



BPR_{aktuell}

BPR Künne & Partner

BPR Dr. Schäpertöns Consult

SRP Schneider & Partner

DAK Dünser.Aigner.Kollegen

2.20

[illegible]

Änderungen vorbehalten
© BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner
Beratende Ingenieure mbB, 2020

Gelassenheit und ein hohes Problembewusstsein in dieser Zeit

Im März dieses Jahres standen wir alle vor einer nie dagewesenen Situation: Corona oder Covid-19 hat Deutschland erreicht und uns alle in eine Art Schockstarre versetzt. Wir kannten zwar Berichtserstattungen aus China und auch Italien, trotzdem traf uns die Pandemie doch mehr oder minder unerwartet.

Wir als Geschäftsführung von BPR Künne & Partner haben uns schnell zusammengesetzt. Haben die Lage besprochen und einen roten Faden für das gemeinsame Weiterarbeiten entworfen, auch um den Mitarbeitenden das Gefühl zu geben, dass wir für sie da sind und uns um alles kümmern. Unsere Devise war, einen möglichst hohen Grad an Normalität aufrechtzuerhalten, natürlich unter Einhaltung der von der Bundesregierung inzwischen festgelegten Hygiene- und Abstandsregelungen. Wir mobilisierten unsere IT-Abteilung, jedem die Möglichkeit zu geben, von Zuhause aus zu arbeiten – haben wir doch viele Kolleginnen und Kollegen mit Kindern, die weder in die Schule noch Kita gehen konnten. Mit Hochdruck wurden binnen weniger Tage leistungsfähige IT-Lösungen erarbeitet und umgesetzt, so dass die Anwesenheit im Büro zunächst nicht mehr zwingend war. Trotzdem freuten wir uns jeden Tag über das „Guten Morgen“ von den Kolleginnen und Kollegen, die weiterhin ins Büro kamen.

Unter stetiger Beobachtung der Lage unterstützten wir Urlaubsrückkehrer bei der Arbeit in Quarantäne von Zuhause, Elternteile bei der Wahrnehmung von flexiblen Arbeitszeiten und Kolleginnen und Kollegen, die weiter ins Büro kamen, bei der täglichen Arbeit.

Natürlich sind wir noch nicht am Ende der kritischen Lage, möchten aber den Moment nutzen, eine Zwischenbilanz zu ziehen und in diesem Zuge ein großes Lob aussprechen: Das haben wir alle gemeinsam gut bewältigt. Als Mannschaft haben wir alle an einem Strang gezogen und so dafür gesorgt, den Büroalltag soweit wie möglich aufrechtzuerhalten, Projekte in gewohnt hoher Qualität weiter zu bearbeiten und uns gegenseitig Halt zu geben. Wir sind kreativ, haben Stand-up-Meetings mit 2 m Abstand im Park abgehalten, es wurden die ersten VgV-Präsentationen per Videokonferenz bewältigt und manches Verfahren auch gewonnen.

Stephan Weil, Niedersachsens Ministerpräsident, hat zu Beginn der Krise ein für uns wichtiges Motto kommuniziert, das wir seither als eine Art Mantra sehen: Gelassenheit und ein hohes Problembewusstsein. Und genau das ist es, was wir mitnehmen. Das Bewusstsein für den Umgang mit Problemen, Herausforderungen und vor allem mit unseren Mitmenschen.

Und auch die Sensibilität vieler Auftraggeber ist bemerkenswert, da es auch unter den gegebenen Rahmenbedingungen verbindliche Beiträge zum Projektfortschritt, verlässliche Vergütungen unserer Rechnungen und auch in kritischen Zeiten Weiterbeauftragungen gab.

Natürlich war es nicht immer einfach, gab es doch hier und da eine kritische Nähe bei Begegnungen im Flur oder an der Kaffeemaschine und jeder von uns weiß um die Probleme mit den Telefon- und Videokonferenzen, die in dieser Intensität und Alternativlosigkeit nie zuvor auf unserer Agenda standen.

Aber wir haben viel dazu gelernt und nehmen dieses in der Krise so notwendige Wissen mit – auch wenn wir uns wirklich auf persönliche Treffen und Termine freuen! Denn, sind wir mal ehrlich, gemeinsam über einem Plan zu hängen, planerische Fragestellungen zu diskutieren und zu grübeln, ob der Straßenquerschnitt für all die Nutzungsanforderungen (mit Corona kommt der Radverkehr noch mehr in den Fokus!) ausreichend ist, gehört doch einfach dazu. Wohl dosiert und neu bewertet: Durch weniger Dienstreisen sparen wir Zeit und auch CO₂.

Wir blicken gelassen, aber sehr aufmerksam in die Zukunft und hoffen, dass die Lage sich weiter entspannt und wir bald wieder gemeinsam im Biergarten sitzen können, um auch über die von der Corona-Pandemie ausgelösten Weiterentwicklungen und über das neu Erlernte zu sprechen.

Markus Mey



Aktuelle Projekte



Neuer Parkraum für die Molkerei Berchtesgadener Land

Um die Parkplatznot, resultierend aus der stetig gestiegenen Mitarbeiterzahl, und die angespannte LKW-Stellplatzsituation in der näheren Umgebung zu entschärfen, planen die Milchwerke Berchtesgadener Land Chiemgau eG in Piding auf 7.030 m² einen Parkplatz für LKW, ein Parkhaus für PKW sowie ein ebenerdiges Gebäude in Holzständerbauweise inkl. Fahrradunterstellraum und Technikräumen zu errichten. Auf der mehrgeschossigen Anlage werden LKW im Unterdeck und PKW auf den fünf Oberdecks parken. Zukünftig sollen dort 25 LKW und 218 PKW Platz finden. BPR Dr. Schäpertöns Consult wurde als Generalplaner für Parkhaus, Sozialgebäude sowie die Verkehrsanlagen beauftragt.



Erschließung der nördlichen Innenstadt, Achim

Seitens der Stadt Achim ist die Erschließung der nördlichen Innenstadt, bzw. die Neustrukturierung ehemaliger Gewerbeflächen des Brotherstellers Lieken vorgesehen. Auf dem Gelände sind u. a. eine Mobilitätsstation, eine Kindertagesstätte und Wohnungsneubauten geplant. Ziel ist vor allem eine barrierefreie und verbesserte Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer. BPR wurde im Rahmen dieses Projektes mit der Objektplanung Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke in den LPH 1 bis 9 beauftragt, wobei wir nun mit der Realisierung starten. Dabei stehen vor allem der Bau von Versorgungsleitungen, des Kanals und von Baustraßen im Vordergrund. In den nächsten Jahren sollen außerdem ein kleiner Zentraler Omnibusbahnhof sowie ein Radschnellweg folgen.



Quelle: NLStBV

Ersatzneubau Unterführung der B82, Hahausen

Das 14 m breite und fast 60 m lange Bauwerk wurde 1964 im Zuge der Erneuerung der unterhalb verlaufenden Bundesstraße 82 errichtet. Über die Brücke führt die Bundesstraße 248 im Abschnitt Braunschweig-Seesen. Gut 50 Jahre nach der Fertigstellung ist die Spannbetonkonstruktion nun für den Schwerlastverkehr gesperrt. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Goslar plant, das Bauwerk aufgrund von Spannungsrissschadensgefährdung und des Bauwerkszustandes zu erneuern. BPR Künne & Partner wurde mit BPR Dr. Schäpertöns Consult für die Vorplanung, den Brückenentwurf und die Verkehrsanlagenplanung zum Ersatzneubau beauftragt.



Erneuerung eines Deiches am Ilmenau-Kanal, Nettelberg

Im Zuge des Rück- und Ersatzneubaus des Sielbau- und Schöpfwerkes Nettelberg, welches sich am linksseitigen Ufer des Ilmenau-Kanals im Landkreis Harburg befindet, wird der Deichkörper, in dem sich die Absperrorgane des derzeitigen Sielbauwerkes befinden, ebenfalls erneuert und an das angrenzende Gelände angepasst. Da das Gewässer Teil eines FFH-Gebietes ist und es im Zuge des Neubaus zu Eingriffen im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes kommt, ist es erforderlich, naturschutzrechtliche Untersuchungen durchzuführen. BPR wurde deswegen mit der Erstellung eines Landschaftspflegerischen Begleitplanes, inkl. der Kartierung von Brutvögeln, Fledermäusen sowie ansässiger Pflanzenarten, einer UVP- und einer FFH-Vorprüfung beauftragt.



Neubau der Brücke Kohlenhofstraße, Würzburg

Mit dem Spatenstich für die Brücke Kohlenhofstraße hat die Stadt Würzburg den Startschuss für das Großprojekt Multifunktionsarena als „Leuchtturmprojekt für die Regiopol“ gegeben. Als Ersatz für die bisherige s.Oliver-Arena soll durch die Nähe des Hauptbahnhofes mit ICE-Anbindung eine moderne Veranstaltungshalle für Sport-, Musik- und Kulturevents entstehen. Die Stadt Würzburg hat SRP Schneider & Partner mit der Planung, Ausschreibung und Bauüberwachung des Brückenbauwerkes beauftragt. Zum Schutz der Bahnquellens werden die Gründungsarbeiten nur bis zur Grundwasserschuttschicht geführt. Transparente Wände mit Piktogrammen werden anstelle eines Geländers entstehen, der angrenzende Uferbereich der Pleichach wird renaturiert.



Sicherheits- und Gesundheitskoordination im Straßenbau, Ganderkesee

Die Gemeinde Ganderkesee plant die Straßensanierung der Anliegerstraßen Am Schießstand, Dürer-, Rubens- und Rembrandtstraße. Die Straßen befinden sich in dem Wohngebiet zwischen der Gruppenbühler Straße und dem Habbrügger Weg der Gemeinde Ganderkesee. Insgesamt werden ca. 7.400 m² Rad- und Gehwege sowie Fahrbahn erneuert. Parallel werden 90 m Schmutzwasserkanal und 400 m Regenwasserkanal saniert. Durch die Versorgungsunternehmen werden lediglich kleinere Arbeiten ausgeführt, da bereits im Vorfeld umfangreiche Leitungserneuerungen vorgenommen wurden. Start der Maßnahme war im Frühjahr dieses Jahres, die Arbeiten sollen im Herbst 2021 abgeschlossen werden.

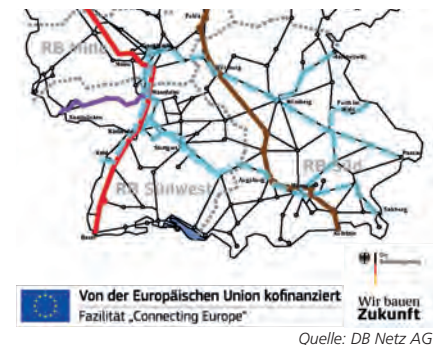
Planung Umbau Luisenstraße und südliche Steingrube, Hildesheim

Die Stadt Hildesheim beabsichtigt, die Luisenstraße sowie die anschließende südliche Steingrube bis zur Einmündung Teichstraße umzubauen. Der Straßenzug befindet sich innerhalb des geförderten Stadtumbaugebietes West Oststadt, in dem bereits andere Straßenzüge um den Park Steingrube herum umgebaut wurden. Aufgrund einer bereits vorhandenen Planung ist BPR damit beauftragt, den ca. 5.000 m² großen Umbaubereich zu überplanen. In den LPH 3, 5 und 6 der Objektplanung Verkehrsanlagen werden wir in dem Planungsbereich, der in zwei Bauabschnitte gegliedert ist, u. a. den Straßenraum neu ordnen. Außerdem übernehmen wir in diesem Zuge Anteile der planungsbegleitenden und der Bauvermessung.



Streckenausrüstung ETCS, Passau – Nürnberg-Feucht

Das Projekt „ETCS Passau – Nürnberg-Feucht (ausschließlich)“ ist Teil des European Deployment Plan (EDP) der EU. Durch das Projekt soll die Streckenausrüstung European Train Control System (ETCS), auf dem rund 200 km langen Streckenabschnitt zwischen der Grenze (D/A) – Passau Hbf bis Nürnberg-Feucht, geplant und realisiert werden. Die DB Netz AG beabsichtigt, die Erstausrüstung des Streckenabschnitts mit LST-Komponenten ETCS, auf Basis der Systembeschreibung ETCS mit Systemstand Baseline 3. BPR Dr. Schäpertöns Consult erstellt die Vorplanung für den Fachbereich Telekommunikationsanlagen. Der Planungszeitraum ist von 01/2020 bis in 06/2021 vorgesehen.



Drei Projekte an der Ostmark-Kaserne, Weiden

SRP Schneider & Partner wurde durch das Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach mit drei anspruchsvollen Aufgaben in der Bundeswehrliegenschaft in der Oberpfalz beauftragt. In Parallelplanung wird das Konzept zur Sanierung der Löschwasserversorgung an die aktuellsten Vorschriften der Bundeswehr angepasst und im Teilgebiet 2 des Abwassernetzes die Kanalisation von Mischsystem auf Trennsystem umgestellt. Für die Erschließung eines neuen Lagergebäudes erstellen die SRP-Ingenieure die Haushaltsunterlage-Bau für die Ver- und Entsorgung sowie die Außenanlagen. Wir freuen uns, im Laufe des Projektes auch die Ausführungsplanung, Ausschreibung und Bauüberwachung übernehmen zu dürfen.



Umgestaltung der Domsheide, Bremen

An der Domsheide, nach der Haltestelle Hauptbahnhof der größte Bremer Hauptverkehrsknotenpunkt des ÖPNV, treffen zwei Bus- und fünf Straßenbahnlinien zusammen. Da eine grundlegende Erneuerung der Gleis- und Weichenbereiche erforderlich ist, wurde BPR zusammen mit den Landschaftsarchitekten Bruun & Möllers aus Hamburg beauftragt, die Planung der Verkehrsanlagen und Freianlagen in den LPH 2 bis 8 sowie diverse Besondere Leistungen zu bearbeiten. Ziel der Planung ist die barrierefreie Neuordnung der Haltestellen unter Berücksichtigung hoher städtebaulicher und gestalterischer Aspekte. Projektstart dieser Großmaßnahme war im März dieses Jahres, Fertigstellungshorizont Mitte der 20er Jahre.



Barrierefreier Ausbau Bahnhof Pleinfeld

Pleinfeld liegt mitten im Erholungsgebiet Fränkisches Seenland. Für einen Erholungs-ort ist ein moderner Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn bedeutsam. Aus diesem Grund plant die DB Station & Service AG den Ausbau des Bahnhofes. Es ist vorgesehen, die beiden Mittelbahnsteige mit einer Nutzlänge von jeweils 210 m vollständig zu erneuern. Es werden zwei neue Bahnsteigdächer errichtet. Weiterhin wird die bestehende Personenunterführung so umgebaut, dass durch die Anordnung von insgesamt drei neuen Aufzugsanlagen zukünftig die Barrierefreiheit gegeben ist. BPR Dr. Schäpertöns Consult wurde von der Franz Kassecker GmbH mit der Erstellung der Ausführungsplanung für die Verkehrsanlagen, Ingenieurbauwerke und Bahnsteigdächer beauftragt.



Trinkwasserversorgung, Hochgebirgsübungsplatz Reiteralpe, Bad Reichenhall

Die Bundeswehr betreibt vom Standort Bad Reichenhall aus auf der Reiteralpe den Hochgebirgsübungsplatz Reiteralpe. Hier findet u. a. die Gebirgsjägerausbildung statt. Die Bayerische Staatsbauverwaltung betreut die Liegenschaften des Bundes im Rahmen ihrer örtlichen Zuständigkeit. BPR Dr. Schäpertöns Consult hat den Auftrag erhalten, eine Diensthütte an die Trinkwasserversorgung anzuschließen. Das Zeitfenster ist kurz. Immerhin befindet sich unsere Baustelle auf 1.700 m und uns bleiben nur Juni bis September als Bauzeit. Übrigens: der Schreitbagger muss mangels Fahrwege mit dem Lastenhubschrauber hochgeflogen werden. Das Baumaterial bis 1,5 t folgt mit der Seilbahn. Auch die Bauarbeiter nutzen täglich diese Aufstiegsmöglichkeit.



Aktuelle Projekte



Sanierung der Weserstrombrücke, Bremen

Die Weserstrombrücke im Zuge der Bundesautobahn 1 überspannt die Weser zwischen den Anschlussstellen Bremen Arsten und Bremen Hemelingen. Für die BAB 1 ist ein achtstreifiger Ausbau geplant und ein Ersatzneubau der Weserstrombrücke vorgesehen. Bis zur Inbetriebnahme des Ersatzneubaus ist ein durchgehender Betrieb auf der bestehenden Weserquerung sicherzustellen. Für die Ertüchtigung der Weserstrombrücke übernimmt BPR im Rahmen der Objektplanung Verkehrsanlagen die Erstellung einer objektübergreifenden, integrierten Bauablaufplanung und einer Betriebsplanung. Dabei ist es wichtig, den Verkehr auf der bestehenden Weserquerung sicherzustellen und die vielbefahrene Nord-Süd-Verbindung so wenig wie nötig einzuschränken.



