbauer und Christian Wilde verstärken zwei Tragwerksplaner die JR Planung. Damit erweitert JR das eigene Leistungsangebot um die statische Planung für Wohn-, Gewerbe- und Industriebauten.

Von der statischen Bemessung über die 3D-Modellierung bis hin zu Werk- und Bewehrungsplänen können weitere Leistungen direkt im eigenen Haus abgedeckt werden. Auch bei technischen Fragen auf der Baustelle unterstützen die beiden Kollegen.

Für die Projekte bedeutet das kurze Wege und eine enge Abstimmung zwischen Planung, Kalkulation und Bauleitung. Lösungen können direkt auf die Bauverfahren und Fertigteillösungen von JR abgestimmt werden. Damit stärkt JR den Anspruch „Alles aus einer Hand“.

30 Jahre Rädlinger Straßen- und Tiefbau GmbH in Selbitz

Vor 30 Jahren begann in Selbitz alles mit einem Standort für den Asphaltbau. Seitdem kamen zunehmend neue Aufgaben und Kompetenzen hinzu. Heute ist Selbitz ein wichtiger Standort für den Straßen- und Tiefbau bei JR.





Als Unternehmer Josef Rädlinger Mitte der 1990er Jahre das Potenzial der Region rund um das Autobahndreieck Hof erkannte, stellte er die Weichen für die Zukunft. Sein Ziel: die Unternehmensgruppe geografisch weiterentwickeln und die Präsenz im nordbayerischen und mitteldeutschen Raum ausbauen.

1996 folgte der nächste Schritt: Mit der Gründung der Rädlinger Straßen- und Tiefbau GmbH entstand in Selbitz ein neuer Standort. Die Erfahrungen aus Bauprojekten in der Region, etwa bei der Zusammenarbeit mit der Firma Gröne als Nachunternehmer beim Bau der A72, prägten die weitere Entwicklung der Unternehmensgruppe. Als später zwei erfahrene Asphaltkolonnen mit rund 50 Mitarbeitenden zu JR wechselten, begann der Aufbau des eigenen Asphaltbaus.

„Ich bin stolz darauf, dass wir uns zu einem führenden Unternehmen im regionalen Straßen- und Autobahnbau in Nordbayern entwickelt haben."

Michael Russ, Geschäftsführer Rädlinger Straßen- und Tiefbau GmbH

Große Projekte mit großer Verantwortung

Seit 2006 führt Michael Russ den Standort Selbitz. Unter seiner Verantwortung entwickelte sich die Niederlassung kontinuierlich weiter. Heute arbeiten dort rund 310 Mitarbeitende. Mit der Zweigniederlassung in Markkleeberg kam 2020 ein weiterer Standort in Mitteldeutschland hinzu. Weitere Meilensteine waren der Neubau der Werkstatthalle im Jahr 2010, das neue Verwaltungsgebäude im Jahr 2012 sowie die Grundstücks- und Gebäudeerweiterung im Jahr 2026.

Prägend für die vergangenen Jahrzehnte waren zahlreiche Infrastrukturprojekte. „Projekte wie die B173 Lichtenfels oder die A72 Rötha zeigen eindrucksvoll, was ein engagiertes Team gemeinsam leisten kann", sagt Michael Russ. Die A72 Rötha hat dabei einen besonderen Platz in der Unternehmensgeschichte: Teams aus Selbitz, Markkleeberg, Windorf und Cham arbeiteten gemeinsam an diesem Großprojekt. Mit dem Wachstum der Unternehmensgruppe wuchs auch das Team. Erfahrene Fachkräfte und junge Kolleginnen und Kollegen arbeiten heute eng zusammen. „Dieser Mix aus Erfahrung und Innovation ist eine große Stärke unseres Unternehmens", betont Michael Russ. Entscheidend sei dabei vor allem das Miteinander: „Herausforderungen werden gemeinsam angegangen, Erfolge gemeinsam gefeiert."

Chance durch Veränderung

Heute ist die Rädlinger Straßen- und Tiefbau GmbH ein wichtiger Teil der Unternehmensgruppe. Durch die Lage an den Autobahnachsen A9, A72 und A93 ist Selbitz ein wichtiger Logistik- und Werkstattstandort für Fahrzeuge, Maschinen und Geräte. Die Anforderungen an Straßen- und Tiefbauprojekte verändern sich stetig. Digitalisierung, nachhaltige Baustoffe, Ressourcenschonung und moderne Vermessungstechnik prägen die Branche. Michael Russ sieht darin vor allem Chancen: „Die Infrastruktur bleibt eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg und gesellschaftliche Entwicklung. Genau darin liegen unsere Kernkompetenz und unsere Wachstumsmöglichkeiten." 30 Jahre nach der Gründung ist Selbitz fest in der Unternehmensgruppe verankert – und zugleich gut für die Zukunft aufgestellt.

Ausbildung, Einstieg, Karriere: JR Berufsinfotag in Weiding

2026 haben wir zum ersten Mal zum JR Berufsinfotag nach Weiding eingeladen und gleich zweimal die Türen geöffnet.

● Wie geht es beruflich für mich weiter? Passt eine Ausbildung oder ein Studium zu mir? Ist ein Quereinstieg möglich? Mit Fragen wie diesen kamen im Januar zahlreiche Interessierte zum ersten JR Berufsinfotag ins Werkstatt- und Logistikzentrum Weiding. Dort konnten sie uns als Arbeitgeber kennenlernen, sich über verschiedene Einstiegsmöglichkeiten informieren und mit Mitarbeitenden aus unterschiedlichen Bereichen ins Gespräch kommen. Auf dem Programm standen Vorträge zur Unternehmensgruppe und den beruflichen Möglichkeiten, persönliche Karriereberatungen und Führungen durch das Logistikzentrum, die Werkstatt und das Betonwerk. Die Premiere kam so gut an, dass es im September direkt eine zweite Ausgabe gab. Auch diesmal konnten sich die Besucherinnen und Besucher über Ausbildung, Praktikum, Studium, Festanstellung und Quereinstieg informieren und bei Führungen einen Blick hinter die Kulissen werfen.

Mit den beiden Berufsinfotagen haben wir in diesem Jahr erstmals ein Angebot geschaffen, bei dem Interessierte das Unternehmen ganz persönlich kennenlernen konnten. Die positive Resonanz auf beide Veranstaltungen zeigt: Der direkte Austausch kommt an.









Ein Blick auf den JR **Nachhaltigkeitsbericht**



● Wie nachhaltig arbeiten wir heute und welche Ziele verfolgen wir für die Zukunft? Antworten darauf gibt unser Nachhaltigkeitsbericht 2025. Darin zeigen wir, welche Fortschritte wir im vergangenen Jahr erzielt haben, welche Herausforderungen uns beschäftigen und wie wir Verantwortung für Umwelt, Gesellschaft und eine verantwortungsvolle Unternehmensführung übernehmen.

