NEUE NIEDERLASSUNG IN KUFSTEIN

Seit Anfang des Jahres hat unsere Niederlassung in Kufstein (Österreich) den aktiven Geschäftsbetrieb aufgenommen.

Niederlassungsleiterin Evamaria Saller hat ihre Fachprüfung für den Erwerb der Marktzugangsberechtigung im Dezember 2022 erfolgreich abgelegt, der Eintrag der Niederlassung in das österreichische Firmenbuch (entspricht dem deutschen Handelsregister) und die Gewerbeanmeldung sind erfolgt. In diesem Jahr konnten wir so bereits erfolgreich an Bieterverfahren in Österreich teilnehmen und unser Netzwerk im Nachbarland ausbauen. Zudem waren wir auf dem diesjährigen ISRM Congress in Salzburg mit einem Stand vertreten auf dem Frau Saller die Dr. Spang GmbH bekannter machen konnte.

Wir freuen uns über unsere erste ausländische Niederlassung und wünschen dem Team vor Ort alles Gute! ■

Evamaria Saller an unserem Stand beim ISRM Congress

MESSEBETEILIGUNGEN 2023

Fachgespräche auf der STUVA

Nach den Corona-Ausfällen haben nun mittlerweile alle großen Fachtagungen und Messen wieder zu ihrer alten Form gefunden. Wir waren in diesem Jahr gleich auf drei großen Kongressen vertreten und konnten an unserem Messestand wertvolle Kontakte knüpfen.

Am 12. und 13. September lud die Deutsche Gesellschaft für Geotechnik e.V. (DGGT) nach Würzburg zu den Fachsektionstagen Geotechnik ein. Wir waren in der begleitenden Fachausstellung mit einem Stand vertreten, der als Anlaufstelle für die zahlreich teilnehmenden Kolleginnen und Kollegen diente und Platz für interessante Gespräche bot. Im Oktober wurde das alljährlich stattfindende Geomechanik Kolloquium durch den 15. Internationalen Kongress für Felsmechanik (ISRM) ergänzt, der viele internationale Fachleute nach Salzburg, Österreich lockte. Wir nutzten die Gelegenheit, unsere neue Niederlassung in Kufstein mit einem Stand vorzustellen und uns und unserer Arbeit zu präsentieren. Zudem waren wir im November auf der STUVA in München vertreten und präsentierten unsere Kompetenz im Bereich Tunnelbau dem breiten Fachpublikum. ■

Kolleginnen und Kollegen bei den Fachsektionstagen

ERWEITERUNGSBAU IN WITTEN

Wir erweitern uns: Bereits 2021 haben wir begonnen unsere vorhandenen Büroflächen am Standort Witten mit einem zweiten Gebäude zu erweitern. In diesem Jahr folgte der Start für die Erweiterung der Lagerhalle inklusive Vergrößerung unseres Labors und es begann der Gebäudeneubau auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Die Bauarbeiten an der Halle wurden bereits im Sommer abgeschlossen, die Fertigstellung des dritten Firmengebäudes in der Rosi-Wolfstein-Straße ist zum Jahresbeginn 2024 geplant. Wir freuen uns, wenn wir unseren Kolleginnen und Kollegen in Witten moderne und großzügige Arbeitsplätze zur Verfügung stellen können und einige „Platzprobleme" gelöst werden. ■

Erweiterung Labor und Werkstatt

Bilder von der Baustelle in Witten

Blick in den Neubau

REZERTIFIZIERUNGEN FÜR DAS UNTERNEHMEN

In diesem Jahr konnten wir aufgrund unserer positiven Unternehmenskultur von einigen Stellen Rezertifizierungen erlangen. So erhielten wir vom Competentia NRW Kompetenzzentrum die Rezertifizierung zu unserem 2020 erworbenen Prädikat als „Familienfreundliches Unternehmen". Das Kuratorium lobte unsere vorbildliche Weiterentwicklung bei Angeboten zur Vereinbarung von Familie und Beruf.