Quelle: Landeshauptstadt Hannover

Städtebauliche Entwicklungsplanung (StEP) Oberricklingen, Hannover

2017 wurde das Gebiet „Oberricklingen Nord-Ost“ in das Städtebauförderungsprogramm „Sozialer Zusammenhalt – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten“ (vormals „Soziale Stadt“) aufgenommen. Das Sanierungsgebiet im Südwesten Hannovers hat erhöhten sozialen Handlungsbedarf. Die vorhandene Wohnbebauung und das Umfeld weisen tiefgehende Substanzmängel auf. Ziel der StEP ist es, städtebauliche Entwicklungsszenarien zu erarbeiten, die eine Zukunftsvision für das Quartier aufzeigen. Es sind städtebauliche, architektonische, verkehrliche, freiraum- und nutzungsbezogene Belange zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen. Die Leistungen für die Landeshauptstadt Hannover erbringen yellow z aus Berlin, lad+ aus Hannover und BPR.



Ersatzneubau des BW 443 über die Varreler Bäche, Bremen

Die B75 gehört zu einer der Hauptverkehrsachsen in Bremen und überquert mit dem Brückenbauwerk 443 u. a. das Gewässer Varreler Bäche. Aufgrund der nicht mehr ausreichend gegebenen Standfestigkeit plant die DEGES den Ersatzneubau des Brückenbauwerkes und den anschließenden Verkehrsanlagen. Nachdem BPR bereits die Planungsleistungen für die Verkehrsanlagen übernommen und im Rahmen der LPH 6 die Vergabe vorbereitet hat, werden die LPH 8 und 9 sowie die Örtliche Bauüberwachung übernommen. Aufgrund der hohen verkehrlichen Bedeutung der B75 ist es daher wichtig, dass eine möglichst störungsfreie Abwicklung des Verkehrs während der Bauzeit realisiert wird.



Quelle: DB Netz AG, Regionalbereich Ost

S-Bahn S21, Neubau erster Bauabschnitt, Berlin

Das Projekt umfasst insgesamt mehrere Bauabschnitte. BPR Dr. Schäpertöns Consult wurde von der DB Netz AG beauftragt, die Ausführungsplanung für den ersten Bauabschnitt und die erste Inbetriebnahmestufe (Interimszustand) zu erstellen und die Inbetriebnahme abzusichern. Dieser Bauabschnitt umfasst den Neubau von S-Bahngleisen aus Wedding und Westhafen, die in einem unterirdischen Interimsbahnsteig unter dem Hauptbahnhof Berlin vorerst enden. Die Ausführungsplanung für den ersten Bauabschnitt gliedert sich in fünf Planpakete für die Gewerke Oberbau/Tiefbau/Kabeltiefbau/Entwässerung. Die Inbetriebnahme des ersten Bauabschnittes mit dem Interimszustand ist für das Jahr 2021 vorgesehen.



Quelle: Stadt Kitzingen

Neubau Park+Ride-Anlage am Bahnhof, Stadt Kitzingen

Ein Abschluss in Rekordzeit! Ein neues, aktuelles und abgeschlossenes Projekt zugleich, außerdem lang ersehnt im unterfränkischen Kitzingen. Das Tiefbauamt der Stadt hatte uns SRP-Ingenieure mit der Ausführungsplanung, Ausschreibung und Bauüberwachung für dieses 1,8 Mio. Euro-Vorzeigeprojekt beauftragt. Durch die Planung und Überwachung bei einer äußerst anspruchsvollen grabenlosen Kanalsanierungsmaßnahme hatten wir uns das Vertrauen der Verantwortlichen verdient. Bei der Freigabe des Parkplatzes, die wegen der Corona-Pandemie nur im kleinsten Kreis stattfand, stellte der damals noch amtierende OB Siegfried Müller dann auch die Leistung der Ingenieure des Büros und Tiefbauamtes und des regional ansässigen Bauunternehmens in den Vordergrund.

Verlängerung der Linie 1 und 8, Bremen/Niedersachsen

Jetzt geht es endlich (wieder) los! Nachdem beide Projekte lange Zeit auf Eis lagen, kann BPR wieder durchstarten. Mit der Wiederaufnahme der Ausführungsplanung der Linie 8 und dem Start der Leistungsphasen 6 bis 8, der Örtlichen Bauüberwachung und des Nachtragsmanagements für die Linien 1 und 8 können wir unseren Beitrag zu beiden Streckenverlängerungen leisten. Wir freuen uns sehr, dass wir bei diesem spannenden länderübergreifenden Infrastrukturprojekt Partner der Freien Hansestadt Bremen, der Gemeinde Stuhr und der Gemeinde Weyhe sein dürfen, und daß nach so langer Zeit die ohne Zweifel guten Ideen umgesetzt werden.



Renaturierung der Binnendüne (Teil 3), Steinhuder Meer/Mardorf

Am Ufer des Steinhuder Meeres bei Mardorf sind Teilflächen der Binnendünen in einen naturnahen Zustand zu überführen. Dazu werden diese von Gehölzen, die die ursprüngliche Vegetation verdrängten, und sonstigem Aufwuchs (mit Ausnahme einzelner landschaftsbildprägender und Habitat-Bäume) entfernt. Der humose Oberboden wird abgeschoben und abtransportiert. Alte Eichen und Kiefern mit vielen offenen Sandstellen und lückigen Heide- und Grasflächen bieten so wieder Lebensraum für viele seltene Tiere. BPR hat bereits Teil 1 und 2 in den Leistungsphasen 5 bis 9 der Objektplanung Freianlagen begleitet, nun folgt Teil 3. Die Fertigstellung ist für Frühjahr 2021 geplant.



Baustelleninformationsmanagement beim Umbau eines Kreisverkehrs, Frankfurt

Seit März 2020 wird der Knotenpunkt Kurmainzer Straße/Dunantring/Sossenheimer Weg durch das städtische Amt für Straßenbau und Erschließung der Stadt Frankfurt/Main (ASE) umgebaut. Im Zuge der ca. zweijährigen Bauarbeiten wird das ASE Fahrbahnen und Gehwege im Umfeld des Kreisels erneuern sowie Radwege herstellen. BPR Dr. Schäpertöns Consult wurde mit dem Baustelleninformationsmanagement beauftragt. Dies beinhaltet die Beratung aller, die von der Baumaßnahme betroffen sind, bei Fragen, Vorschlägen und Beschwerden zur Baustelle und den daraus resultierenden Veränderungen, die Teilnahme an Baubesprechungen zur Klärung der Betroffenheiten sowie die Verteilung von Anwohnerinformationsschreiben im Baubereich und betroffenen Umfeld.



Freiraumgestaltung Neustadt/Süd, Köln

BPR konnte sich zusammen mit dem Landschaftsarchitekturbüro urbanegestalt aus Köln im Wettbewerbsverfahren qualifizieren, den Freiraum im Baublock zwischen Trierer, Mosel-, Pfälzer und Luxemburger Straße zu gestalten. urbanegestalt übernimmt hierbei die Freiraum- und wir die Verkehrsanlagenplanung. Anlässlich der Schaffung von Wohnraum auf dem angrenzenden Grundstück, gilt es, das bislang städtebaulich ungeordnete und mindergenutzte Gebiet aufzuwerten. In den Leistungsphasen 1 bis 3 der Objektplanung Verkehrs- bzw. Freianlagen werden wir die Spiel- und Aufenthaltsqualität steigern, Begegnungsraum schaffen, die Verkehrsflächen unterordnen und viele Bäume pflanzen.



Außenanlagen Oskar Kämmer International Bilingual School und Kita, Hannover

Die Paderborner Straße Business Center GmbH plant für die Oskar Kämmer International Bilingual School die Erweiterung des Schulgebäudes. Der Bau soll 2020 beginnen. Begleitend dazu übernimmt BPR die Anpassung der Außenanlagen der Schule und der angrenzenden Kita in den Leistungsphasen 2 bis 8. Es gilt, den Bereich an die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen anzupassen und genügend Beschäftigungsmöglichkeiten für Kita- bzw. Schulkinder verschiedenen Alters herzurichten. Wir freuen uns auf die Aufgabe, die Gestaltung unserer ehemaligen Bemeroder Nachbarschaft in Hannover weiter zu begleiten, nachdem wir bereits 2013 die Außenanlagen um die Schule und die Kita geplant haben.



Neubau der Hauptradroute 2, Stuttgart

Die Landeshauptstadt Stuttgart sieht vor, in den Stadtteilen Wangen und Hedelfingen die Hauptradroute 2 einzurichten. Aufgrund des Straßenquerschnittes mit dem Stadtbahnkörper in Mittellage, müssen zunächst die benötigten Breiten geschaffen und hierzu der Straßenraum neu geordnet werden. Zudem ist die Herstellung zweier Kreisverkehrsanlagen, die Schaffung zusätzlicher Wendemöglichkeiten sowie die Errichtung neuer Querungsstellen für Fußgänger vorgesehen. Die Maßnahme wird voraussichtlich in ca. 50 Bauphasen durchgeführt, wobei zudem an zehn Knotenpunkten die Lichtsignalanlagen erneuert werden. BPR übernimmt in diesem Projekt die Planung (ab LPH 3), die Verkehrskoordination, die Bauüberleitung sowie die Örtliche Bauüberwachung.



Neustrukturierung Empfangsgebäude Bahnhof Zoologischer Garten, Berlin

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Zoologischer Garten wurde 1882 in Betrieb genommen und anschließend mehrfach umgebaut. Es steht unter Denkmalschutz und wird aktuell in mehreren Bauabschnitten saniert und neu strukturiert.

BPR Dr. Schäpertöns Consult wurde von der DB Station & Service AG mit der Planung der Telekommunikationsanlagen (Informations- und Kommunikationstechnik, Brandmeldeanlage, Spalaranlage) und der Elektrotechnischen Anlagen 50 Hz (Stromversorgung, Zentralbatterieanlage, Allgemein-, Ersatz- und Sicherheitsbeleuchtung) für den 2. Bauabschnitt in den Leistungsphasen 1 und 2 sowie den Leistungsphasen 3 – 7 (Option) beauftragt.



Ein großer Beitrag zur Erneuerung der Innenstadt

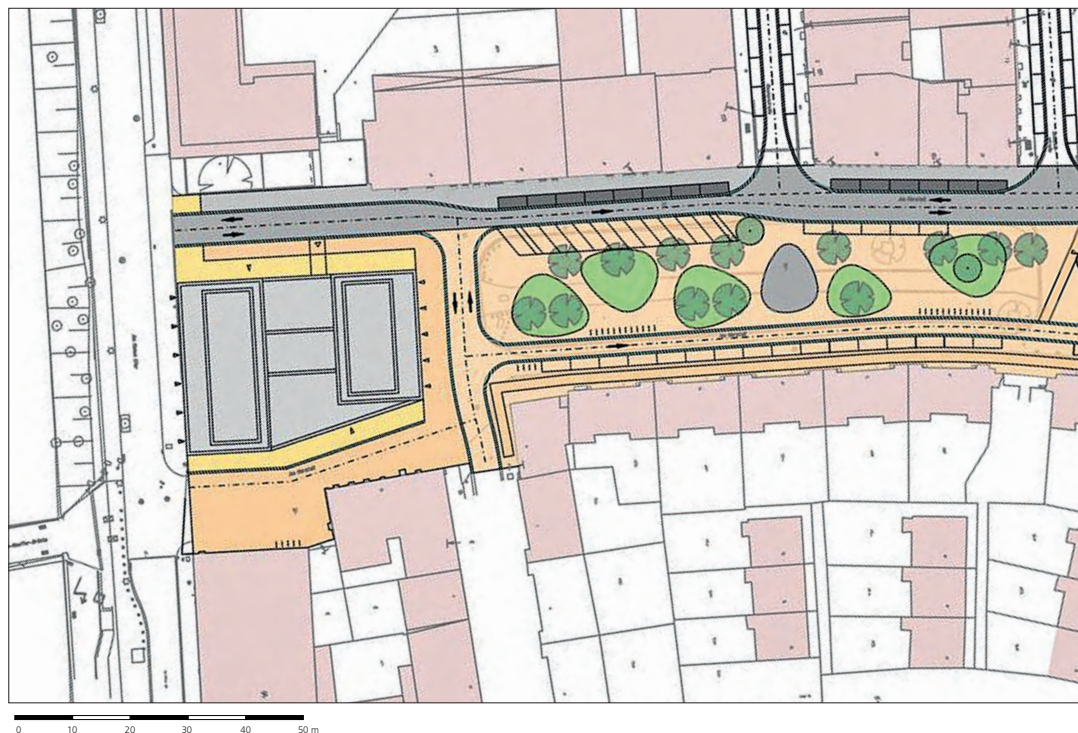
Der Marstall in Hannover

Vor etwa zwölf Jahren wurde das umfangreiche Projekt mit dem Namen Hannover City 2020+ mit einer Vortragsreihe und Präsentationen in vier hochkarätigen Veranstaltungen als Zukunftsdialo g gestartet.

Es folgten Wettbewerbe, weitere Konkretisierungen und das Festlegen auf zunächst vier Interventionsorte in der hannoverschen Innenstadt.

Es waren der Klagesmarkt mit dem St. Nikolai Friedhof und der Goseriede, das Leibnizufer/Hohe Ufer, der Marstall und der Köbelinger Markt mit Aegidientorplatz, Trammplatz und Friedrichswall. An allen Projekten sind wir als Partner vier verschiedener Architekten- und Landschaftsarchitektenbüros beteiligt. Drei Projekte sind fertiggestellt (der letzte Block auf dem Klagesmarkt wird gerade gebaut), über den im Herbst letzten Jahres fertiggestellten Marstall soll hier berichtet werden, der Köbelinger Markt (die Vorplanung ist fertig) wird im Laufe der nächsten Jahre in Angriff genommen.

In einer zweiten Wettbewerbsphase wurden verschiedene Büros für die Vertiefungsbereiche ausgewählt.

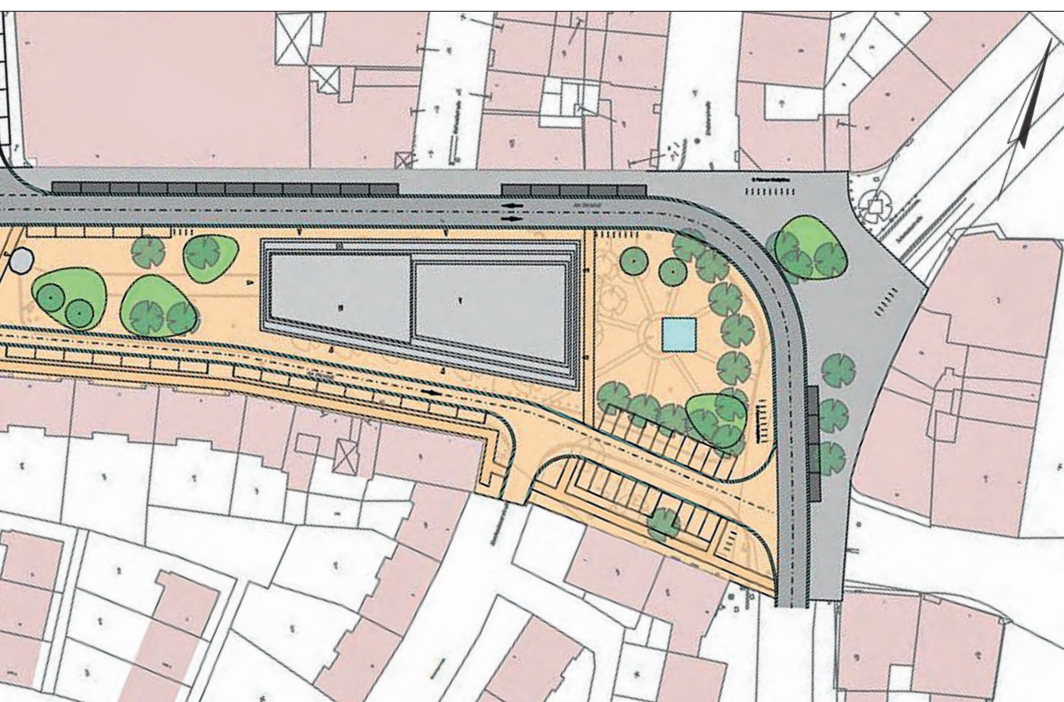


Den Marstall „gewonnen“ haben Maxwan architects + urbanists und LOLA landscape architects.

Sie besetzten diesen wichtigen Ort an seinen Kopfenden mit Neubauten, d. h. ca. 40 % des Platzes sollten bebaut werden. Eine sehr gute Entscheidung.

Die letzte Wettbewerbsstufe für den Marstall – mit einem Ideenteil für die anschließende Schmiedestraße – hat das Atelier Loidl Landschaftsarchitekten, Berlin gewonnen, mit dem wir bereits die Innenstadt von Siegen erneuert haben.





Datengrundlage: LGN - Landesvermessung + Geodatenbasis Information Niedersachsen

Der Marstall, vor dem Umbau ein großer PKW-Parkplatz mit Baumbestand, gelegen zwischen City und Altstadt, sollte weiterhin die vorhandenen Verkehre aufnehmen; die Menschen zu Fuß und auf dem Fahrrad sollen aber mindestens gleichberechtigt sein.