Ob der Einsatz unseres elektrischen Brechers im Steinbruch Blauberg, Investitionen in erneuerbare Energien oder Kennzahlen zu unseren Mitarbeitenden: Der Bericht bietet vielfältige Einblicke in unsere Nachhaltigkeitsaktivitäten und macht Entwicklungen transparent nachvollziehbar.

Ganz nach unserem Motto „Für eine Zukunft, die wir auch haben wollen“ ist der vollständige Nachhaltigkeitsbericht auf unserer Homepage zu finden:
www.raedlinger.com/nachhaltigkeit





Girls’Day 2026 bei JR: Spannende Einblicke hinter die Kulissen

● Viele Fragen und spannende neue Einblicke: Beim diesjährigen Girls’Day entdeckten Schülerinnen aus der Region bei der Josef Rädlinger Unternehmensgruppe unterschiedliche Berufe. Einen Tag lang konnten sie an den Standorten Cham und Windorf die Baubranche hautnah erleben. Insgesamt nutzten 18 Mädchen die Gelegenheit, in die Bereiche Straßenbau, Baustoffprüfung, Elektrotechnik, IT, Lager und Vermessungstechnik hineinzuschnuppern. Nach einer kurzen Begrüßung starteten die Teilnehmerinnen in ihre Fachbereiche.

Berufe kennenlernen und ausprobieren

Dort konnten die Schülerinnen selbst aktiv werden: Sie testeten Vermessungsgeräte, warfen einen Blick auf Baupläne, erhielten Einblicke in digitale Prozesse der IT oder probierten erste praktische Handgriffe aus. Begleitet von JR Kolleginnen und Kollegen konnten sie den Arbeitsalltag näher kennenlernen. Dabei wurde schnell deutlich, wie eng bei JR verschiedene Fachrichtungen zusammenarbeiten. Neben handwerklichen Tätigkeiten spielen auch digitale Lösungen, Planung, Organisation und Teamarbeit eine zentrale Rolle.

Vielfalt der JR Arbeitswelt

Beim gemeinsamen Mittagessen am Foodtruck in Weiding blieb Zeit für Austausch und Fragen. Anschließend folgten zwei weitere Programmpunkte, die einen guten Einblick in die Vielfalt der JR Arbeitswelt gaben. Im Steinbruch Blauberg erfuhren die Teilnehmerinnen, wie Rohstoffe gewonnen werden und wie präzise die Abläufe dort aufeinander abgestimmt sind. Im Logistikzentrum in Weiding konnten sie anschließend beobachten, wie Technik und Zusammenarbeit ineinandergreifen, damit Materialien und Maschinen am richtigen Ort landen.

Mobile Energie für unsere Baustellen

● Strom ist auf Baustellen nicht immer direkt verfügbar. Gerade dort, wo kein Netzanschluss vorhanden ist, brauchen wir flexible und funktionierende Lösungen. Deshalb entwickeln wir gemeinsam mit aggretech.com mobile Energiespeicher.

Der erste von insgesamt zunächst vier geplanten Speichern befindet sich derzeit im Einsatz auf unserer Baustelle auf der A9 in Berg. Die Technik steckt in einem isolierten und klimatisierten 10-Fuß-Container und kann 35 Kilowattstunden Strom speichern. Drei Photovoltaikmodule auf dem Dach liefern zusätzlich regenerative Energie. Geladen werden kann der Speicher über ein Stromaggregat oder über das öffentliche Stromnetz.

Auf der Baustelle kommt der Energiespeicher überall dort zum Einsatz, wo kurzfristig ein erhöhter Strombedarf besteht oder kein ausreichender Netzanschluss verfügbar ist. Insbesondere beim Betrieb von Kränen entstehen hohe Anlaufströme, die durch den Speicher abgefangen werden können. Bei einem geringen und gleichmäßigen Stromverbrauch wird die benötigte Energie direkt aus dem Speicher bereitgestellt. Sinkt dessen Ladezustand unter einen definierten Schwellenwert, wird er mithilfe des vorhandenen Stromaggregats wieder aufgeladen. Dank der gezielten Steuerung der Leistungsaufnahme kann das Aggregat dabei in einem optimalen Leistungsbereich betrieben werden.



Durch das Abfangen von Leistungsspitzen und die bedarfsgerechte Bereitstellung der Grundlast können kleinere Stromaggregate eingesetzt werden. Gleichzeitig lassen sich der Kraftstoffverbrauch und die Betriebszeiten reduzieren sowie die Lärm- und Abgasbelastung für Mitarbeitende und Anwohnende verringern. Damit sparen wir Energie und CO_2e-Emissionen und schaffen für unsere Mitarbeitenden ein angenehmeres und sichereres Arbeitsumfeld.

Pistengaudi bei JR

● Bei uns ging das Jahr 2026 gleich sportlich los: Bei der ersten JR Tagesskifahrt machten sich zahlreiche Kolleginnen und Kollegen gemeinsam auf den Weg ins Salzburger Land nach Flachau. Bei strahlendem Sonnenschein und besten Pistenbedingungen wurde gemeinsam Ski und Snowboard gefahren und natürlich auch die eine oder andere Pause auf der Hütte eingelegt. Nach einem langen Tag auf der Piste durfte auch die Après-Ski-Party nicht fehlen. Abends ging es dann wieder mit dem Bus zurück in die Heimat.

Nach der gelungenen Premiere geht es auch im kommenden Jahr wieder gemeinsam auf die Piste. Die JR Tagesskifahrt wird fortgesetzt.



Was passiert bei JR abseits der Baustellen?
Auf den folgenden Seiten geht es um das Engagement der Unternehmensgruppe in der Region und um die Menschen, Vereine und Projekte, die JR dabei unterstützt.





Regionale Verantwortung

’s Kloster begeistert beim PEPP! Marketing Award



● Mit dem Konzept „Mit frischem Schwung ins neue Jahr - Die RE-START-Challenge“ haben wir die Fachjury überzeugt und uns einen Platz unter den Top 3 beim PEPP! Marketing Award in der Kategorie Business gesichert. Damit behauptet sich das ’s Kloster erfolgreich im Wettbewerb mit renommierten Betriebsgastronomien aus ganz Deutschland. Im Rahmen der „gvpraxis trendtage“ in Mainz im Juni 2026 würdigte die Jury unser Konzept und unsere Umsetzung. Die Auszeichnung von gvpraxis und CHEFS CULINAR rückt Projekte ins Rampenlicht, die Verpflegung neu denken und für Menschen erlebbar machen.

Was steckt hinter der RESTART-Challenge?

