

Neubau der Ostumgehung 2009–2014

Regensburg plant & baut 24

Impressum

Herausgeber:	Stadt Regensburg, Tiefbauamt D.-Martin-Luther-Straße 1 93047 Regensburg
Redaktion:	Stadt Regensburg, Tiefbauamt Hauptabteilung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Bilder:	Stadt Regensburg, Peter Ferstl Tiefbauamt Gartenamt Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr Iris Männig, Männig 3D Luftbilder: Foto-Design Herbert Stolz
Gestaltung:	faust l omonsky KG kommunikation Prüfeninger Schloßstraße 2 93051 Regensburg
Druck:	Erhardi Druck GmbH Leibnizstraße 11 93055 Regensburg
Stand:	November 2014



Neubau der Ostumgehung 2009 – 2014

Regensburg plant & baut 24



Inhalt

Grußworte

- Joachim Herrmann,
Bayerischer Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr 4
- Joachim Wolbergs,
Oberbürgermeister der Stadt Regensburg 5
- Christine Schimpfermann,
Planungs- und Baureferentin der Stadt Regensburg 6

Die neue Ostumgehung

- Zahlen und Fakten 7
- Chronologie 8
- Pilsen-Allee 9
- Kosten und Förderung 10
- Ein starkes Votum für die Ostumgehung 10
- Impressionen vom Bau der Ostumgehung 11

Bedeutung der Ostumgehung für Regensburg

- Wichtige Ergänzung im Regensburger Straßennetz 16
- Entlastung der Wohngebiete 19
- Bessere Anbindung der Gewerbegebiete 20
- Besseres Radwegenetz 20
- Mehr Sicherheit 21

Bau der Ostumgehung

- Gesamtgrafik der Maßnahme 22

Straßen

- Pilsen-Allee 24
- Umbau Donaustauer Straße 25
- Querspange und Kreisel Walhalla-Allee 25

Bauwerke

→ Brücke über die Hofer Straße	26
→ Brücke über die Bahnlinie Regensburg-Hof und über die Kreisstraße R 6	26
→ Geh- und Radwegunterführung unter der Bahnlinie Regensburg-Hof	27
→ Geh- und Radwegunterführung unter der Pilsen-Allee	27
→ Verlängerung der Brandlberger Brücke über die Pilsen-Allee	28
→ Unterführung Donaustauer Straße	29
→ Brücken in der Walhalla-Allee über den neuen Kreisverkehr	29
→ Geplanter Fuß- und Radwegsteg auf Höhe der Sonderburger Straße	30
→ Treppenanlagen	30

Ausgleich und Neustrukturierung

→ Lärmschutz für die Anwohner	32
→ Lärmschutzwand an der Posener Straße	33
→ Lärmschutzwand an der Grünthaler Straße	33
→ Wall-Wand-Konstruktion entlang der Pilsen-Allee	33
→ Grünflächen-Ausgleich	34
→ Artenschutz	35
→ Kanalbau- und Entwässerungsmaßnahmen	36
→ Umbauten im Walhalla-Kalkwerk	38
→ Rückbau von Bahnanlagen	38
→ Umbau Parkplatz Donauarena	38

Zahlen zum Bau der Ostumgehung	39
--------------------------------------	----

Beteiligte an Planung und Bau	40
-------------------------------------	----





„Zur Fertigstellung der Ostumgehung gratuliere ich der Stadt Regensburg sowie allen Bürgerinnen und Bürgern ganz herzlich.“

Mit der Fertigstellung der Ostumgehung Regensburg wird für die Stadt Regensburg und den gesamten Großraum ein großer Fortschritt beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erzielt. Die angrenzenden Wohngebiete werden vom bis jetzt unvermeidlichen Schleichverkehr befreit, der die Notwendigkeit dieser Straßenverbindung deutlich vor Augen geführt hat. Für die Gewerbegebiete im Norden und Osten der Stadt werden durch den verbesserten Anschluss an die überörtlichen Zubringerstrecken neue Entwicklungsmöglichkeiten eröffnet. Die Planung ist zeitgemäß und trägt unter anderem durch die neu entstandenen Lärmschutzmaßnahmen und den mit der Straße gebauten Geh- und Radweg den Bedürfnissen aller Benutzer und Anlieger Rechnung.

Die Ostumgehung ist Bestandteil des 2005 aufgestellten und seither laufend fortentwickelten Verkehrskonzeptes für den Großraum Regensburg. Staat und Kommunen arbeiten hier in beispielgebender Weise zusammen. Die Ausbauprojekte des Freistaates Bayern, des Landkreises Regensburg und der Stadt Regensburg werden in einem Gesamtkonzept vereinigt.

Der Bau der Ostumgehung kostet insgesamt 67,35 Millionen Euro. Davon sind 55 Millionen Euro zuwendungsfähig. Bei so hohen Kosten sind auch wirtschaftlich starke Gemeinden wie die Stadt Regensburg auf die Unterstützung durch den Freistaat Bayern angewiesen. Mit 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten leistet der Freistaat eine außergewöhnlich hohe Gesamtförderung von rund 41 Millionen Euro. Die Förderung erfolgt nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (67,5 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten, rund 37,1 Millionen Euro) und aus dem Härtefonds des Finanzausgleichsgesetzes (7,5 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten, rund vier Millionen Euro).

Der weitere landesweite Ausbau des Straßennetzes und dessen Erhaltung haben für die Staatsregierung hohe Priorität. Denn nur mit leistungsfähigen und sicheren Verkehrswegen kann Bayern als Wirtschaftsstandort bestehen. Investitionen in den Straßenbau sind immer Investitionen in die Zukunft. Das Beispiel der Ostumgehung Regensburg zeigt deutlich, dass der Freistaat Bayern und die Kommunen an einem Strang ziehen.

Zur Fertigstellung der Ostumgehung gratuliere ich der Stadt Regensburg sowie allen Bürgerinnen und Bürgern ganz herzlich. Ich freue mich, dass dieses Projekt nun seinen vollen Nutzen entfalten kann.

Joachim Herrmann
Bayerischer Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr

„Regensburg ist auf Wachstumskurs. Damit das auch künftig so bleibt, müssen wir in den Ausbau unserer Infrastruktur investieren.“

Regensburg ist auf Wachstumskurs. Die hier ansässigen Unternehmen investieren und schaffen Arbeitsplätze, die Einwohnerzahl steigt jedes Jahr um rund 1 500 bis 1 800 Menschen. Damit das auch künftig so bleibt, müssen wir in den Ausbau unserer Infrastruktur investieren, denn ein funktionierendes Straßennetz ist eine Grundvoraussetzung für die positive wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt. Unternehmen sind darauf angewiesen, für Lieferanten, Mitarbeiter und Kunden gut erreichbar zu sein. Menschen, die im Umland wohnen, wollen ohne Staus und Wartezeiten an ihre Arbeitsstätte und zurück nach Hause kommen. Zur Verbesserung der Infrastruktur gehört der Ausbau des ÖPNV genauso wie der Bau neuer und der Ausbau bestehender Straßen. Wir müssen Mobilität in den unterschiedlichen Bereichen sicherstellen – das gehört auch zu gutem Leben in einer Stadt.

Die Ostumgehung, deren Einweihung wir am 21. November 2014 nach rund fünfjähriger Bauzeit feiern, ist ein ganz zentraler Baustein unserer Verkehrsentwicklungsplanung. Neben weiteren Maßnahmen – wie dem Ausbau der Nordgaustraße, dem Bau der Sallerner Regenbrücke und dem sechsspurigen Ausbau der Bundesautobahn A3 – trägt sie entscheidend dazu bei, dass das Regensburger Verkehrsnetz für die Herausforderungen der Zukunft gut aufgestellt ist. Die Ostumgehung spielt aber auch eine wichtige Rolle für die Entwicklung der Stadtteile im Regensburger Norden und Osten, deren Bürgerinnen und Bürger ganz besonders von der neuen Straße profitieren. Sie werden vom Durchgangsverkehr befreit und haben einen guten Lärmschutz erhalten.