Der motorisierte Verkehr findet auf der Nordseite des Platzes statt, in der Platzmitte und auf der südlichen Platzseite wurden hochwertige Granitgroßsteinpflasterbeläge verwendet und deuten so auf die eher ruhige Altstadtseite mit dem wunderbaren Kreuzkirchenviertel

hin. Den Marstall prägen Pflasterflächen. Freiformen, die an Kieselsteine erinnern, nehmen die Bäume auf. Ungewöhnlich und spannungsreich. Die meisten der schönen Bäume blieben erhalten, einige wurden dazu gepflanzt.

Ein bodengleiches Wasserspiel, computer gesteuerte Fontänen – im Dunkeln sehr schön beleuchtet – bildet einen Anziehungspunkt am besonders frequentierten östlichen Teil des Marstalls. Eines muss aber gesagt werden: Die beiden Neubauten, das eine direkt am Hohen Ufer der Leine gelegen und so die Baulücke schließend, der andere sich dem Zentrum zuwendend, mit einem angenehm rustikalen, gut frequentierten Lokal (im Sommer draußen vor dem Brunnen) auf der Stadtseite, sind die Highlights des Platzes.

Die Bäume dazwischen sind wunderbar, unsere Straße und die zu erhaltenen Parkplätze an deren Rändern ordnen sich sehr gut unter. So gehört sich das.

Bernd F. Künne,
BPR Künne & Partner



Neustrukturierung als gewaltige ingenieurtechnische Herausforderung

Über 100 Millionen Euro für Ingenieurbauten auf dem Gelände der Universitätsklinik Würzburg

Bereits im Jahr 1581 gegründet, kann das Universitätsklinikum Würzburg auf eine wechselvolle Geschichte zurückblicken. Als einer der größten Arbeitgeber in der Region werden in 19 Fachkliniken ca. 7.000 Mitarbeiter beschäftigt. Fast 1.500 Betten stehen für die Patienten zur Verfügung.

Derzeit ist ein tiefgreifender, baulicher und struktureller Modernisierungsprozess im Gang, mit dem Ziel das Leistungsangebot und die Infrastruktur zu optimieren. Es entstehen innovative Neubauten und bestehende Gebäude werden umfänglich saniert. Allein für die Erneuerung und Neuordnung des weitverzweigten unterirdischen Versorgungs- und Entsorgungsnetzes, über das hier berichtet werden soll, fallen Kosten von über 100 Mio. Euro an. Und das alles unter laufendem Klinikbetrieb. Eine Herausforderung für Klinikmitarbeiter, Patienten und natürlich auch für Planer und ausführende Firmen. In einem europaweiten Verga-

beverfahren konnte sich SRP Schneider & Partner durchsetzen und erhielt den Auftrag für diese Mammutaufgabe. Die äußeren Randbedingungen haben es in sich:

- Der Klinikbetrieb ist in allen Bauphasen aufrecht zu erhalten. Was das hinsichtlich Lärm-, Staub- und Erschütterungsschutz bedeutet, werden doch z. B. in der Kopfklinik Operationen am offenen Gehirn durchgeführt, kann sich jeder gut vorstellen.
- Alle Verkehrsbeziehungen für Klinikpersonal, Krankentransporte und Besucher sollten aufrechterhalten bleiben. Die ohnehin raren Stellplätze sind weitgehend zu erhalten.
- In weiten Bereichen des Baugeländes wurde Schutt der zerbombten Würzburger Innenstadt verkippt. Weite Bereiche des Baugrundes sind deshalb kontaminiert.

- Durch die Bombardements Ende des 2. Weltkrieges ist mit Blindgängern zu rechnen. Zudem enthält der verkippte Schutt Munitionsreste.
- Die vorhandene Infrastruktur im Klinikgelände ist seit der Kaiserzeit gewachsen, daher sind wenig verlässliche Bestandspläne vorhanden.

Kann man bei solchen Randbedingungen überhaupt bauen?

Ja – man kann!

Kernstück des Auftrages ist der Neubau von begehbaren Versorgungstunneln für Fernwärme und Prozesswasser (M-Tunnel) sowie Stark-, Schwachstrom, Datenübertragung, Brandmelde- und Gebäudeleittechnik (E-Tunnel). Wegen der hohen Temperaturen im M-Tunnel, im Regelbetrieb werden 70° C erreicht, ist eine thermische Abtrennung beider Tunnel erforderlich.

Um die nötige Baufreiheit zu schaffen,



Darstellung der Maßnahmen (Schwarzer Ausschnitt siehe Plan rechts)

Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung Nr. 2005-7437

ist eine Neuordnung des unterirdischen Bauraumes erforderlich. Außerdem werden zahlreiche Provisorien benötigt. In Größenordnungen sind Wasser-, Abwasser- und Gasleitungen, sowie sonstige Kabel um- bzw. neu zu verlegen. Mit diesen Maßnahmen wird ein neues Leerrohrsystem aufgebaut, das teilweise gleich nach Fertigstellung bestückt wird, aber auch noch Reserven für die Zukunft aufweist.

In einem Strang sind bis zu 49 Kabelzüge vorhanden. Die Ziehschächte haben Abmessungen bis zu 4 x 5 x 5 m. Auch im Hinblick auf die geplanten Erweiterungen des Uniklinikums können so ohne Grabarbeiten und Verkehrsbeeinträchtigungen weitere Kabel und Leitungen ergänzt werden. Zur Andienung des jeweiligen Baufeldes werden temporäre Zufahrten, teilweise mit Stützkonstruktionen und Schrankenanlagen, von öffentlichen Straßen aus geschaffen. In manchen Bauzuständen ist es erforderlich die Baugruben mit Hilfs-

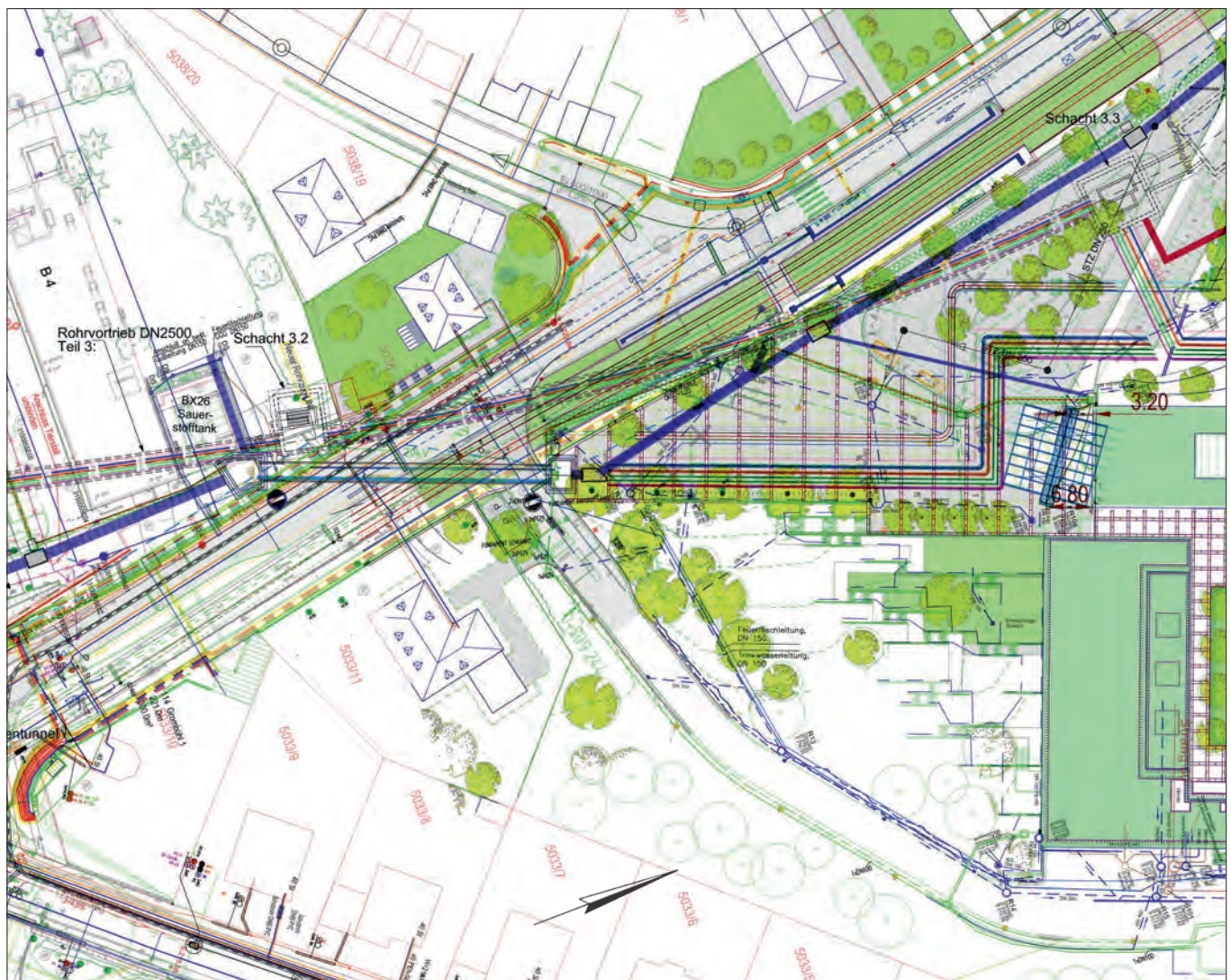
brücken zu überspannen, um alle Verkehrsbeziehungen aufrechterhalten zu können.

Zusätzlich zum Hauptauftrag dürfen wir nach und nach auch weitere Ingenieurleistungen übernehmen.

- Für die Entwässerung der 18 m tiefen Baugrube für den Neubau Strahlentherapie planen wir einen Rohrvortrieb DN 800 in den nächstgelegenen Fluss, der Pleichach.
- Um die angespannte Parkraumsituation zu entschärfen, entsteht ein terrasserter zusätzlicher Parkplatz für 383 Stellplätze.
- Um den zusätzlich auftretenden Baustellenverkehr zu bewältigen, wird eine Zufahrtsstraße verbreitert und mit drei Schrankenanlagen versehen.

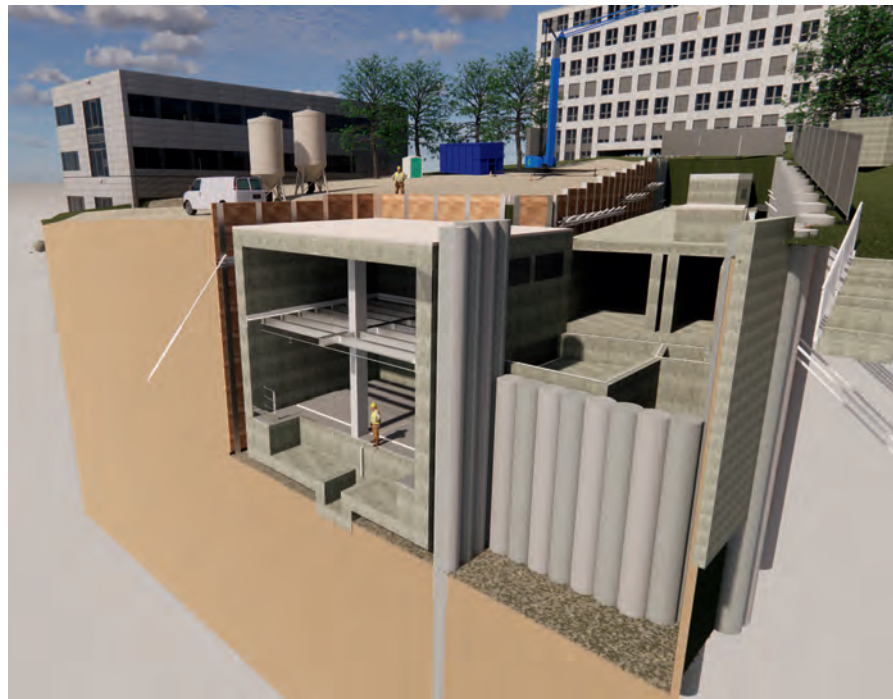
Für unsere eigentliche Aufgabenstellung, dem Bau von unterirdischen, be-

gehbaren Versorgungstunneln im Klinikgelände, war es wegen der hohen Komplexität erforderlich, verschiedene Varianten bis zu Entwurfsschärfe auszuarbeiten. Nur so war es möglich, alle Abhängigkeiten und Konsequenzen zu erkennen und so zu belastbaren Kosten zu kommen. Zusammen mit anderen Wertungskriterien, wie z. B. Beeinträchtigungen des Klinikbetriebes oder Ausführungsrisiken, konnte so fundiert die Vorzugsvariante ausgewählt werden. Zunächst wurden bergmännische Lösungen, mit bis zu 20 m tiefen, als Bohrpfahlwände ausgebildete Start- und Zielgruben für den Vortrieb, favorisiert. Aufgrund der relativ kurzen Auffahrstrecken, der großen erforderlichen Tiefe wegen der vorhandenen Medienleitungen, der Gefährdung der vorhandenen Bausubstanz und den zu erwartenden Schwierigkeiten bei den schleifenden Anschnitten Lockergestein/Festgestein wurde dann aber entschieden offene Bauweisen weiter zu verfolgen.

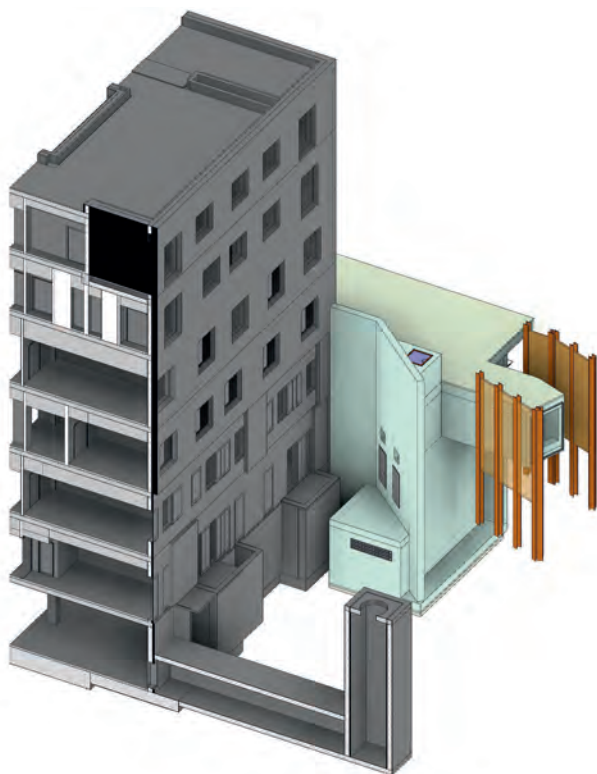


Detaildarstellung Josef-Schneider-Straße

In mehreren Schritten wurden dann aus den vielen Randbedingungen in jedem Abschnitt die optimale Linienführung sowie die wirtschaftlichste Baugrubensicherung erarbeitet. Die letztendlich entworfenen getrennten, rechteckigen Stahlbetontunnel werden durchweg in offener Bauweise hergestellt. Die lichten Querschnitte variieren, in Abhängigkeit von den Anforderungen, von 2 x 2,1 m bis 3,45 x 3 m. Meist liegen beide Tunnel direkt nebeneinander. Neben der neuen Strahlenklinik war es erforderlich, M- und E-Tunnel übereinander anzuordnen und noch zusätzlich einen Wartungsgang für die Inspektion der permanenten Verpressanker für die Rückverankerung der Bohrpfehlwand für das neue Gebäude vorzusehen. Es entsteht so ein dreistöckiger Querschnitt, der bis in eine Tiefe von

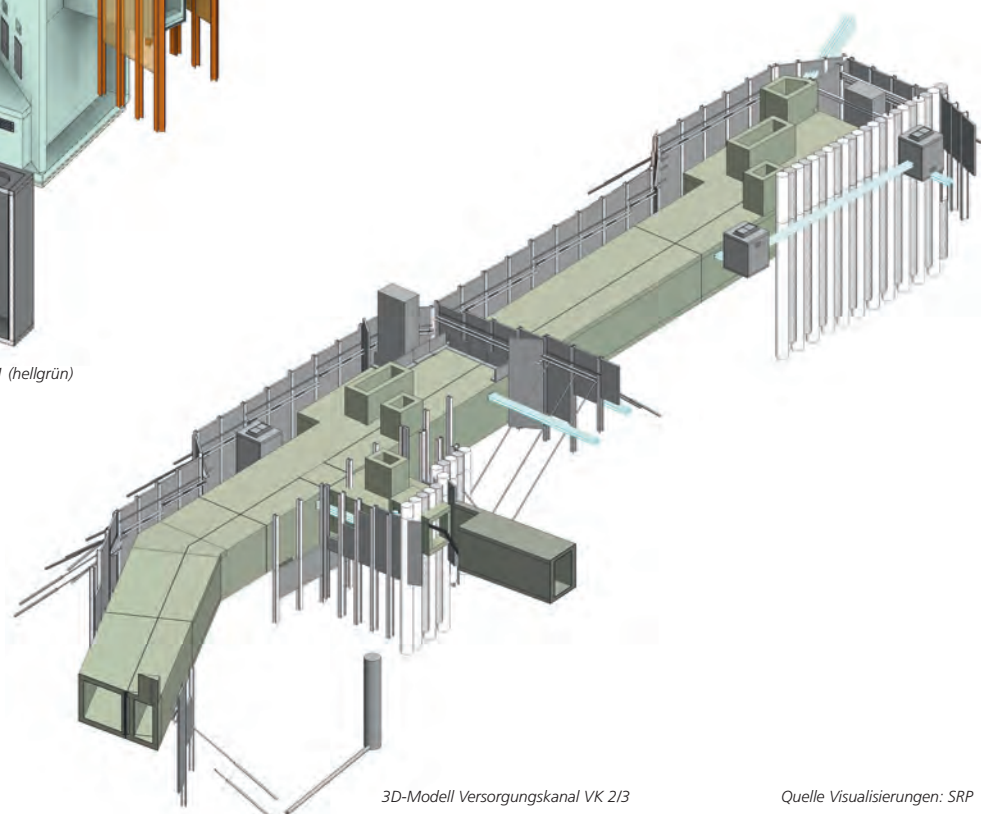


3D-Modell Erschließung Nord-Ost, Verteilerbauwerk V1



3D-Modell Strahlenklinik mit Versorgungskanal V9-V11 (hellgrün)