- Vier Wochen lang verbinden wir einen bewussten Lebensstil und entzündungshemmende Ernährung mit Fokus auf Darmgesundheit
- Im ’s Kloster serviert unser Team täglich frische, speziell auf die Challenge abgestimmte Gerichte
- Viel Gemüse, gute Fette, Kräuter und Gewürze unterstützen aktiv die Darmbalance

Die Challenge wirkt bei unseren Mitarbeitenden oft über den Jahresanfang hinaus. Sie motiviert und hilft dabei, eine gesunde Routine im Alltag zu verankern. Wir sind stolz, zu den Besten zu zählen und die Gesundheit unserer Mitarbeitenden langfristig zu fördern.

Ferienprogramm mit KiSS: Bewegung, Abenteuer und jede Menge Spaß



● Auch in diesem Jahr wurde es in den Ferien wieder bunt und abwechslungsreich: In den Oster-, Sommer- und Herbstferien konnten die Kinder unserer Mitarbeitenden am Ferienprogramm der Kindersportschule (KiSS) des ASV Cham teilnehmen. Ob beim Sport, bei Ausflügen oder bei kreativen Aktionen – Langeweile kam dabei sicher nicht auf. Die Kinder konnten gemeinsam neue Dinge ausprobieren, sich austoben und dabei jede Menge erleben. Auch für die Verpflegung und die ganztägige Betreuung durch das KiSS-Team war gesorgt. Das Ferienprogramm bietet unseren Mitarbeitenden eine verlässliche Betreuung ihrer Kinder während der Ferien und den Kindern gleichzeitig abwechslungsreiche Ferientage mit viel Bewegung und gemeinsamen Erlebnissen.

ASV Cham erlebt **besonderes Relegationsspiel**

● Als Sponsor des ASV Cham unterstützen wir den Verein bereits seit mehreren Jahren bei seiner sportlichen Entwicklung. Nach einer starken Saison in der Bayernliga durfte das Team dieses Jahr in der Relegation um den Aufstieg in die Regionalliga antreten. Mehr als 3.100 Zuschauende kamen zum Hinspiel gegen die zweite Mannschaft der SpVgg Greuther Fürth ins Chamer Stadion. Auch wenn sich der ASV mit 1:3 geschlagen geben musste, war das Spiel vor dieser Kulisse ein Highlight für Mannschaft und Fans. Obwohl es auch beim Rückspiel in Fürth nicht für den Aufstieg reichte, war die Relegation dennoch ein besonderes Erlebnis. In der laufenden Saison knüpft der ASV Cham an die gute Entwicklung an und ist wieder erfolgreich in der Bayernliga unterwegs. Wir wünschen dem ASV Cham weiterhin viel Erfolg für die laufende Saison!





Verantwortung **auf jedem Teller**

● Wenn mittags der Duft von frischem Gemüse und herzhaften Schmankerln durch die Küche unseres Mitarbeitendenrestaurants 's Kloster zieht, beginnt eine kleine kulinarische Reise durch unsere Heimat. Denn bei uns kommt gutes Essen auf den Tisch und zugleich ein echtes Bekenntnis zu Regionalität und Nachhaltigkeit.

Ein großer Teil unserer Lebensmittel wächst direkt vor unserer Tür. Im eigenen Bio-Gemüsegarten bauen wir Salate, Kräuter und saisonales Gemüse an. Es wird sorgfältig gepflegt und frisch geerntet. Was wir nicht selbst anbauen, kommt von Landwirtinnen und Landwirten aus der unmittelbaren Umgebung. Wir kennen die Menschen hinter den Produkten, ihre Werte und ihre hohen Standards bei Qualität, Tierwohl und Transparenz.

Saisonales Bio-Gemüse stammt zusätzlich unter anderem von der Bioland-Gemüsegärtnerei Weindl in Grafenkirchen. Frische Kartoffeln liefert der Biohof Bauer aus Bernried, während die Kohlbeck-Mühle in Chamerau hochwertiges Mehl aus heimischem Getreide beisteuert. Handgemachte Nudeln kommen von der Nudelmanufaktur Eisenreich in Brunn.

Auch bei tierischen Produkten legen wir Wert auf Regionalität und Qualität: Fisch beziehen wir von der Simandl Fischerei in Furth im Wald, Geflügel vom Geflügelhof Haberzeth in Roding und Fleisch von der Hofmetzgerei Höfermühle in Geiersthal. Wildspezialitäten stammen von Wildbret Weber aus Kothmaißling sowie von Rotwild vom Waldschrat in Wald. Frische Bio-Eier liefert der Pöschlhof in Dietersdorf bei Zandt. Ergänzt wird das Angebot durch Milchprodukte aus der Hofkäserei Blabmühle in Rötz sowie Obst aus regionalem Anbau vom Streuobsthof Hansenrieder Land in Neukirchen-Balbini.

Was das für unsere Mitarbeitenden bedeutet

Ob klassischer Schweinebraten oder kreative Gemüsegerichte: Alle Speisen, die diese Kriterien erfüllen, bieten wir als Heimatteller an.

Für unsere Mitarbeitenden heißt das:

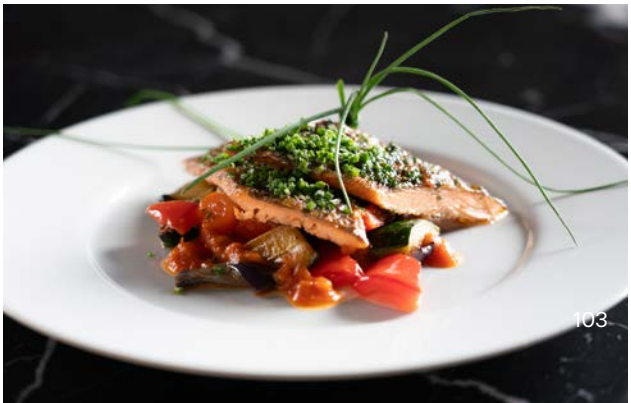
- kurze Lieferwege
- maximale Frische
- ehrlicher, regionaler Geschmack
- volles Vertrauen in Herkunft und Qualität

Unser **RESTART-Kochbuch** zum Nachkochen

● Anfang des Jahres ging unsere RESTART-Challenge am Standort Cham in die zweite Runde. Vier Wochen lang haben wir uns wieder mit bewusster Ernährung, Bewegung und neuen Gewohnheiten beschäftigt. Wer dabei auf den Geschmack gekommen ist oder neue Rezepte ausprobieren möchte, findet im RESTART-Kochbuch jede Menge Inspiration. Es ist 2025 in Zusammenarbeit mit unserem Küchenteam vom 's Kloster entstanden und enthält Rezepte von Salaten und Suppen bis hin zu leckeren Hauptgerichten und Nachspeisen. Mitarbeitende können das Kochbuch weiterhin im JR Onlineshop bestellen. So kann die Challenge auch zuhause weitergehen. Und wer am Standort Cham schon auf die nächste Runde wartet: Die RESTART-Challenge wird auch in Zukunft wieder stattfinden.







