

Lebenslauf Dipl.-Ing. Dr. Walter Hofmann,
Ziviltechniker für Bauwesen



Walter Hofmann wurde am 07. Mai 1944 in Wien geboren. Nach der Matura am Bundesgymnasium 18 im Juni 1962 begann er Bauingenieurwesen an der Technischen Hochschule Wien mit Schwerpunkt konstruktiver Ingenieurbau zu studieren. Dabei reizte den auch an Mathematik und Philosophie interessierten Studenten besonders die Verbindung von Theorie und Praxis.

Nach Abschluss seines Studiums wechselte er im Rahmen seines Präsenzdienstes zu Ostern 1970 zum Baureferat des Militärkommandos Tirol. Er lernte in Innsbruck seine Frau Gisela kennen, die er im März 1971 heiratete.

Am 1. Oktober 1970 begann seine berufliche Laufbahn als Bauingenieur beim Ingenieurbüro Rauch & Gandler in Innsbruck. In den 1970er Jahren folgten weitere Beschäftigungen bei den Büros Passer, Passegger und Hofstetter. Berufsbegleitend begann Walter Hofmann das Doktoratsstudium, welches er 1974 abschloss.

Mit dem Projekt Gemstalbrücke wagte Walter Hofmann 1980 den Schritt in die Selbstständigkeit als Zivilingenieur für Bauwesen. Im November 2001 gründete er gemeinsam mit dem selbständigen Zivilingenieur für Bauwesen, Johannes Resch, und seinem langjährigen Mitarbeiter, Reinhard Exenberger, die "Hofmann+Resch+Exenberger ZT GmbH", die nun nach der Pensionierung von Walter Hofmann im Jahre 2009 als "Exenberger+Resch ZT GmbH" weitergeführt wird.

Im Zuge seiner Selbstständigkeit war Walter Hofmann als Bauingenieur an der Planung von über 50 Brückenbauwerken, über 10 Tunneln in Offerer Bauweise sowie einigen Hochbauprojekten (z.B. Landhaus 2) beteiligt. Er agierte oft auch als vom Bauherrn eingesetzter Prüfingenieur bei von anderen Ziviltechnikern entworfenen Brücken und Bauwerken. Außerdem war er ebenso lange Jahre als Gerichts-Sachverständiger tätig. Dr. Walter Hofmann fungierte auch viele Jahrzehnte als ein von der Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten in die Ziviltechniker Prüfungskommission entsandter Prüfer.

Wir, die ehemaligen ZT-GF-Kollegen, Reinhard Exenberger und Johannes Resch, haben Walter Hofmann als einen technisch hervorragend versierten Kollegen geschätzt. Dr. Hofmann war ein exakter und äußerst genauer Planer. Als ZT-Kollege war er über die Maßen korrekt.

Sein Schluß-Werk in seiner aktiven Bauingenieur-Tätigkeit, die Eisenbahn-Bogenbrücke in Heiterwang, ein Langerscher Balken, wird uns immer an ihn erinnern. Wir danken Dir, Walter, für die Zusammenarbeit über 8,5 Jahren.

Am 26. Mai 2017 erlag Walter Hofmann nach langem Kampf dem ein Jahr zuvor diagnostizierten Pankreas-Krebs. Er hinterlässt seine Frau Gisela, 3 Söhne und 5 Enkelkinder.

Projektbeschreibung seines ersten Projekts als selbständiger Zivilingenieur für Bauwesen:

Gemstalbrücke – Bogen über das Tal der Gämse

Die Landesstraße (zur Bauzeit: Bundesstraße) B 199 – Tannheimer Straße – führt von Weißenbach am Lech kommend knapp vor dem Gaichtpass über das Gemstal. Vor dem Jahr 1945 führte die Straße ein Stück in dieses Tal hinein und überquerte es auf einer Stahlbetonbogenbrücke mit einer Stützweite von 35,00 m. Diese Brücke ist zu Ende des 2. Weltkrieges gesprengt worden. Von da an bis zur Fertigstellung der neuen Brücke musste das Tal ganz ausgefahren werden. Reste der alten Brücke sind auch heute noch zu sehen.

