



BPR_{aktuell}

BPR Künne & Partner

BPR Dr. Schäpertöns Consult

SRP Schneider & Partner

DAK Dünser.Aigner.Kollegen

BS Schwarzbart Ingenieure

2.21

Inhaltsverzeichnis

Titel	Schorgasttalbrücke (Quelle: Luftbild Nürnberg, Hajo Dietz)	1
Editorial	Digital und analog – Eine gesunde Mischung	3
Aktuelle Projekte	Neugestaltung der Straße Kuckuck, Hameln	4
	Erschließung Wohnquartier An St. Stephan, Essen	
	Umwandlung und Revitalisierung Voltastraße 81, Frankfurt a.M.	
	Erweiterung einer Logistikfläche, Hannover	
	Sanierung Gesamtinfrasturktur „Melanger“ in Küps	
	Neubau eines Radwegs entlang der K3, Cuxhaven	
	Erschließung des Bildungscampus, Herford	5
	Planung einer Vorrangroute für den Radverkehr, Gifhorn – Wolfsburg	
	Automatisches Parksysteem, Adolf Kolping Straße, München	
	Planung einer RadPendlerroute Leverkusen – Köln	
	Integrale Stahlverbundbrücken über die BAB A3	
	Fritz Schillerstraße, München	
	Klimaschutzsiedlung Senkelsgraben, Köln-Porz	6
	Auflösung der Gleisverschlingung Hagenbrücke, Braunschweig	
	Stadtbahnverlängerung Stammheim/Flittard, Köln	
	Neubau Hochbehälter, Rögen	
	Machbarkeitsstudie Bahnhofstraße, Herten	
	Vermessung des Nationalparks Butrint, Albanien	
	Realisierung eines Brillenkreises, Iserlohn	7
	Neue Aufträge im Bereich Wasserversorgung	
	Qualitätssicherung im Rahmen des Glasfaserausbaus, Wuppertal	
	Radwegerneuerungen, Landkreise Stade und Cuxhaven	
	Projektkoordination der Umgestaltung des Henry-Wetjen-Platzes, Weyhe	
	Brücke über die B16 bei Peterswörth	
Projekte	Schorgasttalbrücke mit Galerie, bei Untersteinach	8
	Planung eines neuen Fernbusterminals in Bremen	12
	Neubau Erweiterung, I. E. Lichtigfeld-Schule, Frankfurt a.M.	14
	Buswendeanlage an der Pferderennbahn in Langenhagen	16
	Ausbau und Modernisierung der Kläranlage Grüneck	18
	Nachtragsmanagement für die Grunderneuerung der A31	20
International	Drei Plätze in Bratislava	22
	Annäherung an die Umweltstandards der EU, Republik Kosovo	26
Aktuelles + Internes	Von der Schule bis zur Festanstellung – BPR setzt sich ein	28
	Wettbewerbsgemeinschaft sichert sich den ersten Platz	30
	Umzug in Köln: Aber den Rheinblick behalten wir!	
	SRP-BIM-Team	
	BPR jetzt auch in Braunschweig	31
	2. Platz im Realisierungswettbewerb	

Impressum

Herausgeber, verantwortlich i.S.d.P.

BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner
Beratende Ingenieure mbB
Partnerschaftsgesellschaft
PR 0041 Hannover

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, Dr. Bernhard Schäpertöns

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

Änderungen vorbehalten
© BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner
Beratende Ingenieure mbB, 2021

Digital und analog – Eine gesunde Mischung

Wir freuen uns, Ihnen in dieser Ausgabe mitteilen zu können, dass wir am Standort Braunschweig ein weiteres Büro eröffnet haben. Seit dem 1. Juli 2021 ist das Büro auch dauerhaft besetzt. Einzelheiten dazu finden Sie im Heft unter „Aktuelles und Internes“.

Wie passt das zusammen, die neue Entwicklung in der Arbeitswelt mit einer Verpflichtung zum „Homeoffice“, zumindest bis 30. Juni dieses Jahres, und gleichzeitig eröffnen wir ein neues Büro für die Arbeit gemeinsam vor Ort, in Präsenz?

Zuallererst muss man sagen, dass solche Pläne in der Regel einen längeren Anlauf haben, und erste Überlegungen für Braunschweig bei uns bereits 2019 begannen. Der Beginn der Pandemie 2020 hat uns dann strategisch neue Investitionen etwas defensiver behandeln lassen. Aber wir sind positiv denkende Menschen, und so haben wir mit der Bekanntgabe, dass es einen Impfstoff gibt, um die Jahreswende die Suche wieder aufgenommen.

Gleichzeitig wurden die Auflagen für das Arbeiten in Präsenz durch die Bundesregierung während der dritten Welle verschärft. Auch bei uns haben ab Januar dieses Jahrs nochmal deutlich mehr Kolleginnen und Kollegen zuhause gearbeitet als noch im Frühjahr 2020. Was haben wir in dieser Zeit gespürt, wie haben wir diese Veränderung erlebt? Welche Auswirkungen hat das auf die Projekte? Ja, wir können gemeinsam online sprechen und die uns anvertrauten Aufträge zuverlässig abarbeiten. Unsere Straßenentwurfsoftware lässt zwar kein gemeinsames Planen in der Cloud zu, was etwas mehr Aufwand für den Datenaustausch mit sich bringt, aber darin sind wir geübt und alles funktioniert. Schreckmomente wie „wo sind die Daten jetzt“ gehören dazu, es wurde aber alles wiedergefunden. Auch die Abstimmungen mit den Auftraggebern laufen inzwischen problemlos online, manches ging dadurch sogar schneller, unkomplizierter. Als wir im Frühjahr eine Bewerbung erhielten, ob man bei uns auch anfangen könnte, wenn man aufgrund der großen Distanz zum nächsten Bürostandort nur von zuhause arbeiten kann, waren wir technisch und im Kopf so weit, auch das zu probieren.