18 m reicht. Man kann sich sicherlich vorstellen, wie geometrisch schwierig und aufwendig sich die Übergangsbauwerke von Nebeneinander auf Übereinander gestalten. An einer Stelle ist es unumgänglich, dass ein neuer Tunnel erst nach Fertigstellung von einem weiteren Tunnel unterfahren wird. In diesem Bereich wurde der erste Tunnel auf



3D-Modell Versorgungskanal VK 2/3

Quelle Visualisierungen: SRP



Maßnahme Medientunnel, Verlegung Mehrleiterrohr



Baustelle Versorgungskanal 2/3 aus Sicht des Kranführers



Baustelle Versorgungskanal 2/3



Baustelle Versorgungskanal 2/3

Großbohrpfählen gegründet und überspannt so die Baugrube für den zweiten Tunnel. Um Kosten zu sparen wurden die Tunnel teilweise durch die Untergeschosse von vorhandenen Gebäuden hindurchgeführt, was erst nach aufwendigen Umbauten und Unterfangungen des Bestandes möglich war. Angepasst auf die örtlichen Verhältnisse, wurden verschiedene Systeme für die Baugrubensicherung realisiert. Neben Bohrpfahlwänden und Trägerbohlwänden kamen auch Baugrundinjektionen zum Einsatz. Wegen der vielen vorhandenen Leitungen musste in weiten Bereichen auf Rückverankerungen verzichtet werden. In einem Abschnitt kam deshalb ein eigens entworfenes, überdimensionales Grabenverbaugerät zum Einsatz.

Ohne Planung anhand eines dreidimensionalen, intelligenten Gesamtmodells, in das alle verfügbaren Informationen eingepflegt wurden, wäre es bei der

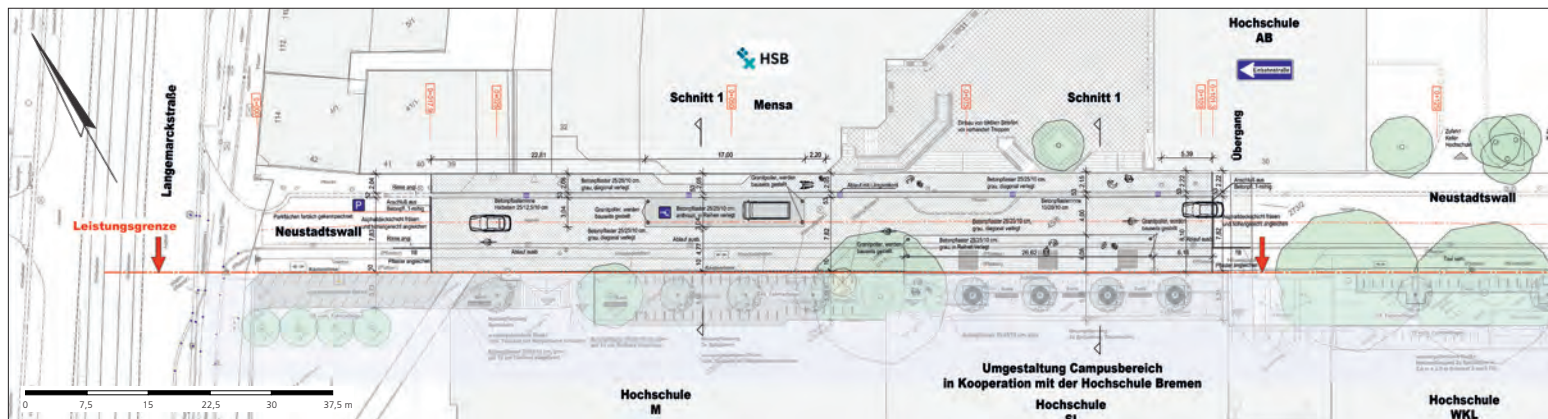
Komplexität des Projektes kaum möglich gewesen, erfolgreich zu arbeiten. Im Gesamtmodell wurden das digitale Geländemodell, das Baugrundmodell, sämtliche Leitungen (Bestand, Provisorien, Neuplanung), Verkehrsanlagen (Bestand, Provisorien, Neuplanung), Gebäude, Baugruben im jeweiligen Bauzustand, Verbauten, Hilfsbrücken, Leitungsbrücken usw., neben dem eigentlichen Planungsgegenstand, den Stahlbetontunneln, zusammengeführt. Bei fehlenden Bestandsunterlagen wurden z. B. alte Schächte und Versorgungstunnel sowie die Untergeschosse von Gebäuden mit unserem eigenen Laserscanner millimetergenau aufgenommen und in das Gesamtmodell übernommen. So konnten z. B. in allen Bauphasen problemlos Kollisionsprüfungen durchgeführt werden. Anhand dieses Projektes kann man sehr eindrucksvoll die Überlegenheit der BIM-Methode demonstrieren.

Der Auftrag der SRP-Ingenieure umfasst neben der kompletten Objektplanung und Tragwerksplanung für die Tunnel auch die Bauüberwachung, die Planung von Verbauten, Hilfsbrücken, Gebäudeunterfangungen und Verstärkungsmaßnahmen an Bestandsbauwerken. Zusätzlich kamen noch Bestandsaufnahmen, statische Nachrechnungen von bestehenden Bauwerken, koordinierte Leitungspläne, Brandschutzgutachten und die Planung der Wiederherstellung der Oberflächen hinzu. Die Corona-Pandemie hat leider auch auf diese Baumaßnahme Auswirkungen. Da man vermeiden will, dass infolge eines Blindgängerfundes das Klinikum geräumt werden muss, dürfen derzeit keine Aushub- und Bohrarbeiten in Kampfmittelverdachtsgebieten erfolgen.

Werner Kuhnlein,
SRP Schneider & Partner

Für mehr Fahrradfreundlichkeit

Fahrradmodellquartier Alte Neustadt, Bremen



Lageplan Neustadtwall Nord-West

2019 galt Bremen als fahrradfreundlichste Großstadt mit mehr als 500.000 Einwohnern in Deutschland. Dies belegte eine Umfrage des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC). Bundesweit, so auch in Bremen, herrscht aber noch immer große Unsicherheit bei Radfahrerinnen und Radfahrern, lauern zu viele Gefahren und, wortwörtlich, Hindernisse auf den Radwegen und -routen. Unter dem Motto „Miteinander mobil“ hat sich das Amt für Straßen und Verkehr in Zusammenarbeit mit der Stadtgemeinde Bremen, der Hochschule Bremen und dem ADFC das Ziel gesetzt, Bremen fahrradfreundlicher zu machen. Dazu wurden seit 2018 ausgesuchte Straßenzüge der Bremer Neustadt, unter Bereitstellung

von Fördergeldern durch den Bund, zum Modellprojekt Fahrradmodellquartier Alte Neustadt umgebaut. Die Anlage eines Fahrradmodellquartiers stärkt den Umweltverbund und trägt zur Verbesserung der Anbindung des Stadtteils, zur Entlastung durch den motorisierten Verkehr, zur Verkehrssicherheit und, über die durchgeführten Umgestaltungen an den Einmündungen, auch zur Rettungssicherheit bei. Die Verbesserung des Zu-Fuß-Gehens, des Radfahrens und der Verkehrssicherheit allgemein kommt allen Bürgern zugute. Für die Maßnahmen links der Weser hat BPR sowohl die Vorbereitung der Vergabe als auch die Örtliche Bauüberwachung, die Leitungsträgerkoordination und das Nachtragsmanagement über-

nommen. Besonders im und um den Neustadtwall sowie in der Lahn- und Delmestraße wurden diverse Einzelmaßnahmen begleitet, bei denen es nicht nur darum ging, das vorhandene Großpflaster gegen Asphalt oder neue Pflasterbeläge zu tauschen, um ein holperfreies Fahren zu ermöglichen, sondern auch darum, die Luftqualität zu verbessern, Emissionen zu senken und den motorisierten Verkehr zu entschleunigen. So wurde auf Höhe der Hochschule am Neustadtwall sowie vor dem Modernes, Konzerthaus und Diskothek, der vorhandene Straßenquerschnitt neu geordnet. Die Fahrbahn wurde angehoben, die in der Höhenlage abgesetzten Gehwege sind zu Gunsten einer Mischverkehrsfläche entfallen. Dabei wurden



Kreuzungsbereich Friedrich-Ebert-Straße und Lahnstraße



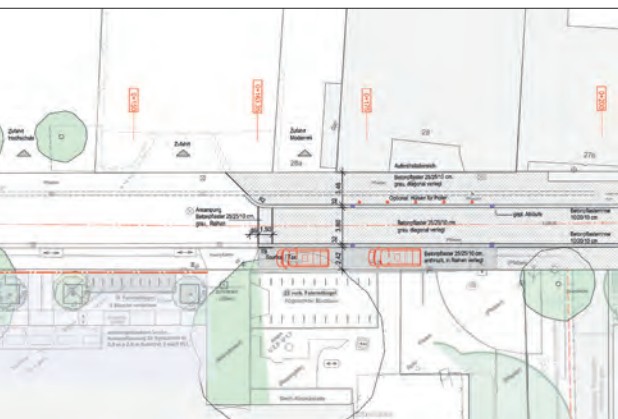
Einfahrt in die Lahnstraße nur noch mit dem Fahrrad möglich



Kreuzungsbereich Lahnstraße/Bachstraße

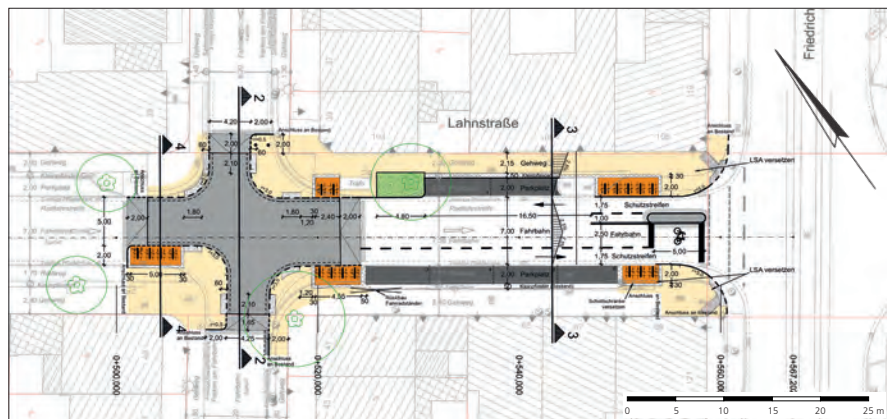


Neue Fahrradabstellmöglichkeiten Lahnstraße/Delmestraße



Planverfasser: uip ulbrich Ingenieurplanungen

die Fahrbahn und anliegende Gehwege niveaugleich neu befestigt. So entsteht vor der Hochschule eine Art Campus, wobei die beiden Gebäude visuell durch das neue Pflaster verbunden sind. Hinzu kommen neue Parkmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Menschen und eine Parkfläche für Tourbusse vor dem Modernes. Ein Stück den Neustadtswall herunter wurden die Einmündung der Süderstraße und der Bereich vor dem Südbad mit einem neuen Pflaster versehen. Außerdem wurde im Bereich dieser Einmündung eine neue Verkehrsinsel eingebaut, die vor dem Hintergrund der vorgesehenen Anordnung von Längsparkständen mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bietet. Der barrierefreie



Lageplan Friedrich-Ebert-Straße und Lahnstraße

Planverfasser: Hiller + Begemann Ingenieure GmbH

Ausbau des Gehweges wurde beim Ausbau priorisiert, genauso wie der Einbau neuer Fahrradabstellflächen wurden ebenfalls in der Delmestraße und der Lahnstraße angelegt. In Letzterer wurden außerdem noch weitergehende Maßnahmen durchgeführt: So ist es z. B. aus der Friedrich-Ebert-Straße kommend nur noch mit dem Fahrrad möglich, einzufahren. In diesem Einmündungsbereich wurde hierfür extra eine Trenninsel mit reduzierter Fahrbahnbreite angelegt. Durch die Verlegung des Radfahrstreifens auf die Fahrbahn konnten die Nebenflächen in Teilabschnitten neu geordnet werden. So wurden beispielsweise Längsparkstände erneuert, der Gehwegbelag neu hergestellt und Fahr-

radbügel ergänzt. Im Kreuzungsbereich Bachstraße/Lahnstraße wurden Radwegrampen zurückgebaut und Randeinfassungen anteilig zugunsten der Gehwegbreiten in Richtung Fahrbahn verschoben. Radfahrer erleben so im Fahrradmodellquartier Neustadt einen gehobenen Fahrkomfort und dürfen sich neuer Abstellmöglichkeiten und einer neuen Priorisierung im Verkehr erfreuen. Neben den Serviceangeboten extra für Radfahrer, wie z. B. das Fahrrad-Repair-Café, Leihrad-, Luftpump- und E-Bike-Lade-Stationen, wird so das Bild als Fahrradstadt deutlich aufgewertet.

Stephan Peronne und Dennis Tesch,
BPR Künne & Partner



Kreuzungsbereich Neustadtswall/Süderstraße



Deutliche Kennzeichnung der Fahrradstraße in der Süderstraße



Die Straße passt sich dank des Pflasters an die Umgebung an



Der Neustadtswall erhält im Bereich der Hochschule einen Campus-Charakter

Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge

Verlegung der Kreisstraße CO 13 um Ebersdorf b. Coburg



Straßenüberführung im Bau

Schon lange wünschten sich die Ebersdorfer eine Umgehungsstraße um Ihre Ortsmitte: Mit ca. 6.000 Fahrzeugen (davon allein rund 700 im Schwerverkehr) hatte die bisherige Ortsdurchfahrt über die Coburger Straße, Querstraße und Garnstadter Straße unter einer Verkehrsbelastung gelitten, die über dem Durchschnitt vergleichbarer Straßen lag. Wegen der vorhandenen straßenbaulichen Gegebenheiten, der städtebaulichen Situation und des über die Jahre gestiegenen Verkehrsaufkommens, hatten sich in der Ortsdurchfahrt von Ebersdorf b. Coburg schwierige Verkehrsverhältnisse und Sicherheitsmängel eingestellt.

Darüber hinaus wirkte sich der innerstädtische beschränkte Bahnübergang (Bahn-km 140,816) der Bahnlinie Eisenach – Lichtenfels auf dem alten Straßenverlauf der CO 13 negativ auf den Verkehrsfluss und die Sicherheit aus. Auch der höhengleiche Bahnübergang (Bahn-km 139,990) zwischen der A73 und dem neuen Streckenverlauf der CO 13 entsprach nicht mehr den Anforderungen an eine moderne und sichere Verkehrsplanung.

Um diese Situation zu entschärfen, wurde die Kreisstraße CO 13 so verlegt, dass sie um Ebersdorf herumführt. Die verlegte Strecke beginnt an der Anschlussstelle der Bundesautobahn A73/Bundesstraße B303. Von dort verläuft sie in nordöstlicher Richtung, überquert das Lindenbachtal, die Bahnlinie Eisenach – Lichtenfels und führt zwischen einem Gewerbegebiet und dem Reinersberger Wald zur CO 13 südlich von Großgarnstadt. Sie endet rund 200 m südlich der Kreuzung der CO 13 mit den Gemeindestraßen nach Großgarnstadt und Friesendorf.

Im Zuge der Überlegungen entschied die DB AG, beide höhengleichen Bahnübergänge zu schließen, da dies zur Erhöhung der Sicherheit des Schienenverkehrs beiträgt. Die Verlegung der Kreisstraße CO 13 und der Bau dreier neuer Bauwerke (BW 01, BW 02 und BW 03) ermöglichten andere Querungen der Bahnstrecke. Damit die neue Strecke mit einer Straßenüberführung die Bahn, den Lindenbach und zwei Wirtschaftswege überqueren konnte, wurde eine Vierfeldbrücke geplant und 2016/2017 baulich umgesetzt (BW 01). Mit 77,3 m ist sie die längste Brücke im Eigentum des Landkreises.