In den Siebzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts wurde wegen der Steinschlaggefahr eine neue Trassierung der Straße vom Gemstal bis zum Gaichtpass geplant, bei der das Gemstal fast gerade zu überbrücken war. Die Ausschreibung der Bauarbeiten erfolgte im Jahr 1977. Der Ausschreibungsentwurf sah eine Stahlbetonbogenbrücke mit aufgeständerter Fahrbahn vor: zweizelliger Bogen, Fahrbahn als zweistegiger Plattenbalken mit Querträgern in allen Stützenachsen.

Ausgeführt wurde nach einem Alternativentwurf der Baufirma ebenfalls eine Stahlbetonbogenbrücke, aber mit einem einzelligen Bogen und einer Fahrbahnkonstruktion, die nach den von Homberg propagierten Grundsätzen - außer bei den Widerlagern und im Scheitel - ohne Querträger ausgebildet wurde, was die Schalungsarbeiten wesentlich erleichterte.

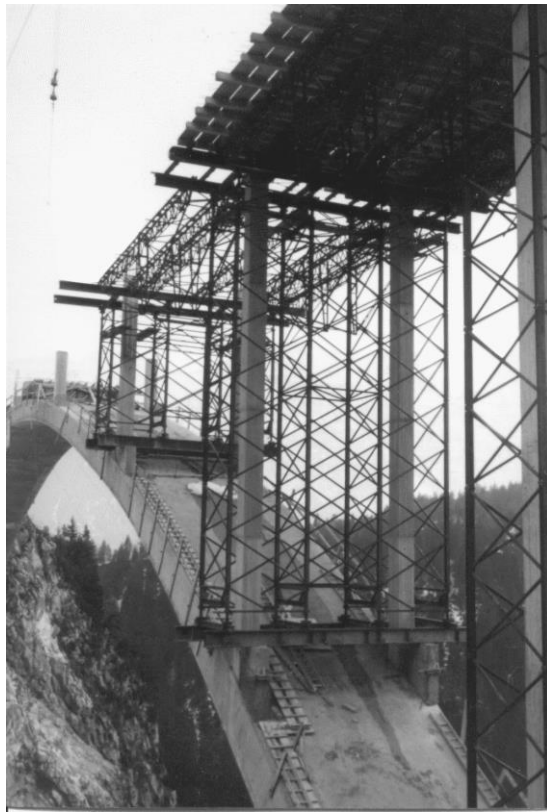
Der Bogen mit einer Stützweite von 102 m wurde, wie bereits jene der Brennerautobahn ein Jahrzehnt vorher, auf einem Cruciani-Lehrgerüst hergestellt. Er wurde so bemessen, dass eine feldweise, jedoch symmetrische Herstellung der Fahrbahn von den Widerlagern zum Scheitel hin möglich war. Die hohen Stützen wurden mit einer Kletterschalung betoniert.

Die Brücke besticht wie andere Bogenbrücken durch ihre einfache und klare Gestaltung. Leider merken bei dieser Brücke - wie sonst bei vielen Brücken auch - die darüberfahrenden Autofahrer nichts von ihrer Schönheit. Dazu muss man schon der alten Straße folgend das Gemstal taleinwärts fahren oder besser, knapp nach Weißenbach, von der B 199 links zum Steinbruch abzweigen.

Eine nette, aber wahre Anekdote gab es bei der Eröffnung der Brücke im Jahr 1979. Wie in Tirol zu solchen Anlässen üblich, waren die Schützen angetreten. Der legendäre Landeshauptmann Wallnöfer begann daher seine Ansprache mit den Werten der Schützen wie Familie usw., bemerkte aber als passionierter Jäger, der er war, bald weiter oben im Gemstal eine Gams und wechselte prompt das Thema.



Gemstalbrücke: Aufbau des Cruciani-Lehrgerüsts *Foto: Innerebner*



Gemstalbrücke: Tragwerksrüstung *Foto: Innerebner*



Gemstalbrücke im Jahr 2004, Planer: ARGE Hofstädter – Hofmann; Prüfenieur: Wicke