Mitarbeitende





Was tut sich im JR Team? Auf den folgenden Seiten stehen neue Auszubildende ebenso im Mittelpunkt wie Kolleginnen und Kollegen, die JR schon seit vielen Jahren begleiten. Gemeinsam prägen sie die Unternehmensgruppe mit ihrer Erfahrung und ihrem Einsatz.

Firmenjubilare 2026

Gemeinsam blicken wir mit Dankbarkeit auf unsere langjährigen Mitarbeitenden.

5 Jahre

Adamik Daniel, Adamik Krzysztof, Adamik Mateusz, Amini Sarvestani Ahmad Reza, Apfelbeck Alexander, Aschenbrenner Theresa, Aschenbrenner Wolfgang, Baumann Felix, Baumann Simon, Beier Marcel, Ben Amara Alexander, Bergbauer Thomas, Berlinger Maximilian, Bielmeier Markus, Blüchel Nadine, Brem Christian, Buschold Nico, Byra Marcin, Byra Mariusz, Daschner Tamara, Decker Doris, Dreße Ronald, Dumanowski Piotr, Ebneth Lena, Ederer Martin, Engelhardt Egon, Esmaeili Ghasem, Fait Zbynek, Feige Peter, Fiedler Silas, Fuchs Kerstin, Gatsche Marcel, Geipel David, Geymeier Hans-Theo, Giacomarra Fabio, Giacomarra Manlio, Grill Willma, Gruber Bastian, Gruber Sebastian, Grygorcewicz Pawel, Günthner Gerlinde, Gutsche Marc, Hartleb Uwe, Heidinger Nicole, Heitzer Manuel, Hempel Oliver, Herder Ray, Hierstetter Florian, Hirsch Anna, Holleis Nadine, Höller Marcus, Höpfl Mathias, Hupf Richard, Ilinovic Zeljko, Jaromin Wladyslaw, Jobst Robin, Jobst Sedrick, Jobst Thomas, Kaffka Torsten, Keita Mamadou Dian, Kerscher Maximilian, Knierim Ingo, Kochna Oskar, Kochna Piotr, Köhler Rick, Krammer Tanja, Krasniqi Nexhat, Kreitinger Jessica, Kreitz Michael, Kriston Zoltan, Lakatos Lorant, Lehner Josef, Lemberger Karl-Heinz, Leutsch Oliver, Lommer Kurt Josef, Lorenz Felix, Lutter Markus, Madarasz Gabriel, Manicki Marcel, Markowski Piotr, Marquardt Andreas, Martin Marcus, Matejka Vaclav, Matic Dragan, Matic Zoran, Mayer Thomas Franz, Meier Johannes, Merkel Oskar, Meyer Tanja, Meyer Teresa, Mondoc Petre-Costinel, Moradi Sohrab, Moser Nico, Mückl Manuel, Mühlbauer Markus, Müller Thorsten, Münsterer Michael, Neudecker Hans, Pagu Sandu-Costel, Parczyk Maximilian, Pas Andrzej, Paszkiewicz Pawel Robert, Petzoldt Christian, Pfeilschifter Matthias, Pielmeier Michael, Pilarczyk Krystian, Pinzinger Thomas, Pohmann Lukas, Pongratz Maximilian, Preu Veronika, Prpic Nikola, Püschel Alexander, Qasimi Ali Reza, Rädlinger Birgit, Rädlinger Luka, Raps Franziska, Relidzinski Daniel, Restas Lajos, Riediger Mario, Robitschko Paul, Rößler Manuel, Rückel Maximilian, Ruderich Christian, Ruhland Thomas, Scherer Zoltan, Schildbach Sophie, Schmalz David, Schmidbauer Stephanie, Schoierer Michael, Seiderer Johann Baptist, Serve Richard, Sieler Anthony-Marcel, Sikora Daniel, Simon Philipp, Smid Mert, Speer Maria, Steinbauer Regina, Stoiber Lea, Stryszawiak Mariusz, Tajik Shayan, Tetzner Frank, Thiele Andreas, Tone Alin-Mihai, Toporascu Aleodor-Andrei, Traidl Kevin, Treml Michael, Uhlmann Dirk, Valjan Goran, Valjan Marko, Vogl Lea, Wagner Martin, Walser Stefan, Weck Christian, Wegmann Patricia, Will Markus, Wroblewski Arkadiusz, Zaba Janusz, Zalesky Stefan, Zangl Michael, Zoric Dubravka, Zwicknagl Jonas

10 Jahre

Achatz Andreas, Benko Radoslav, Bernhardt Andy, Boca Bogdan, Bradac Josef, Breu Franz, Buchwald Robert, Cojocnean Cristian-Sebastian, Dirscherl Christian, Drexler Johannes, Duszak Miroslaw, Eibl Adrian, Eidenschink Dominik, Erdöközi Tamas-Gyoergy, Exner Christoph, Fenzel Heinz, Fischer Andreas Alfred, Gawron Lukasz, Genini Julieta, Gerlach Uwe, Gollmitzer Manuel, Graber Andreas, Günther Jürgen, Gutscher Daniel, Hajny Miroslav, Heigl Marcel, Heigl Monja, Heimerl Christopher, Holz Hubert, Hupf Heinrich, Istine Aurelian-Gabriel, Janowitz Patrick, Jerghoff David, Juric Marcel, Juric Vinko, Klugbauer Peter, Kotte Frank, Kraus Heinz, Kraus Michael, Krieger Josef, Kützing Jörg, Kützing Steven, Lanzinger Elisabeth, Lüttig Stephan, Maj Ireneusz, Mandic Goran, Mazuch Ivo, Meindl Andreas, Meiner Cornelia, Michalk Rainer, Milanovic Zoran, Nachreiner Josef, Neft Bernhard, Niescher Totjen, Nirschl Christin, Ondrejka Michal, Papajla Martin, Plaul Mike, Plötz Andreas, Pospischil Walter, Prögler Kerstin, Raus Ion-Ciprian, Rehm Rico, Reis Tomasz, Roider Tobias, Ruml Jaroslav sen., Schaffer Hendrik, Schmidt Julia, Schneider Danny, Schobek Marco, Schröter Steffen, Schulz Libor, Schumacher Franz, Schwarze Ingo, Seiler Bernd, Soco Tino, Stieler Birgit, Stirkat Jan, Träger Florian, Triebner David, Walther Roy, Weindl Markus, Wenig Jan, Wensauer Luisa, Werner Lutz, Wittig Patrick, Zitzelsberger Daniel