Unweit dieser Brücke wurde zeitgleich für den nahegelegenen Fuß- und Radweg eine Eisenbahnüberführung mit einer Länge von 7 m, lichte Weite 3 m und lichte Höhe 2,5 m gebaut (BW 02). Diese wurde in Herstelllage gefertigt und innerhalb einer 62-stündigen Sperrpause eingeschoben. Nachdem die Brücke und die Eisenbahnüberführung in

Betrieb genommen waren, konnte der Bahnübergang bei Bahn-km ca. 139,990 aufgelassen und entsprechend rückgebaut werden.

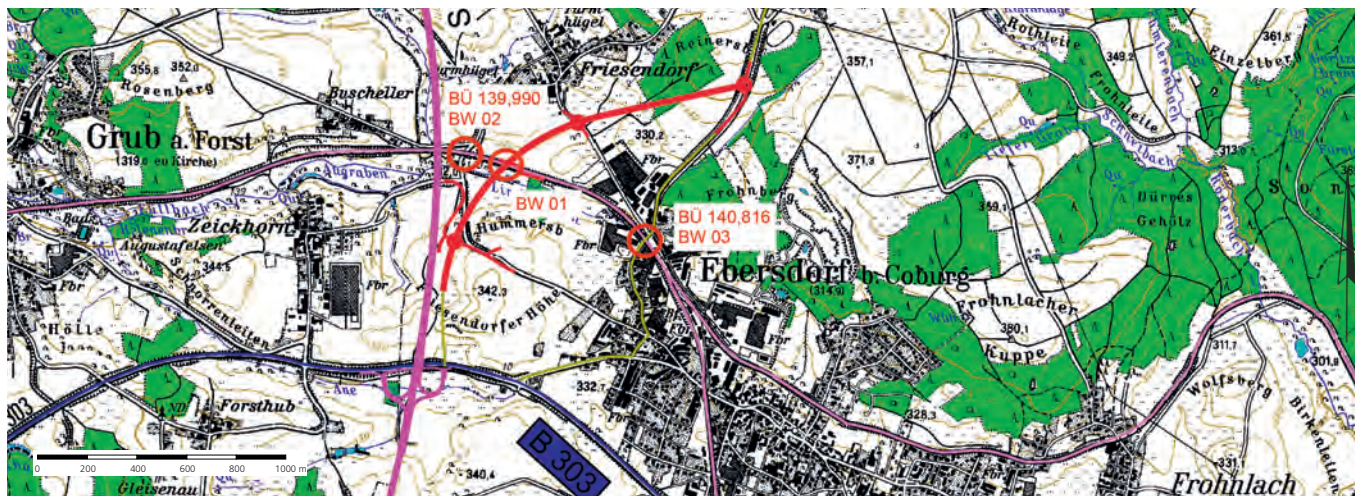
Im dritten Maßnahmenabschnitt auf der Strecke wurde bis 2019 anstelle des innerstädtischen, beschränkten Bahnüberganges eine Personenunterführung mit einer Länge von 13 m, lichte Weite 3 m, lichte Höhe 2,5 m, mit Treppen- und Aufzugsanlagen gebaut (BW 03).

Diese wurde unter zwei Hilfsbrücken gefertigt. Im Zuge der Baumaßnahme wurde der Bahnübergang aufgelassen und zurückgebaut. Nach Fertigstellung konnten Fußgänger und Radfahrer die Bahn sicher queren. Der PKW-Verkehr aus diesem Bereich wurde bereits über die neue Strecke der CO 13 geleitet.

Der Neubau der 1.900 m langen Umgehung stellt nicht nur finanziell einen dicken Brocken dar: 22,7 Mio. Euro hat er gekostet, wobei sich der Bund, die Deutsche Bahn sowie der Landkreis die Kosten mehr oder weniger gedrittelt haben.



Einschub der Eisenbahnüberführung



Übersichtskarte

Angepasst aus Datenbasis: Entwurfsplanung 2015, GRE Gauff Rail Engineering

Im Rahmen der ersten Planungs- und Baubesprechungen zeigte sich die Komplexität der fachspezifischen Belange der Bahn. Das Landratsamt Coburg fragte daher die Niederlassung Halle von BPR Dr. Schäpertöns Consult für Projektsteuerungsleistungen an. 2017 erhielten wir den Auftrag, das Landratsamt bauberseitig bei der Projektleitung zu unterstützen. Unser Leistungsbild beinhaltete u. a. das Koordinieren und Steuern der Projektbeteiligten bei der Planung und Bauausführung.

Wenn unterschiedliche Interessen bei den Projektbeteiligten auftraten, waren wir im Konfliktmanagement tätig, um miteinander die einheitlichen Projektziele zu erreichen. Das Veranlassen und Abstimmen von Maßnahmen zur Sicherung der festgelegten Zielvorgaben und Rahmenbedingungen und das Koordinieren und Steuern des Projektes mit dem Schwerpunkt der Verfahrensabläufe innerhalb der DB Netz AG waren Teil unserer Leistungen. Auch das Definieren,

Koordinieren und Überwachen der Schnittstellen zwischen den Projektbeteiligten war ein wichtiger Aspekt unseres Leistungsbildes. BPR Dr. Schäpertöns Consult hat die bahnspezifischen Fachgewerke koordiniert und die Formalitäten vom Entwurf über die Ausführung bis hin zur Abnahme und Inbetriebnahme begleitet.

Bei der Personenunterführung wurde beispielsweise im Zuge der Leit- und Sicherungstechnischen Abnahme des ersten Bauzustandes eine INA-Berechnung (induktive Sicherung anfährender Züge) von dem Abnahmeprüfer gefordert. Eine solche Berechnung betrachtet die punktuelle Zugbeeinflussung (Lage der Gleismagnete und Signale).

Obwohl die Maßnahme vordergründig keinen direkten räumlichen Einfluss auf den Bahnhof Ebersdorf aufzeigte, musste aufgrund der geänderten Gefahrenstelle (Schließung der Bahnübergänge) eine INA-Berechnung durchgeführt werden. Dieses Beispiel ist nur eines von vie-

len und zeigt die komplexen Zusammenhänge der einzelnen Gewerke und den zugehörigen Formalismen bei der Deutschen Bahn. Für alle Gewerke musste eine separate Planung erstellt werden, welche geprüft und vor Freigabe zur Bauausführung eine Freigabe durch einen jeweils zugelassenen Bauvorlageberechtigten erhalten musste. Die Schwierigkeit bestand darin, die Fachkräfte zu finden, zu binden und zeitlich so in das Vorhaben zu integrieren, dass keine bauliche Verzögerung entstand. Es musste jeweils ein Planprüfer, ein Bauvorlageberechtigter, ein Abnahmeprüfer, ein Inbetriebnahmeverantwortlicher, ein Fachbauüberwacher und nicht zuletzt eine ausführende Fachfirma gebunden und koordiniert werden. Der leitende Bauüberwacher wurde dahingehend unterstützt, dass alle Gewerke zu den jeweiligen Zeiträumen zusammenfassend in einer Betriebs- und Bauanweisung berücksichtigt wurden. Alle bahnbetrieblichen Einflüsse (arbeiten im Gleis) waren zu berücksichtigen und entsprechend fristgerecht anzumelden. Auch die Unterstützung der jeweiligen Bauvorlageberechtigten und Fachbauüberwacher hinsichtlich der form- und fristgerechten Anmeldung der Arbeiten bei dem jeweils zuständigen Sachbereich beim Eisenbahn Bundesamt lag im Leistungsumfang unserer Unterstützung für das Landratsamt Coburg. Die Straßenüberführung und die Eisenbahnüberführung wurden bereits 2017 in Betrieb genommen. Die Personenunterführung folgte im November 2019. Die Verkehrsfreigabe erfolgte Mitte Dezember 2019.

Sandra Bärike,
BPR Dr. Schäpertöns Consult



Fertige Personenunterführung

Mit viel Liebe zum Detail

Umbau des ZOB Verden (Aller)



Der Zentrale Omnibusbahnhof in Verden (Aller) kann sich sehen lassen – nicht nur in Sachen Funktionalität wurde ein großer Schritt nach vorn gemacht, auch die Ästhetik kam bei dem Umbau nicht zu kurz. Großes Augenmerk wurde dabei auf die Barrierefreiheit und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität gelegt. Der Umbau des ZOB, des Bahnhofsvorplatzes sowie der angrenzenden Bahnhofstraße fand zwischen 2017 und 2018 in drei Bauabschnitten statt, wobei wir die Ausführung der Verkehrsanlagen, Ingenieurbauwerke, der Freianlagen und der Technische Ausrüstung begleitet haben.

Zusätzlich übernahmen wir die Örtliche Bauüberwachung sowie das Nachtragsmanagement, die Leitungsträgerkoordination und die Abwicklung der Förderkulisse. Um den laufenden Verkehr aufrechtzuerhalten, wurde auf dem anliegenden Pendlerparkplatz ein pro-

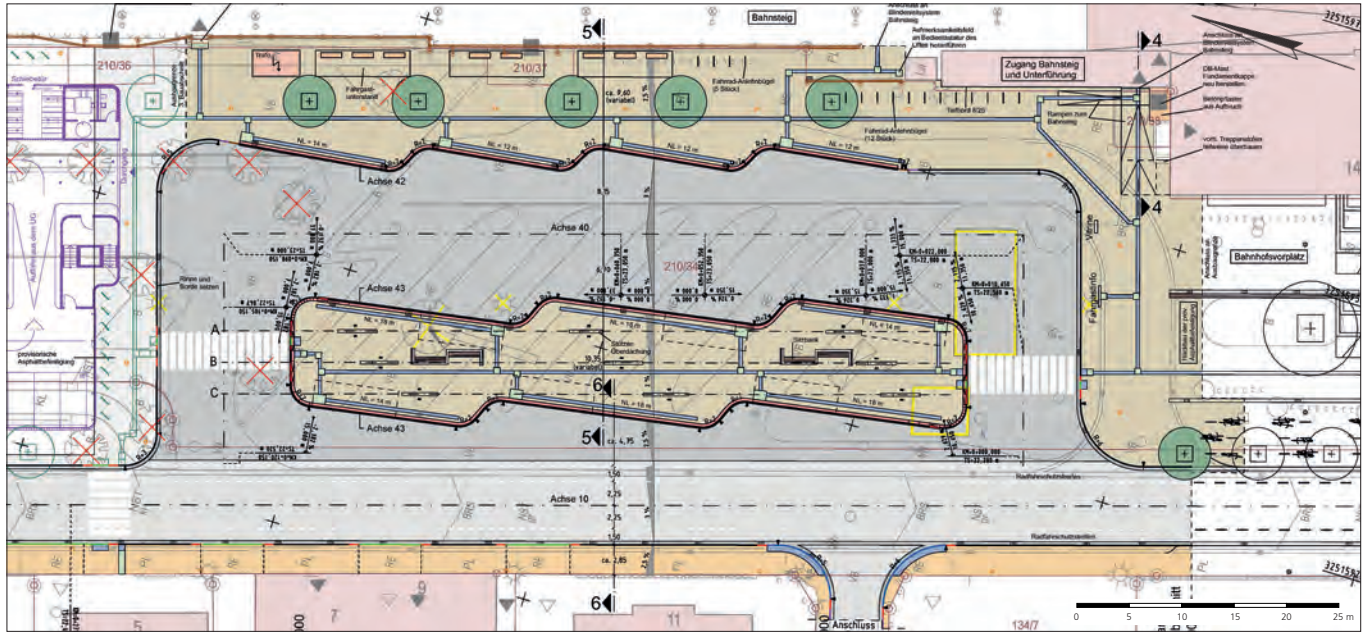
visorischer ZOB errichtet, der über den Bauzeitraum normal genutzt werden konnte.

Um weiterhin die Menge an Schul-, Linien- und Überlandbussen aufnehmen zu können und dabei das volle Potenzial der Örtlichkeit auszuschöpfen, wurde der ZOB in Sägeblattform angeordnet, so dass dort zehn Busse gleichzeitig halten können – sechs an der Mittellinie, vier an der Ostseite des ZOB. Alle Bushaltestellen sind unabhängig voneinander an- und abfahrbar, außerdem können bei Bedarf auch Gelenkbusse halten. Mit ca. 250 Abfahrten pro Tag ist der ZOB einer der wichtigsten Umstiegspunkte in Verden und entsprechend großen Belastungen ausgesetzt. So war es wichtig, den Untergrund entsprechend herzustellen. Unter der stabilen und langlebigen Betonschicht ist deswegen eine Asphalttragschicht verbaut worden. Aufgrund des zusam-

men 34 cm starken gebundenen Oberbaus, wird die Belastung sehr gut in den Untergrund abgegeben und sorgt für eine langlebige und zuverlässige Oberfläche des ZOB. Ein hervorzuhebender Nebeneffekt dieser Bauweise ist, dass die Asphalttragschicht zu viele Ausspülungen durch Sickerwasser vermeidet und die Betonplatten so auch bei evtl. mangelnder Wartung nicht in eine Schiefstellung geraten können.

Nicht nur bei der Fahrbahn haben sich die Planer der Stadt Verden viele Gedanken gemacht, denn das Pflaster der umliegenden Flächen verdient genauso viel Beachtung: Dieses besteht aus drei verschiedenen Betonsteinen, die sich in Größe und Farbschlag unterscheiden. In Parkettoptik verlegt, sorgen sie für eine harmonische Atmosphäre. Diese außergewöhnliche Auswahl an Pflaster war gerade bei der Vorbereitung der Vergabe eine Herausforderung, aber auch die





Datengrundlage: LGN - Landesvermessung + Geodatenbasis Information Niedersachsen

ausführende Firma musste besonders darauf achten, die Steine genau nach dem vorher festgelegten Verlegungsbild zu platzieren. Letztendlich hat es sich gelohnt, die Aufenthaltsqualität ist allein durch die warmen Farben des Pflasters stark angestiegen. Und das ist auch gut so: Die Fahrgäste haben z. T. bis zu 20 min Umstiegszeit und müssen sich die Zeit am ZOB „vertreiben“. Neue Sitzbänke und Sitzmauern mit hölzernen Sitzflächen werten das Gesamtbild zusätzlich auf.

Aufgrund der hellen Farbe des Pflasters war es aber nicht sinnvoll, ein weißes Blindenleitsystem zu verlegen – in diesem Fall wurde ein anthrazit-graues gewählt, um den nötigen Kontrast zu den umliegenden Pflastersteinen zu schaffen. Nur so ist es den Menschen mit Sehbeeinträchtigung möglich, dem Leitsystem gefahrlos zu folgen. Um den mobilitätseingeschränkten Menschen

den Zugang zum Bahnhofsgebäude zu ermöglichen, musste die sechsstufige Treppenanlage vor dem Gebäude weichen. Um den Höhenunterschied überwindbar zu machen, wurden mehrere Rampen eingebaut. Bei der Herstellung des an das Gebäude angrenzenden Bahnhofsvorplatzes war es nötig, nur eine halbseitige Sperrung des Gebäudeeingangs zu errichten, da dieser gleichzeitig als Notausgang dient. Auch bei den Ingenieurbauwerken kam es zu massigen Änderungen: So wurde an der nördlichen Seite des ZOB unterhalb des Gehweges eine Sedimentationsanlage verbaut. Aufgrund der Vorgabe, dass das Oberflächenwasser des ZOB nicht einfach abgeleitet werden darf, wurde diese in Kombination mit einem Schieberschacht eingesetzt. In einem Havariefall kann so also einfach ein Riegel vor den Schacht geschoben werden, der das Wasser daran hindert,

normal abgeleitet zu werden. So ist es möglich, belastetes Wasser, z. B. mit Öl oder anderen Gefahrenstoffen, zu entnehmen und gesondert zu entsorgen. Der Einbau der Sedimentationsanlage musste mithilfe eines Mobilkrans erfolgen, der die ca. 5 x 2 x 2,5 m (LxBxH) große Anlage in die Erde verfrachtete. Weiterhin haben wir die Errichtung einer Fahrradsammelanlage bearbeitet, genauso wie die vorbereitenden Maßnahmen für digitale Fahrgastinformationssysteme.

Der ZOB in Verden ist noch nicht ganz fertig, hier und da sind noch provisorische Haltestellen zu finden und auch der Pendlerparkplatz wird ein weiteres Mal verändert. Der Verkehr fließt aber normal und wir sind sehr gespannt wie es weitergeht und freuen uns auf die weitere Bearbeitung des Projektes.

Albrecht Kasten, BPR Künne & Partner



Lebensadern neu sortiert

Bau eines Bypass am Kreisverkehr Berchtesgaden



Kreisverkehr ohne Bypass

Foto: Kilian Pfeifer

Markt Berchtesgaden im schönen Berchtesgadener Land gelegen, liegt auf knapp 600 m über Normalnull im äußersten Südosten Oberbayerns. Mit der Nähe zu Salzburg, und damit an der österreichischen Grenze, ist die Region mit seinen Sehenswürdigkeiten und Naturdenkmälern touristisch beliebt. Neben den 7.780 Einwohnern kommen rund eine halbe Million Touristen jedes Jahr zu Besuch.