Der Bau dieser für Regensburg so bedeutenden Straßentrasse wurde vom Freistaat Bayern mit einem Zuschuss von 75 Prozent der förderfähigen Kosten unterstützt. Für diese großzügige Zuwendung möchte ich mich herzlich bedanken. Darüber hinaus geht mein Dank an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die bei der Stadt und bei den beteiligten Bauunternehmen am Bau der Ostumgehung beteiligt waren und die es geschafft haben, diese Großbaustelle innerhalb des geplanten Zeit- und Kostenrahmens fertigzustellen.



Joachim Wolbergs
Oberbürgermeister der Stadt Regensburg



„Vom Bau der Ostumgehung profitiert nicht nur der Autoverkehr. Auch das Rad- und Fußwegenetz im Nordosten der Stadt wurde kräftig ausgebaut.“

Im Oktober 2012 konnten wir den ersten Abschnitt der neuen Ostumgehung, die Strecke zwischen der Donaustauffer Straße und Haslbach, für den Verkehr freigeben. Ein weiteres Teilstück – die Kreuzung mit Unterführung in der Donaustauffer Straße auf Höhe des Kalkwerks – folgte im Sommer 2013.

Seitdem hat sich schon gezeigt, dass die Ostumgehung die erwartete Wirkung entfaltet. Wohngebiete im Nordosten der Stadt, die früher stark vom Schleichverkehr belastet waren, verzeichnen deutlich weniger Durchgangsverkehr. Pendler aus den angrenzenden Landkreisen kommen schneller zur Arbeit und wieder nach Hause. Und die Betriebe im Gewerbegebiet im Stadtosten sind besser erreichbar. Sie haben durch die Ostumgehung einen direkten Anschluss an die Bundesstraße B 16 zum Bayerischen Wald erhalten.

Vom Bau der Ostumgehung profitiert aber nicht nur der Autoverkehr. Auch das Rad- und Fußwegenetz im Nordosten der Stadt wurde kräftig ausgebaut. Vier Brücken- bzw. Unterführungsbauwerke, die anstelle von Bahnübergängen entstanden sind, erhöhen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Zudem hat die parallele Streckenführung der Ostumgehung zur bestehenden Bahnlinie Regensburg-Hof dazu geführt, dass die Lärmbelastung der Anwohner erheblich reduziert werden konnte.

Das letzte Teilstück der Ostumgehung, das in den vergangenen beiden Jahren gebaut wurde, war das aufwendigste: ein großer Kreisverkehr mit zwei Überführungsbauwerken, der die neue Trasse an den Odessa-Ring und die Walhalla-Allee anschließt. Dass die Arbeiten unter laufendem Verkehr ausgeführt wurden, bedeutete eine zusätzliche logistische Herausforderung. Immer wieder mussten wir den Autofahrern Geduld abverlangen und die Bereitschaft, sich an geänderte Verkehrsführungen zu gewöhnen. Es freut mich, dass mit der Einweihung der Ostumgehung diese Zeiten jetzt endgültig der Vergangenheit angehören. Allen künftigen Nutzern der Ostumgehung wünsche ich eine gute Fahrt!

Christine Schimpfermann
Planungs- und Baureferentin der Stadt Regensburg



Die neue Ostumgehung

Seit 2002 haben Stadt und Landkreis Regensburg, staatliche Fachbehörden und Träger des öffentlichen Personenverkehrs unter Federführung der Regierung der Oberpfalz Lösungen für die verkehrlichen Probleme in der Region Regensburg erarbeitet. Das Ergebnis dieser Kooperation war im Jahr 2005 das Verkehrsgutachten für den Großraum Regensburg. Es zeigt auf, dass nur die Schaffung von Hauptverkehrsstraßen wie der Ostumgehung, aber auch der Nordgaustraße mit der Sallerner Regenbrücke, einen Beitrag leisten kann zur Weiterentwicklung des Regensburger Straßennetzes und zur Entlastung des Stadtnordens vom unerwünschten Durchgangsverkehr. Damit wurde die Einschätzung der Stadt Regensburg bestätigt, die bereits im Jahr 1983 die Ostumgehung in den Flächennutzungsplan aufgenommen und als eine von sechs besonders wichtigen Straßenergänzungen in den Verkehrsentwicklungsplan 1997 eingestellt hatte.

Zahlen und Fakten

- Umfang: 6 km Straßenneubau und 2,5 km Umbau vorhandener Straßen
- 9 neue Brücken- und Unterführungsbauwerke
- Baubeginn: September 2009
- Fertigstellung: November 2014
- Baukosten: 67,35 Mio. Euro
- Förderzuschuss des Freistaats Bayern: 41 Mio. Euro

Chronologie der Ostumgehung



1997

JANUAR

Verkehrsentwicklungsplan führt die Ostumgehung als eine von sechs besonders wichtigen Straßenergänzungen im Stadtgebiet auf

1995

MÄRZ

Stadtplanungsausschuss beschließt Trassenführung unmittelbar neben der Bahnstrecke nach Hof

seit 1983

Ostumgehung im Flächennutzungsplan

2006

DEZEMBER

Antrag auf Planfeststellung

JUNI

Bürgerbeteiligung

MAI

Stadtplanungsausschuss beschließt Vorplanung der Ostumgehung

2005

NOVEMBER

Planungsbeginn

JULI

Ostumgehung im Verkehrsgutachten Großraum Regensburg

2010

MÄRZ

Offizieller Spatenstich mit Staatsminister Joachim Herrmann

FEBRUAR

Erneuter Baubeginn nach Aufhebung des Baustopps

JANUAR

Bürger lehnen mit 80 Prozent Bürgerbegehren ab und stimmen für den sofortigen Weiterbau der geplanten Ostumgehung

2009

OKTOBER

Baustopp wegen Bürgerbegehren

SEPTEMBER

Baubeginn

APRIL

Planfeststellungsbeschluss ist bestandskräftig

FEBRUAR

Planfeststellungsbeschluss

Die damaligen Oberbürgermeister der Städte Pilsen und Regensburg, Martin Baxa und Hans Schaidinger, bei der Enthüllung des Straßenschildes Pilsen-Allee im September 2013

2014

NOVEMBER

Feierliche Einweihung der Gesamtmaßnahme mit Staatssekretär Albert Füracker

2013

SEPTEMBER

Feierliche Benennung der neuen Straße in „Pilsen-Allee“

JULI

Freigabe der Unterführung Donauaustauer Straße vor dem Kalkwerk



2012

OKTOBER

Feierliche Verkehrsfreigabe des ersten Bauabschnitts mit Staatsministerin Emilia Müller



Pilsen-Allee

Um die langjährige Freundschaft mit der Partnerstadt Pilsen zu würdigen, trägt die Ostumgehung zwischen der Donauaustauer Straße und dem Stadtteil Haslbach den Namen „Pilsen-Allee“. Am 28. September 2013 wurde das Straßenschild im Beisein des damaligen Pilsener Oberbürgermeisters Martin Baxa offiziell enthüllt.

Pilsen-Regensburg: Städtepartnerschaft seit 1993

Die feierliche Unterzeichnung des Partnerschaftsvertrages mit der Stadt Pilsen fand am 25. September 1993 statt. Pilsen, das im Jahre 1295 auf Anordnung von König Wenzel II. gegründet wurde, ist heute die zweitgrößte Stadt Böhmens, das Kulturzentrum der Region, der Sitz der Universität und des Bischofs, ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt sowie der Sitz vieler Institutionen und prosperierender Industrien mit der weltbekannten Brauerei und dem Maschinenbaukonzern Škoda an der Spitze. Die beiden Städte Regensburg und Pilsen weisen mehrere Gemeinsamkeiten auf: Sie haben etwa die gleiche Größe, sie verwalten ein beachtliches kulturelles Erbe und stellen das Oberzentrum der Regionen auf beiden Seiten der Grenze dar.

Mit nur 155 Kilometer Entfernung ist Pilsen darüber hinaus die nächstgelegene aller Partnerstädte, mit der sich seit dem Bestehen dieser Partnerschaft schon viele Beziehungen entwickelt haben. Dazu gehören, neben schulischen und kirchlichen Partnerschaften, auch Kontakte im Wirtschafts- und Sportbereich sowie zahlreiche Austauschmaßnahmen auf dem kulturellen Sektor. Das Institut für Kunst und Design an der Westböhmischen Universität in Pilsen ist seit 2008 Hochschulpartner der Akademie Regensburg.