15 Jahre

Bauer Michael, Böhm Christoph, Ebel Roland, Fruth Wolfgang, Haimerl Alexandra, Hausner Günter, Leitner Rudolf, Mattusch Andreas, Meier Stefan, Merker Manfred, Mühlbauer Franz, Mühlbauer Jutta, Müller Jessica, Oswald Andreas, Pretzl Johannes, Steger Alfred, Strunz Bernd, Ünel Dennis, Urbas Stefan, Vogel Waldemar, Weinmann Martin

20 Jahre

Bumberger Alois, Felgner Jörg, Gattig Thomas, Groll Michael, Grünewald Frank, Hamann Marco, Kastl Elmar, Kraus Michael, Krautz Dieter, Martin Petra, Pfeilschifter Daniel, Reinisch Marcus, Röder Enrico, Rötzer Theresa, Schubert Mario, Winter Jörg, Wolter Rene, Wurmsam Susanne

25 Jahre

Amberger Josef, Aporta Jutta, Bernhard Christian, Döhler Jörg, Gierstl Robert, Kremer Stefan, Schmid Thomas, Schmidt Stefan, Schultes Sandra, Späth Josef, Vogel Michael, Zeise Thomas

30 Jahre

Bachl Karl, Brandl Thomas, Dittrich Thomas, Ermel Mario, Gey Birgit, Kirscht Holger, Kunz Siegfried, Lis Andreas, Meindl Franz, Müller Rene, Steger Tanja, Stöberl Thomas, Stubenhofer Rudolf, Tobor Georg, Wittmann Thomas, Wodrich Bernd, Zwicknagl Christian

35 Jahre

Judl Petr, Kempf Bernd, Lankes Christian

40 Jahre

Mühlbauer Johann

45 Jahre

Wittmann Martin

Nachrufe

Wir trauern um unsere Mitarbeitenden

† 5. Januar 2026

Jens Schubert

Herr Schubert war als Straßenbauer im Bereich Tiefbau bei der Josef Rädlinger Bauunternehmen GmbH in Markkleeberg beschäftigt.

† 18. Januar 2026

Roy Weichbrodt

Herr Weichbrodt war als Vorarbeiter im Bereich Bahnbau bei der Josef Rädlinger Ingenieurbau GmbH in Windorf beschäftigt.

† 2. September 2026

Martin Ruckerbauer

Herr Ruckerbauer war als Bauleiter im Bereich Brückenbau bei der Josef Rädlinger Ingenieurbau GmbH in Windorf beschäftigt.

† 20. September 2026

Karsten Loth

Herr Loth war als Einsteller im Bereich Asphaltbau bei der Rädlinger Straßen- und Tiefbau GmbH in Selbitz beschäftigt.

Wir haben mit ihnen engagierte, zuverlässige und hilfsbereite Mitarbeitende verloren, die wir immer in Erinnerung behalten werden. Unser Mitgefühl gilt den Familien und Angehörigen.



46 neue Auszubildende beginnen ihren Weg bei JR

Zum 1. September starteten 46 junge Talente ihre Ausbildung bei der Josef Rädlinger Unternehmensgruppe. Als Ausbildungsbetrieb legt JR großen Wert auf die fachliche Qualifikation und begleitet die Auszubildenden in ihrer persönlichen und beruflichen Entwicklung.

Abshagen Spencer Lars, Tiefbaufacharbeiter (Straßenbauarbeiten) – **Al Ahmad Khaled**, Tiefbaufacharbeiter (Straßenbauarbeiten) – **Altmann Maximilian**, Fachinformatiker Anwendungsentwicklung – **Bahrami Azad Danyal**, Tiefbaufacharbeiter (Straßenbauarbeiten) – **Bauer Maurice**, Hochbaufacharbeiter – **Baumann Alexander**, Vermessungstechniker – **Bemerl Leon**, Tiefbaufacharbeiter (Straßenbauarbeiten) – **Berisha Yllka**, Baustoffprüferin Schwerpunkt: Geotechnik – **Cieslik Julia**, Fachinformatikerin Systemintegration – **Dobmeier Diego**, Hochbaufacharbeiter – **Engel Kevin**, Hochbaufacharbeiter – **Fartaczek Mia**, Industriekauffrau – **Fatty Alfusainey**, Tiefbaufacharbeiter (Straßenbauarbeiten) – **Formaniuk Mykhailo**, Elektroniker für Energie- und Gebäudetechnik – **Gawron Jakub**, Tiefbaufacharbeiter (Straßenbauarbeiten) – **Göttlinger Marie**, Industriekauffrau – **Gutscher Tim**, Bautechnischer Konstrukteur – **Haweri Aydil**, Tiefbaufacharbeiter (Leitungsbauarbeiten für Infrastrukturtechnik) – **Herrmann Elias**, Tiefbaufacharbeiter (Straßenbauarbeiten) – **Hierstetter Jonathan**, Tiefbaufacharbeiter (Straßenbauarbeiten) – **Hofer Fabian**, Maurer – **Hörl Felix**, Land- und Baumaschinenmechatroniker – **Hussien Alan**, Tiefbaufacharbeiter (Straßenbauarbeiten) – **Kernbichl Jakob**, Industriekaufmann – **Kliem Felix**, Baugeräteführer – **Lemberger Benedikt**, Tiefbaufacharbeiter (Leitungsbauarbeiten für Infrastrukturtechnik) – **Lottes Maximilian**, Vermessungstechniker – **Metzger Christian**, Baustoffprüfer Schwerpunkt: Geotechnik – **Mühlschlegel Maximilian**, Land- und Baumaschinenmechatroniker – **Pirner Max**, Elektroniker für Energie- und Gebäudetechnik – **Rabenbauer Leo**, Baugeräteführer – **Rackl Thomas**, Kaufmann für Digitalisierungsmanagement – **Rank Rebecca**, Bautechnische Konstrukteurin – **Röckl Mika**, Elektroniker für Energie- und Gebäudetechnik – **Rustamova Aytac**, Industriekauffrau – **Schmidberger Lukas**, Kfz-Mechatroniker – **Seidl Lukas**, Baugeräteführer – **Sowinski Fynn Luca**, Tiefbaufacharbeiter (Straßenbauarbeiten) – **Stadler Nico**, Hochbaufacharbeiter – **Stelzer Tobias**, Tiefbaufacharbeiter (Straßenbauarbeiten) – **Streck Alexander**, Aufbereitungsmechaniker Naturstein – **Tukan Anatolii**, Tiefbaufacharbeiter (Straßenbauarbeiten) – **Voigt Leon**, Tiefbaufacharbeiter (Straßenbauarbeiten) – **Welker Andre**, Hochbaufacharbeiter – **Zenkert Anna**, Bautechnische Konstrukteurin – **Zierhut Fabian**, Land- und Baumaschinenmechatroniker