Allein schon aufgrund seiner geografischen Lage ist die Verkehrssituation in Berchtesgaden nicht ganz einfach. Die Stadt schmiegt sich schmal und lang an den Hang eines Talkessels. Nicht nur zur Urlaubssaison schieben sich daher die Automassen durch den Ort, um zwischen Salzburg und München hin und her zu pendeln.

Im Zentrum von Berchtesgaden begegnen sich die Lebensadern des Marktes. Direkt vor dem Hauptbahnhof fließen die Königsseer und die Ramsauer Ache zur

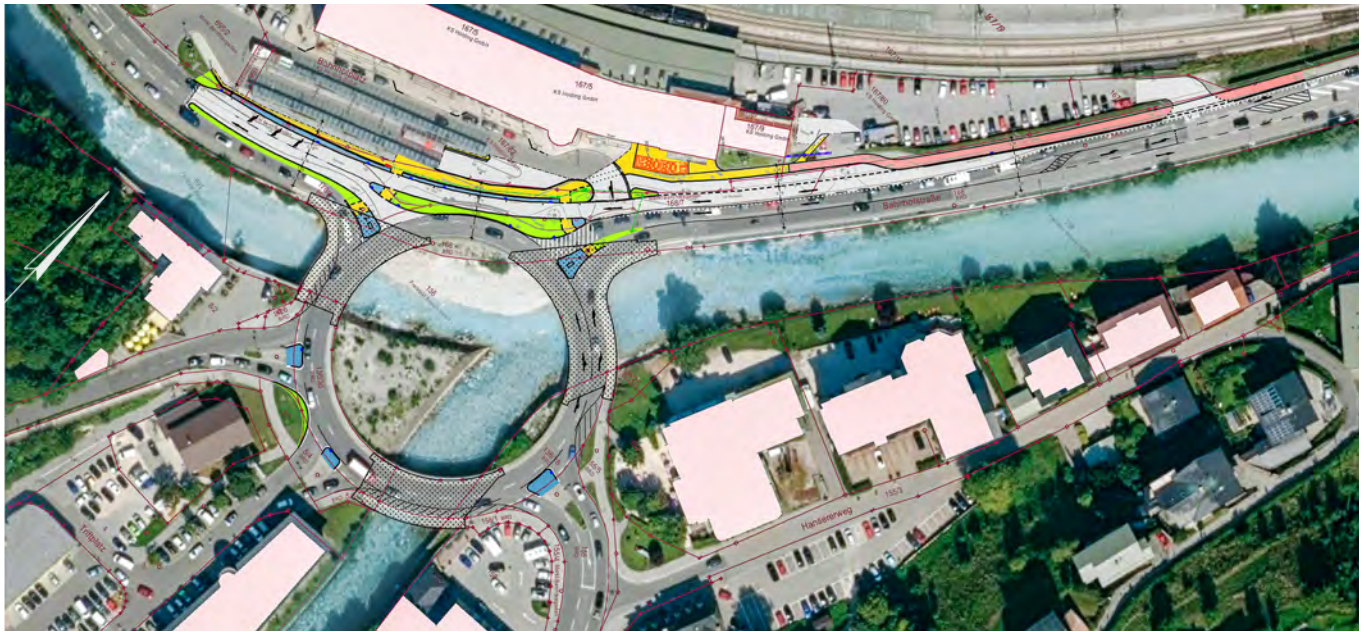
Berchtesgadener Ache zusammen. Auch die durch den Markt laufenden Bundesstraßen treffen vor dem Bahnhof aufeinander. Hinter dem Bahnhof verlaufen die Schienen.

Für die Bundesstraßen bildet seit 2006 der auf drei Brücken über den drei Flüssen ruhende Kreisverkehr vor dem Hauptbahnhof Berchtesgaden den Knotenpunkt. Der Knoten ist ein wichtiger Verkehrsverteiler, da hier zwei Bundesstraßen und eine Kreisstraße aufeinandertreffen. Von Westen kommen mit der Ramsauer Straße die Bundesstraßen B20 und B305 an den Kreisverkehr. Von Norden zweigt die B305 aus Berchtesgaden ein und von Osten die B20 aus Schönau am Königssee. Von Süden mündet die Sackgassenstraße Triftplatz und von Südwesten die Kreisstraße BGL 1 als Oberschönauer Straße in den Kreisverkehr. Lange hatte man an dieser Lösung für die angespannte Verkehrslage gearbeitet: Bereits in den 1970er Jahren gab es Pla-

nungen für eine neue Verkehrsführung – die Entscheidung für einen Kreisverkehr fiel 1998. Es folgten mehrere Jahre für Planungen, Entwürfe und Genehmigungen, bis im September 2004 mit dem Bau der Brücke über die Königsseer Ache begonnen werden konnte. Mit Fertigstellung der Brücke über die Berchtesgadener Ache konnte der Kreisverkehr nach etwa zweijähriger Bauzeit 2006 in Betrieb gehen. Die beiden Brücken über die Ramsauer Ache (Frauenreuthbrücke) und die Berchtesgadener Ache (Adelgundenbrücke) existierten bereits und wurden im Zuge der Erstellung des neuen Kreisverkehrs erneuert. Der 85 m große Bahnhofskreisverkehr hat einen Umfang von insgesamt 270 m. Davon bilden mit 100 m die drei Brücken über die Achen mehr als ein Drittel der Kreisfahrbahn. Die Baukosten für den Kreisverkehr beliefen sich damals auf etwa 6,4 Mio. Euro. Auch wenn lange an der Kreisverkehrslösung gearbeitet wurde, stellte sich her-



Visualisierung Fahrbahnquerschnitt mit Bypass



Kreisverkehr mit Bypass

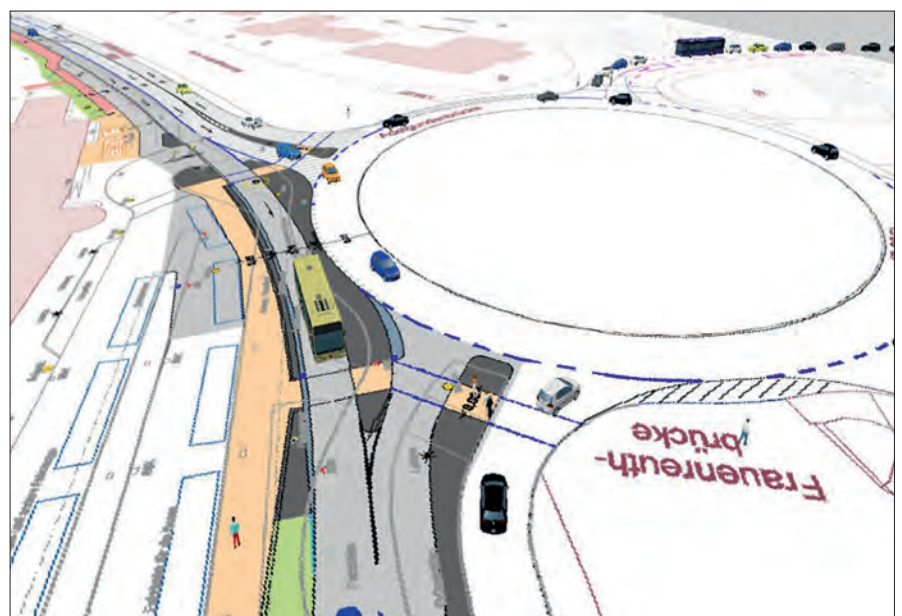
0 15 30 45 60 75 m

aus, dass sie nicht optimal war. Aufgrund seiner Lage vor dem Hauptbahnhof bewegen sich in dem Bereich viele Fußgänger. Bei guten Sichtverhältnissen ist die Ablenkung der Autofahrer (häufig Touristen) durch den Blick auf den Watzmann und das Panorama von Berchtesgaden hoch – daher ist die Anfahrgeschwindigkeit in den Kreisel sehr gering. Zudem bereitet die zweispurige Ausführung des Kreisverkehrs vielen Autofahrern Probleme, da sie nicht wissen, wann welche Spur genutzt werden soll und insbesondere die Ausfahrt in Richtung Ramsau war relativ eng und kurvig gebaut. Vereinzelt gab es auch immer wieder Geisterfahrer im Kreisverkehr. Es bildeten sich regelmäßig starke Rückstaus, die sich auf ganz Berchtesgaden auswirkten. Vor etwa drei Jahren entstanden erste Überlegungen ob ein Bypass eine entscheidende Entlastung bringen könnte. BPR Dr. Schäpertöns Consult erhielt vom Markt Berchtesgaden den Auftrag, eine Machbarkeitsstudie zur Verkehrsflussoptimierung am Bahnhofskreisverkehr zu erstellen. Es zeigte sich, dass erhebliche Umbaumaßnahmen im Umfeld des Bahnhofsvorplatzes für eine zufriedenstellende Lösung erforderlich werden. Das hohe Verkehrsaufkommen der B305 in Fahrtrichtung B20 begründet die Errichtung einer Bypass-Spur. 2018 stiegen wir in den Leistungsphasenlauf der HOAI ein. Die zuständigen Verkehrsbehörden verlangten eingehende Verkehrsuntersuchungen, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens zu bestätigen. Es wurde ein Büro mit der Si-

mulation beauftragt. An verschiedenen Sommertagen wurden mit Kameras die Verkehrsströme aufgezeichnet. Das Ergebnis war ein reales Verkehrsmodell, mit dem die tatsächlichen Fahrbeziehungen in Echtzeit abgebildet werden konnten. Auch Radfahrer und Fußgänger wurden mit dem Verkehrsmodell erfasst. Der Simulationsfilm dauert mehrere Minuten. In einem nächsten Schritt wurden die realen Verkehrsströme auf die neue Verkehrsplanung geleitet. Es wurde erkannt, dass eine zusätzliche Ausfahrspur in Richtung Salzburg den Kreisverkehr noch verbessern kann. Die übrige Planung wurde durch die Simulation bestätigt. Nun waren auch die Behörden von dem Erfolg der Umbaumaßnahmen überzeugt. In der Vorbereitung der Vergabe widmeten wir besondere Aufmerksamkeit

der Bauphasenplanung mit ausgearbeiteten Verkehrsführungsplänen. Diese Planunterlagen waren Grundlage für die verkehrsrechtlichen Anordnungen der Verkehrsbehörde und sorgten so für einen reibungslosen Bauablauf. Das hat sich mehr als ausgezahlt. Die Maßnahme konnte mit sechs Monaten Bauzeit mittlerweile abgeschlossen werden. Es zeigt sich einmal mehr, dass für komplexe Verkehrsknotenpunkte, wie der fünfarmige Kreis am Bahnhofplatz von Berchtesgaden, mithilfe von Simulationsprogrammen optimale Lösungen erarbeitet werden können, die andernfalls nur durch Nachbesserungsversuche möglich sind.

Johannes Frauenschuh,
BPR Dr. Schäpertöns Consult



Momentaufnahmen Verkehrssimulation mit Bypass

Quelle: PVT Planungsgesellschaft für Verkehrstechnik

Rund um die Uhr

Asphalterneuerung der A39 bei Braunschweig

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, GB Wolfenbüttel, hat im Sommer 2019 an vier Wochenenden den openporigen Asphalt (OPA) auf der A39 ab dem Autobahnkreuz Braunschweig Süd bis zur AS Rünigen Nord und Rünigen Süd in beiden Fahrtrichtungen erneuert. Die A39/A391 bildet eine wichtige Verkehrsverbindung für den Verkehr um Braunschweig sowie übergeordnet nach Wolfsburg. Openporiger Asphalt dient als Lärmschutzmaßnahme, hat aber den Nachteil, dass er alle sechs bis sieben Jahre erneuert bzw. ausgetauscht werden muss. Und aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nach Wolfsburg, sowie als Umleitungsstrecke für die A2, war es nur möglich, die Autobahn am Wochenende zu sperren. Wegen der Vorgaben der Nds. Straßenbaubehörde bzgl. der Termine und des benötigten Geräteinsatzes (sechs Großfräsen, vier Sprühfertiger und ein Sprühfertiger in Reserve) haben sich die großen Asphaltbaufirmen aus dem Raum Südost-Niedersachsen, Kemna, Matthäi und STRABAG, zu einer ARGE zusammengetan und ein gemeinsames Angebot, welches den Zuschlag erhielt, abgegeben. Die wesentliche Leistung bestand darin, an den vier Wochenenden unterteilt in vier Bauabschnitte, auf insgesamt 85.000 m² openporigen Asphalt auszubauen, darunter liegende Schadstellen in der Binderschicht zu sanieren und anschließend den openporigen Asphalt als PA 8 in einer Stärke von 4,5 cm wieder einzubauen. Im Nachgang zum Asphalteinbau war unmittelbar auf die noch warme Decke die Markierung in Form einer Folie auf einer Länge von 17 km warm im warm aufzulegen. Die wesentliche Herausforderung dieser Baumaßnahme bestand darin, dass seitens des Auftraggebers gefordert war, den Deckenbau ohne Nähte herzustellen. Hierbei waren Fahrbahnbreiten 7,50 m in den Rampen bis 17 m auf der A39 herzustellen. Da keinerlei Zeit zum Abbinden der Bitumenemulsion im herkömmlichen Verfahren gegeben war, musste der Asphalt unter Einsatz von Sprühfertigern eingebaut werden. Der Bauablauf eines Wochenendes sei exemplarisch am Ablauf des Wochenendes 19. bis 22. Juli 2019 aufgeführt. Seitens der Verkehrsbehörde bestand die Forderung und Anordnung, dass der tägliche Berufsverkehr erst abgeflissen sein muss, so dass mit der Vollsperrung des Abschnittes jeweils um



Logistik des Einbaus



Offenporiger Asphalt im Detail

18 Uhr begonnen werden konnte. Nach Aufbau der Vollsperrung und Abnahme durch die Verkehrsbehörde konnte jeweils ab 19 bis 19:30 Uhr mit den Fräsarbeiten begonnen werden. Hierzu waren fünf Großfräsen und ca. 30 Sattel im Einsatz. Die Fräsarbeiten haben sich über die Nacht bis ca. 3 bis 4 Uhr des folgenden Samstags hingezogen. Ab ca. 2 Uhr wurde mit der Abnahme der gefrästen Fläche begonnen. Teilweise wurde ein Nachfräsen im Bereich von Schollenbildungen bzw. bei einer schadhafte Binderschicht angeordnet. So waren die Fräsarbeiten samstags zwischen 5 und 6 Uhr beendet. Gegen 5 Uhr

hat dann jeweils die Gussasphalt Kolonne der Fa. STRABAG begonnen, die schadhafte Stellen, Unebenheiten usw. (ca. 1.000 m² je Abschnitt) mit Gussasphalt zu profilieren. Ab Samstag zwischen 8 und 9 Uhr begann dann jeweils der OPA-Einbau. Dieser erstreckte sich über den gesamten Samstag bis abends 20 bzw. 21 Uhr. Mit einem Nachlauf von ca. zwei Stunden zum Einbaubeginn des openporigen Asphaltes begann die Fa. Bitu-Leit mit dem Auflegen der Folienmarkierung. Nach Abschluss des Asphalteinbaus begann mit einem zeitlichen Versatz von ca. zwei Stunden das Reinigen der gesamten Fahrbahn, der seitlichen Entwässerungsein-

richtung sowie die Randarbeiten, insbesondere in den Bereichen ohne seitliche Entwässerungseinrichtung.

Sonntag gegen 6 Uhr morgens kam die Gussasphaltkolonne erneut zum Einsatz. Dies hat am Sonntag, je nach Anzahl der Bauwerke, zwischen vier und acht Stunden zur Herstellung der Vorlegestreifen, Fugen schneiden usw. gedauert. Zeitgleich wurden sonntags, Beginn ab 8 Uhr, die Kontrollprüfungen, bestehend aus der Ebenflächigkeitsmessung, Schichtdickenmessung und Bohrkernentnahme, durchgeführt. Ferner wurde die Markierung an den Vorlegestreifen, Sperrflächenmarkierung usw. ergänzt bzw. fertiggestellt. Der Abschluss der Arbeiten war in der Regel sonntags zwischen 16 und 18 Uhr. Die offizielle Verkehrsfreigabe erfolgte jeweils montagsmorgens um 5 Uhr.

