



Inhaltsverzeichnis

Titel	Industriepark JVL, Bad Homburg	1
Editorial	Kinder, wie die Zeit vergeht	3
Aktuelle Projekte	Straßenüberführung Sachsenring, Essen Pilotstudie Fotovoltaik am Flughafen Hannover-Langenhagen Neugestaltung Eltingplatz / Eltingstraße, Essen Konzept zur Ermittlung von umwelt- und naturschutzfachlichen Leistungen für den Ausbau und die Verstärkung des Achterdeichs, Nahe Winsen (Luhe) Deicherhöhung Luneplatendeich, Bremerhaven Ausbau der Rad- und Verkehrsinfrastruktur, Bochum Autobahn in der Mongolei ESTW-A Wustermark B289, Ortsumgehung Kauerndorf Pürtener Kreuzung, Waldkraiburg Elbebrücke BAB A14 südlich Wittenberge Neubau der „Saalequerung“ bei Salzmünde	4 4 4 4 4 4 5
Projekte	Industriepark JVL in Bad Homburg Umbau der Pferdebachstraße in Witten Alternative Grüne Route - Trassen für den ÖPNV in Wolfsburg Modernisierung des Eisenbahnknotens Riesa Interdisziplinäre Baubegleitung an der A7 als ÖPP-Projekt Systematische Modernisierung der Abwassernetze in drei historischen Städten	6 8 10 12 14 16
Aktuelles + Internes	Okerbrücke Leiferde für den Verkehr freigegeben Ehrenamt ist uns wichtig! DBBS setzt Maßstäbe Junge Talente sind unsere Zukunft – BPR fördert das Deutschland Stipendium Ein Tag bei BPR in München Neue Büroräume für die Niederlassung Traunstein	18 18 18 19 19 19

Impressum

Herausgeber, verantwortlich i.S.d.P.

BPR Ingenieure GmbH & Co. KG

Döhrbruch 103, 30559 Hannover
Fon 0511 / 860 55-0
www.bpr-gruppe.de
Ust-IdNr. DE197702341

Gestaltung: Ralf Mohr Hannover
Druck: QUBUS media Hannover

Verantwortlich für den Inhalt: Thomas
Pfeiffer, Markus Mey,
Jens Wittrock, Christian van der Velde,
Dr. Bernhard Schäpertöns

Redaktion:
Marie Brünjes, Katharina Martens,
Thomas Wergin, Bernd F. Künne
Fotografie: BPR

Änderungen vorbehalten
© BPR Ingenieure GmbH & Co. KG
2024

Kinder, wie die Zeit vergeht

Kinder, wie die Zeit vergeht. Am 01. April 2024 begann mein 26. Jahr bei BPR und es freut mich sehr, dass die vergangenen 25 Jahre eine mein Leben sehr bereichernde Zeit waren. Neben tollen Projekten, von denen erfreulich viele realisiert wurden, waren es vor allem die Begegnungen mit den Menschen, die die Zeit so wertvoll gemacht haben. Menschen bei uns im Büro, auf Auftraggeberseite und bei zahlreichen Planungspartnern, darunter viele Landschaftsarchitekturbüros, „Konstruktive“ und Gutachter.

Dass ich das Jubiläum nicht als Partner einer Partnerschaftsgesellschaft erlebe, sondern in einer neuen Gesellschaftsform, der GmbH & Co. KG, zeigt auch, dass die Zeit nicht stehen bleibt. Unsere Schwester in der BPR Gruppe, die „BPR Dr. Schäpertöns Consult GmbH & Co. KG“ war diesen Weg schon vor neun Jahren gegangen. Bob Dylan sang einst „The Times They Are a-Changin“ . Warum nun auch wir?

Als ich 1999 zu BPR kam, waren wir 25 Mitarbeitende an zwei Standorten. Heute sind wir ca. 140 Mitarbeitende an zehn Standorten mit deutlich erweitertem Leistungsspektrum. Für ein Unternehmen dieser Größenordnung ist die Partnerschaftsgesellschaft, bei der Inhaberschaft und Geschäftsführung nicht zu trennen sind, nicht mehr die richtige Unternehmensform. Mit der GmbH & Co. KG sind wir flexibler und können Geschäftsführer und, unserer Größe angemessen, auch Prokuristen unabhängig von einer Teilhaberschaft berufen.

Durch die Modernisierung des Personengesellschaftsrechts gab es zum 01. Januar 2024 die Möglichkeit, wie es im Juristendeutsch so schön heißt, identitätswahrend einen Statuswechsel zu vollziehen. Der erforderliche bürokratische Aufwand war dadurch deutlich geringer als er zuvor bei einer Umwandlung gewesen wäre. In so manchem Auftraggeberportal war trotzdem ein Änderungsprozess zu durchlaufen, insgesamt aber eine kleine Hürde, die wir gemeinsam gut gemeistert haben.

Und die Zeiten werden sich weiter ändern. Wir sehen uns dafür nicht nur mit der neuen Unternehmensform sehr gut aufgestellt. Die Verkehrswende, die Berücksichtigung des Klimawandels und die Mitwirkung bei der Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur sind Kernthemen unserer Arbeit. Zu nennen ist zuerst der ÖPNV, mit Luftbereifung oder auf der Schiene (kurz Bus & Bahn), für den BPR seit Gründung eine besondere Leidenschaft hat. Aktuell kommen die „Blue Green Streets“ dazu, die eine spannende interdisziplinäre Zusammenarbeit der Disziplinen Verkehrsanlagen, Wasserwirtschaft und Freiraumplanung erfordern, inhouse oder mit Partnern. Und nicht zuletzt die Sanierung von Entwässerungssystemen und Verkehrsanlagen inkl. Brücken, wo unsere Expertise gefragt ist. Mit dem 2022 hinzugekommenen Geschäftsfeld der Projektsteuerung ist unser Portfolio in der Qualität nochmal gewachsen.

Wir und auch ich persönlich freuen uns auf die kommenden Jahre mit der „BPR Ingenieure GmbH & Co. KG“.

Thomas Pfeiffer





Straßenüberführung Sachsenring, Essen

Die Straßenüberführung Sachsenring ist eine Brücke mit hoher verkehrlicher Bedeutung. Eine Prüfung sorgte für eine Traglasteinschränkung, welche u. a. zu Behinderungen im ÖPNV führte. Die alte Brücke wurde zurückgebaut und durch ein einspuriges Provisorium ersetzt. Im Rahmen des Generalplaner-Auftrags der Stadt Essen beplanen wir mit BPR Dr. Schäpertöns Consult Brücke, Verkehrs- und Freianlagen. Im Zuge einer Renaturierung des Eibergbachs soll eine Offenlegung der Verrohrung erfolgen. Hinzu kommen Leistungen des Umwelt- und Artenschutzes. Fachplanungen aus dem Bereich Geotechnik, Verkehrs- und Schallgutachten sowie technische Ausstattung runden den Auftrag ab.



Pilotstudie Fotovoltaik am Flughafen Hannover-Langenhagen

Zum Erreichen der Treibhausgasneutralität bis 2045 gibt es beim Flughafen Hannover-Langenhagen Überlegungen zum Bau einer Freiflächen-Fotovoltaikanlage entlang der Nordbahn. Da die Auswirkungen auf die dort vorkommenden geschützten Biotope und bedeutenden Vorkommen von Brutvögeln schwer abzuschätzen sind, wird eine Testanlage errichtet. BPR hat bei der Konzeptionierung der Testanlage, bestehend aus drei Arten der Modulaufstellung, und bei der Erstellung der naturschutzfachlichen Genehmigungsunterlagen mitgewirkt und begleitet das Projekt nun vegetationskundlich. Ziel ist die Untersuchung der Auswirkungen auf Flora und Fauna und die Abschätzung der naturschutzfachlichen Genehmigungsfähigkeit einer PV-Anlage.



Neugestaltung Eltingplatz / Eltingstraße, Essen

Die Stadt Essen plant die „Neugestaltung Eltingplatz / Eltingstraße“; ein zentrales Förderprojekt im Stadtteilprojekt Essen NORD. Durch die Aufwertung des Eltingplatzes und der Eltingstraße soll für Bewohnerinnen und Bewohner unterschiedlicher Herkunft und Kultur ein Ort der Begegnung entstehen. Der Eltingplatz wird das grüne Zentrum des Quartiers bilden, die Eltingstraße soll als lebendige Wohn-, Spiel- und Promenierstraße eingerichtet werden. BPR wurde von dem Landschaftsarchitekturbüro häfner jiménez betcke jarosch aus Berlin, welches die Entwurfsplanung erstellt hat, als Nachunternehmer mit den Leistungsphasen 5 bis 8 der Objektplanung Verkehrsanlagen und den Leistungsphasen 6 bis 8 der Objektplanung Freianlagen beauftragt.



Konzept zur Ermittlung von umwelt- und naturschutzfachlichen Leistungen für den Ausbau und die Verstärkung des Achterdeichs, Nahe Winsen (Luhe)

Der Deich- und Wasserverband Vogtei Neuland beabsichtigt den Achterdeich auf ca. 4,7 km Länge auszubauen und zu verstärken. Da die Deiche mittlerweile zu Schutzdeichen umgewidmet wurden, entsprechen sie nicht mehr den anerkannten Regeln der Technik nach DIN 19712 (Flussdeiche). Für das weitere Planverfahren wurde BPR beauftragt, den Umfang der notwendigen naturschutzfachlichen Leistungen zum Natur- und Umweltschutz, wie z.B. erforderliche Untersuchungen, mögliche Konfliktfelder und zeitliche Abläufe, zu ermitteln, damit der weitere Projektverlauf mit den zukünftigen Genehmigungsverfahren geplant werden kann.



Deicherhöhung Luneplatendeich, Bremerhaven

Seit über zehn Jahren begleiten wir die Umgestaltung der Luneplate im südlichen Fischereihafen in Bremerhaven. Für einen Bereich des Luneplatendeiches (Länge ca. 7 km) hat eine Anpassung der aktuellen Bestickhöhen für die Hochwasserschutzlinie sowie in Teilbereichen eine zusätzliche Anpassung der Außendeichneigung zu erfolgen. Im Rahmen dieses Projektes wurde BPR von Tractebel Hydroprojekt GmbH aus Hamburg mit der Verkehrsanlagenplanung in den Leistungsphasen 1 und 2 beauftragt. Außerdem kümmern wir uns um die Kampfmittelanfrage, die Planung der Leitungstrassen, die bauzeitliche Verkehrsführung sowie die Örtliche Bauüberwachung, Bauoberleitung und die Kostenkontrolle im Projekt.