Ein starkes Votum für die Ostumgehung

Ende des Jahres 2005 stieg die Stadt in die konkreten Planungen für die Ostumgehung ein. Ein halbes Jahr später fand eine erste von vielen Bürgerbeteiligungen und Erörterungsverhandlungen statt. Das Planfeststellungsverfahren dauerte mehr als zwei Jahre, von Dezember 2006 bis Februar 2009. In dem Verfahren konnten alle Belange der Bürger, Anlieger und Grundstückseigentümer so erfolgreich behandelt und abgewogen werden, dass es zu keiner Klage gegen die Maßnahme kam. Im April 2009 wurde der Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig, die Bauarbeiten begannen im September 2009.

Im Oktober mussten sie allerdings vorläufig wieder eingestellt werden. Eine Bürgerinitiative drängte auf eine komplette Einhausung der neuen Straße und strengte ein Bürgerbegehren an, um dies durchzusetzen. Die erheblichen Mehrkosten der Einhausung wären jedoch nicht förderfähig gewesen. Zudem hatte das Bayerische Innenministerium mitgeteilt, dass die hohe Förderquote von 75 Prozent der förderfähigen Kosten von einem Baubeginn im Jahr 2010 abhängig sei. Bei einem Erfolg des Bürgerbegehrens hätte eine neue Planung erstellt und genehmigt werden müssen, was den Baubeginn erheblich verzögert hätte. Damit wären die Kosten für die Stadt explodiert, und die Ostumgehung wäre insgesamt infrage gestanden. Unabhängige Gutachten hatten außerdem bestätigt, dass der von der Stadt vorgesehene Lärmschutz voll den gesetzlichen Vorgaben entsprach.

Bei der Abstimmung im Januar 2010 entschieden sich die Regensburgern und Regensburger mit einer überwältigenden Mehrheit von knapp 80 Prozent der abgegebenen Stimmen gegen die Einhausung und damit für die sofortige Umsetzung der bisherigen Planung der Ostumgehung. Im Februar 2010 konnte der Bau fortgesetzt werden.

Kosten und Förderung

Die Gesamtkosten für den Bau der Ostumgehung belaufen sich auf 67,35 Millionen Euro, von denen 55 Millionen Euro förderfähig sind. Von diesen 55 Millionen Euro förderfähiger Kosten trägt der Freistaat Bayern 75 Prozent. Damit ergibt sich ein Förderzuschuss von 41 Millionen Euro für die Stadt Regensburg.

Die Förderung erfolgt nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (67,5 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten, rund 37,1 Millionen Euro) und aus dem Härtefonds des Finanzausgleichsgesetzes (7,5 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten, rund vier Millionen Euro).