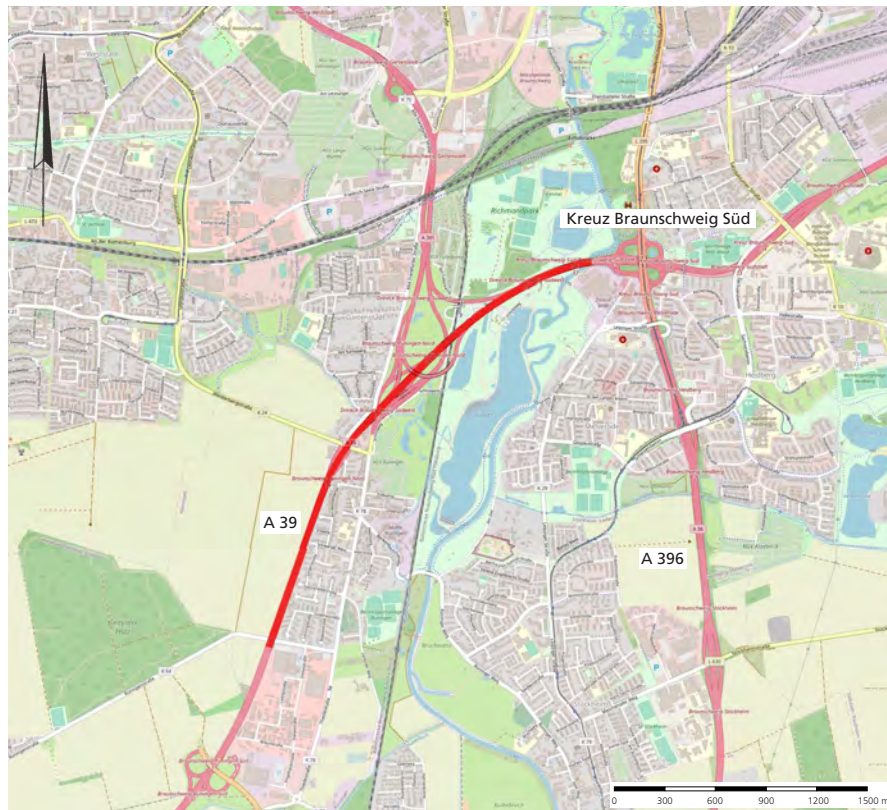
Unabhängig davon wurde ab Sonntagnacht durch ungeduldige Verkehrsteilnehmer begonnen, die aufgebaute Verkehrsicherung zu umfahren bzw. zur Seite geräumt, um die augenscheinlich fertige Autobahn in Betrieb zu nehmen.

In zwei Bauabschnitten begann die Baumaßnahme vorlaufend jeweils am Mittwoch mit der Sanierung der Gossenanlage aus monolithischen Blöcken sowie Verdrückungen bzw. Absackungen in der Standspur von bis zu 8 cm Tiefe. Hier wurden die Bereiche ausgefräst und mit Gussasphalt bis auf die Höhe der einzubauenen Decke vorprofiliert.

BPR war bei dieser Baumaßnahme mit der Örtlichen Bauüberwachung beauftragt. Genau wie die Durchführung der Bauausführung wurde die Baustelle durch BPR rund um die Uhr betreut.

Obwohl eine Vielzahl von Firmen, Nachunternehmer und Geräteeinsätzen zu koordinieren war, hat die Baustelle, bis auf ganz kleine, nicht ausbleibende Malheure, hervorragend funktioniert. Das durch den Auftraggeber vorgegebene Zeitfenster wurde an jedem Wochenende eingehalten. Die abgelieferte Qualität hat die Vorgaben voll erfüllt und es wurde ein von allen Seiten hoch geschätztes Werk abgeliefert. In diesem Zusammenhang möchten wir von BPR als Örtliche Bauüberwacher uns nochmals bei allen am Bau beteiligten Firmen sowie auch den Vertretern des Auftraggebers für eine konstruktive und unbürokratische Zusammenarbeit bedanken.

Hartmut Müller, BPR Künne & Partner



Übersichtskarte A39 südlich Braunschweig

Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende (Lizenz: CC BY -SA)



Rund um die Uhr im Einsatz



Walzen in Aktion

Gebündelte Kompetenzen im Einsatz

Neubau der Infrastruktur am Campus Deutz der Technischen Hochschule Köln



Visualisierung des städtebaulichen Masterplanes

Quelle: Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin

Das Land Nordrhein-Westfalen, sein Bau- und Liegenschaftsbetrieb (BLB NRW) und die Technische Hochschule Köln haben vereinbart, das aus den 1970er Jahren stammende und für ursprünglich bis zu 5.000 Studierende ausgelegte, inzwischen von 10.000 Studierenden genutzte, Ingenieurwissenschaftliche Zentrum (IWZ) des Campus Deutz neu zu bauen. Als Grundlage dient ein städtebaulicher Masterplan von 2012 von kister scheit-

hauer gross architekten und stadtplaner, Köln sowie Atelier Loidl, Berlin, der einstimmig als Sieger aus einem zweiphasigen Wettbewerb zur städtebaulichen Entwicklung hervorging. Die zukünftige Bebauung um den zentralen, grünen Campusplatz ist vorwiegend vier- bis fünfgeschossig, wobei einzelne Baukörper hiervon abweichen können. So sollen Hochpunkte am Campusplatz zur Gliederung der Baumassen beitra-

gen und das neue Zentrum des Campus räumlich hervorheben. Der Masterplan realisiert auf 13 ha Ersatzneubauten mit ca. 115.000 m² BGF in voraussichtlich sechs neuen Gebäuden (A, B, C, D, E, G), die das zentrale Hochhaus, die Hallenbauten und die Mensa ersetzen. Die Gebäude der Fakultäten für Architektur sowie Bauingenieurwesen und Umwelttechnik als auch die Hochschulbibliothek bleiben erhalten.

Während die einzelnen Gebäude von unterschiedlichen Planern realisiert werden, hat sich das BLB für die Planung der Freianlagen, der technischen und der verkehrlichen Infrastruktur des Campus sowie der Baulogistik für einen Generalplaner entschieden. Das VgV-Verfahren konnte BPR Dr. Schäpertöns Consult in Bietergemeinschaft mit Atelier Loidl sowie mit Unterstützung durch SRP Schneider & Partner, die ZWP Ingenieur-AG, der röwaplan und SiteLOG GmbH Ende 2018 für sich entscheiden. Der Hochschulbetrieb darf während der Bauzeit weder unterbrochen noch beeinträchtigt werden. Die Ersatzneubauten werden deshalb in drei Bauphasen realisiert. Bestand und Neubauten sind in Betrieb zu halten und zu versorgen. Ebenso ist der Verkehrsführung und den Personen- und Warenströmen eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Es werden diverse Zwischenstände, die Provisorien erfordern, entstehen. Dies muss sorgfältig geplant werden, um die Versorgungssicherheit nicht zu gefährden. Durch die stufenweise Realisierung ergibt sich eine lange Planungs- und Bauzeit von ca. 20 Jahren. Inzwischen ist der Entwurf soweit abgestimmt, dass die ersten Vorabmaßnahmen noch in diesem Jahr starten können. In der ersten Bauphase wird das Ge-



Lageplan Campus Deutz

Quelle: Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin

bäude A nach dem Siegerentwurf von wulf architekten an der südlichen Kante des Campusplatzes mit angeschlossenen Parkhaus P1 mit 350 Stellplätzen. Die zukünftige Nutzung sieht eine Mischnutzung für Fakultäten, Hochschulverwaltung, Campus IT, externe Nutzer und für das Archiv der Hochschulbibliothek vor. Es dient auch als Standort für das neue Rechenzentrum und für die von uns zu planenden neuen Technikzentralen, die den gesamten Campus mit Wärme, Strom, Kälte und Informationstechnik versorgen. Das neue Hörsaalzentrum (Gebäude B) wird ebenfalls in der ersten Phase nach den Plänen von Staab Architekten auf dem an das bestehende Fakultätsgebäude angrenzenden Parkplatz Betzdorfer Straße errichtet.

Hr. Altmann, BPR Frankfurt, ist als Gesamtprojektleiter für die aufwendige Koordination des Generalplanerprojektes zuständig und ist unmittelbarer Ansprechpartner unseres Auftraggebers BLB NRW. Als Straßenplaner bearbeitet BPR Dr. Schäpertöns Consult darüber hinaus die Objekte der äußeren verkehrlichen Erschließung einschließlich des Ausbaus eines signalisierten Knotenpunktes sowie übergeordnete Themen wie z. B. den Stellplatznachweis für das Gesamtvorhaben.

SRP Schneider & Partner plant die Neustrukturierung aller Entwässerungs- und Wasserversorgungsanlagen auf dem Campus. Hierbei stand zunächst die Erstellung eines Bestandsplanes mit allen Leitungen und Einbauten auf dem Gelände im Vordergrund.

Durch örtliche Erhebungen, die Auswertung von Bestandsunterlagen sowie Ausschreibung und Sichtung einer Kanalinspektion wurde eine wesentliche Planungsgrundlage geschaffen.



Hörsaalzentrum, Gebäude B

Quelle: Staab Architekten



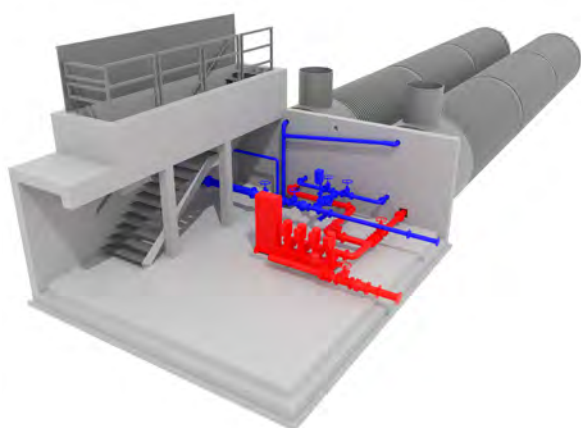
Gebäude A

Quelle: wulf architekten

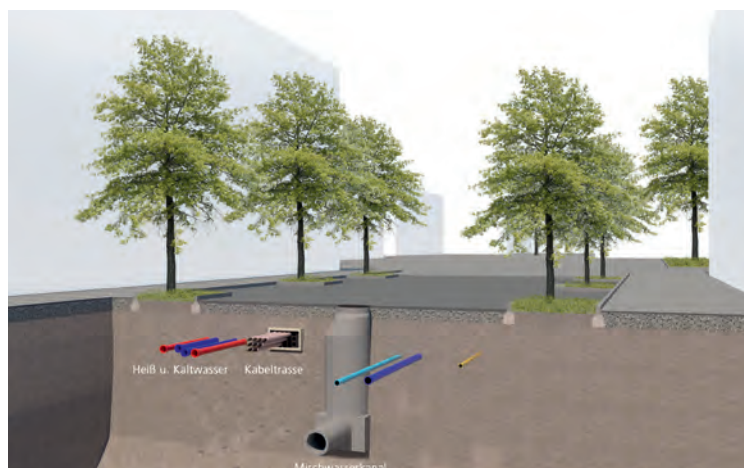
Technisch anspruchsvolle Teilobjekte sind ein neues Übergabebauwerk für die Wasserversorgung, eine zentrale Versickerungsanlage für Niederschlagswasser und die Übergabeschächte des Abwassers an das städtische Kanalnetz. Und auch BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner ist als weiterer Player der BPRGruppe eingebunden. Mit dem Kölner BPR-Büro verfügen wir über örtliche Präsenz, die bereits in der Bauvorbereitung im Zuge der Begleitung örtlicher Suchgrabungen zum Tragen kommt.

Das Projekt „Infrastruktur Campus Deutz“ der TH Köln ist ein herausragendes Beispiel dafür, dass nahezu alle Leistungen innerhalb unseres Firmenverbundes abgedeckt werden können. Wir sind stolz darauf, unsere gebündelte Kompetenz an Ingenieurdienstleistungen einbringen zu dürfen.

Hans-Joachim Brandt,
SRP Schneider & Partner
Oliver Altmann,
BPR Dr. Schäpertöns Consult



WW-Übergabebauwerk mit Löschwasserbehälter



Verlegequerschnitt, mit Heiß- und Kaltwasser, Kabeltrasse und Mischwasserkanal

Der Tradition verpflichtet

Meiller Gärten, Moosach (München)



Übersicht der Baufelder

Quelle: Alle Bilder Rathgeber AG

In München Moosach entsteht auf dem nördlichen Teil des Werksgeländes der Traditionsfirma Meiller ein neues, grünes Stadtquartier das hohen Ansprüchen gerecht werden soll. Ein besonderes Quartier für München und ein Novum für die Bauherren, die Unternehmen Rathgeber und Meiller. Denn das klassische Metier der Unternehmen ist eigentlich nicht die Immobilienentwicklung, sondern der Maschinenbau und die Entwicklung von Aufbauten für Nutzfahrzeuge.

Für München hat ein Quartier dieser Größe mit fast reinem Mietwohnungsbau Seltenheitswert. Rund 1.500 Menschen werden hier Wohnungen zur langfristigen Miete finden. Das wünschen sich in der Landeshauptstadt Mieter und Politiker gleichermaßen, da in keiner anderen deutschen Stadt das Wohnen so teuer ist wie hier. Nachdem die Produktion auf dem firmeneigenen Gelände zwischen der Bahnlinie und der Untermenzinger und Allacher Straße in Moosach zunehmend auf den südöstlichen Teil des Geländes konzentriert worden war, hat man sich entschieden, auf dem freigewordenen Gelände Wohnungen zu bauen, diese in eigener Hand zu behalten und von einer eigens gegründeten Gesellschaft verwalten lassen. Außerdem verbleiben sie als Mietwohnungen im Eigentum von Rathgeber und Meiller, letzteres ein bis in die sechste Generation geführtes Unternehmen zweier Familien. Die

traditionsreichen Bauherren haben den Anspruch, auch für die nächsten Generationen der Enkel und Urenkel etwas zu schaffen. Das wirkt sich auch in der Auswahl nachhaltiger Materialien und der Qualität aus.

Auf nahezu sieben frei gewordenen Hektar des insgesamt zwanzig Hektar großen Grundstücks werden auf fünf Baufeldern insgesamt 600 Wohnungen und ein Boardinghaus mit 150 Zimmern auf acht Baufeldern in 14 Gebäuden entwickelt. Außerdem werden Gastronomie, zwei Kindertageseinrichtungen, Gewerbe am Memminger Platz sowie zwei öffentliche Parks entstehen. Dabei variiert das Angebot im Quartier von Business Apartments über Familienwohnungen bis zu seniorengerechten Wohnungen. Ein Drittel der Wohnungen werden als sozialgebundene Wohnungen, München Modell-Miete und EOF errichtet. Das gesamte Projekt hat ein Investitionsvolumen von mehr als 330 Mio. Euro.

Ein städtebauliches Gesamtkonzept gab die Rahmenbedingungen für die Gestaltung der einzelnen Baufelder und ist die Voraussetzung für das Gelingen eines Projektes dieser Größe. Dieses Konzept hat das Münchner Büro prpm Architekten gemeinsam mit RSLA Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten geschaffen.

Insgesamt fünf Architekturbüros gestalten jeweils eines der Baufelder und entwerfen individuelle Gebäude nach

unterschiedlichen Nutzungsvorgaben.

Das einheitliche Beleuchtungskonzept, offene Blickachsen, die beiden Parks und zahlreiche kleinere Grünflächen halten das Quartier dennoch optisch zusammen und fördern nachbarschaftliche Verbindungen.

BPR Dr. Schäpertöns Consult hat bei dem Bauvorhaben den Auftrag für die Projektsteuerungsleistungen in den Baufeldern 02, 03 sowie 05 erhalten (wir berichteten BPRaktuell 2.19). Das Projektmanagement von uns ist im Baufeld 05 mit einem AHO-Leistungsbild für alle Handlungsbereiche ab der Projektstufe 2 beauftragt.

Innerhalb eines solch komplexen Bauvorhabens, mit vielen Teillosen und sehr vielen, gleichzeitig laufenden Prozessen, ist die Projektkommunikation sehr wichtig. Neben den vorgeschalteten Abstimmungen müssen häufig entsprechende Entscheidungen auf der Baustelle getroffen und gefasste Beschlüsse anschließend in Protokollen festgehalten werden. Auswirkungen auf Kosten, Termine, Qualitäten und Rechtsfolgen werden mit dem Auftraggeber abgestimmt. Die hierfür notwendige vertrauensvolle und partnerschaftliche Zusammenarbeit aller Beteiligten ist bei den Meiller Gärten gegeben.

Die besondere Herausforderung bei diesem Projekt liegt in der Koordination der Baulogistik der einzelnen Baufelder untereinander.

Als Projektsteuerung stehen wir dem

Auftraggeber beratend und unterstützend zur Seite, insbesondere im Hinblick auf Abstimmungen mit Behörden und allen anderen Projektbeteiligten. Hierbei liegt unser Augenmerk immer auf dem Magischen Dreieck von Kosten, Terminen und Qualitäten.

Im Baufeld 03 entsteht bis Ende 2020 ein von Hierl Architekten entworfenes zweischenkliges Gebäude, und bildet ein Bindeglied zwischen der reinen Wohnbebauung im Baufeld 02 und einem öffentlichen Boardinghouse.

Das Haus öffnet sich über die Wohnräume zu Straße und Hof, der Richtung Süden vom Baufeld 05 begrenzt wird.

Die Baufelder 02 und 05 wurden von baumschlager eberle architekten entworfen. Wie bei den anderen Gebäuden in dem Quartier, wurde auch hier ein besonderes Augenmerk auf Nachhaltigkeit gelegt. Die thermische Speicherkapazität der Decken und der Wände aus speziellen, hochdämmenden Ziegeln sorgen dafür, dass sie besonders energiesparende Werte haben werden.