Ausbau der Rad- und Verkehrsinfrastruktur, Bochum

Als Teil des Maßnahmenpakets MP 1 (Sofortmaßnahmen im Radhaupttroutennetz) des beschlossenen Radverkehrskonzeptes der Stadt Bochum wurde BPR beauftragt, in den Leistungsphasen 1 bis 9 auf rund 400 m den Lückenschluss der Rad- und Verkehrsinfrastruktur an der Oskar-Hoffmann-Straße herzustellen. Zudem soll der derzeit signalregelte Knotenpunkt mit der Straße Steinring zu einem großen Kreisverkehrsplatz umgebaut werden. Die Kolleg*innen in Essen befinden sich gerade bei der Variantenbetrachtung (eine Option: geschützter Beidrichtungsradweg als Visualisierung dargestellt). Die Einbindung des stadtbildprägenden Baumbestandes ist besonders wichtig. Das Büro nts aus Münster übernimmt in diesem Projekt die Freianlagenplanung.

Autobahn in der Mongolei

SRP Mongolian Engineering wurde mit der Ausführungsplanung einer 130 km langen und zweispurigen Autobahn beauftragt. Diese Planung ist ein Folgeauftrag, nachdem SRP Mongolian Engineering bereits die ersten 180 km dieser Strecke erfolgreich geplant hat. Das Projektgebiet ist im Süden des Landes in der Wüste Gobi an der chinesischen Grenze gelegen, ca. eine Flugstunde von der Hauptstadt Ulan Bator entfernt. Diese Autobahn ist Teil des Generalverkehrsplanes, um die Anbindung der Provinzen nach Ulan Bator und die Anrainerstaaten zu verbessern und somit den Export zu fördern. Der Auftraggeber ist das Regierungssamt der Provinz Umnugovi. Die Planung und Genehmigung sollen bis Ende Mai 2024 abgeschlossen sein.

ESTW-A Wustermark

Eine dritte Bahnsteigkante in Elstal und eine zusätzliche Weichenverbindung sollen zukünftig den Halt von weiteren Zügen ermöglichen.

Neben der Errichtung eines weiteren Bahnsteigs sind verschiedene Leit- und Sicherungstechnik (LST) Maßnahmen notwendig. Als Voraussetzung dafür wird die Unterzentrale (UZ) Ruhleben in Berlin um ein neues elektronisches Stellwerk (ESTW) Wustermark erweitert. Diese modernere Stellwerkstechnik ist Voraussetzung, um die Strecke mit dem European Train Control System (ETCS) auszustatten. BPR Dr. Schäpertöns Consult ist mit den Planungsleistungen für Verkehrsanlagen sowie den Gewerken der bahntechnischen Ausrüstung in den Leistungsphasen 2 bis 5 beauftragt.

B289, Ortsumgehung Kauerndorf

SRP Schneider & Partner wurde vom Staatlichen Bauamt Bayreuth mit der Ausführungsplanung und Ausschreibung der Verkehrsanlagen und Entwässerungseinrichtungen der rund 2,75 km langen Strecke beauftragt. Im Zuge der Ortsumgehung werden ein 750 m langer Tunnel und mehrere Ingenieurbauwerke errichtet.

Die Hauptbaumaßnahmen haben mit dem Spatenstich im Juli 2023 bereits begonnen. Als nächstes werden Betonsäulen zur Untergrundstabilisierung, ein großes Absetz- und Regenrückhaltebecken und eine Ablaufleitung zum Weißen Main hergestellt. Das Becken muss hohen Anforderungen genügen, denn es liegt vollständig in der künftigen Wasserschutzzone II. Fertigstellung ist für 2028 geplant.

Pürtener Kreuzung, Waldkraiburg

Im Zuge der Erneuerung der St2352 wird die unfallträchtige, derzeit lichtzeichengesteuerte und nicht ausreichend leistungsfähige Pürtener Kreuzung umgebaut und durch eine Unterführung mit einer lichten Weite von 19m ersetzt. BPR Dr. Schäpertöns Consult, Niederlassung Traunstein, wurde vom Staatlichen Bauamt Rosenheim mit der Planung des Bauwerks sowie mit der bauzeitlichen Verkehrsführung beauftragt. Besonderes Augenmerk liegt bei der Umsetzung darauf, dass die St2091, die ein wichtiger Autobahnzubringer ist, während der gesamten Bauzeit ungehindert befahren werden kann. Wir freuen uns dazu beizutragen, diesen Verkehrsknotenpunkt zukünftig sicherer zu machen und den Verkehrsfluss zu verbessern.

Elbebrücke BAB A14 südlich Wittenberge

K+S Ingenieur-Consult plant gemeinsam mit SRP Schneider & Partner Ingenieur Consult in einer Ingenieurgesellschaft im Zuge des Neubaus der BAB A14 Magdeburg-Schwerin südlich der Stadt Wittenberge. Als Bauherr fungiert die Bund/Länder-Projektgesellschaft DEGES im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes. Ausführende Arbeitsgemeinschaft ist die Implenia Construction GmbH mit den Partnern DSD Brückenbau GmbH, Implenia Spezialtiefbau GmbH und Stahltechnologie Niesky GmbH. K+S und SRP sind mit den Ausführungsplanungen für das neue Bauwerk bei Wittenberge befasst und planen die dortige „Vorlandbrücke“ der insgesamt 1.101 m langen Brücke aus Spannbeton, die Unterbauten der „Strombrücke“ sowie sämtliche Baubehelfe und Verbauten.

Neubau der „Saalequerung“ bei Salzmünde

K+S Ingenieur-Consult plant gemeinsam mit den zwei weiteren Ingenieurbüros schlaich bergemann partner und Baumann+Obholzer den Neubau der „Saalequerung“ bei Salzmünde nahe Halle a.d. Saale. Im Zuge der vierstreifigen Westumfahrung (A143) wird die Flussüberquerung mit einer anspruchsvollen Neukonstruktion angegangen, deren Fundamente ab Herbst 2023 hergestellt werden. Auftraggeber der Planungsgemeinschaft ist das Bauunternehmen Max Bögl. Als Bauherr fungiert die Bund/Länder-Projektgemeinschaft DEGES im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes. Das Projekt schließt den doppelten Autobahnring um Halle und vollendet damit das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 13.



Bildquelle: Global Fish - Eigenes Werk



Sehr gelungene Verbindung alter und neuer Industriebauten

Industriepark JVL in Bad Homburg



Wo einst Bad Homburgs größtes Unternehmen, der Getriebehersteller PIV 2000 Menschen Arbeit gab, errichtet die Löw Grundstücksentwicklung GmbH & Co. KG auf dem 34.000 m² großen Gelände an der Justus-von-Liebig-Straße einen neuen Industriepark. In diesem wollen u. a. die Stadtwerke, der Kreisverband Hochtaunus e.V. des Deutschen Roten Kreuzes und der Perückenhersteller Ellen Wille ihre neuen Standorte beziehen.

Insgesamt entstehen sechs neue Planungsabschnitte. Wobei das Architekturbüro hsp.architekten den größten Teil der Planung im Industriepark über-

nommen hat. Lediglich der Umbau der Halle am Standort 5 wurde/wird durch das Architekturbüro Vliamos und Partner geplant. Wo es möglich ist, werden die historischen Gebäude unter konstruktiven, energetischen und architektonischen Gesichtspunkten revitalisiert. Die Bestandsgebäude des Areals stammen aus den späten 50er bis 60er Jahren und wurden im Laufe der bisherigen Nutzung bereits umgebaut oder auch baulich erweitert. Die modernisierten Bestandsgebäude werden zudem um großzügige Hallengebäude ergänzt, die den neuen Mietern ideale Standortbedingungen bieten.

Außerdem soll das Gelände mit 100 Bäumen bepflanzt werden und so auch eine gute Aufenthaltsqualität bieten. Die Umbaumaßnahmen im Rahmen des Projekts umfassen das Versehen bestehender Hallen mit neuen Fassaden und Dacheindeckungen sowie die Umgestaltung ehemaliger Lehrwerkstätten für eine neue Nutzung. Zudem wurden bestehende Verwaltungsgebäude und Ausstellungshallen zeitgemäßen Anforderungen moderner Arbeitsplätze angepasst. Eine ehemalige Härtereier wurde für eine neue industrielle Nutzung als Energiezentrale der Stadtwerke umgeplant.





Die Wünsche, die neuen Nutzungen in Einklang mit den vorhandenen baulichen Rahmenbedingungen zu bringen, stellte die Projektbeteiligten vor besondere Herausforderungen.

Die Planung musste zeitgleich mit den laufenden Baumaßnahmen fortgeführt werden, um den Bestand beziehungsweise die bauliche Substanz ausreichend bewerten und kurzfristig reagieren zu können.

Neben den Umbauten der Bestandsgebäude (betrifft alle Standorte), wurden auf dem Areal drei neue Hallen (Standorte 1 – 3) geplant und errichtet. Die Hallen wurden auf Kragstützen errich-

tet, die zur Aussteifung der Hallen angesetzt wurden, um Windlasten der Fassade über Einzelfundamente in das Erdreich abzutragen.

Die Hallen unterscheiden sich im Wesentlichen in Ihrem Dachtragwerk. Hier wurde aufgrund der verschiedenen Anforderungen unterschiedliche Baumaterialien eingesetzt.

Die Hallendachkonstruktionen wurden aus Stahl, Betonfertigteilen und Brett-schichtholzbindern geplant und zum Teil bereits realisiert.

Leon Henckes, BS Schwarzbart Ingenieure, Büro Frankfurt

Bauherr:

Löw Grundstücksentwicklungs GmbH & Co. KG

Leistungen:

Tragwerksplanung, LPH 1 – 5

Architekten:

HSP Architekten, Bad Homburg
Architekturbüro Vliamos und Partner,
Bad Homburg

Planungs-/ Bauzeit:

2021 – 2024

BGF:

ca. 34.000 m²



Eine innerstädtische Herausforderung

Umbau der Pferdebachstraße in Witten

Im Sommer 2014 veröffentlichte die Stadt Witten ein Verfahren mit Teilnahmewettbewerb zum Umbau einer innerstädtischen Straße und dem Neubau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke. Auf dem Papier betrachtet eine Straßenbaumaßnahme wie man sie in vielen anderen Veröffentlichungen oder Projekten findet. Aus damaliger Sicht steckten strategische Überlegungen in der Entscheidung, an dem Verfahren teilzunehmen. Zum einen gab es im näheren Umfeld bereits Projekte und den Willen, BPR in der Rhein-Ruhr-Region zu etablieren. In Bochum befand sich zu dem Zeitpunkt das Projekt Ostpark bereits in der Planung. In Köln gab es zum Großprojekt der 3. Baustufe ein Projektbüro an der Agrippinawerft. Zur weiteren Etablierung von BPR in der Region war somit das Vorhaben in Witten ein weiterer logischer Baustein. Zum anderen gab es in der Vergangenheit länger kein gemeinsames Projekt mit BPR Dr. Schäpertöns Consult aus der BPR Gruppe. Dies sollte sich ändern, läge die Planung der Brücke im Auftragsfall bei den Kolleg*innen aus München. Somit fiel die Entscheidung zur Teilnahme an dem zweistufigen Verfahren positiv aus und nach erfolgreichem Abschluss der Angebotsphase konnte im Juni 2016 der Vertrag unterzeichnet werden.