Zudem wurde die Dr. Spang GmbH erneut von EcoVadis als nachhaltiges Unternehmen rezertifiziert und erhielt in diesem Jahr die Silbermedaille. EcoVadis zählt weltweit zum größten Anbieter von Nachhaltigkeitsbewertungen und bewertet Aspekte zum Umweltschutz, zu Arbeitsbedingungen und Menschenrechten, Ethik und nachhaltiger Beschaffung.

Für den Bereich Arbeitssicherheit erhielten wir nach einem ausführlichen Audit erneut das „Safety Culture Ladder (SCL)"-Zertifikat. Die Rezertifizierung durch die Zertifizierung Bau GmbH beweist, dass wir den nötigen Fokus auf den Bereich der Arbeitssicherheit legen und uns hier permanent verbessern. ■

SAFETY CULTURE LADDER
SCL ZERTIFIKAT

Dr. Spang Ingenieurgesellschaft für Bauwesen, Geologie und Umwelttechnik mbH
ZERTIFIKAT-INHABER SEI:
4.0.0.0.0

BESTÄTIGT DIESES ZERTIFIKAT:
Dr. Spang Ingenieurgesellschaft für Bauwesen, Geologie und Umwelttechnik mbH
Rosi-Wolfstein-Straße 6, 58453 Witten

GÜLTIGKEIT DES ZERTIFIKATS:
FÜR FIRMEN: 4 Jahre ab Ausstellungsdatum
SCHRITTE ZWISCHEN DEN ZERTIFIZIERUNGSAUDITS:
Die Zertifizierungsaudits müssen innerhalb von 12 Monaten nach dem 31. Dezember 2017 stattgefunden haben.
ZERTIFIZIERUNGSAUDITS UND ZERTIFIKATSVERLÄNGERUNGEN:
Folgende Zertifizierungsaudits:
Die Zertifizierung muss innerhalb von 4 Monaten ab Ende des Zertifizierungsaudits erfolgen.
Letzte Zertifizierung: 28. September 2020
Letzte Zertifizierung: 28. September 2020
Letzte Zertifizierung: 28. September 2020

SCHADENSFÄLLE UND SANIERUNGEN

Wasserschloss Menzingen – Wiederaufbau einer Ruine

Das Wasserschloss Menzingen besteht seit dem 14. Jahrhundert und ist Ende des Zweiten Weltkriegs bis auf seine Grundmauern niedergebrannt. Seit 1991 finden (mit Unterbrechungen) Arbeiten zur Sanierung der Schlossruine statt. Im Zuge dieser Sanierungen soll der Baugrund auf mögliche Risiken untersucht werden. Es liegen bisher keine detaillierten Sanierungsvorschläge vor, sodass die Baugrunderkundung als erste Einschätzung dienen soll. Auftraggeber sind die Freiherren von und zu Mentzingen, welche durch Kayser+Böttges/Barthel+MausIngenieure und Architekten vertreten werden.

Unsere Aufgaben bestehen in der Durchführung von Kleinrammbohrungen und Rammsondierungen und der Auswertung der geologischen Karte. Gemäß Literaturrecherche sind Anhydrit und Gips (Grabfeld-Formation) im Untergrund zu erwarten. Weiterhin haben wir Torf erkundet. Im Untersuchungsgebiet ist daher mit unterirdischen Verkarstungen und Setzungen zu rechnen. Diese Gefährdungsbilder sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. ■

Übersichtsbild der Wasserschlossruine Menzingen

Blick in den Innenhof mit bewachsenen Grundmauern

GEOTECHNIK

Ansicht der Eisenbahnüberführung Anried

Baugrundgutachten für zwei EÜ an der Strecke Augsburg / Ulm

Im Zuge eines geplanten Neubaus zweier Eisenbahnüberführungen (EÜ) in den Gemeinden Dinkelscherben und Zusmarshausen wurden wir mit der Baugrunderkundung für die geplanten Brückenbauwerke, die per Einschubverfahren in Position gebracht werden sollen, beauftragt. Dafür wurde von uns ein Erkundungskonzept mit mehreren BS, DPH sowie Asphaltproben, Umweltproben und dem Ausbau einer Grundwassermessstelle je EÜ ausgearbeitet, welches im Juni und Juli ausgeführt wurden.