Kennenlerntage 2026:
Start für unsere Auszubildenden

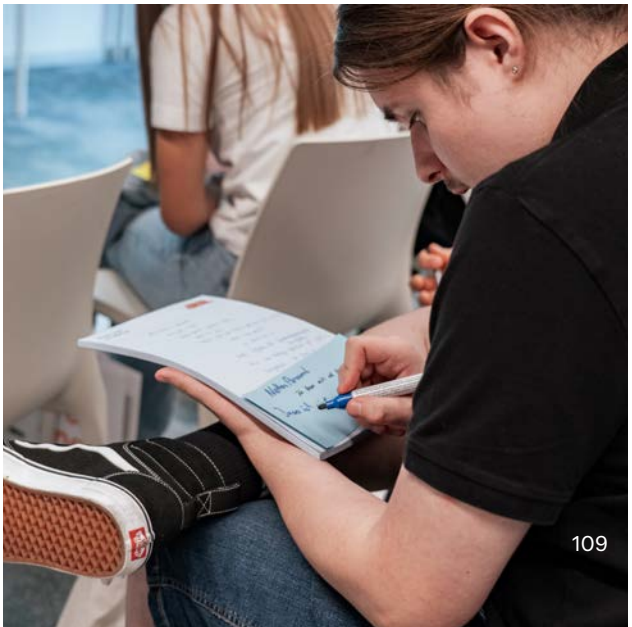
● Gemeinsam ankommen und JR entdecken: Bei den Kennenlerntagen lernten unsere neuen Auszubildenden die Unternehmensgruppe besser kennen. Ein Höhepunkt war die Live-Sprengung im Steinbruch Blauberg.

Nach der Ankunft und einer ersten Vorstellungsrunde erhielten die Nachwuchskräfte Einblicke in verschiedene Bereiche des Unternehmens – von der Hauptverwaltung in Windischbergerdorf bis zum Steinbruch Blauberg. Neben wichtigen Informationen zur Ausbildung und einer Sicherheitsunterweisung lernten sie die Menschen hinter den unterschiedlichen Aufgabenfeldern kennen. Am zweiten Tag besuchten die Auszubildenden das JR Werkstatt- und Logistikzentrum in Weiding. Dort erhielten sie Einblicke hinter die Kulissen und verfolgten, wie Material, Maschinen und Menschen täglich zusammenspielen. Für die gewerblichen Auszubildenden stand außerdem erstmals das Fertigteilwerk in Cham-Altenmarkt auf dem Programm.



Ein weiterer Höhepunkt war die Besichtigung der Ortsumfahrung Rötz. Dort erlebten die Teilnehmenden das Baugeschehen direkt vor Ort. So endeten die Kennenlerntage dort, wo Ausbildung bei JR beginnt: nah an den Menschen, nah an den Projekten und nah an der Praxis.





Die **IT** stellt sich vor



Wenn morgens der PC startet, das Netzwerk funktioniert und der Teams-Anruf tatsächlich bei der richtigen Person landet, denkt vermutlich kaum jemand an die IT. Während auf unseren Baustellen Straßen, Brücken und Gebäude entstehen, sorgt im Hintergrund ein Team aus 23 IT-Spezialistinnen und -Spezialisten dafür, dass bei JR auch digital alles läuft.

Hinter jedem funktionierenden Laptop, jeder Teams-Besprechung und jeder stabilen Netzwerkverbindung steckt die Arbeit der IT. Wahrgenommen wird sie meist erst dann, wenn ein System plötzlich nicht mehr funktioniert.

„Wenn alle Server laufen, unser Handy nicht klingelt, das WLAN funktioniert und die Kaffeemaschine online ist, dann war unser Tag bisher erfolgreich“, sagt IT-Abteilungsleiter Carsten Korn. Wobei die Kaffeemaschine aktuell noch nicht offiziell durch die IT betreut wird.

Das Team hinter digitalen Werkzeugen

Die IT umfasst mehr als bloßen Support und Technik. Im Team arbeiten Spezialisten für Client-Management, Server, Netzwerke, Microsoft 365, Anwendungsentwicklung und viele weitere Bereiche. „Da gibt es Cloud-Spezialisten, Server-Admins, Netzwerker, Entwickler, Security-Experten und Support-Helden“, erzählt Carsten. Manche Kolleginnen und Kollegen könnten scheinbar allein am Geräusch erkennen, was an einem Drucker kaputt ist. Jeder bringt seine eigene Expertise ein. Gemeinsam entsteht daraus ein Team, das die digitale Infrastruktur der Unternehmensgruppe betreibt und weiterentwickelt. „Zusammen bilden wir so etwas wie die Avengers der Digitalisierung“, sagt Carsten.

Der Aufgabenbereich reicht vom IT-Support über Cybersecurity und Serverbetrieb bis hin zu Digitalisierung, Softwareentwicklung und Künstlicher Intelligenz. „Die entscheidende Frage ist für uns nicht, wie viel Technik wir einsetzen können“, erklärt Carsten Korn. „Die Frage ist, wie wir damit die Arbeit einfacher, schneller und sicherer machen.“

Besonders sichtbar wird dieser Anspruch aktuell bei mehreren Zukunftsprojekten. So ersetzt die IT derzeit die klassische IP-Telefonie durch Microsoft Teams. Das macht die Kommunikation flexibler und spart dem Unternehmen jedes Jahr Geld. Gleichzeitig baut das Team die Cloud-Landschaft weiter aus und digitalisiert bestehende Prozesse.

Künstliche Intelligenz im Arbeitsalltag

Ein Schwerpunkt liegt derzeit auf dem Einsatz von Künstlicher Intelligenz. Mit Microsoft Copilot automatisiert das Team Routineaufgaben und erleichtert den Zugang zu Wissen. Der nächste Schritt ist bereits geplant: Ein Copilot-Chat im Intranet soll künftig Informationen schneller auffindbar machen und den Arbeitsalltag vereinfachen. Für Carsten ist klar: Die digitale Transformation ist längst kein Zukunftsthema mehr. Sie gehört inzwischen zum Tagesgeschäft. Neue Ideen entstehen dabei selten allein in der IT. „Jede gute Idee beginnt grundsätzlich mit dem Satz: ‚Wir hätten da mal eine Frage …‘“, erzählt Carsten.