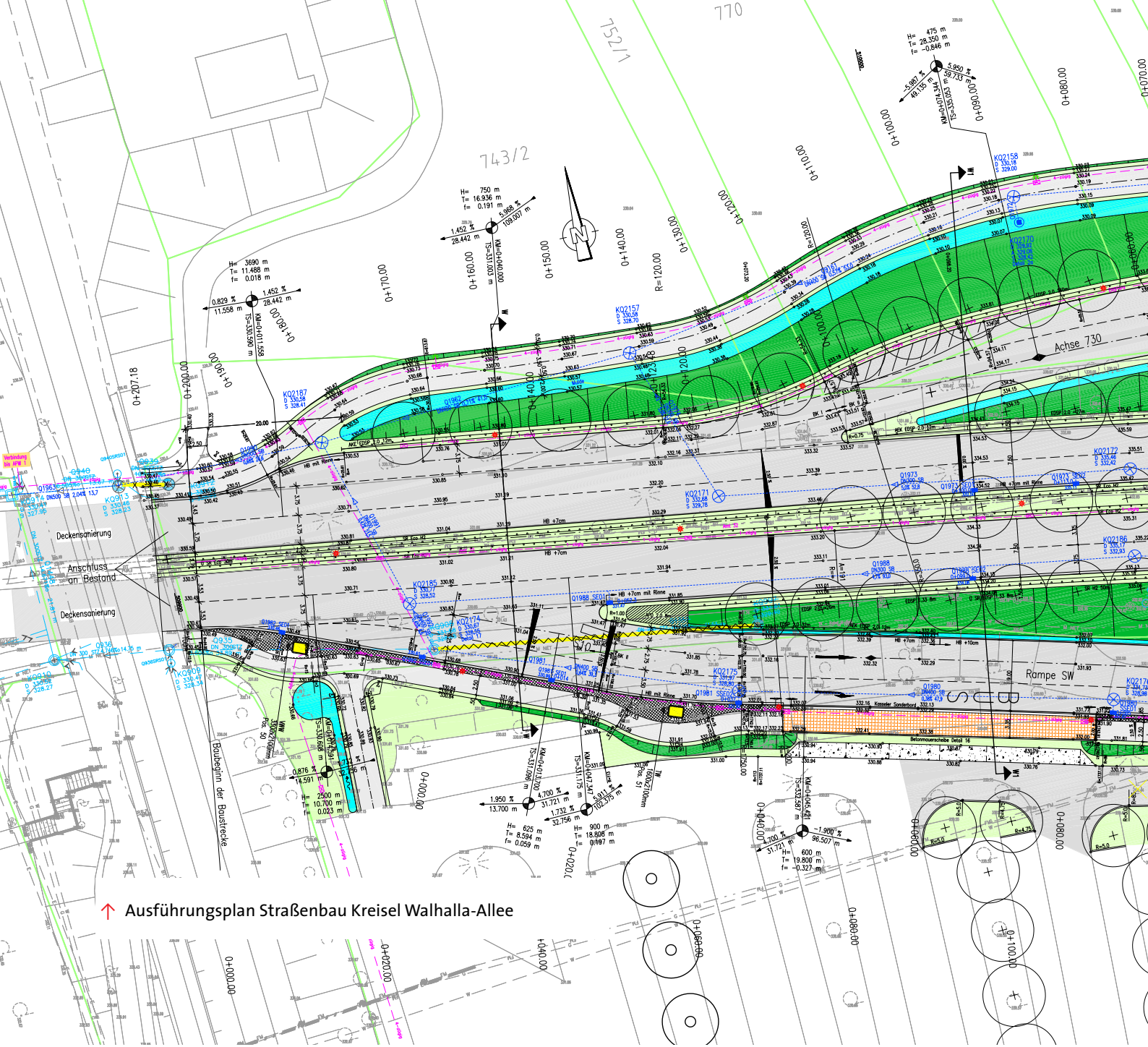
Impressionen vom Bau der Ostumgehung

↑
Kanalbau in der Pilsen-Allee

→
Asphaltierungsarbeiten in der Pilsen-Allee

↓
Bau der Brücke über die Hofer Straße mit Anschluss an die Coburger Straße



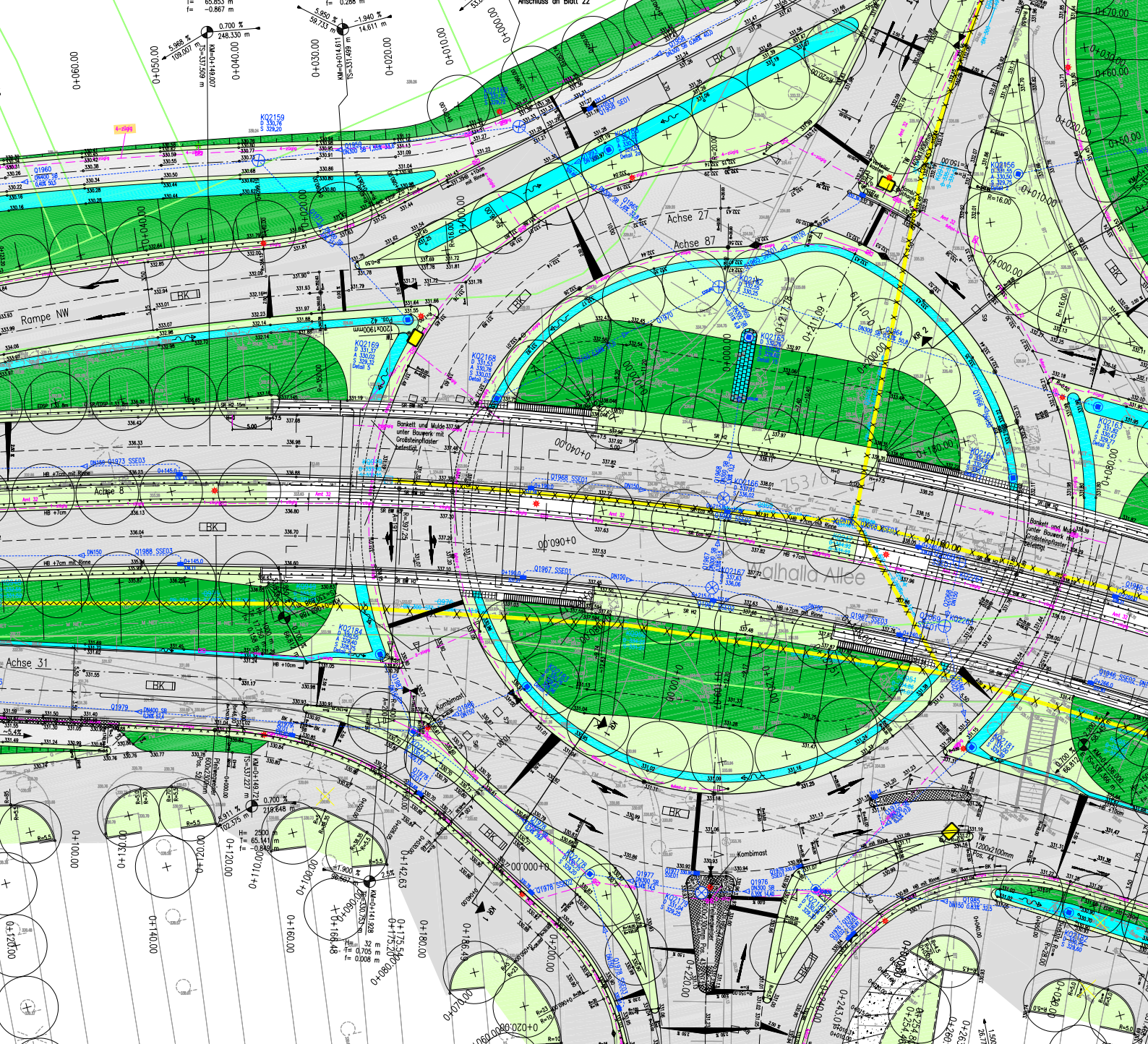


↓ Einbau der Frostschutzschicht auf der höher gelegten Walhalla-Allee



↓ Bau der Querspange zum Kreisel Walhalla-Allee





↓ Brückenbau in der Walhalla-Allee





↑ Bau der Treppenanlagen an der Brücke über die Bahnlinie

← Abbrucharbeiten im Kalkwerk

↓ Umbau der Donaustauffer Straße





↑ Erdarbeiten Kreuzung Donaustauer Straße/Einfahrt Kalkwerk West

↓ Gleisrückbau im ehemaligen Rangierbahnhof Walhallastraße





Bedeutung der Ostumgehung für Regensburg

Wichtige Ergänzung im Regensburger Straßennetz

Der Verkehrsentwicklungsplan 1997 nennt für das Stadtgebiet sechs besonders wichtige Straßenergänzungen.

- Autobahnanschluss Universität/Klinikum am Südende der Galgenbergstraße, Verkehrsfreigabe Herbst 1999 (Nr. 5)
- Südumgehung Burgweinting, Verkehrsfreigabe Sommer 2006 (Nr. 4)
- Verlängerung der Franz-Josef-Strauß-Allee, Verkehrsfreigabe Herbst 2006 (Nr. 6)
- Erster Bauabschnitt der Nordgaustraße, fertiggestellt im Frühjahr 2009 (Nr. 1a)
- Freigabe des ersten Bauabschnitts der Ostumgehung im Oktober 2012 (Nr. 2a)
- Fertigstellung der gesamten Baumaßnahme Ostumgehung Ende November 2014 (Nr. 2b)
- Planfeststellungsbeschluss für die Sallerner Regenbrücke liegt seit Anfang 2014 vor (Nr. 1b)
- Nordumgehung Schwabelweis (Nr. 3)

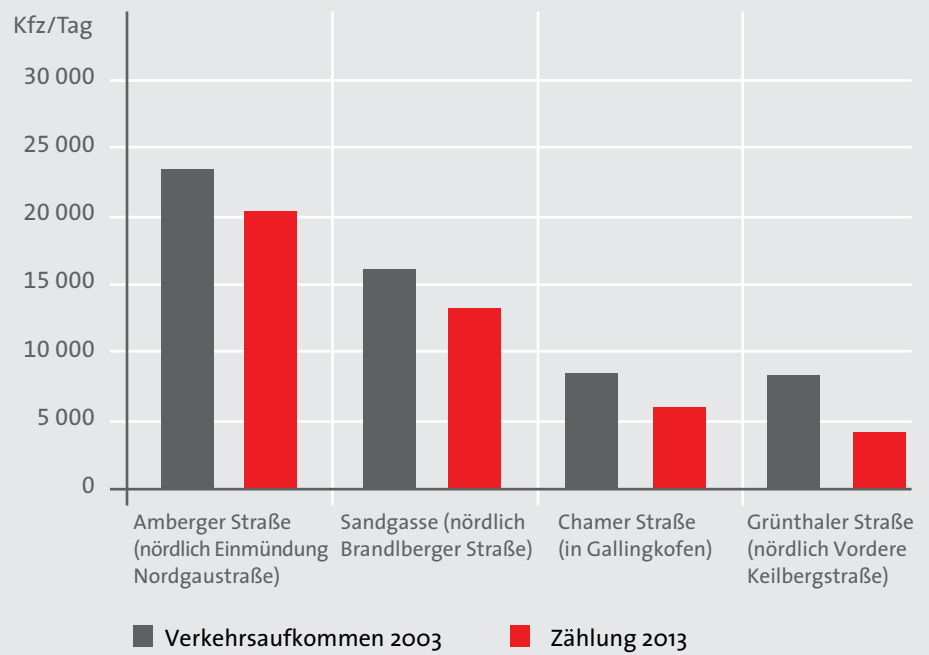




↑ Der Knotenpunkt Walhalla-Allee/Querspange Donaustauer Straße vor dem Umbau



Verkehrliche Auswirkungen der neuen Pilsen-Allee



Entlastung der Wohngebiete

Im Oktober 2012 wurde der erste Bauabschnitt der Ostumgehung – die Strecke von Haslbach bis zur Donaustauer Straße – für den Verkehr freigegeben. Im Sommer 2013 folgten die Kreuzung in der Donaustauer Straße vor dem Kalkwerk und die darunter liegende Unterführung. Seitdem wurde bereits deutlich, dass die Ostumgehung die erwartete Wirkung entfaltet: Die Wohngebiete Konradsiedlung, Wutzhofen, Reinhausen und Sallern verzeichnen heute deutlich weniger Durchgangsverkehr als bei der letzten Analyse im Jahr 2003.

Entlastung 2013 im Vergleich zum Verkehrsaufkommen 2003:

Amberger Straße
(nördlich Einmündung Nordgaustraße): **minus 3 500 Kfz/24 Std.**

Sandgasse
(nördlich Brandlberger Straße): **minus 2 500 Kfz/24 Std.**

Chamer Straße
(in Gallingshofen): **minus 2 200 Kfz/24 Std.**

Grünthaler Straße
(nördlich Vordere Keilbergstraße): **minus 3 800 Kfz/24 Std.**

Das Verkehrsgutachten hatte für 2020 eine Auslastung der neuen Ostumgehung von 16 000 Kfz pro 24 Stunden prognostiziert. 2013 lag die Zahl bei rund 12 000 Kfz pro 24 Stunden. Mit der Eröffnung des letzten Teilstücks der Ostumgehung wird sich ihre Wirksamkeit und damit die volle Entlastung der Wohngebiete in den kommenden Jahren einstellen.