Das Startgespräch mit den neuen Auftraggebern, der Stadt Witten und der Entwässerung Stadt Witten (ESW) fand im August 2016 statt. In kleiner Runde mit unserer damaligen Jungingenieurin Anne Weinholz, jetzt Anne Bock, unserem Fachbereichsleiter Planung Entwässerung aus Bremen Stefan Lippert und einem unserer Partner Jens Wittrock wurden die Vorstellungen mit den Auftraggebern u. a. zu den Themen Projektorganisation, Grundlagenermittlung



wie Vermessung und Kanalbestandsdaten, Richtlinien und Standards, Planungsorganisation Fußgängerbrücke, Belange der Leitungsträger und diversen Einzelsachverhalten ausgetauscht. Zusätzlich wurden die angepeilten Terminalschienen für die Realisierung möglicher Einzelmaßnahmen angerissen, um für die nächsten Gesprächsrunden die richtigen Schwerpunkte zu setzen. Der Anfang war also gemacht.

Zu diesem Zeitpunkt war klar, dass die erste planerische Herausforderung in der Querung eines Regenwasserkanals DN 1200 mit der Bahnstrecke Dortmund – Witten lagen. Die Sperrpause war in durch die ESW frühzeitig beantragt worden, sodass ein erstes Teilprojekt in 2017 bereits umgesetzt werden konnte.

Es folgten über 60 weitere Projekt- und Leitungsträgerbesprechungen, diverse weitere Abstimmungen mit Gutachtern, Anliegern wie dem Evangelischen Krankenhaus und dem Industrieantriebs-

hersteller ZF über die nächsten fünf Jahre, die zum Gelingen des Projektes beitragen sollten. Planerische Herausforderungen gab es viele. Es sollten gemäß der Vorgabe zwei Kreisverkehre geplant werden, der Straßenquerschnitt wurde erweitert und ergänzt mit einem zur damaligen Zeit üblichen beidseitigem mind. 1,5 m breiten Fahrradstreifen. Somit rückte mit der Aufweitung des Straßenkorridores die Themen der Grundstückserweiterungen in einzelnen Bereichen und die Neuorganisation der Versorgungstrassen in den Fokus, was den Einstieg dreier weiteren Kollegen aus dem Osnabrücker Büro mit Thomas Lokatis als erfahrener Verkehrsanlagenplaner, René Kraus als Jungingenieur und dem Büroleiter Christoph Rehbock für die Vorbereitung der Bauausführung zur Folge hatte. Neben den höhentech-nischen Herausforderungen auf planerischer Seite wurden auch separate Gesprächsrunden mit den Stadtwerken Witten und den einzelnen Telekommunikationsunternehmen für die Vorbereitung der Bauausführung ins Leben ge-





rufen, um die jeweiligen Belange für die Umsetzung der Maßnahme abzufragen.

Wer Verkehrsanlagen im innerstädtischen Bereich plant, kann erahnen, dass neben den planerischen und technischen Herausforderungen in den technischen Zusammenhängen vorhandener Versorgungsnetze auch die wirtschaftlichen Interessen jedes einzelnen Versorgungsunternehmens eine große Rolle gespielt haben.

Die Detailierung der Straßen- und Kanalbauplanung schritt Mitte 2017 soweit voran, dass die Ausschreibungsvorbereitung für die eigentliche Straßen- und Kanalbaumaßnahme neben der bereits laufenden Einzelmaßnahme Bahnquerung intensiviert wurde. Die Hauptausschreibung wurde im April 2018 veröffentlicht und mit einem Auftragsvolumen von circa 11 Mio. Euro submitted.

Mit dem Baubeginn im Herbst 2018 wurde schnell klar, dass es keine stö-

rungsfreie Baustelle werden dürfte. In den Bestandsplänen nicht enthaltene Reste einer Tankstelle im Untergrund, ein heterogener Baugrund, der den damaligen Ansatz einer direkter Bodenabfuhr im Keime ersticken sollte und die bereits im Vorfeld bekannten Herausforderungen des Leitungsbaus unter Aufrechterhaltung des Verkehrs. Hierbei entwickelte René Kraus im Zuge der teilweise separaten Leitungs Koordinierungsrunden die Fortführung der Leitungsplanung am Beamer, um den Leitungsbaubau zu strukturieren und Baufortschritt zu fördern. Wir können hier verraten, dass der tatsächliche Projektabschluss im Jahr 2023, zwei Jahre nach dem geplanten Bauende, die planerisch zeitlichen Ansätze sich also nicht realisieren ließen.

Zwischendurch haben sich allerdings die Randbedingungen für die zu integrierende Einzelmaßnahme der Rad- und Fußgängerbrücke planerisch und zeitlich geändert. Wir berichteten in der Ausgabe BPRaktuell 3.23 darüber. Auch die

Vorgaben, die für die Realisierung eines gänzlich neuen Bahnübergangs im Bereich der Ziegelstraße und die Erneuerung einer Gas-Hochdruckleitung berücksichtigt werden mussten, waren planerisch in das Gesamt-Projekt einzupassen.

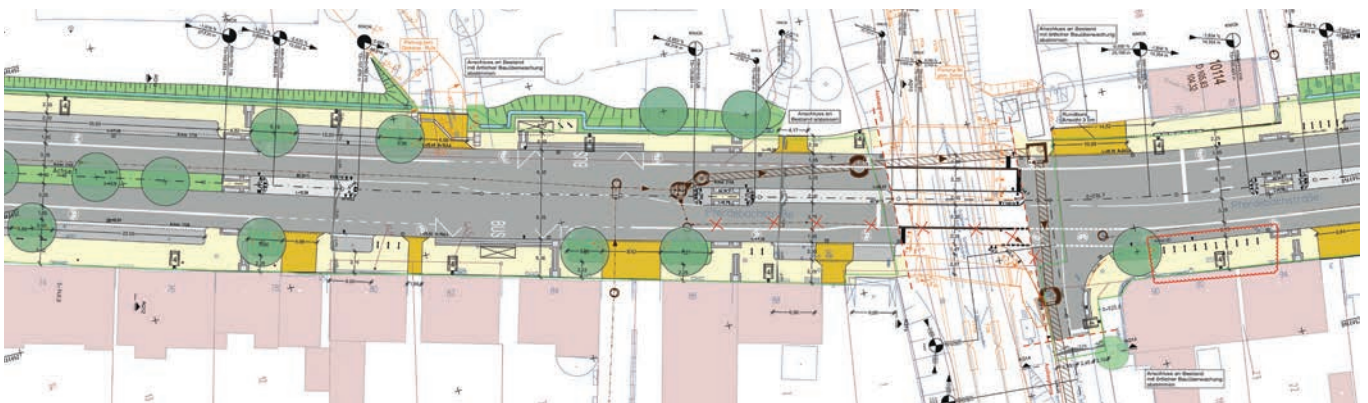
Mit der Eröffnung im Sommer 2023 fand das spannende Baugeschehen seinen Abschluss, die Restabwicklung wird uns noch in 2024 verfolgen. Was nehmen wir nun aus gut fünf Jahren Bauzeit mit?

Komplexe, innerstädtische Baustellen erfordern auf allen Seiten eine gute Vorbereitung. Alle Beteiligten müssen den Willen haben, zu kooperieren und die Projektabwicklung in den Vordergrund zu stellen. Dies ist in diesem Projekt nur bedingt gelungen. Wenn man als Projektbeteiligter die Pferdebachstraße entlang läuft und das Gesamtergebnis sieht, kann man aber bei allen vorherigen Widrigkeiten stolz auf das Geleistete sein. Das Mitwirken hat sich gelohnt, auch wenn auf dem Weg dahin viele Steine aus dem Weg geräumt werden mussten.

Michael Reiß, BPR Ingenieure, Büro Essen

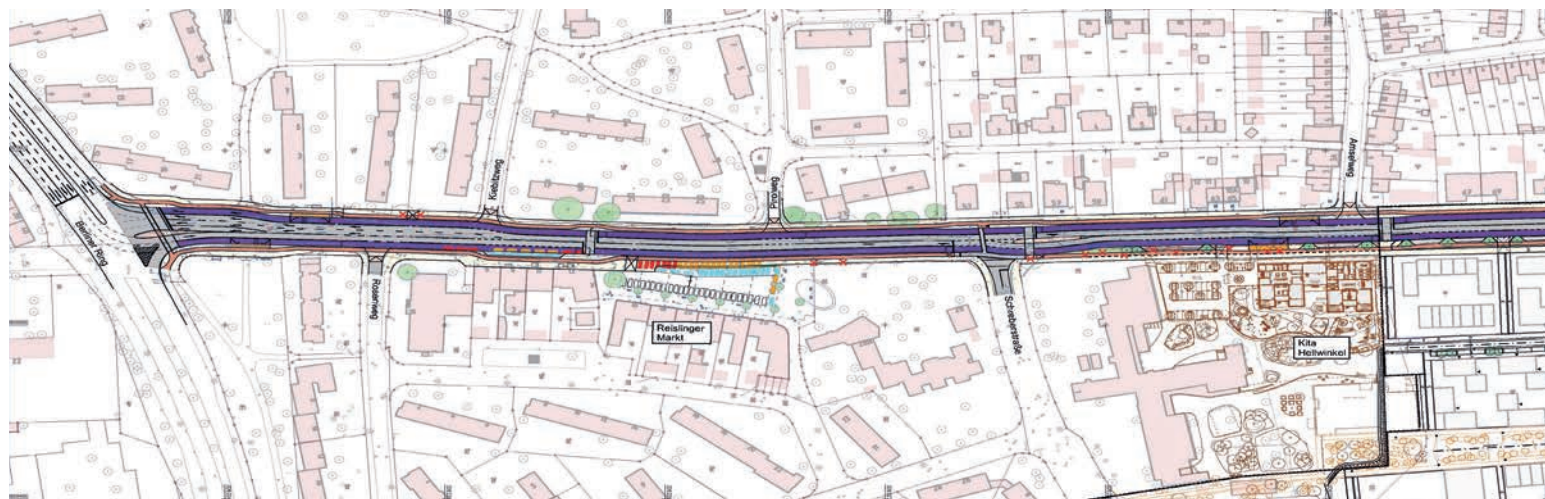


Video: Drohnenbefliegung Pferdebachstraße



Vorfahrt für den ÖPNV

Alternative Grüne Route - Trassen für den ÖPNV in Wolfsburg



Innerortsabschnitt Reißlinger Straße

Bereits in unserer BPR aktuell 1.17 haben wir über die im Südosten Wolfsburgs angestrebte Stadtentwicklung und die dafür geplanten verkehrlichen Maßnahmen, insbesondere über neue Ideen für den öffentlichen Personennahverkehr berichtet.