Das Baufeld 02 soll im vierten Quartal 2020 fertiggestellt werden. Hier werden 63 Wohnungen und eine öffentliche Kindertagesstätte unterkommen. Das im Zentrum der Meiller Gärten liegende Baufeld 05 wird schon ab September dieses Jahres bezogen. Insgesamt wurden hier drei Gebäude auf einer Fläche von gut 6.000 m² und 115 Wohneinheiten gebaut. Zwei der Gebäude werden verputzt, das dritte erhält eine Klinkerfassade.

Obwohl für dieses Baufeld das gleiche Büro wie für Baufeld 02 verantwortlich zeichnet, unterscheiden sich die drei Gebäude optisch stark von dem organisch-spielerisch wirkenden Entwurf in Baufeld 02.

Trotz der konsequent auf einen niedrigen Energieverbrauch optimierten Planung, sind die Gebäude ästhetisch ansprechend – getreu dem Motto „Form Follows Function“.

Unser hauptsächlich in München wohnendes Projektmanagement Team freut sich, mit diesem an Nachhaltigkeit und Beständigkeit ausgerichteten Projekt an einem lebendigen neuen Stadtquartier für München mitzuwirken.

Katja Dierks,
BPR Dr. Schäpertöns Consult



Baufeld 05, baumschlager eberle architekten



Baufeld 03, Hierl Architekten



Baufeld 02, baumschlager eberle architekten

Deutlich mehr Aufenthaltsqualität

Umbau der Vlämischen Straße in Lastrup



Die Kreuzung Linderner Straße/Vlämische Straße im Bestand

Die B213 verläuft durch den Nordwesten Niedersachsens und war schon immer eine wichtige Verbindung in die Niederlande. Bereits Ende des 18. Jahrhunderts erlangte sie aufgrund steigender Wirtschaft im Industriezeitalter eine hohe Bedeutung. Anfang des 19. Jahrhunderts wurde sie als Preußische Staatschusssee mit dem Namen „Staatschusssee Bremen – Wildeshausen – Cloppenburg – Lönigen“ befestigt und erhielt ihren unverwechselbaren Landstraßen-Charakter: 8,8 m breit, beidseitige Baumreihen und dahinterliegende Abwassergräben. Sie schlängelte sich auch durch den Ort Lastrup (mit der ersten Erwähnung um 1050 ein paar Jährchen mehr auf dem Buckel) und ver-

bindet die Gemeinde seit jeher gut mit ihrer Umgebung. 2009 veränderte sich die Nutzung der Straße mit der Inbetriebnahme der Ortsumgehung zur Entlastung von Lastrup. Durch den Wegfall des enormen Verkehrsdrucks von bis zu 15.000 Fahrzeugen pro Tag mit einem hohen Schwerverkehrsanteil, ist der breite Straßenquerschnitt einer Bundesstraße im Ortskern von Lastrup nicht mehr erforderlich. Nun wird der überdimensionierte Verkehrsraum auf 6,5 m verschmälert und bietet so die Gelegenheit, die Nebenanlagen auszubauen und neu zu sortieren.

Seit 2016 ist der Ort mit seinen ca. 7.350 Einwohner Teil des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren der

Städtebauförderung. Gut 20 ha groß ist das entsprechende Sanierungsgebiet.

Eine Maßnahme darin ist der Umbau der Vlämischen Straße als ehemalige B213.

Im Zuge des Umbaus erhält die Vlämische Straße nicht nur einen schmaleren Straßenquerschnitt, sondern ebenfalls zwei neue Kreisverkehre. Einen kleinen, überfahrbaren im Kreuzungsbereich Am Apfelgarten/Alte Reichsstraße und einen großen am Knotenpunkt Linderner Straße/Vlämische Straße/Kirchstraße.

2019 haben wir den Auftrag bekommen, das Projekt zu bearbeiten. Wir konnten die Planung des Büros IPW übernehmen und begannen in Leistungsphase 3, die Verkehrsanlagen, zu planen. Wir bearbeiten das Projekt bis zur Leistungsphase 8 und übernehmen auch die Örtliche Bauüberwachung.

Hinzu kommt der Neubau der Regen- und Schmutzwasserkanäle, die wir allerdings erst ab Leistungsphase 7 inkl. der Örtlichen Bauüberwachung übernommen haben.

In zwei Bauabschnitten wird die Vlämische Straße seit Juni dieses Jahres umgebaut. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität zu steigern und Aktivitätszonen zu schaffen. Dabei werden Abbiegespuren zurückgebaut, um den nutzbaren Seitenraum zu vergrößern. Außerdem werden die Verkehrsflächen des ruhenden Verkehrs gestalterisch in die Nebenanlagen integriert. Ein Blindenleitsystem wird den Bereich barrierefrei machen. Die Fußgänger erhalten hochwertig gestaltete Nebenflächen. Im Rahmen einer



Lageplan der gesamten Maßnahme

Bürgerbeteiligung wurden die Anwohnerinnen und Anwohner in die Pläne eingeweiht und bekamen Mitspracherecht. So ging es z. B. um die Ausstattung der Nebenanlagen, das zu verwendende Pflaster und die Vor- und Nachteile bei der Auswahl der Bäume, auch unter Berücksichtigung ihrer Robustheit bei Hitze und Trockenheit und ihrer Herbstfärbung. Thematisiert wurde auch die Art der Pflanzung. Vorgesehen war ursprünglich, die Bäume in große Kübel zu setzen, so dass sie z. B. im Rahmen einer Kirmes abtransportiert werden könnten, um den Seitenraum für Buden und Verkaufsstände nutzbar zu machen. Jedoch wären die Kübel weder förderlich für den Baumwuchs noch pflegeleicht in der Unterhaltung. Letztendlich entfiel die Notwendigkeit sowieso, da die Kirmes mittlerweile woanders stattfindet und somit die Bäume das ganze Jahr an Ort und Stelle bleiben können. Die Pflanzkübel wurden nach Beratung im Arbeitskreis und dann durch Beschluss durch den Verwaltungsausschuss gestrichen. Neben der Dokumentation des Baumbestandes haben wir uns außerdem um die der versiegelten Flächen und entsprechender Ersatzmaßnahmen gekümmert und die Ergebnisse eines Sicherheitsaudits in unserer Planung berücksichtigt. Ende 2022 bis Mitte 2023 sollen die Umbauarbeiten abgeschlossen sein. Der geplante Charakter der Straße soll dann den motorisierten Individualverkehr in den Hintergrund rücken und Fußgän-



Ein Modell des Kunstwerkes

Quelle: Birgit Meyer

gern sowie Radfahrenden mehr Aufmerksamkeit schenken. Mit der Integration eines ganz besonderen Kunstwerkes wird das Gesamtbild abgerundet. Alfred Gockel, ein aus Münster stammender, international renommierter und auch in Lastrup lebender Künstler, hat eine Skulptur für die Mitte des großen Kreisels entworfen. Auf Einladung des Arbeitskreises Ortsbildgestaltung im Rahmen der Dorferneuerung hat er ein Werk geschaffen, mit dem sich die Lastruper identifizieren können. Es zeigt die prägenden Wirtschaftszweige der Gemeinde: Metallbau, Pferdezucht und Landwirtschaft. Das ca. 5 m hohe Werk aus Cortenstahl ist nicht das erste, das der Künstler für

den öffentlichen Raum anfertigt. Eines seiner bekanntesten Werke ist die Installation am Kamener Kreuz: Ein von acht Engeln getragener ADAC-Rettungshubschrauber.

Die Lastruper sind gespannt auf das Ergebnis des Umbaus und freuen sich auf eine schöne Ortsdurchfahrt, haben sie doch aktiv daran mitgewirkt. In Zusammenarbeit mit der Gemeinde, die nach der Umplanung etliche neue Grundstücksvereinbarungen treffen musste und, genauso wie wir, viel Zeit und Arbeit in dieses Projekt gesteckt hat, freuen wir uns auf die spannende Realisierungsphase.

Jens Wittrock, BPR Künne & Partner



Datengrundlage: LGN - Landesvermessung + Geodatenbasis Information Niedersachsen

BS Schwarzbart Ingenieure – Frankfurter Tragwerksplaner stoßen zu BPR

Bereits im letzten Jahr hat BPR Dr. Schäpertöns Consult die Mehrheit an Schwarzbart & Partner Ingenieure erworben. Damit gehört einer der traditionsreichsten Frankfurter Tragwerksplaner zu unserer Gruppe. 1977 gegründet wird das Büro seit 1994 von den beiden Partnern I. Schwarzbart und W. Sprey geführt, die das Unternehmen auch weiterhin als Generalbevollmächtigte und Prokuristen leiten. Derzeit werden 15 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, die sich auf Frankfurt am Main und eine kleine Niederlassung in Leipzig verteilen. Der Tätigkeitsschwerpunkt liegt auf der Tragwerksplanung für Verwaltungsgebäude, Geschäftshäuser, Rechenzentren, Hotels und Wohnanlagen. Über die vielen Jahre hinweg wurde mit vielen



namhaften Architekturbüros zusammengearbeitet. In dieser Zusammenarbeit mit dem Objektplaner, den anderen beteiligten Fachplanern, den Bauherren und Investoren ist es stets gelungen, durch Kooperation, fachlich fundierte Zuarbeit, Wahrung der Termine und wirtschaftliche Ausrichtung, die Interessenslage sämtlicher Beteiligten, insbesondere die des Bauherrn, zu befriedigen. Bei einigen Projekten hat die erarbeitete Tragwerkskonzeption letztlich auch die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Projektes sicherstellen können. Diese Tradition wollen wir fortsetzen.

Herausragende Projekte der letzten zwei Jahrzehnte sind der Westhafen Pier von schneider+schumacher für Groß & Partner, die DFB Zentrale Frankfurt von hgp ARCHITEKTEN, das Bürogebäude D105 der BASF Ludwigshafen und der Vodafone Campus für HPP Architekten, Rechenzentren der Deutschen Bundesbank, Frankfurt und Airbus, München für TTSP HWP, der Loksuppen in Bad Homburg von Karl Dudler Architekten, Amano Hotels in Berlin und Hamburg, drei Gebäudekomplexe im Quartier Heidestraße Berlin von ROBERTNEUN™ ARCHITEKTEN, CollignonArchitektur und CKRS Architekten für Taurecon.

Über den Eingang Nord der Messe Dortmund und das Weingut van Volxem wird in der nächsten Ausgabe ausführlich berichtet.



Amano Hotel, Berlin



BASF Business Center, Ludwigshafen



Loksuppen Bad Homburg, Karl Dudler Architekten



Vodafone Campus, HPP Architekten

Fotograf: Daniel Wieser

Baustellenfoto des Jahres 2019

Jedes Jahr schreibt Dr. Bernhard Schäper-töns einen Wettbewerb unter den Kollegen aus: Prämiert werden die besten Fotografien unserer Baustellen des vergangenen Jahres. Die Jury hat sich Köpfe zerbrochen und letztendlich die Preise für 2019 vergeben.

Den 1. Platz belegt Petra Lubek mit einem Foto des Gästeeingangs der Allianz Arena. Petra selbst hat das Projekt gemanagt, bei dem wir mit der Generalplanung des neuen Parkhauses sowie der Zuwegung zum Stadion beauftragt waren.

Der 2. Platz ging an Robert Bleicher für ein geheimnisvolles Tiefgaragenfoto.

Der Fotograf Jens Frank hat die Instandsetzung der Tiefgaragen des Forum UNI Regensburg dokumentiert.

Der 3. Platz ging an Lorenz Ringeisen für ein Foto der Grünbrücke beim Galgenberg. Josef Danner, von der Autobahndirektion Südbayern, hat mit einer Drohne direkt von oben fotografiert. Wir gratulieren den Preisträgern und bedanken uns bei allen, die am Wettbewerb teilgenommen haben.



Hallo Bamberg! SRP eröffnet neuen Bürostandort

Seit 2008 hat sich SRP Schneider & Partner im Raum Bamberg durch seine Präsenz am Standort Buttenheim und Zeil am Main eine hohe Akzeptanz und damit eine anhaltend sehr gute Auftragslage erarbeitet. Mit Markus Hopfengärtner konnte nun ein sehr erfahrener Diplomingenieur aus dem Bereich Infrastruktur gewonnen werden, mit dem sich SRP seit Juli 2020 endlich den langersehnten Wunsch nach einem Büro in der Stadt Bamberg erfüllt.

An der Luitpoldbrücke und in unmittelbarer Nähe zur Altstadt wird ein sehr erfahrenes und vor allem eingespieltes Planungsteam unserer bisherigen Partner und interessierte Neukunden kompetent beraten und für alle Aufgaben spezifische Lösungen anbieten. Besuchen Sie uns doch mal am Heinrichsdamm 4a – Parkplätze vor Ort stehen zur Verfügung und die Bushaltestelle ist nicht weit!



Margret Poll, neue Fachbereichsleiterin Umwelt- und Freiraumplanung in Hannover



Nachdem unser Kollege Andreas Werner nach vielen Jahren BPR-Zugehörigkeit in den Ruhestand eingetreten ist, war klar, dass es nicht einfach wird, jemanden für die Leitung des Fachbereiches Frei- und Umweltplanung zu finden. Aber wir wurden fündig – in den eigenen Reihen. Mit unserer Kollegin Margret Poll (feiert dieses Jahr ihr 25. Jahr bei uns!) auf diesem Posten sind wir sehr glücklich. Sie kümmert sich um das Team aus Geographen und Landschaftsökologen, koordiniert mit ihnen zusammen auf Augenhöhe und unterstützt bei der gemeinsamen Bewältigung der verschiedenen Projekte, die in diesem Fachbereich zu bearbeiten sind. Denn auch wenn sie Teil unseres Büros sind, unterscheiden sich ihre Tätigkeiten in manchen Fällen sehr. Wenn unsere „grünen“ Kollegen nicht gerade Verkehrsplanungen begleiten, kümmern sie sich um Naturschutzmaßnahmen, Landschaftspflegerische Begleitplanungen, Freianlagen und andere Projekte, z. T. weitab von Verkehrsanlagen. Margret freut sich auf ihre aktive Beteiligung bei unserer Weiterentwicklung. Und wir sind froh, sie auf diesem Posten dabei zu haben und wünschen ihr auch für die nächsten Jahre alles Gute.

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 Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner
Beratende Ingenieure mbB

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
Tim Schulze, Jens Wittrock

Hameln
Robert-Henseling-Straße 11
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

Köln
Agrippinawerft 30
Fon 02 21 / 88 84 88-0
info@bpr-koeln.de
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 46a
Fon 0 53 61 / 84 84 84-0
info@bpr-wolfsburg.de
Thomas Pfeiffer, Peter Böse

BPR Dr. Schäpertöns Consult
GmbH & Co. KG

Augsburg
Max-Josef-Metzger-Straße 21
Fon 08 21 / 480 43 04-0
info@bpr-augsburg.de
Robert Bajza

Bad Reichenhall
Bahnhofstraße 21a
Fon 0 86 51 / 762 99-0
info@bpr-reichenhall.de
Hannes Frauenschuh

Berlin
Rankestraße 5/6
Fon 030 / 209 67 67 00
info@bpr-berlin.de
Dr. Ulf Surburg

Cham
Steinmetzstraße 17
Fon 01 60 / 845 07 56
info@bpr-cham.de
Winnhard Heigl

Dresden
Webergasse 1, Haus C, Eingang F
Fon 03 51 / 21 29 52 81
info@bpr-dresden.de
Peter Matthes

Frankfurt am Main
Stresemannallee 30
Fon 069 / 870 04 04 00
info@bpr-frankfurt.de
Detlev Pauer, Oliver Altmann

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

München
Erika-Mann-Straße 7-9
Fon 0 89 / 520 57 29-0
info@bpr-muenchen.de
Dr. Bernhard Schäpertöns,
Winnhard Heigl, Robert Bajza,
Katja Dierks, Daniel Schäfer,
Dr. Frank Jungwirth

Nürnberg
Bahnhofstraße 11b
Fon 09 11 / 37 66 30-40
info@bpr-nuernberg.de
Jürgen Becker

Regensburg
Emmeramsplatz 6
Fon 09 41 / 66 08 06-10
info@bpr-regensburg.de
Gerhard Müller

Traunstein
Maxplatz 12
Fon 08 61 / 909 61 44-0
info@bpr-traunstein.de
Thomas Wurbs

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

Nürnberg
Bahnhofstr. 11 b
Fon 09 11 / 47 75 40-0
info@srp-consult.de
Hans-Joachim Brandt

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
Baierbrunner Straße 3
Fon 0 89 / 55 22 64-0
info@duenser-aigner.de
Farshid Ghotbi

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

Buttenheim
Am Stauch 1
Fon 0 95 45 / 81 24
info@srp-consult.de
Stefan Döbereiner

BS Schwarzbart
Ingenieure GmbH & Co. KG

Zeil am Main
Am Mühlbach 1
Fon 0 95 24 / 82 8-0
info@srp-consult.de
Hans-Joachim Brandt

Bamberg
Heinrichsdamm 4a
Fon 09 51 / 993 39-500
info@srp-consult.de
Markus Hopfengärtner

Frankfurt
Vogtstraße 50
Fon 0 69 / 95 80 11-0
frankfurt@schwarzbartundpartner.de
Isak Schwarzbart
Wolfgang Sprey