←
Die Straßen
der Konrad-
siedlung werden
durch die neue
Ostumgehung
vom Verkehr
entlastet.

Bessere Anbindung der Gewerbegebiete

Die neue Ostumgehung verbindet die Gewerbegebiete im Norden und im Osten der Stadt und verschafft diesen einen direkten Anschluss an die B 16 zum Bayerischen Wald. Insbesondere Haslbach, das erste und somit älteste der vier großen Gewerbegebiete Regensburgs, hat mit der Ostumgehung bessere Erschließungswege bekommen. Im Laufe der Jahre haben sich hier viele erfolgreiche und expansive Unternehmen von überregionaler Bedeutung angesiedelt, die auf eine optimale Erreichbarkeit angewiesen sind. Durch die neue Ostumgehung wird ein reibungsloser Verkehrsfluss aus allen Richtungen gewährleistet.



Besseres Radwegenetz

Parallel zur neuen Ostumgehung hat die Stadt Regensburg Radwege mit einer Gesamtlänge von 7,7 km neu bzw. umgebaut. Jetzt gelangen Radler direkt und gefahrlos vom Donauradweg auf die beliebte Tourenstrecke über Wutzlhofen nach Falkenstein. Auch für Fahrradpendler bietet sich die Strecke an.

→
Ehemaliger Bahnübergang
Baltenstraße





Mehr Sicherheit

Brücken, Unterführungen und der neue Fußgängersteg

waren ganz wesentliche Kriterien bei der Planung der Ostumgehung. Sie geben den Fußgängern und Radfahrern Sicherheit beim Überqueren der Straße und der Bahnlinie. Die höhengleichen Bahnübergänge Wutzlhofen und Baltenstraße wurden zurückgebaut, als Ersatz dafür dienen die Brückenneubauten in Verlängerung der Coburger Straße und die neue Fuß- und Radwegunterführung an der Baltenstraße. In absehbarer Zeit wird noch ein Fuß- und Radwegsteg an der Sonderburger Straße gebaut. Die Stellen, an denen Fußgänger und Radfahrer sicher die Gleise überqueren können, rücken damit deutlich näher zusammen.

Die neuen Lärmschutzwände erhöhen die Sicherheit ebenfalls, da sie den direkten Zugang von den Straßen zu den Bahngleisen über weite Strecken verhindern.

Die frühere Überschwemmungsgefahr im Wohngebiet der Konradsiedlung besteht nicht mehr. Das Hangwasser vom Brandlberg wird in ein neues Regenrückhaltebecken mit Versickerung abgeleitet.

Bau der Ostumgehung



↓ Verlängerung Brandlberger Brücke

↓ Ausfahrtsbauwerk der Unterführung



Legende

- | | |
|--|---|
| 1 Pilsen-Allee | 6 Geh- und Radwegunterführung unter der Bahnlinie Regensburg-Hof |
| 2 Umbau Donaustauffer Straße | 7 Geh- und Radwegunterführung unter der Pilsen-Allee |
| 3 Querspange und Kreisel Walhalla-Allee | 8 Verlängerung der Brandlberger Brücke über die Pilsen-Allee |
| 4 Brücke über die Hofer Straße | 9 Unterführung Donaustauffer Straße |
| 5 Brücke über die Bahnlinie Regensburg-Hof | 10 Brücken in der Walhalla-Allee |
| | 11 Geplanter Fuß- und Radwegsteg auf Höhe der Sonderburger Straße |



1. Bauabschnitt, fertiggestellt Oktober 2012



2. Bauabschnitt, fertiggestellt November 2014

↓ Kreuzung Donaustauffer Straße/Einfahrt Kalkwerk



Straßen

Pilsen-Allee

1



Die **ca. 3,5 km lange Neubaustrecke** der Ostumgehung ist eine zweistreifige Straße, die beidseits von Baumreihen eingefasst ist. Die Breite der Fahrstreifen beträgt jeweils 3,50 m. Hinter der östlichen Baumreihe verläuft parallel zur Straße ein Geh- und Radweg bzw. Wirtschaftsweg. Die Gesamtstärke des frostsicheren Fahrbahnaufbaus

beträgt 70 cm, davon sind 26 cm Asphaltsschichten und 44 cm Frostschutz. Zur Entwässerung gibt es begrünte Sickermulden. Bei starken Regenfällen kann das Regenwasser über Notüberläufe in die Kanalisation ablaufen, so dass keine Überflutungen möglich sind.

2

Umbau Donaustauer Straße

Die **Donaustauer Straße** im Abschnitt zwischen der Bahnunterführung und dem Baseballstadion wurde im Zuge der Baumaßnahme vollständig erneuert und in Lage und Höhe der neuen Situation angepasst. Wegen des hier höheren Verkehrsaufkommens wurde ein stärkerer Aufbau mit 30 cm Asphaltsschichten gewählt. Die Fahrstreifenbreite beträgt 3,50 m. Die Anzahl der Fahrstreifen wurde entsprechend dem erwarteten Verkehrsaufkommen und

den erforderlichen Verkehrsbeziehungen zweibahnig/vierstreifig angelegt und entsprechende Abbiegestreifen eingerichtet. Die Entwässerung läuft größtenteils über die städtische Kanalisation, teilweise auch über begrünte Böschungen und Versickerflächen mit Notüberlauf. Im Rahmen des Umbaus wurden auch sämtliche Ver- und Entsorgungsleitungen unter der Straße umverlegt.

Querspange und Kreisel Walhalla-Allee

Die **Verkehrsbeziehungen** zwischen Walhalla-Allee, Odessa-Ring, Querspange zur Donaustauer Straße und der Zufahrt zum Parkplatz der Donauarena werden über einen großen Kreisverkehr verknüpft. Zur Optimierung des Verkehrsflusses hat dieser in den stark befahrenen Abschnitten zwei Fahrstreifen. Die Fahrzeuge auf der Walhalla-Allee, die nicht abbiegen wollen, können den Kreisverkehr über zwei neue Brückenbauwerke kreuzungsfrei überfahren. Die Fahrstreifenbreite beträgt hier 3,75 m.

Die Entwässerung wird sowohl über Straßenabläufe als auch über begrünte Böschungen und Sickermulden mit Notüberläufen sichergestellt.

Der Umbau dieses Knotenpunktes erfolgte in zahlreichen Bauphasen mit unterschiedlichen Verkehrsführungen. Hierfür waren umfangreiche Maßnahmen wie provisorische Ampeln, Verkehrsumleitungen und Verkehrssicherungen erforderlich.



Bauwerke



Brücke über die Hofer Straße
(2011/2012)

Das Brückenbauwerk ist eine Einfeldbrücke aus Spannbeton und wurde in Ortbetonbauweise als Plattenbalkenbrücke erstellt. Das Bauwerk ist beidseitig gelagert und hat eine Stützweite von 25,10 m. Die Brückenfläche beträgt 334 m². Es wurden 940 m³ Beton und 100 t Stahl verbaut.



Brücke über die Bahnlinie Regensburg-Hof und über die Kreisstraße R 6
Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs in der Chamer Straße (2011/2012)

Die Zweifeldbrücke überquert die Kreisstraße R 6 und die Bahnlinie Regensburg-Hof. Die Spannbetonbrücke wurde in Ortbetonbauweise unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs errichtet. Zwischen der Kreisstraße und der Bahnlinie ist der Brückenüberbau auf zwei Rundstützen gelagert. Als Querschnitt wurde für den

Überbau eine Vollplatte gewählt. Technisch ist das Bauwerk so ausgestattet und vorbereitet, dass der Bau einer Oberleitung entlang der Bahnstrecke möglich ist. Die Stützweiten der Brücke betragen 18,60 m und 15,10 m. Die Gesamtbrückenfläche beträgt 444 m². Es wurden 1 450 m³ Beton und 190 t Stahl verbaut.