Viel Zeit ist vergangen und in allen drei großen Wohngebieten, den Hellwinkelterrassen, den Steimker Gärten und dem Sonnenkamp sind die Erschließungsmaßnahmen erfolgt. In unterschiedlicher Ausprägung sind auch die neuen Gebäude bereits bezogen.

Was wurde aus den Maßnahmen für den Verkehr, insbesondere der Alternative Grüne Route, kurz AGR genannt?

Die AGR soll eine schnelle Busverbindung vom südlichen Stadtrand am Wohngebiet Sonnenkamp bis zum ZOB ermöglichen. Dazu sind Abschnitte als unabhängig geführte, separate BUS-Trassen, wie z. B. zwischen Sandkrugstraße und Nordsteimker Straße, vor-

gesehen. Im Verlauf der Reislinger und der Nordsteimker Straße fahren die Busse auf Sonderfahrstreifen, getrennt vom MIV unter Berücksichtigung der ÖPNV-Priorisierung an den Knotenpunkten.

Die Idee, Busse und Fahrräder auf einem Fahrstreifen fahren zu lassen, hat sich aus verständlichen Gründen deutschlandweit nicht durchgesetzt. Der Radverkehr wird deshalb im Sinne von Radschnellverbindungen getrennt betrachtet, aber es wird neben der AGR auf eigenen Wegen viel für den Radverkehr getan.

Die erwartete Zunahme an Verkehr nicht nur durch einen Ausbau der Kfz-Routen sondern durch einen attraktiven ÖPNV zu bewältigen ist für eine Autostadt wie Wolfsburg ein erfrischend neuer Weg.

Der aktuelle Stand des AGR-Ausbaus ist durchaus erfreulich.

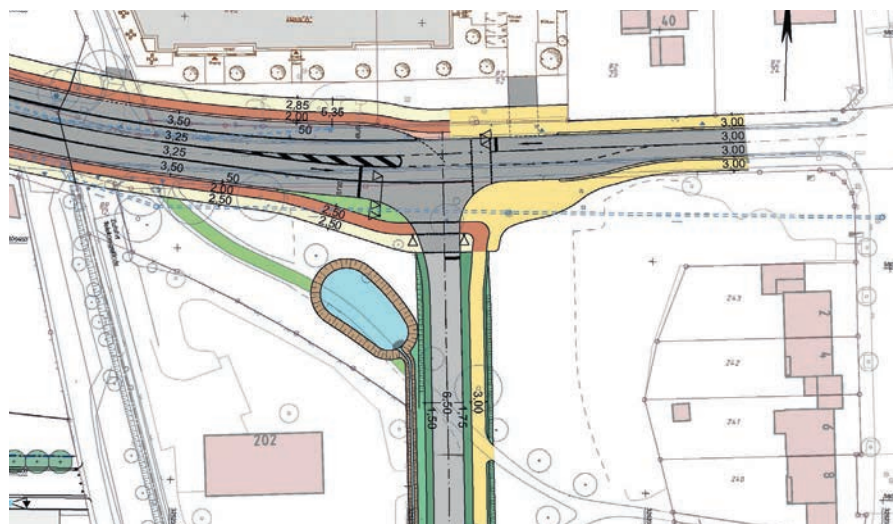
Im sogenannten „Außerortsabschnitt“, der aus genehmigungsrechtlichen Gründen in drei Teile gesplittet wurde,

liegt das Baurecht vor. Der von der Innenstadt kommend erste Abschnitt, der Anschluss von der Sandkrugstraße zum Wohngebiet Steimker Gärten, wurde 2023 planfestgestellt und geht jetzt in die nächste Phase. Der folgende Abschnitt im Zuge des Wohngebietes Steimker Gärten bis zum Anschluss an die Nordsteimker Straße ist seit 2023 bereits baulich fertiggestellt. Der dritte und letzte Abschnitt hat das Baurecht über einen Bebauungsplan bekommen und geht nach dem Ende 2023 erfolgten politischen Beschluss ebenfalls in die Realisierung. Dieser Teilabschnitt beinhaltet mit einer Neuordnung und Modernisierung der Oberflächenentwässerung (Reinigung und Rückhaltung), einer konstruktiven Abfangung am trassennahen Moorgelände und Lärmschutzwänden auf der Westseite für den Ortsteil Nordsteimke weitere Herausforderungen.

Für den Ausbau der Innenstadttrassen (Abbildung oben) ist für den Abschnitt ab Wohngebiet Hellwinkelterrassen Richtung Innenstadt noch ein Planfeststellungsverfahren erforderlich, das in 2024 begonnen werden soll. Da mit der sich anschließenden Realisierung ein erheblicher Eingriff in die täglichen Verkehrsabläufe einhergeht, sind die Maßnahmen in den nächsten Jahren in einen Gesamtablaufplan aller vorgesehenen städtischen Baumaßnahmen zu integrieren.

Es bleibt also noch viel zu tun, gehen wir's an!

Thomas Pfeiffer, BPR Ingenieure, Büro Hannover



Detailplan Anbindung Reißlinger Straße Bauabschnitt Nord

Von 91 auf 45 Minuten

Modernisierung des Eisenbahnknotens Riesa



Quelle: DB Netz AG

Ausbaustrecke Leipzig – Dresden (VDE 9)

Mit der Realisierung des Schienenprojektes der Ausbaustrecke Leipzig – Dresden werden die technischen Voraussetzungen geschaffen, um die Anbindung des Wirtschaftsraumes in Sachsen, insbesondere Dresden, an Ruhrgebiet, Rhein/Main-Gebiet und Bayern sowie das Hochgeschwindigkeitsnetz allgemein zu verbessern. Gleichzeitig sollen betriebliche Engpässe beseitigt werden. Die rund 117 km lange Strecke verbindet die beiden größten Städte Sachsens. Sie wird in drei Baustufen realisiert, die jeweils aus einzelnen Bauabschnitten mit einer Vielzahl von Teilvorhaben bestehen. Die ersten beiden Baustufen sind bereits abgeschlossen. Um zusätzliche Kapazitäten für Reisezüge zu schaffen und kürzere Fahrzeiten zu ermöglichen, wird die vorhandene Strecke mehrgleisig ausgebaut und mit neuester Stellwerkstechnik (DSTW-Technik) ausgestattet. Dadurch werden die technischen Voraussetzungen für Geschwindigkeiten bis 200 km/h geschaffen. Die Fahrzeit kann

von 91 Minuten (vor Baubeginn) auf 45 Minuten (nach Fertigstellung) verkürzt werden.

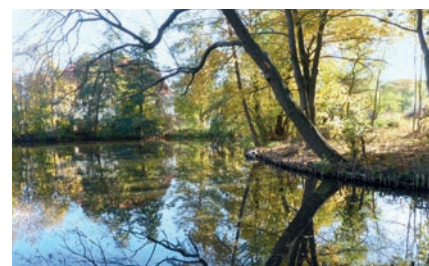
Modernisierung Eisenbahnknoten Riesa

Seit 2009 befindet sich das VDE 9 in der dritten Baustufe (Riesa bis Dresden-Neustadt). Große Teile dieser Baustufe sind bereits realisiert oder befinden sich zumindest bereits in der planerischen und baulichen Umsetzung. So auch die Modernisierung des Eisenbahnknotens Riesa. Aufgrund der Komplexität des Projektes und der notwendigen Planrechtsverfahren zur Erlangung der Baugenehmigung ist der Baustart frühestens für 2029 geplant.

Der Umbau des Eisenbahnknotens zu einem modernen Knotenpunkt ist anspruchsvoll und gliedert sich in zwei Abschnitte: zum einen den Bahnhof Riesa und zum anderen den Streckenabschnitt zwischen dem Abzweig Röderau Bogen dreieck und dem Abzweig Zeithain Bogen dreieck. Unter anderem wird der Bahnhof Riesa modernisiert und erwei-

tert. Die zwei Hauptgleise werden erneuert, zwei Überholungsgleise sowie fünf Zugbildungsgleise neu gebaut. Auch die Bahnsteiganlagen werden neugestaltet und verlängert. Rampen und Aufzüge gewährleisten nach dem Umbau die barrierefreie Nutzung des gesamten Bahnhofs.

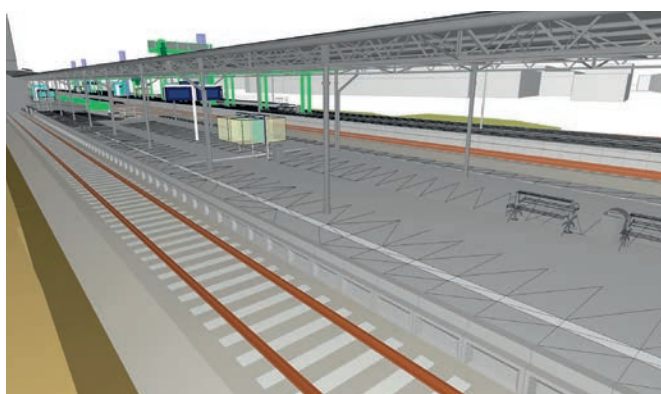
Im Streckenabschnitt zwischen Röderau und Zeithain Ost wird unter anderem eine neue Verbindungskurve, um



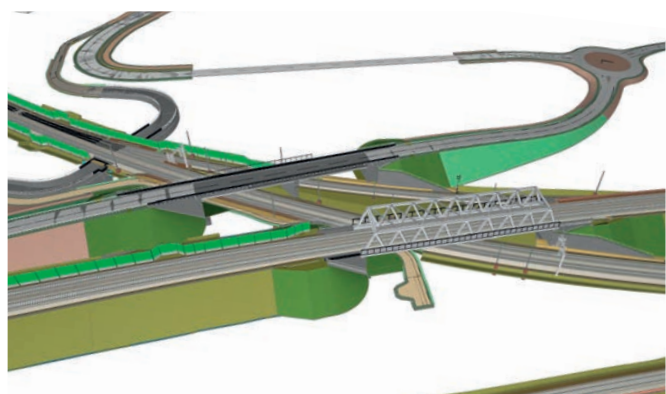
FFH-Gebiet Döllnitz und Mutzschener Wasser (Teil des Untersuchungsraumes Knoten Riesa)

die Kapazität der Infrastruktur zu erhöhen. Im Rahmen der Bauarbeiten erfolgt die Erneuerung zahlreicher Ingenieurbauwerke.