Die Ergebnisse zeigten bei den beiden, räumlich ca. 3 km auseinanderliegenden Örtlichkeiten sehr unterschiedliche geologische Rahmenbedingungen und Herausforderungen. An der EÜ Anried bei Dinkelscherben wurde mutmaßlich gespanntes Grundwasser im tertiären Aquifer angetroffen, weshalb für die geplante Baugrube eine Druckentlastung vorzusehen sein wird. Die EÜ Gabelbach wies hingegen eine Altlast mit PAK und MKW auf, die voraussichtlich sanierungsbedürftig ist. Der Neubau der Bauwerke ist 2030 im Rahmen der Gesamtsanierung der Strecke Augsburg / Ulm geplant. ■

Ansicht der Eisenbahnüberführung Gabelbach

GEOTECHNIK

Rangierbahnhof München Nord, Neubau von sieben Abstellgleisen und drei Ausziehgleisen

Für die Logistik der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München ist der Neubau von zehn Abstellgleisen und drei Ausziehgleisen mit einer Gesamtlänge von ca. 6.000 m am Rangierbahnhof München Nord geplant. Des Weiteren ist der Einbau von 14 Weichen vorgesehen. Wir wurden dafür von der Ingenieurgemeinschaft Bauüberwachung Rangierbahnhof München Nord mit der geotechnischen Bauüberwachung beauftragt. Unsere Aufgaben waren v. a. die Begleitung und Überwachung der erdbautechnischen Arbeiten hinsichtlich der Übereinstimmung mit der Ausführungsplanung, ein Soll-Ist-Vergleich der angetroffenen Baugrundverhältnisse gegenüber dem Baugrund laut Gutachten, Zustandsfeststellungen der fertiggestellten erdbautechnischen Bauteile sowie die Durchführung der dazu erforderlichen Kontrollprüfungen (z. B. Planum, PSS, Verfüllung Querungen, Straßenbau für Feuerwehrumfahrung). Die Erdbauarbeiten begannen nach einigen kleineren Vorarbeiten Ende August 2023 mit dem Abschieben des vorhandenen Bewuchses und sollen bis Ende 2023 beendet sein. Die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme einschließlich dem Gleisbau, wird 2024 erwartet. ■

Überblick über das Baufeld mit Blick nach Westen

Überblick über das Baufeld mit Blick nach Osten

Kabeltiefbau im Bereich der Kabelquerung 14

Abflachung und Nachprofilierung der Böschung

FELSBAU

Pfaffweg Erlangen – Sanierung Felssturz

Der Pfaffweg stellt eine wichtige Fußverbindung auf den Burgberg im nördlichen Bereich der Stadt Erlangen dar. Der schmale, asphaltierte Weg verläuft dabei oberhalb von Bierkellern am Hang entlang, abschnittsweise mit Steilböschungen und Felsabsätzen. Aufgrund von Felsabbrüchen und Unterhöhlungen im Bereich der Hangkante auf ca. 25 m Länge, wurde der Weg seitens der Stadt Erlangen im Jahr 2021 gesperrt. Wir wurden mit Untersuchungs- und Planungsleistungen zur Sanierung der schadhaften Böschungsbereiche und des Verkehrswegs beauftragt. Nach umfangreichen Variantenbetrachtungen wurde seitens des städtischen Tiefbauamts die Errichtung eines Stützbauwerks als Vorzugslösung entschieden, bestehend aus einer Gabionenwand mit zusätzlichen Sicherungen (Betonplomben). Durch das Bauwerk konnte auch eine bislang vorhandene Engstelle auf eine für Rettungswege zulässige Breite aufgeweitet werden.