6

Geh- und Radwegunterführung unter der Bahnlinie Regensburg-Hof Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs Baltenstraße (2012)

Die Rahmenbrücke hat eine Brückenfläche von 71 m². Das Bauwerk ermöglicht die kreuzungsfreie Unterführung eines Geh- und Radweges unter der Bahnlinie Regensburg-Hof. Die Brückenstützweite beträgt 6,60 m. Das Bauwerk wurde als Halbrahmenbrücke neben der Bahnlinie gebaut und in nur einem Wochenende unter

Vollsperrung der Bahnstrecke in die Gleisachse verschoben. Innerhalb weniger Stunden mussten der komplette Bahnkörper rückgebaut, das Bauwerk verrückt und die Gleise wieder auf dem neuen Bauwerk verlegt werden. Auf der Unterführung wurde eine Lärmschutzwand errichtet. Es wurden 320 m³ Beton und 44 t Stahl verbaut.

Geh- und Radwegunterführung unter der Pilsen-Allee (2010)

Die Rahmenbrücke wurde als erstes Bauwerk der Ostumgehung im Jahr 2010 gebaut. Sie hat eine Brückenfläche von 107 m² und ermöglicht die Unterführung eines Geh- und Radwegs unter der neuen Pilsen-Allee. Im Osten ist der Geh- und Radweg über eine Rampe an den begleitenden Geh- und Radweg der Ostumgehung angeschlossen. Die Stützweite beträgt 6,60 m, es wurden 360 m³ Beton und 45 t Stahl verbaut. Gemeinsam ermöglichen die beiden Unterführungen (6 und 7) das sichere Queren des Rad- und Fußgängerverkehrs von der Konradsiedlung nach Brandlberg.

7



Verlängerung der Brandlberger Brücke über die Pilsen-Allee (2010/2011)

Das neue Brückenbauwerk verlängert die bestehende Brandlberger Brücke nach Osten und überquert die neue Pilsen-Allee. Die Brücke wurde in zwei Bauabschnitten unter Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs errichtet. Die beidseits gelagerte Einfeldbrücke schließt unmittelbar an das alte Widerlager der vorhandenen Brandlberger

Brücke an, welche die Bahnlinie Regensburg-Hof überquert. Die Stützweite der neuen Brücke beträgt 27,55 m, die Brückenfläche 567 m². Der Überbau der Brücke wurde mit sieben Fertigteilträgern mit anschließendem Aufbeton hergestellt. Es wurden 1 440 m³ Beton und 135 t Stahl verbaut.





Unterführung Donaustrasse (2010–2013)

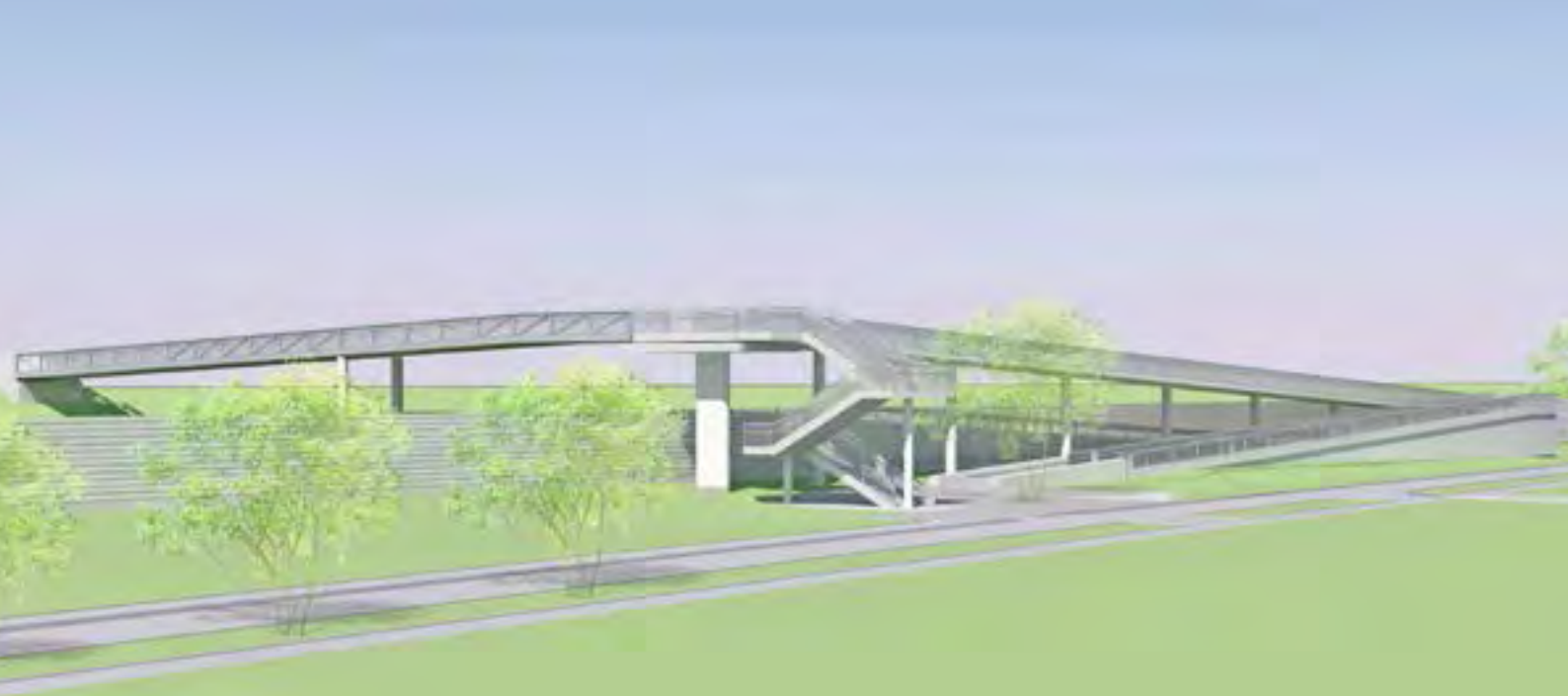
Die **Unterführungslänge** beträgt insgesamt (einschließlich der Ein- und Ausfahrtsrampen) rund 320 m. Der Tunnel selbst ist 80 m lang und 4,70 m hoch. Die Straßenbreite misst 6 m (eine Fahrspur und ein Pannestreifen), dazu kommen rechts und links der Fahrbahn Notgehwege von jeweils 1 m Breite. Die Unterführung bildet eine langgezogene Linkskurve. Um gute Sichtverhältnisse zu gewährleisten, wurde eine aufwendige Beleuchtungsanlage mit 42 Natriumhochdrucklampen und fünf LED-Leuchten eingebaut. Da die Unterführung bis ins Grundwasser reicht, musste sie als wasserdichte Wanne gebaut werden. Drei Betonrohre unterhalb der Bodenplatte (sogenannte Dücker) sorgen dafür, dass sich auch bei Hochwasser kein Grundwasser außen an der Wanne anstauen kann. Für das Unterführungsbauwerk wurden 6 100 m³ Beton und 700 t Stahl verbaut.

Die Aufteilung der Gesamtmaßnahme in zwei Bauabschnitte ermöglichte es, den Straßenverkehr von und nach Schwabhausen während der ganzen Bauzeit der Unterführung von August 2010 bis Juni 2013 aufrechtzuerhalten.



Brücken in der Walhalla-Allee über den neuen Kreisverkehr (2013/2014)

Die **beiden Brücken** überführen die Walhalla-Allee über den neuen Kreisverkehr. Sie haben je eine Stützweite von 21,10 m und eine Gesamtbrückenfläche von ca. 1 000 m². Beide Bauwerke haben getrennte Überbauten für die Nord- und Südfahrbahn, welche in Spannbetonbauweise und in Ortbeton unter laufendem Verkehr errichtet wurden. Die Überbauten sind als zweistegige Plattenbalken ausgeführt. Für die beiden Brücken wurden 2 720 m³ Beton und 205 t Stahl verbaut.



Geplanter Fuß- und Radwegsteg auf Höhe der Sonderburger Straße

Voraussichtlich im Jahr 2016 entsteht auf Höhe der Sonderburger Straße ein Fuß- und Radwegsteg, der eine weitere Wegeverbindung über die Pilsen-Allee und die parallel laufende Bahnstrecke schafft und die Wege zwischen der Konradsiedlung und den Erholungsflächen

rund um den Brandlberg verkürzt. Der neue Steg wird von der Posener Straße aus über eine Rampe bzw. Treppe erreichbar sein und im Osten an das bestehende Gelände anbinden.