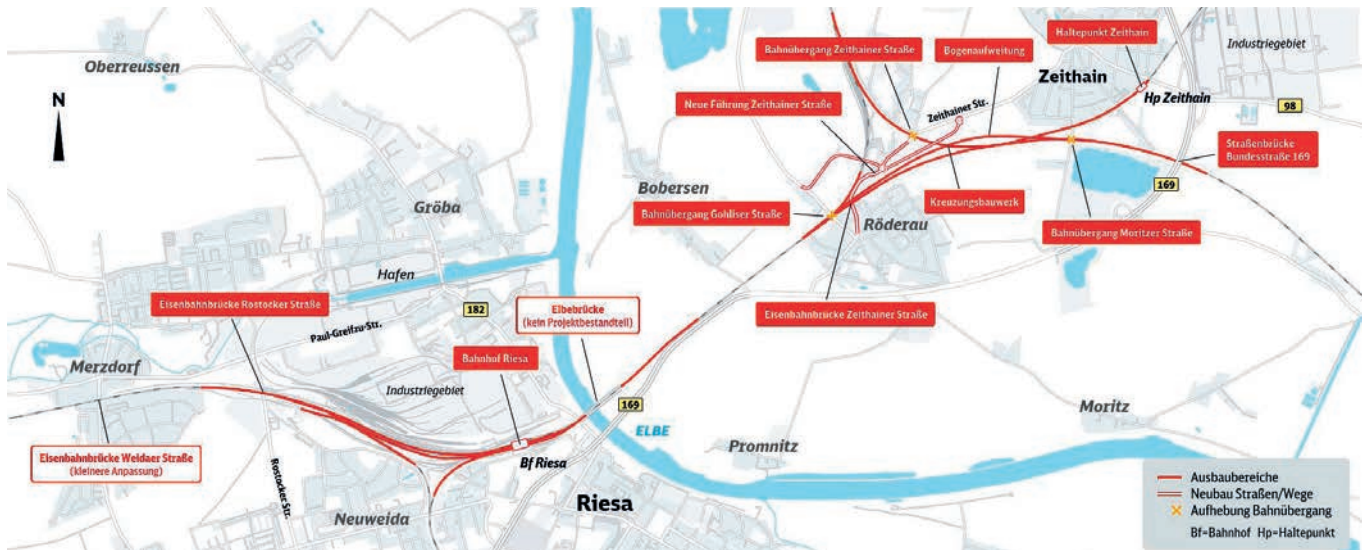
BPR Dr. Schäpertöns Consult ist in den Leistungsphasen 1 bis 4 mit der Objektplanung der Verkehrsanlagen sowie der



Neubau Bstg. 1a-8 Bf Riesa Blickrichtung Westen

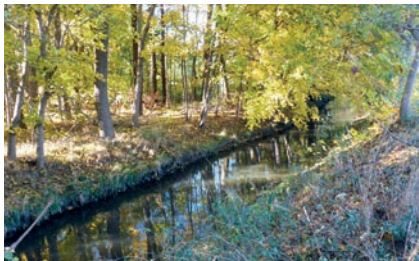


Neubau Kreuzungsbauwerk Bogen dreieck Blickrichtung Norden



Quelle: DB Netz AG

Objektplanung und Tragwerksplanung für Ingenieurbauwerke und Gebäude im Rahmen des Umbaus des Knotens Riesa von der DB InfraGo AG beauftragt. Hinzu kommen die vielseitigen Planungspakete der bahntechnischen Ausrüstung. Hier planen wir die Oberleitungsanlagen, die Leit- und Sicherungstechnik, die Stromversorgung, die Weichenheizungsanlagen sowie die übrigen 50-Hz-Anlagen.



FFH-Gebiet Döllnitz und Mutzscher Wasser (Teil des Untersuchungsraumes Knoten Riesa)

Im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung des Knoten Riesa sind wir auch mit der Erstellung der umweltrechtlichen Genehmigungsgutachten zur Planfeststellung von der DB InfraGo AG beauftragt. Diese umfasst den UVP-Bericht zur Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP). Zudem erstellen wir den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der naturschutzrechtlichen Eingriffe einschließlich deren Kompensation durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, einen Artenschutzfachbeitrag und eine FFH-Verträglichkeitsprüfung, jeweils nach dem Bundesnaturschutzgesetz sowie einen Fachbeitrag zur EU-Wasserrahmenrichtlinie nach dem Wasserhaushaltsgesetz.

Da wir sowohl mit dem technischen Projekt als auch mit der Umweltschutzplanung beauftragt wurden, ist eine besonders enge, gewerkeübergreifende Zusammenarbeit möglich, um nachteilige Umweltauswirkungen und naturschutzrechtliche Eingriffe effektiv zu vermeiden, beziehungsweise mindestens zu vermindern.

Ein wesentlicher Fokus liegt dabei in der Bewertung von (klein)räumlichen Alternativen und ingenieurtechnischen Varianten auch unter Umweltaspekten, um dem Vermeidungsgebot frühzeitig und umfassend zu entsprechen.

Wir freuen uns sehr an diesem letzten

Abschnitt der Verkehrsprojekte der Deutschen Einheit beteiligt zu sein, und dazu beizutragen die Vereinigung von Ost und West verkehrstechnisch zu vollenden.

Frank Strehlau, Bereichs- und Projektleiter Verkehrsanlagen
Büro Berlin

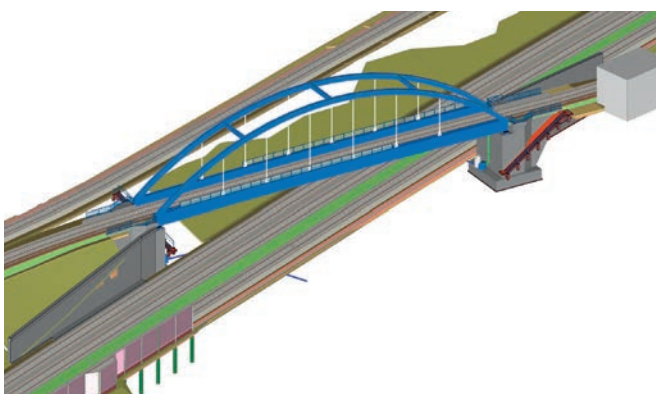
Leistungen: Generalplanung LPh 1-4, 6

Auftraggeber: DB InfraGo AG

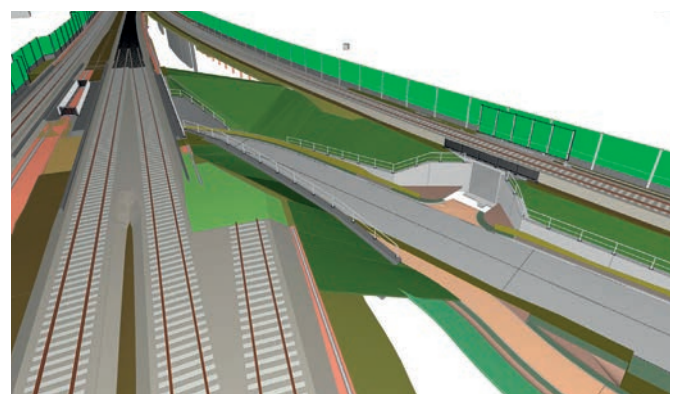
Baubeginn: vsl. 2029

Planungsinhalte:

- 36,7 km Gleise
- 80 Weichen
- 9 Bahnsteigkanten
- 3 Bahnsteigdächer
- 1 Personenunterführung
- 6 Eisenbahnüberführung
- 2 Straßenüberführungen
- 2 Kreuzungsbauwerke
- 5 Stützbauwerke
- 5,9 km Lärmschutzwände
- 5 Durchlässe
- 55 km Kettenwerk Oberleitung
- 254 Haupt-/Vor-/Ls-/Mehrabschnittssignale



Ersatzneubau Krbw Gl. 160 Blickrichtung Norden



Ersatzneubau EU Gehwegunterführung Röderau

Ausbau der längsten deutschen Autobahn in Niedersachsen – BPR war dabei!

Interdisziplinäre Baubegleitung an der A7 als ÖPP-Projekt



Blick auf die fertige Autobahn

Die Bundesautobahn A7 ist mit 962 km die längste Bundesautobahn Deutschlands. Als Nord-Süd-Achse von der dänischen Grenze in Ellund verläuft sie durch Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen, Hessen, Bayern und Baden-Württemberg, um an der österreichischen Grenze bei Füssen zu enden. Von Mai 2017 bis Dezember 2023 wurde die A7 zwischen den Anschlussstellen Bockenem und Göttingen im Rahmen einer dreißigjährigen Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (ÖPP-Projekt) von dem Konsortium „Via Niedersachsen“ betrieben und sechsstreifig ausgebaut. Die gesamte Vertragsstrecke umfasst rund 60 km, davon entfallen 29 km auf den Ausbauabschnitt. Die Interdisziplinäre Baubegleitung (IBB) wurde durch das Land Niedersachsen an eine Arbeitsgemeinschaft bestehend aus drei Ingenieurbüros (IGS Ingenieure aus Weimar, Inros Lackner SE aus Hannover und BPR Ingenieure GmbH & Co. KG aus Hannover) vergeben.

Welche Aufgaben übernimmt die Interdisziplinäre Baubegleitung (IBB)?

Das interdisziplinäre Team besteht aus Spezialist*innen für die Fachbereiche Verkehrsanlagen, Ingenieurbauwerke, Umwelt und Landschaftsbau. Insbesondere der Ausbau, aber auch der Betrieb und die Erhaltung der A7 wurden fachlich begleitet und dokumentiert. Das Leistungsspektrum umfasst eine reine fachübergreifende Kontrollfunktion mit Schwerpunkt Technik ohne operative Aufgaben. Der Bereich Verkehrsanlagen und Landschaftsbau wurde hauptverantwortlich durch BPR betreut. Er umfasst alle Arbeiten zum sechsstreifigen Ausbau der A7 von der AS Seesen bis kurz vor der Anschlussstelle Nörten-Hardenberg. Zum Ausbau gehören, neben den Verkehrsanlagen der Autobahn, den Nebenanlagen wie PWC-Anlagen und den querenden Straßen, auch die neu herzustellenden Regenrückhaltebecken.

Wichtige Vorhaben außerhalb der Autobahn sind z. B. die Umverlegung der B248 in drei Teilabschnitten und die Umgestaltung der B445 an der Anschlussstelle Echte und der B241 an der Anschlussstelle Northeim gewesen, die zur Zeit noch im Umbau sind.