Besondere Herausforderungen stellten hierbei die Lage der Baustelle im Bereich einer schwer zugänglichen Engstelle und einem Steilhang sowie die komplizierte Spartenlage dar. Für die Andienung und Logistik, sowie die Herstellung der Konstruktion kamen Spezialgeräte zum Einsatz. Die Ausführung der Maßnahme fand im Sommerhalbjahr 2023 statt und wurde durch uns begleitet. ■

Burg Veldenstein in Neuhaus an der Pegnitz

Sachverständiger für Sicherungsbauwerke bei der Kontrolle einer Felsvernetzung

Bauwerkskontrolle mit Einsatz von Seilzugangs- und Positionierungstechnik

GEOTECHNIK | PLANUNG

Bahndamm Ramerberg – Planung und zeiteffizientes Bauen für die Wiederherstellung nach einem Dammrutsch

Im Zuge eines Dammrutsches musste die Bahnstrecke 5700 zwischen Wasserburg und Rott gesperrt werden und ca. 90 m des Bahndamms bei Ramerberg wiederhergestellt werden. Um den Bahnverkehr schnellstmöglich wieder in Betrieb nehmen zu können, galt es daher die zeiteffizienteste Lösung zu finden, den insgesamt 15 m hohen Bahndamm dauerhaft wiederherzustellen und zu sichern. Durch die Projektrandbedingungen und den straffen Zeitplan war ein starkes Ineinandergreifen der einzelnen Leistungsphasen bis hin zur Ausführungsplanung inkl. Ausschreibung und Vergabe erforderlich. Mitlaufend zur Planung wurde bereits die Ertüchtigung der Flächen am Dammfuß mit einem Flächenfilter, die Rodung des Bahndamms sowie der Rückbau des Gleises als Sofortmaßnahme durchgeführt.

Für den Wiederaufbau musste der Dammkörper standsicher wiedererrichtet, der Dammfuß gesichert und eine großflächige Entwässerung hergestellt werden. Dies erfolgte durch eine großflächige, 5 m hohe Vorschüttung vor den bestehenden Bahndamm, einen vollflächigen Abtrag des Bahndammes, dem Einbau eines Flächenfilters sowie Teilen der Totmannkonstruktion und anschließenden bindemittelstabilisierten Wiederaufbau. Für den Endzustand wird eine Sicherung des Böschungsfußes durch eine 5 m auskragende Bohrpfahlwand mit über 20 m langen Bohrpfählen sowie dahinter liegenden Kiespfählen zur dauerhaften Drainage des auskragenden Teils der Wand errichtet. ■

Einbau Winkelelemente für Totmannkonstruktion

Wiederaufbau mit bindemittelstabilisiertem Material

GEOTECHNIK

Geotechnische Erkundung für die Abdichtungserneuerung einer Eisenbahnüberführung

Die DB Netz AG plant die Abdichtungserneuerung sowie die Kappenerweiterung einer Eisenbahnüberführung (EÜ) in Freising. Die Abdichtungserneuerung der EÜ aus dem Jahr 1898 wird bei einseitiger Sperrung der Bahnstrecke mit einem Baugrubenverbau durchgeführt. Zudem ist der Neubau von Stützwänden aus Stahlbeton als Auflager der erweiterten Kappe vorgesehen. Die Dr. Spang GmbH wurde für die Baugrunderkundung und Erstellung des Baugrundgutachtens von der DB Netz AG beauftragt. Die Erkundungen mussten unter Berücksichtigung der bahnbetrieblichen Belange und möglichst geringer Beeinflussung des Eisenbahnbetriebs ausgeführt werden. Aufgrund des Tangierens der EÜ an eine festgesetzte Hochwassergefahrenfläche, galt es, besonders auf die damit verbundenen Notwendigkeiten einzugehen. Die Ergebnisse wurden zusammengestellt in einem Gutachten mit Erhebung relevanter Bodenkennwerte und Darlegung der Wiederverwendbarkeit des Aushubmaterials auf Basis der geotechnischen sowie umwelttechnischen Einstufung sowie Empfehlungen der Baugrubenverbauten. ■

Eisenbahnüberführung der Strecke 5500 in Freising