Die Zusammenarbeit mit anderen Abteilungen beschreibt er als unkompliziert. Die Fachbereiche bringen ihre Erfahrungen aus der Praxis ein, die IT liefert die technischen Möglichkeiten. Je früher beide Seiten miteinander sprechen, desto einfacher lassen sich Prozesse verbessern. „Digitalisierung ist kein IT-Projekt, sondern Teamsport.“ „Eine gute IT-Lösung erkennt man nicht daran, wie beeindruckend die Technik dahinter ist“, sagt Carsten Korn. „Man erkennt sie daran, dass sie funktioniert und im besten Fall niemand eine 40-seitige Anleitung dafür braucht.“



Die magische Aura der IT

Langweilig wird es in der IT jedenfalls nie. „In der IT gibt es fast nichts, was es nicht gibt“, sagt Carsten. Mal landet ein Smartphone im Beton. Mal kommt ein Notebook zurück, das mehr Baustellenstaub als Kühlluft enthält. Und manchmal besteht die Problemlösung schlicht darin, einen Einschaltknopf zu drücken. Auch typische IT-Sätze gehören mittlerweile zum Alltag: „Da kommt so eine Fehlermeldung.“ Auf die Nachfrage, was darin stand, folgt häufig: „Hab ich weggeklickt.“ Oder der Klassiker: „Seit du da bist, geht es wieder.“ „Wir wissen bis heute nicht, ob das an unserem Fachwissen liegt oder an unserer magischen Aura“, sagt Carsten schmunzelnd.

„Auf unseren Baustellen sieht man Kräne, Bagger oder Betonmischer. Die Werkzeuge der IT sieht man meist nicht. Aber wenn sie fehlen, fällt es erstaunlich schnell auf.“

● **Carsten Korn,** Abteilungsleiter IT

Stillstand gibt es nicht

Wer in der IT arbeitet, lernt ständig dazu. Das hat sich in den vergangenen Jahren stärker denn je gezeigt. „Früher war IT vor allem Technik. Heute ist IT vor allem Veränderung.“ Cloud-Lösungen, mobiles Arbeiten, Cyberangriffe, Digitalisierung und Künstliche Intelligenz verändern die Arbeit laufend. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit. Für die kommenden Jahre sieht Carsten vor allem drei Themen im Fokus: „KI. Sicherheit. Digitalisierung.“ Die größte Herausforderung bestehe darin, mit der Geschwindigkeit der Entwicklungen Schritt zu halten.

Für die Zukunft wünscht sich Carsten eine IT, die unterstützt und bewusst Impulse setzt. „Eine IT, die Prozesse aktiv weiterdenkt, moderne Technologien sinnvoll einsetzt und damit den Arbeitsalltag für alle ein Stück einfacher macht.“ Und dann gibt es noch einen Wunsch, den vermutlich jeder IT-Leiter unterschreiben würde: „Dass wir nie herausfinden müssen, wie gut unser Notfallplan wirklich ist.“

Wir stellen uns vor: **Das Lager-Team des Logistikzentrums Weiding**



Vom Bleistift über die Rüttelplatte bis zum Büro-container: Was auf den Baustellen und an unseren Standorten gebraucht wird, hat häufig schon einen Weg durch das Lager in Weiding hinter sich.

Wer das Gelände besucht, bekommt schnell einen Eindruck davon, wie viel hier jeden Tag bewegt wird. Auf rund 13.000 Quadratmetern Hallenfläche werden Material und Kleingeräte angeliefert, geprüft, gelagert, repariert, vorbereitet und wieder ausgeliefert. Hinzu kommen weitläufige Außenlagerflächen. Insgesamt umfasst das Logistikzentrum 85.000 Quadratmeter.

Dass dabei alles ineinandergreift, ist die Aufgabe von 28 Mitarbeitenden. Unter der Verantwortung von Thomas Dengler kümmern sich mehrere Teams um unterschiedliche Aufgaben, die weit über die klassischen Lagertätigkeiten hinausgehen. Zum Logistikzentrum gehören das Werkstatt-, Zentral-, Container- und Elektrolager.

Jeder Bereich hat seinen Schwerpunkt

Die Mitarbeitenden der einzelnen Bereiche übernehmen unterschiedliche Aufgaben und arbeiten trotzdem eng zusammen. Denn am Ende geht es um ein gemeinsames Ziel: Die Baustellen und Standorte sollen das bekommen, was sie für ihre Arbeit brauchen. Das Werkstattlager mit vier Mitarbeitenden und einem Auszubildenden unter der Leitung von Marco Mühlbauer kümmert sich vor allem um Ersatzteile für den Fuhrpark. Rund 4.000 verschiedene Artikel werden hier gelagert oder von den Händlern abgerufen. Die Bandbreite an Ersatzteilen ist dabei immens: Anders als in einem Autohaus müssen Ersatzteile für Kleingeräte, Baumaschinen und Großgeräte ebenso vorhanden sein wie für Lkw und Pkw. Auch das Reifenlager gehört zu diesem Bereich.

Im eigentlichen Zentrallager arbeiten zwölf Mitarbeitende unter der Leitung von Franz Breu. Rund 3.000 verschiedene Artikel sowie eine Vielzahl an Kleingeräten gehören hier zum Bestand. Das reicht von Akkuschraubern und Schalungen über Aggregate, Kompressoren und Ampelanlagen bis hin zu Ölen, Bürobedarf und Bauzaunbannern.

Grundsätzlich versorgt dieser Bereich die Lager unserer Standorte und Baustellen mit dem benötigten Material und den Kleingeräten. Neben der Materialausgabe wird oftmals auch auf das Fachwissen der Lageristen zurückgegriffen. So wird häufig nicht ein konkretes Gerät angefordert, sondern gefragt: „Was habt ihr, damit ich folgendes Problem lösen kann …?“

Neu hinzugekommen ist auch die sogenannte Schalungszimmerei, die sich auf die Fertigung und Reparatur von Schalung für die Baustellen spezialisiert hat.



Das Elektrolager ist in den vergangenen Jahren gemeinsam mit dem Bereich Elektrotechnik und Netzbau gewachsen. Drei Mitarbeitende kümmern sich dort um die Materialversorgung sowie Verwaltung der Spezialgeräte. Ein Schwerpunkt ist hierbei auch die Sicherstellung der Kalibrierung von Messgeräten. Geleitet wird der Bereich von Kurt Lommer. Das Containerlager unter der Leitung von Klaus Mühlbauer ist primär für die Ausstattung und Bereitstellung der Container zuständig. Rund 2.000 Wohn-, Büro-, Lager- und Dieselcontainer sind aktuell bei JR im Umlauf. Mit dem sogenannten Container-Taxi werden sie zu den Baustellen gebracht und später wieder abgeholt. Im Lager findet sich außerdem auch die Ausstattung der Container, wie Möbel, Matratzen, Waschmaschinen und Ausstattung für den Sanitärbereich. Darüber hinaus kümmert sich sein Team um die Wartung und Lagerung des Verbaus und der Baustromkästen. Kurzgefasst, dort ist alles zu finden, was für eine Baustelleneinrichtung notwendig ist.