Zu den Hauptaufgaben im Bereich der Verkehrsanlagen zählte die Dokumentation der Bautätigkeiten durch die Befahrung der Ausbaustrecke und der Nebennetze, die im ersten Jahr nahezu lückenlos, das heißt täglich, stattgefunden hat und aktuell noch wöchentlich einmal durchgeführt wird. Im Rahmen der Tätigkeiten wurden während der Baumaßnahme an den unterschiedlichsten Abnahmen von Planum, Frostschutzschicht, Schottertragschicht und Asphaltsschichten teilgenommen und die Richtigkeit der Durchführung und Herstellung der einzelnen Bautätigkeiten für den Auftraggeber dokumentiert. Der Bereich Landschaftsbau umfasst zunächst alle Arbeiten an der Autobahn, die mit Begrünungen (Ansaaten, Anpflanzungen) zusammenhängen. Entsprechend dem Ausbaufortschritt beginnt es mit den Nassansaat der vielen Böschungen und endet dann mit Gehölzanpflanzungen. Darüber hinaus weisen Berichte bei Kontrollfahrten über prüfenswerte Zustände angrenzender Gehölzbestände und Gewässer, ausgelöst durch die Bauarbeiten, hin. Weiterhin gehören naturschutzfachliche Fragestellungen aller Art dazu. Folgendes Beispiel aus der Anfangsphase des Projekts passt dazu: An einem Brückenbauwerk wurden bei der erforderlichen artenschutzrechtlichen Prüfung vor dem Abriss Wasserfledermäuse mit Wochenstubenquartieren festge-



Furt in Richtung Tiergehege



Blick in Richtung Psychosomatik

stellt. Diese Fledermäuse wurden in den Planfeststellungsunterlagen nicht berücksichtigt, die Familien sind offensichtlich erst später eingezogen. Da alle Fledermausarten streng geschützt sind, bedurfte es für den Abriss des Bauwerks einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 BNatSchG sowie die Schaffung eines Ersatzlebensraumes. Die Fertigstellung der Ersatzquartiere erfolgte im März 2019. Zeitgleich wurde das Brückenbauwerk auf Fledermausfreiheit untersucht und die Spalten verschlossen. Somit durfte das Bauwerk ab dem 12. März 2019 abgerissen werden (ursprünglicher Abrisstermin: August 2018).

Nach Abschluss der Bautätigkeiten muss zur Übergabe des Bauwerks Autobahn an den Auftraggeber die Übergabeinspektionen durchgeführt werden. Zur Umsetzung des Bauvertrages ist zwischen der Via Niedersachsen und dem Bund die ZTV-Funktion StB A7 vereinbart worden. In dieser ZTV ist geregelt, welche Toleranzen bei der Übergabe geduldet werden können und welche Werte nach Rückgabe in 30 Jahren an den

Bund gelten. Für die Unterhaltung innerhalb der 30 Jahre gelten bestimmte Eingriffswerte, bei denen die Via Niedersachsen tätig werden muss. Zur Zeit werden die Übergaben vorbereitet und viele Tabellenwerte ausgewertet. Für den Ausbau auf sechs Fahrbahnstreifen wurden 42 Autobahnbrücken, die Bestandsfahrbahnen und die Entwässerungsanlagen abgerissen. 800.000 m³ Boden wurden ausgebaut, zwischengelagert und konditioniert (verbessert) sowie anschließend wieder eingebaut. Würde man den Boden gleichmäßig in einer Stärke von einem Meter verteilen, könnte damit eine Fläche von 80 Fußballfeldern bedeckt werden. Auch Altlasten waren ein Thema, so wurde unerwartet auf einem Streckenabschnitt von etwa 350 m eine Altlast gefunden. Die hoch schadstoffbelastete Teerdecke einer ehemaligen Straße war vor Jahrzehnten in den Autobahndamm eingebaut worden. Ein Gemisch aus etwa 2.500 t Teerbrocken und Boden mussten separat ausgebaut und in einer geeigneten Behandlungsanlage entsorgt

werden. Zahlreiche Ingenieurbauwerke runden das ganze Portfolio ab. Insgesamt 65 Autobahnbrücken, sechs Überführungsbauwerke, drei Stützbauwerke, neun Lärmschutz-, acht Stützwände sowie sieben Verkehrszeichenbrücken und 15 Verkehrszeichenkragarme wurden in der Bauzeit, unter den verschiedensten Verkehrsführungen, hergestellt. Von einer Grünbrücke als Bogenbauwerk mit 33 m Scheitelbreite und 85 m Länge bis hin zur Flutbrücke in der Norderheimer Senke als siebenfeldriges Bauwerk mit 280 m Länge und diversen Kreuzungsbauwerken über DB Anlagen sowie zahlreichen Rahmenbauwerken ist alles dabei.

Alles in allem stellte sich das Projekt für die vielen Kolleginnen und Kollegen der Interdisziplinären Baubegleitung als eine sehr spannende und interessante Aufgabe dar, die, Stand heute, nach sieben Jahren mit Ende des Jahres 2024 enden soll.

Alexander Riebe, BPR Ingenieure, Büro Hannover



Neubau Regenrückhaltebecken



Blick auf die neue Somatik mit Vordach am Eingang



Furt in Richtung Tiergehege



Blick in Richtung Psychosomatik

Kosovos historische Städte fit für die Zukunft

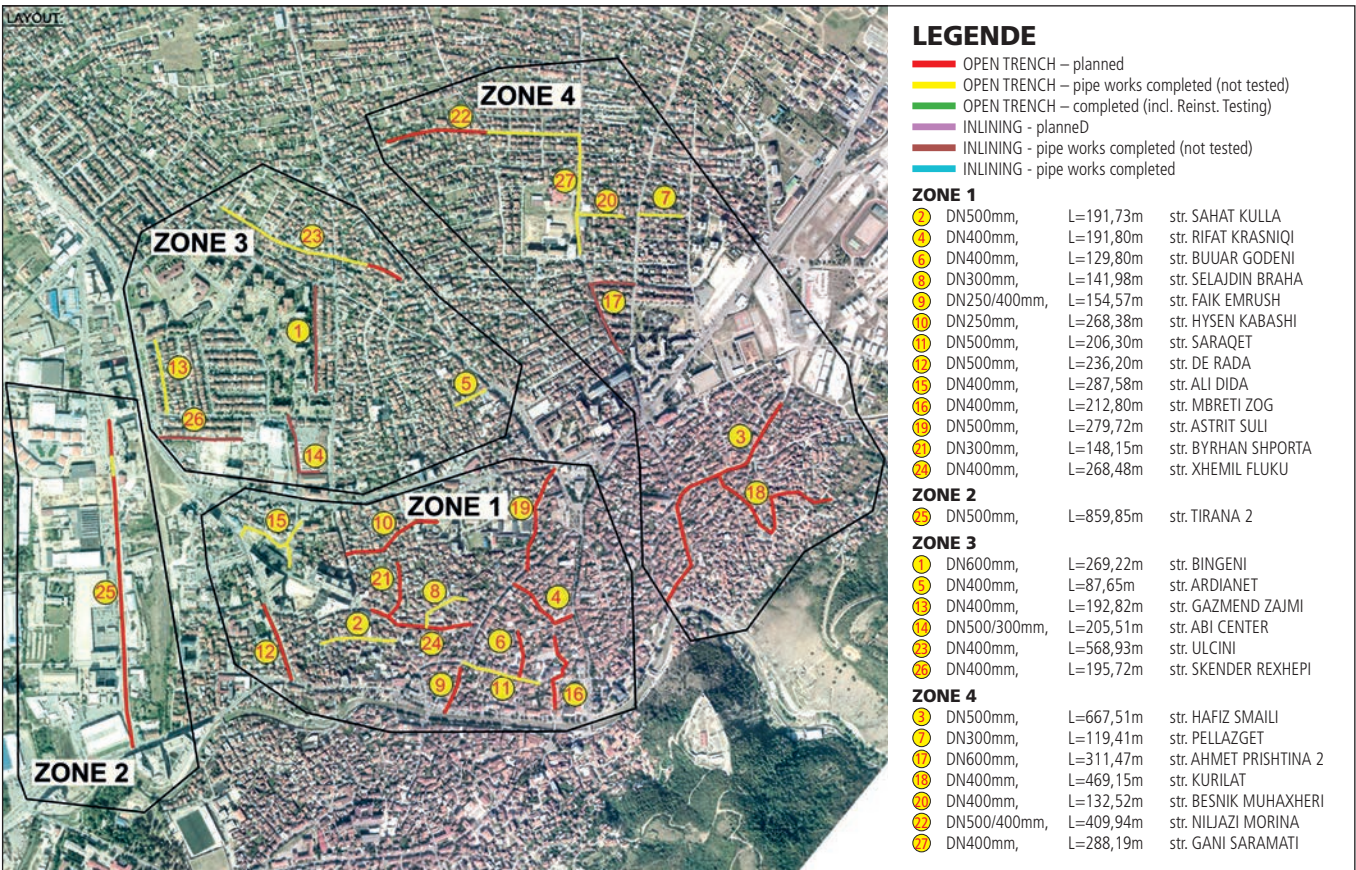
Systematische Modernisierung der Abwassernetze in drei historischen Städten



Die Städte Prizren, Peja und Gjakova, eingebettet im Süd-Westen des Kosovos nahe den Grenzen zu Albanien, Nordmazedonien und Montenegro, bilden nicht nur ein beeindruckendes geografisches Ensemble, sondern zeugen auch von einer reichen historischen Vergangenheit. Prizren, als die zweitgrößte Stadt des Kosovo mit über 85.000 Einwohnenden, Peja mit etwa 50.000 Einwohnenden und Gjakova mit rund 40.000 Einwohnenden, sind nicht nur durch ihre Bevölkerungszahlen bedeutsam für den Kosovo und die Region, sondern auch durch ihre kulturelle und historische Signifikanz. Die historische Bedeutung dieser Städte erstreckt sich bis in die Antike, und

ihre Geschichte spiegelt die Vielfalt von Perioden, Herrschern und Baustilen wider. Besonders Prizren und Peja haben im Laufe der Jahrhunderte zahlreiche Wandlungen erlebt und dabei ihre einzigartige Identität bewahrt. Der jüngste Wendepunkt in der Geschichte dieser Städte und des Kosovo als Ganzes war zweifellos der Kosovokrieg von 1999 und dessen weitreichende Auswirkungen auf alle Lebensbereiche der Kosovaren. Seit dem Ende des Krieges hat der Kosovo eine beeindruckende Entwicklung durchlaufen, die nicht nur eine rasant ökonomische Aufwärtsentwicklung, sondern auch positive Veränderungen in allen Lebensbereichen der Bewohner

des jüngsten Landes auf dem europäischen Kontinent mit sich brachte. Trotz dieser Fortschritte bleibt der gelegentlich aufflammende Konflikt mit dem Nachbarland Serbien präsent. Serbien, wie einige andere Länder, erkennt die Republik Kosovo (noch) nicht als unabhängigen Staat an. Dennoch wird der Kosovo politisch als Beitrittskandidat für die Europäische Union gehandelt und hat im Dezember 2022 ein offizielles Gesuch für einen EU-Beitritt gestellt. Im Rahmen der Annäherung des Kosovo an die EU wird das Land entscheidend von der deutschen KfW Entwicklungsbank unterstützt. Diese Unterstützung zielt darauf ab, das Land bei der Einhaltung der EU-Umweltgesetzgebung zu





fördern und somit den Weg für einen zukünftigen Beitritt zur Europäischen Union vorzubereiten. Dieser Prozess unterstreicht die gemeinsamen Bemühungen, die Umweltstandards zu verbessern und die nachhaltige Entwicklung im Kosovo voranzutreiben.