Treppenanlagen

An drei der neuen Brücken wurden für Fußgänger und Radfahrer öffentliche Treppenanlagen aus Naturstein mit Geländer und teilweise mit Schieberampen gebaut. Zwei Treppenanlagen befinden sich in Haslbach an der Hofer Straße sowie an der neuen Kreisstraße R 6 und eine weitere südlich der Grünthaler Straße.

Ausgleich und Neustrukturierung

Der Bau der Ostumgehung beschränkte sich nicht allein auf den Straßen- und Brückenbau. Entlang der neuen Straße mussten Eingriffe in die Landschaft ausgeglichen, Lärmschutz geschaffen und Kanäle bzw. Entwässerungseinrichtungen verlegt und neu gebaut werden.





Lärmschutz für die Anwohner

Aktiver Lärmschutz: Die Stadt Regensburg hat umfangreiche Maßnahmen für die Reduzierung des Straßen- und Schienenlärms getroffen:

- Bau einer rund 1 600 m langen und 3,50 m hohen Lärmschutzwand neben der Bahnlinie (Schutzhöhe: 2,50 m)
- Bau einer rund 1 500 m langen und bis zu 7 m hohen Wall-Wand-Kombination westlich der Ostumgehung
- Bau einer rund 250 m langen und bis zu 2,60 m hohen Schallschutzwand auf der Brandlberger Brücke
- Verwendung eines speziellen lärmarmen Asphalts auf den beiden Fahrspuren der Pilsen-Allee im Bereich nördlich der Brandlberger Brücke bis zur neuen Geh- und Radwegunterführung nördlich von Wutzlhofen

Passiver Lärmschutz: Trotz aktiver Schallschutzmaßnahmen, wie zum Beispiel Wänden und Wällen, können bei Straßenbauprojekten die gesetzlich vorgeschriebenen Schallschutzgrenzwerte nicht immer eingehalten werden. In diesen Fällen wird für die betroffenen Anwesen im Planfeststellungsverfahren ein grundsätzlicher Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen (wie Schallschutzfenster oder Schalldämmlüfter) festgestellt. Ob auch tatsächlich ein Anspruch besteht, wird im Einzelfall bei einer Ortseinsicht ermittelt. Die Stadt unterstützt die Eigentümer dabei, für die tatsächlich betroffenen Räume Verbesserungen an ihren Gebäuden vorzunehmen und erstattet ihnen die dafür entstehenden Kosten.

Bei der Ostumgehung waren die gewählten aktiven Schallschutzmaßnahmen so effektiv, dass nur 34 Anwesen einen grundsätzlichen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen hatten. Bei der Untersuchung vor Ort blieben 16 Anwesen mit einem tatsächlichen Anspruch übrig. 15 Eigentümer setzten die vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen schließlich auch um.

Technische Daten zu den Lärmschutzwänden

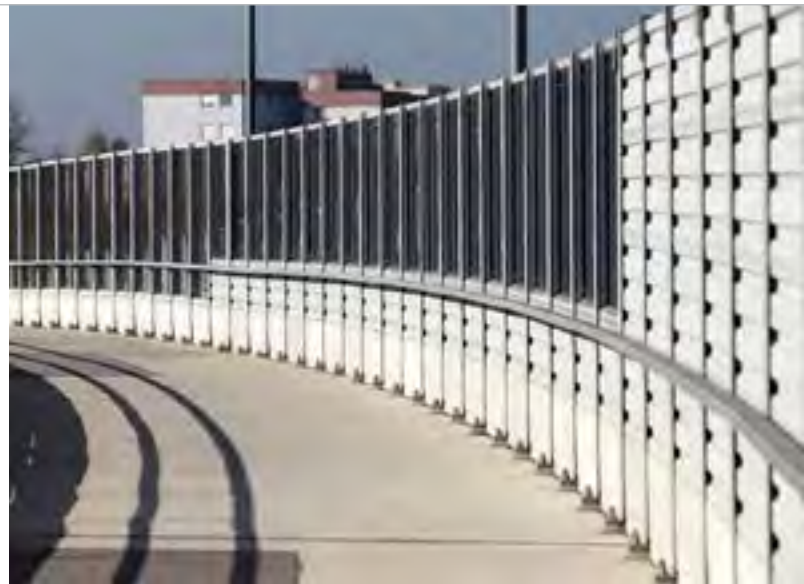
Lärmschutzwand an der Posener Straße

Die Lärmschutzwand an der Posener Straße schützt die Wohnbebauung in der Konrad-siedlung nicht nur gegen den Verkehrslärm, der auf der neuen Ostumgehung entsteht, sondern dient auch als Schallschutz für die vorhandene Bahnstrecke. Sie wurde bereits 2010 gebaut, um die Anlieger schon während der Bauzeit vor Baulärm zu schützen. Die Wand ist ca. 3,50 m hoch und hat eine Länge von rund 1 600 m. Die Lärmschutzkonstruktion reicht von südlich der Brandlberger Brücke bis nördlich von Wutzlhofen. Gegründet wurde die Wand auf Rammrohren, die Konstruktion der Wandelemente besteht aus einem Stahlbetonsockel mit aufgesetzten Aluminiumelementen. In den Einmündungsbe-reichen der Stichstraßen zur Posener Straße wurde die Wand mit Glaselementen versehen.



Lärmschutzwand an der Grünthaler Straße

Die Lärmschutzwand wurde am nördlichen Fahrbahnrand der Grünthaler Straße gebaut. Sie besteht im Bereich der Straße aus Aluminiumelementen, im Bereich der Brandlberger Brücke wurde die Konstruktion mit Glaselementen versehen. Die Wand ist bis zu 2,60 m hoch und hat eine Gesamtlänge von circa 250 m.



Wall-Wand-Konstruktion entlang der Pilsen-Allee

Die Konstruktion reicht von der Brandlberger Brücke bis nördlich von Wutzlhofen und ist ca. 1 500 m lang. Die Oberkante der Wand liegt bis zu 7 m höher als die Straßenachse der neuen Pilsen-Allee. Wie die anderen Lärmschutzwände ist auch diese Wand grundsätzlich aus Aluminiumelementen gebaut und in einzelnen Ab-schnitten mit Glaselementen versehen.



Grünflächen-Ausgleich

Um die **Verkehrsströme** zu bündeln, verläuft die neue Ostumgehung direkt entlang der Bahnstrecke Regensburg-Hof. Diese Anordnung hat darüber hinaus den Vorteil, dass die Eingriffe in das Naherholungsgebiet gering gehalten werden konnten. Die Eingriffe konnten vor Ort ausgeglichen werden.

Insgesamt wurden:

- knapp 1 000 Bäume gepflanzt, inklusive 50 Obstbäume
- 1,5 ha Halbtrockenrasen angelegt auf abgemagerten Flächen
- 6 000 m² Feldgehölze gepflanzt
- 7,3 ha straßenbegleitendes Grün mit artenreichen Ansaaten angesät
- 1,5 ha Grünland angelegt mit gebietsheimischem (autochthonem) Saatgut
- 1,4 ha Ackerflächen extensiviert



Bild: Iris Männig, Männig 3D

Artenschutz

Umsiedlungsmaßnahmen vor Baubeginn

Auf dem Gebiet, auf dem die Ostumgehung gebaut werden sollte, waren seltene Hieracien-Arten (Habichtskräuter) und zwei gefährdete, geschützte Heuschreckenarten (blauflügelige Sandschrecke und blauflügelige Ödlandschrecke) heimisch. Diese mussten vor Baubeginn umgesiedelt werden. Dazu wurden im Mai 2011 am Brandlberg West, in unmittelbarem Anschluss an das Naturschutzgebiet, 1,5 ha Ackerland als Ausgleichsfläche nutzbar gemacht.