Ein starkes Team und viel Know-how

Die Erfahrungen im Team sind genauso vielfältig wie die Aufgaben und Bereiche. Nicht alle Mitarbeitenden sind gelernte Lageristen, viele kommen aus Handwerksberufen und bringen ihr eigenes Fachwissen mit. Bei Bedarf erhalten sie zusätzliche Befähigungen. So dürfen beispielsweise zwei Kollegen Kranketten selbstständig prüfen und bei Bedarf sofort instand setzen. Auch in vielen anderen Bereichen bringen einzelne Kolleginnen und Kollegen ihr Fachwissen ein. Zusammen bildet das Team einen schlagkräftigen Trupp, der den vielfältigen Anforderungen der Baustellen und des Logistikzentrums gerecht wird.

Vom Bedarf bis zur Baustelle

Damit das alles funktioniert, muss im Hintergrund ständig der Überblick behalten werden. Alle Artikel und Bestände sind im ERP Nevaris hinterlegt. Alle Lagerbewegungen werden entsprechend erfasst und automatisch auf die Baustelle verrechnet. Damit keine Artikel ausgehen, arbeitet das Lager eng mit dem Einkauf zusammen.

Zusätzlich zur Kommissionierung werden alle Geräte und Artikel vor Auslieferung auf die Baustelle geprüft. Bei Bedarf werden in Zusammenarbeit mit der Elektroabteilung und Werkstatt die entsprechenden Prüfungen, wie E-Check und DGUV, durchgeführt.

Auch die An- und Ablieferung gehören zum täglichen Ablauf. Für regionale Bauleiterinnen, Bauleiter und Poliere gibt es einen eigenen Abholbereich mit separatem Zugang. So kommen sie auch außerhalb der Standardöffnungszeiten an bestelltes Material und Kleingeräte. Überregionale Baustellen werden meist mit dem sogenannten Shuttle beziehungsweise eigens durch die Disposition geplanten Touren versorgt.

Für Anlieferungen außerhalb der regulären Arbeitszeiten steht ein eigener Nachtanlieferungsbereich zur Verfügung. Dort können Pakete rund um die Uhr angeliefert werden – vor allem Werkstattersatzteile, die häufig per Nachtexpress kommen. Zusätzlich gibt es einen Baustellenkofferbereich für den „Koffertausch“. Dabei übernehmen die Baustellenkolleginnen und -kollegen den Transport interner Post und kleinerer Materiallieferungen.

Aus Alt wird wieder etwas Neues

Wo täglich so viel Material bewegt wird, fällt auch Material an, das nicht mehr gebraucht wird. Deshalb gehört auch die Organisation des Recyclings zu den Aufgaben des Lagers. Ziel ist es, möglichst viel von dem, was auf den Baustellen nicht mehr benötigt wird und nicht direkt vor Ort entsorgt wird, wiederzuverwenden. Ein Beispiel dafür ist die Hackschnitzelheizung in Weiding. Für diese wird Altholz von unseren Baustellen gewonnen und selbst verarbeitet. Klaus Mühlbauer kümmert sich dabei um den Betrieb der Anlage.

Ein innovatives Team, auf das Verlass ist

Im Zentrallager gibt es das ganze Jahr über viel zu tun. Wenn es im Sommer urlaubsbedingt etwas ruhiger wird, nutzt das Team die Zeit, um Bestände zu sortieren, aufzuräumen und die verschiedenen Bereiche wieder auf Vordermann zu bringen.

Ebenfalls ist das Team auf Nachhaltigkeit und Innovationen bedacht. Dies spiegelt sich in vielen alltäglichen Dingen oder bei Ideengebungen für Verbesserungen. So wurden zuletzt zwei Elektro-Golfcarts angeschafft, um die Besorgungen auf dem weitläufigen Gelände nachhaltiger bewältigen zu können.

Trotz der Größe des Geländes und der vielen unterschiedlichen Aufgaben ist der Zusammenhalt groß. Einmal im Jahr kommt das gesamte Team zum gemeinsamen Grillen zusammen, auch zwischendurch trifft man sich immer wieder in kleineren Runden privat.

Auch über die Grenzen des Lagers hinaus wird der Zusammenhalt großgeschrieben. Das Lager im Logistikzentrum Weiding bildet einen zentralen Dreh- und Angelpunkt im Unternehmen. Viele Kolleginnen und Kollegen aus der Unternehmensgruppe tauschen sich täglich mit dem Lager-Team aus und arbeiten eng mit ihm zusammen.



RÄDLINGER

Herzlichen Dank allen Mitarbeitenden,
deren Familien, Bauherren, Partnern,
Lieferanten und Freunden.

Wir sagen jetzt schon **DANKE** für eine
weitere erfolgreiche Zusammenarbeit.

Gemeinsam wachsen und neue Wege gehen

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

wieder geht ein ereignisreiches Jahr zu Ende. Wenn ich auf die vergangenen Monate zurückblicke, fällt vor allem eines auf: Die Aufgaben bei JR werden immer vielfältiger. Unsere Teams arbeiten an ganz unterschiedlichen Projekten in der Region und darüber hinaus. Jedes davon bringt eigene Anforderungen mit. Dass wir diese Vielfalt gut meistern, verdanken wir vor allem der guten Zusammenarbeit über Standorte und Unternehmensbereiche hinweg.

Auch als Unternehmensgruppe entwickeln wir uns stetig weiter. Wir wachsen, übernehmen neue Aufgaben und stellen uns auf neue Anforderungen ein. Dabei können wir auf das aufbauen, was wir über viele Jahre gemeinsam erreicht haben. Unsere Erfahrung, unser Wissen und die Bereitschaft, voneinander zu lernen, helfen uns dabei, neue Wege zu gehen und unsere Stärken weiter auszubauen.

All das wäre ohne die Menschen, die JR ausmachen, nicht möglich. Ob auf der Baustelle, in der Werkstatt oder im Büro: Jede und jeder Einzelne trägt mit dem eigenen Wissen, dem persönlichen Einsatz und der Bereitschaft, Verantwortung zu übernehmen, zum gemeinsamen Erfolg bei. Oft sind es gerade die Dinge, die im Alltag selbstverständlich erscheinen, die den Unterschied machen: wenn Kolleginnen und Kollegen sich unterstützen, Erfahrungen teilen und gemeinsam Lösungen finden.



Dieser Zusammenhalt ist eine große Stärke unserer Unternehmensgruppe. Er gibt uns die Möglichkeit, Herausforderungen anzunehmen, Veränderungen zu gestalten und auch in Zukunft gemeinsam voranzukommen. Ich bin überzeugt, dass wir mit diesem Miteinander auch die kommenden Aufgaben und Entwicklungen gut meistern werden. Darauf freue ich mich. Für euren Einsatz und eure Verbundenheit mit JR möchte ich euch allen herzlich danken.

Lasst uns auch weiterhin voneinander lernen, einander unterstützen und zusammen neue Wege gehen.



Josef Rädlinger



www.raedlinger.com