Im Jahre 2011 wurden Machbarkeitsstudien zu den Abwassersystemen der drei Städte Peja, Gjakova und Prizren durchgeführt. Dabei wurden signifikante strukturelle Probleme (im Netzwerk und Aufbereitung) und ein entsprechender Investitionsbedarf festgestellt. Basierend darauf haben die lokalen Ministerien, unterstützt durch die KfW Entwicklungsbank, Maßnahmen definiert und ein Investitionsprogramm aufgesetzt, welches in mehreren Projektphasen implementiert werden sollte. Dies wird zur Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung in den genannten Gebieten beitragen und dem Schutz der Oberflächen- und Grundwasserressourcen dienen. In den ersten Programm-Phasen (I – IV) wurden bereits neue Kläranlagen gebaut und erste Maßnahmen in den Netzwerken realisiert.

SRP wurde im Jahr 2018, gemeinsam mit dem Joint Venture Partner Hidroing DK (Kosovo), mit dem Projekt „Sewage Disposal in Southwest Kosovo, (Peja, Gjakova and Prizren)“ für die Projektphasen V und VI beauftragt, welches zugleich den Abschluss des gesamten Programms darstellt. Ziel dieser abschließenden Phasen ist die weitergehende Sanierung und Erweiterung der Kanalisationsnetze (Abwasser und Niederschlagswasser). Der Finanzierungsrah-

men der letzten Projektphasen beträgt ca. 18 Mio. Euro.

Die von SRP erbrachten Dienstleistungen umfassen Unterstützung bei der Dokumentation der Schmutz- und Regenwassernetze in Geographischen Informationssystemen (GIS), die Unterstützung bei der Untersuchung der Hauptleitungen der Abwassernetze mittels Kamera-Inspektion, die Identifizierung und Klassifizierung von Schäden im Kanalnetz, die hydraulische Analyse der gesamten Kanalnetze sowie die anschließende Ableitung von Reparatur-, Sanierungs- und Teilerneuerungsbedarf der Abwasser-



netze. Basierend auf den Untersuchungen und Priorisierung von Maßnahmen wurde anschließend von SRP die Ausführungsplanung der Sanierungsmaßnahmen sowie die Ausschreibungsunterlagen erstellt und die Vergabe der Maßnahmen begleitet. Anschließend überwacht SRP seit November 2023 die Bauarbeiten. Die Bauarbeiten werden im Rahmen von drei verschiedenen Bauverträgen durchgeführt und befinden sich derzeit im Endstadium. Die regionalen Wasserbehörden werden die Arbeiten dann voraussichtlich noch im Jahr 2024 übernehmen.

Die Sanierungsmaßnahmen umfassen die Sanierung/ Erneuerung von insgesamt ca. 19 km Kanalnetz in offener Bauweise und 2,5 km Kanalnetz in grabenloser Bauweise, ca. 1.400 Schächte, 8,2 km Kanalhausanschlüsse, 4,7 km Regenwasserleitung und die Beschaffung eines Saug- und Spülfahrzeuges. Die Sanierungsmaßnahmen werden bei laufendem Betrieb durchgeführt, weshalb während der Bauarbeiten eine temporäre, oberirdische Verlegung von Abwasserleitungen einschließlich Pumpen erforderlich ist. Die Projektmaßnahmen

liegen zudem größtenteils im innerstädtischen Bereich, was zum einen zusätzliche Anforderungen an die Verkehrsführung stellt und zum anderen aufgrund der Historie der Städte auch unvorhersehbare und erschwerte Untergrundverhältnisse mit sich bringt.

Neben den Ingenieurdienstleistung im Bereich der Siedlungswasserwirtschaft, hat SRP im Rahmen des Projektes auch eine Vorstudie zu Möglichkeiten der Senkung der Betriebskosten durch erneuerbare Energien durchgeführt. Im Rahmen dieser Sonderleistung hat SRP in Kooperation mit einer österreichischen Firma (CES Clean Energy Solutions) eine Vorstudie zur Untersuchung der Möglichkeiten und Potenziale von Photovoltaik-Anlagen auf den Betriebsgeländen der drei regionalen Wasserbehörden Peja, Gjakova und Prizren sowie einer weiteren regionalen Wasserbehörde (Pristina) durchgeführt. Pro Standort soll eine Leistung von ca. 4 MW realisiert werden. Dafür stehen ca. 18 Mio. Euro zur Verfügung. Die Studie soll aufzeigen, welches Konzept sowohl den Zielen der regionalen Wasserbehörden als auch legislativen, technischen, wirtschaftlichen, sozialen und umweltrelevanten Anforderungen gerecht werden kann.

Joscha Moritz,
SRP Schneider & Partner,
Büro Mannheim

Auftraggeber: Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung (MED), Kosovo

Bauherr: Regionale Wasserbehörden von Peja, Gjakova und Prizren
Finanzierung: KfW Entwicklungsbank

Projektgebiet: Städte Peja, Gjakova und Prizren in Kosovo

Partner: Hidroing DK (JV), Kosovo, CES (Clean Energy Solutions (Sub), Österreich

Planungszeit: Dezember 2018 bis Mai 2025 (erwartet)

Projektvolumen: ca. 18 Mio. Euro

Geplante Maßnahmen:
68 km Kanalinspektion
21,5 km Kanalsanierung
ca. 1.400 neue Schächte

Okerbrücke Leiferde für den Verkehr freigegeben

Nach 15 Monaten Bauzeit ist in Braunschweig die neue Okerbrücke in Leiferde am 18. Dezember 2023 für den Verkehr freigegeben worden. Die Brücke ersetzt das bisherige Bauwerk, das 2016 aufgrund seines schlechten baulichen Zustands für den Verkehr gesperrt werden musste. Gleich mit erneuert wurde die in der Nähe gelegene Kulkegrabenbrücke.

Oberbürgermeister Dr. Thorsten Kornblum beim Festakt: „Ich freue mich über die fristgerechte Fertigstellung der Okerbrücke Leiferde. Die neue Brücke ist eine wichtige Investition in die Infrastruktur, die die Ortsteile Leiferde und Stöckheim wieder besser miteinander verbindet. Die Bewohnerinnen und Bewohner aus Leiferde haben nun wieder einen guten Anschluss an Nahversorger, Schulen, Arztpraxen und Apotheken in Stöckheim“, so Dr. Kornblum.

Der Bau der Brücke war auch die Chance, für den Rad- und Fußverkehr die straßenbegleitenden Wege verkehrssicher auszubauen und einen komfortablen Anschluss an den Wanderweg auf der Ostseite der Oker Richtung Norden herzustellen. Für die Einleitung des Oberflächenwassers wurden Reinigungsbecken vor der Einleitung in die Oker vorgesehen. Im Rahmen des Bauvorhabens wird auch eine Ausgleichsfläche am Geitelder Graben gestaltet und ökologisch aufgewertet. Ersatzpflanzungen in den Grünflächen werden je nach Witterung zeitnah ausgeführt.

Das Projekt war bei BPR ein erfolgreiches büroübergreifendes und interdisziplinäres Werk von Expertinnen und Experten aus den Bereichen Verkehrsanlagen, Brücke, Entwässerung, Umwelt- und Landschaftsplanung. In der Realisierungsphase wurde der Part der Brücken wertvoll von GRBV Ingenieure aus Hannover übernommen.



Freigabe u.a. durch Bezirksbürgermeister Matthias Disterheft (3. von links), Oberbürgermeister Dr. Thorsten Kornblum (4. von links), Stadtbaurat Heinz-Georg Leuer (5. von links)

Ehrenamt ist uns wichtig!

Unser Geschäftsführer, Markus Mey, wurde im Zuge der letzten VSVI-Mitgliederversammlung der Landesvereinigung Bremen erneut zum Landesvorsitzenden gewählt. Markus Mey übernimmt dieses Amt nunmehr zum sechsten Mal und wird nicht müde, sich für den Berufsstand und den Nachwuchs einzusetzen.

Auch wenn in Zeiten des Fachkräftemangels diese Aktivitäten natürlich von besonderer Wichtigkeit sind, ist es schon immer sein Anliegen gewesen, sich für den Berufsstand einzusetzen, die Fort- und Weiterbildung zu fördern und die im Baubereich Handelnden miteinander zu verknüpfen.

Insbesondere die Junge VSVI liegt Markus Mey hierbei am Herzen. Ein Erfolgsmodell, das auch von anderen Landesvereinigungen übernommen wurde und dafür Sorge tragen soll, dass die Vereinigung auch über die nächsten Jahre ihre Beiträge zur Weiterentwicklung des Berufstandes leisten wird.



DBBS setzt Maßstäbe



(v.l.n.r.) Uwe Seidel, Christian Neubauer, Johannes Martin, Olaf Dirk Bock, Martin Schneider, Frank Steinigen, Werner Kuhnlein, Prof. Curbach (mit übergebenem Buch der Schorgastalbüchke), Lars Manicke

Gelegenheit zum Austausch mit Kollegen, Auftraggebern und Mitbewerbern während der Pausen.

Für BPR ist die Teilnahme an diesem Symposium mit einem Stand seit langem ein fester Bestandteil unseres Veranstaltungskalenders – auch gemeinsam mit SRP. In diesem Jahr waren wir aber erstmals auf einem Stand gemeinsam mit unseren KollegInnen von K+S vertreten. Eine gelungene Veranstaltung!

Das 33. Dresdner Brückenbausymposium (DBBS) zog am 13. und 14. März Brückenbauexperten aus aller Welt an. Dabei setzte es erneut mit hochinteressanten Vorträgen zu Sprengkammern in Brücken, Verkehrslasten in Australien, zur Syratallbrücke und zu vielen anderen Themen Maßstäbe.