Ablauf der Umsiedlung ab 2010

- Entnahme von Hieracien und zusätzlich von Samen der Hieracien am Eingriffsort. Die Pflanzen wurden anschließend in Töpfen mit Spezialsubstrat ein Jahr kultiviert, die Samen gelagert.
- Entnahme von Heuschrecken und Zwischensiedlung auf einer bestehenden Ausgleichsfläche
- Entnahme und Ausbringen von sandig-kiesigem Erds substrat nach Beprobung (Feiner Gleisschotter) auf der Ausgleichsfläche. Auf 3 800 m² wurde der Oberboden abgeschoben und abgefahren. Neben dem vorhandenen Gleisschotter wurde Kalkschotter mit 10 cm Höhe aufgebracht.
- Gruppenweise Anpflanzung der verschiedenen Hieracien-Arten in das vorbereitete Schotterbett und zusätzliche Anreicherung mit Samen. Kennzeichnung mittels Pflöcken.
- Ausbringen der beiden seltenen Heuschreckenarten

Die Hieracien- und Heuschrecken-Populationen haben sich seitdem gut und stabil entwickelt. Das Umsiedlungsprojekt ist geglückt.



Die Ausgleichsfläche am Brandlberg wurde in vier Zonen eingeteilt:

1. Extensive Wiesenflächen mit gebietsheimischem Saatgut (im Naturschutzgebiet Brandlberg gewonnen und speziell aufbereitet)
2. Waldrand-/Saumgesellschaften (spezielle Pflege hält die Flächen offen)
3. Extensive Ackerflächen (Böden werden gegrubbert, dadurch offen und locker gehalten; Möglichkeiten für Insekten und Reptilien)
4. Fläche für die seltenen Hieracien- und Heuschrecken-Arten (3 800 m²)





Kanalbau- und Entwässerungsmaßnahmen

Kanalbaumaßnahme nördlich der Grünthaler Straße

Umfang:

- 1 450 m Sammelkanal mit einem Durchmesser von 2,40 m mit zugehörigen Schächten und Bauwerken
- 1 300 m Oberflächenwasser- und Grundwasserableitungskanal für die Deponie Haslbach mit einem Durchmesser bis 800 mm
- 400 m Anschlusskanäle

Unter der Pilsen-Allee wurde ein neuer Sammelkanal gebaut, um den Hauptsammelkanal in der Posener Straße zu entlasten. Für den Stadtteil Konradsiedlung ist damit die Überstaugefahr bei besonders großen Regenereignissen entschärft. Der neue Kanal wurde so groß angelegt, dass er auch für weitere Baugebiete ausreicht. Außerdem erhielten bebaute Einzelgrundstücke in Haslbach und am Brandlberg, die bisher noch nicht an die Kanalisation angeschlossen waren, einen Kanalanschluss. Der Oberflächenwasser- und Grundwasserableitungskanal der Deponie Haslbach wurde an den Straßenverlauf angepasst und neu gebaut. Mit dem Erdaushub aus dem Kanalbau wurde ein Teil des geplanten Lärmschutzwalles parallel zur Bahnlinie geschüttet.



Kanalbaumaßnahme Donaustauer Straße

Der Mischwasserkanal in der Donaustauer Straße wurde an die neue bauliche Situation angepasst und in neuer Trasse verlegt.

Umfang:

→ ca. 850 m Kanalleitungen bis Durchmesser 1,35 m mit zugehörigen Schächten und Bauwerken



Entwässerungsmaßnahme Brandlberg

Auf Höhe der Baltenstraße schützt ein neues Regenrückhalte-/Sickerbecken mit Gräben und Leitungen vor Überschwemmungen durch Hangwasser vom Brandlberg.

→
*Regenrückhaltebecken
Höhe Baltenstraße*



Umbauten im Walhalla-Kalkwerk

Der südliche Abschnitt der Pilsen-Allee verläuft zwischen der Donaustauer Straße und der Grünthaler Straße östlich der Bahnstrecke Regensburg-Hof. Um nicht zu nahe an die Wohnbebauung am Brandlberg heranzurücken und um weitere Wohnbebauung in diesem Bereich zu ermöglichen, wurde der Anschluss der Pilsen-Allee an die Grünthaler Straße südlich der Brandlberger Brücke errichtet. Dazu und für die Weiterführung der Pilsen-Allee nach Süden waren Eingriffe in das Werksgelände der Firma Walhalla Kalk erforderlich. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vereinbarten Stadt und Walhalla Kalk einvernehmlich Entschädigungen und Ausgleichsmaßnahmen auf dem Firmengelände.

Rückbau von Bahnanlagen

Für die Trassenfreimachung der südlichen Pilsen-Allee war der Rückbau des ehemaligen Rangierbahnhofs Walhallastraße sowie von zwei Streckengleisen erforderlich. Gleichzeitig wurde der Gleisanschluss des Kalkwerks neu hergestellt. Im Rahmen dieser Maßnahmen wurden große Mengen an schadstoffbelastetem Gleisschotter je nach Belastungsklasse richtlinienkonform weiterverwendet oder umweltverträglich entsorgt.



Umbau Parkplatz Donauarena

Im Zuge des Baus der Ostumgehung wurde der Parkplatz Donauarena erweitert und nach Süden verschoben. Außerdem erhielt er eine neue, deutlich großzügigere Zufahrt. Anstelle der alten Rampe, die von der Walhalla-Allee auf den Parkplatz führte, ist er jetzt über den neuen Kreisverkehr erschlossen.





Zahlen zum Bau der Ostumgehung

- Die Ingenieure und Bauhandwerker haben für die Brücken, Unterführungen und sonstigen Bauwerke rund 13 500 m³ Beton, 1 500 t Stahl und 12 000 m² Lärmschutzwände verbaut.
- Entlang der Ostumgehung sind 6,2 km neue Radwege entstanden und 1,5 km vorhandene umgebaut worden.
- Im Straßennetz sind 6 km neu und 2,5 km umgebaut worden.
- Dafür waren rund 300 000 m³ Erdbewegungen, 90 000 m³ Humusbewegungen, 235 000 m² Asphaltflächen, 4,5 km Schutzplanken und 12 500 m Entwässerungsleitungen nötig.
- Für die Stadtentwässerung wurden 4 km Anschluss- und Sammelkanäle mit Durchmessern bis 2,4 m mit den zugehörigen Schächten hergestellt.
- Die Straßenbeleuchtung umfasst rund 305 Leuchten, die meisten davon mit energiesparender LED-Technik.
- Es wurden 6 Ampelanlagen um- bzw. neu gebaut.



Beteiligte an Planung und Bau

Bauherr, Projektkoordination und Bauüberwachung

→ Stadt Regensburg, Tiefbauamt

Planungen

- Sehlhoff GmbH, Vilsbiburg
- SRP Schneider & Partner Ingenieur Consult GmbH, Kronach
- Ingenieurbüro Grassl, München
- Büro Flora und Fauna, Regensburg
- BBI Bauer Beratende Ingenieure GmbH, Regensburg
- Ingenieurbüro Leonhard Decker, Regensburg
- Stadt Regensburg, Tiefbauamt
- Stadt Regensburg, Gartenamt
- Stadt Regensburg, Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr

Beteiligte Baufirmen

- Brendel Bau GmbH, Regensburg
- Stratebau GmbH, Regensburg
- Guggenberger GmbH, Mintraching
- Fahrner Bauunternehmung GmbH, Barbing
- Berger Bau GmbH, Passau
- Ferdinand Tausendpfund GmbH & Co. KG, Regensburg
- Strabag AG, Roding
- Xaver Lutzenberger GmbH & Co. KG, Pfaffenhausen
- h-eb Ingenieurbau GmbH, Passau
- Pro Bau Ingenieur- und Rohrleitungsbau GmbH, Passau
- Braumann-Tiefbau GmbH - Spezialtiefbauarbeiten, Wilsdruff/Herzogswalde
- Mayerhofer Hoch-, Tief- und Ingenieurbau GmbH, Simbach am Inn
- Rösl GmbH, Regensburg
- Secutec GmbH, Friedberg
- Rudolf Schrader GmbH – Garten- und Landschaftsbau, Ingolstadt
- Majuntke GmbH, Deggendorf
- Garten- und Landschaftsbau Herfurth GmbH, Ketzerbachtal
- Siemens AG, München
- Swarco Traffic Systems GmbH, Unterensingen