Unter den mehr als 1.600 Teilnehmenden befanden sich natürlich auch wieder Vertreter von BPR Dr. Schäpertöns Consult und SRP Schneider & Partner und K+S Ingenieur-Consult, die gespannt den Eröffnungsworten vom Dresdner Baubürgermeister Stephan Kühn lauschten. Die Vorträge des Symposiums boten wertvolle Einblicke in Planung, Bauausführung, Instandsetzung und Ertüchtigung von Brücken und boten eine ideale

Junge Talente sind unsere Zukunft – BPR fördert das Deutschland Stipendium



Foto: OTH Regensburg/Florian Hammerich

Zukunft ist, und freuen uns daher, unseren Beitrag zur Unterstützung der nächsten Generation zu leisten. Die Partnerschaft mit der OTH Regensburg ermöglicht es uns, direkten Kontakt zu den Studierenden herzustellen und ihre Entwicklung aktiv zu verfolgen. Wir freuen uns darauf, auch weiterhin einen positiven Beitrag zur Bildung und zur Zukunft junger Talente zu leisten.

BPR Dr. Schäpertöns Consult fördert bereits im dritten Jahr das Deutschlandstipendium an der Ostbayerischen Technischen Hochschule Regensburg (OTH Regensburg). Als Unternehmen, das sich für die Förderung von Bildung und Talenten einsetzt, ist es uns eine Herzensangelegenheit, vielversprechende Studierende auf ihrem Weg zum Erfolg zu unterstützen.

Das Deutschlandstipendium ermöglicht es begabten und engagierten Studierenden, sich voll und ganz auf ihr Studium zu konzentrieren, ohne sich über finanzielle Belastungen Sorgen machen zu müssen. Wir glauben fest daran, dass Bildung der Schlüssel zu einer erfolgreichen

Ein Tag bei BPR in München

Der BPR Praxistag am 6. März in München bot acht Studierenden und Auszubildenden aus verschiedenen Fachbereichen Gelegenheit, einen Einblick in den Arbeitsalltag bei BPR zu erhalten. Die Veranstaltung, die in der Niederlassung in München stattfand, war ein Erfolg und bot den Teilnehmenden eine Vielzahl von Aktivitäten und Informationen.

Der Tag begann mit einem Treffen auf unserer Baustelle Jugendherberge München City, wo unsere Kollegin Petra Lubek die Teilnehmer begrüßte. Nach einer kurzen Einführung in die die Historie des Gebäudes, den Auftrag von BPR und eine Vorstellung der Pläne, folgten Rundgänge durch den bereits fertiggestellten Neubau und die Baustelle des Altbaus.

Im Büro angekommen hatten die Teilnehmenden Gelegenheit sich bei einer Brotzeit zu stärken und in offenen Gesprächsrunden mit unseren Mitarbeitenden auszutauschen.

Die Vorstellung von BPR durch Katharina Martens gab im Anschluss einen Überblick über die Struktur und Tätigkeitsfelder unseres Unternehmens. Anschließend sprach Simon Bottner über seine Erfahrungen bei uns vom Werkstudenten zum BPR Ingenieur – und bot damit wertvolle Einblicke in die Karrieremöglichkeiten bei BPR.

Nächster Punkt auf unser Agenda war der Rundgang durch das Büro, bei dem die Teilnehmenden die Möglichkeit hatten, die Arbeitsumgebung und -abläufe näher kennenzulernen. Die Veranstaltung endete am frühen Nachmittag mit einer Feedbackrunde, in der die Teilnehmenden ihre Eindrücke teilen konnten. Insgesamt war die BPR Praxistag in München eine inspirierende Veranstaltung, die den Studierenden und Auszubildenden wertvolle Einblicke in die berufliche Praxis bei BPR bot und ihre persönlichen Netzwerke stärkte.

Alles in allem auch für uns ein wertvoller Tag und ein Erfolg, den es zu wiederholen gilt. Wir danken der Hochschuljobbörse für ihre Initiative der Praxistage in Bayern!



Neue Büroräume für die Niederlassung Traunstein



Im Februar 2024 war es endlich so weit: Wir konnten unsere neuen Büroräume in Traunstein beziehen.

Dank unseres stetigen Wachstums war es 2021 unabdingbar geworden, zwischenzeitlich weitere Büroräume anzumieten. Nur fünf Minuten zu Fuß von unserem Stammbüro am Maxplatz entfernt und doch nicht unter einem Dach. Umso mehr freuen wir uns nun, nach Auszug der benachbarten Orthopädiepraxis und einigen Monaten des Umbaus, ab Februar 2024 wieder vereint zu sein. Unsere bisherigen freundlichen, modernen Büroräume mit viel Glas und Licht wurden förmlich gespiegelt und bieten nun genug Platz für alle 18 Traunsteiner BPR-Mitarbeitenden.

BPRGruppe

Regional präsent, fachlich spezialisiert und persönlich im Umgang. So versteht sich die BPRGruppe.

Überschaubare, gut organisierte Einheiten, kompetent und gut vernetzt, eigenständige Büros als Partner unserer Auftraggeber, als Partner untereinander. Passend für die heutigen Anforderungen, Entwicklungsfähig für die Herausforderungen der Zukunft.

BPR Ingenieure GmbH & Co. KG

Braunschweig

Wolfenbütteler Str. 4
Fon 05 31 / 123 137-0
info@bpr-braunschweig.de
Thomas Pfeiffer

Bremen

Ostertorstraße 38 / 39
Fon 04 21 / 335 02-0
info@bpr-bremen.de
Markus Mey, Jens Wittrock

Bremerhaven

Westkai 56
Fon 04 71 / 97 16 92 48
info@bpr-bremerhaven.de
Marco Riedebusch, Markus Mey

Essen

Müller-Breslau-Straße 28
Fon 02 01 / 12 51 69-0
info@bpr-essen.de
Michael Reiß, Markus Mey

Hamburg

Shanghaiallee 15
Fon 0 40 / 32 59 10 78-0
info@bpr-hamburg.de
Sven Michaelsen, Jens Wittrock

Hameln

Wettorstraße 20
Fon 0 51 51 / 78 14 39 10
info@bpr-hameln.de
Michael Graupner, Thomas Pfeiffer

Hannover

Döhrbruch 103
Fon 05 11 / 860 55-0
info@bpr-hannover.de
Thomas Pfeiffer, Christian van der Velde

Köln

Holzmarkt 2/2a
Fon 02 21 / 88 84 88-0
info@bpr-koeln.de
Daniel Ebberts, Markus Mey

Osnabrück

Theodor-Heuss-Platz 10
Fon 05 41 / 357 49 94-0
info@bpr-osnabrueck.de
Christoph Rehbock, Thomas Lokatis,
Markus Mey

Stuttgart

König-Karl-Straße 49
Fon 07 11 / 34 59 71-30
info@bpr-stuttgart.net
Stephan Zabel, Thomas Pfeiffer

Wolfsburg

Porschestraße 86
Fon 0 53 61 / 84 84 84-0
info@bpr-wolfsburg.de
Thomas Pfeiffer, Peter Böse

Unternehmen der BSR Ingenieure GmbH:

BPR Dr. Schäpertöns Consult GmbH & Co. KG

Augsburg

Max-Josef-Metzger-Straße 21
Fon 08 21 / 480 43 04-0
augsburg@bpr-consult.com
Lorenz Ringeisen

Bad Reichenhall

Wittelsbacherstraße 18
Fon 0 86 51 / 762 99-0
bad-reichenhall@bpr-consult.com
Hannes Frauenschuh

Berlin

Pariser Straße 1
Fon 030 / 209 67 67 00
zentrale@bpr-berlin.de
Dr. Ulf Surburg

Cham

Steinmetzstraße 17
Fon 01 60 / 845 07 56
info@bpr-consult.com
Winnhard Heigl

Dresden

Friedrichstr. 24
Fon 03 51 / 21 29 52 81
dresden@bpr-consult.com
Bernhard Schäpertöns,
Holger Eberwein, Uwe Seidel

Frankfurt am Main

Rotfeder-Ring 5
Fon 069 / 95 80 11-80
frankfurt@bpr-consult.com
Oliver Altmann

Halle

Händelgalerie, 1. OG
Große Ulrichstraße 7/9
Fon 03 45 / 12 29 96-0
info@bpr-halle.de
Sven Sonntag

Hamburg

Speersort 4-6
Fon 040 / 20 94 94 88 – 0
info@bprhamburg.de
Alexander Lobeda

München

Christoph-Rapparini-Bogen 25 – 27
Fon 0 89 / 520 57 29-0
info@bpr-consult.com
Bernhard Schäpertöns,
Dr. Benedikt Philipp, Sven Recknagel,
Daniel Schäfer, Dr. Frank Jungwirth

Nürnberg

Bahnhofstraße 11b
Fon 09 11 / 37 66 30-40
nuernberg@bpr-consult.com
Christian Elhardt

Regensburg

Emmeramsplatz 6
Fon 09 41 / 66 08 06-10
regensburg@bpr-consult.com
Gerhard Müller

Rosenheim

Stollstraße 5
Fon 08 61 / 909 61 44-0
traunstein@bpr-consult.com
Heike Kallert

Traunstein

Maxplatz 12
Fon 08 61 / 909 61 44-0
traunstein@bpr-consult.com
Thomas Wurbs

Zeitz

Judenstraße 1/2
Fon 0 345 / 122996-0
info@bpr-halle.de
Sven Sonntag

SRP Schneider & Partner International Department

Mannheim

Augustaanlage 50
Fon 06 21 / 40 04 62-0
mannheim@srp-consult.de
Frank Ehrlicher

DÜNSER.AIGNER.KOLLEGEN Ingenieurplanungsgruppe GmbH

München

Christoph-Rapparini-Bogen 25 – 27
Fon 0 89 / 55 22 64-0
info@duenser-aigner.de
Bernhard Schäpertöns,
Alexander Schulz-Pflugbeil

SRP Schneider & Partner Ingenieur Consult GmbH

Kronach

Ruppenweg 24
Fon 0 92 61 / 56 6-0
info@srp-consult.de
Werner Kuhnlein, Stefan Ströhlein,
Gerolf Ruff

Schweinfurt

Londonstraße 6
Fon 0 97 21 / 29 29-700
info@srp-consult.de
Robert Männling

K+S Ingenieur-Consult GmbH & Co. KG

Nürnberg

Waldaustraße 13
Fon 09 11 / 627 93-0
office@KplusS-Ing.de
Olaf Bock

BS Schwarzbart Ingenieure GmbH & Co. KG

Frankfurt

Rotfeder-Ring 5
Fon 0 69 / 95 80 11-0
frankfurt@bs-schwarzbart.de
Wolfgang Sprey,
Bernhard Schäpertöns

Bamberg

Luitpoldstraße 51
Fon 09 51 / 993 39-500
info@srp-consult.de
Markus Hopfengärtner

Nürnberg

Bahnhofstr. 11b
Fon 09 11 / 990 98-400
info@srp-consult.de
Walter Brandner

Würzburg

Am Schwarzenberg 6
Fon 09 31 / 27 04 90 65
info@srp-consult.de
Thomas Zimmerlein