Ein großes Lob an dieser Stelle an alle, die dazu beigetragen haben, dass wir diese Bilanz ziehen können, die Mitarbeitenden, die IT im Besonderen und auch alle Partner und Auftraggeber.

Ja, wir können gemeinsam online arbeiten und doch fehlt etwas. Deshalb ist die neue BPR-Strategie auch nicht, die Arbeit vom Büro konsequent in die Arbeitszimmer zuhause – soweit überhaupt vorhanden – zu verlagern. Nein, wir freuen uns auf viele Dinge, die im Büro besonders gut funktionieren. Der schnelle Austausch, gemeinsam über den Plan beugen, den dicken Stift in der Hand, das Flipchart daneben. Das Gespräch an der Kaffeemaschine. Das Mithören von einem Problem und der dazugehörigen Lösung bei der Kollegin gegenüber, was im Hinterkopf hängen bleibt und irgendwann mal weiterhilft. Oder das Einschalten in eine Diskussion mit einer guten Idee oder einem guten Beispiel. Oder die Themen Onboarding und Integration neuer Personen, ganz gleich, ob Ingenieure, Bauzeichner, Auszubildende oder Praktikanten (m/w/d). Der persönliche Kontakt ist hier nicht virtuell ersetzbar und immer inspirierend. Viel Zwischenmenschliches, viel zwischen den Zeilen.

Und deshalb wollen wir allen weiterhin Arbeitsplätze vor Ort anbieten. Auch in Braunschweig, denn damit verkürzen wir die Arbeitswege von mehreren Mitarbeitenden, die zuvor täglich nach Wolfsburg oder Hannover gefahren sind, erheblich.

Und gleichzeitig werden wir natürlich neue Modelle in Kombination aus Telearbeit und Präsenz entwickeln und weiter testen. Insbesondere Mitarbeitende, die langen Anfahrtswege haben, profitieren mit Zeitgewinn von Hybridmodellen. Aber die Signale, die wir aus der Belegschaft hören, zeigen, dass in aller Regel die Gemeinschaft im Büro begrüßt und geschätzt wird. Es bleibt spannend, wir flexibel und unsere Büros hoffentlich immer belebt.

Thomas Pfeiffer



Aktuelle Projekte



Neugestaltung der Straße Kuckuck, Hameln

Im Rahmen der städtebaulichen Erneuerungsmaßnahme „Quartiersentwicklung Kuckuck“ plant die Stadt Hameln die Gestaltung der Außenanlagen des geplanten Quartierstreifs (Los 1) sowie die Neugestaltung der Straße „Kuckuck“ (Los 2). BPR wurde im Zuge dieser Erneuerungen mit den Leistungsphasen 1 bis 3 der Objektplanung Freianlagen (Los 1) und Verkehrsanlagen (Los 2) beauftragt. Die Stadt Hameln erhofft sich durch die Erneuerungsmaßnahmen die Aufwertung des Quartiers Kuckuck, indem hier für hohe Aufenthaltsqualität, einfache Beispielbarkeit und hohe Sicherheiten im Straßenraum gesorgt wird. In einem Wettbewerbsverfahren konnten wir uns gegen andere Kollegen durchsetzen.



Erschließung Wohnquartier An St. Stephan, Essen

Die Heimstatt Engelbert Stiftung plant die Entwicklung des neuen Wohnquartiers „An St. Stephan“ in Essen-Holsterhausen auf einer Fläche von gut 7.000 m². Neben kleinflächiger Gewerbenutzung, z. B. für einen ambulanten Dienst, soll hier vorrangig Wohnraum entstehen. Die primäre Zielgruppe bilden Menschen mit Behinderung, aber auch ältere Menschen und junge Familien werden berücksichtigt. Für den ruhenden Verkehr sind hauptsächlich Tiefgaragen vorgesehen, um eine erhöhte Wohn- und Lebensqualität zu erreichen. So wird ein ganzheitliches barrierearmes Quartier mit sozialem Fokus entwickelt, bei dem BPR die Planung der Verkehrs- und Entwässerungsanlagen in den LPH 1 bis 4, eine Verkehrsuntersuchung und die hydraulische Berechnung übernimmt.



Quelle: TEKTONIK

Umwandlung und Revitalisierung Voltastraße 81, Frankfurt a.M.

In der Voltastraße 81 will International Campus mit seiner neuen Marke HVNS, ein Spezialist für temporäres Wohnen, ab Sommer 2021 Büros zu Wohnungen umbauen. Dies geschieht nach den Entwürfen von TEK TO NIK Architekten in dem 1994 errichteten Carat-Büro-Center. BS Schwarzbart Ingenieure wurden mit der Tragwerksplanung beauftragt. Das Angebot richtet sich an berufstätige Mieterinnen und Mieter, die für einige Monate oder auch länger ein modern möbliertes Apartment brauchen. Die Wohnungen werden zwischen 26 und 50 m² Fläche haben, wobei den Bewohnenden zusätzlich gemeinsame Räume für Fitness, Coworking und für Treffen in der Freizeit zur Verfügung stehen. Die Fertigstellung ist für das zweite Halbjahr 2022 geplant.



Erweiterung einer Logistikfläche, Hannover

Das Logistikunternehmen GLS plant im Gewerbegebiet Laatzen die Erschließung einer Abstellfläche in direkter Nähe zu ihrem bereits vorhandenen Standort. Jedoch liegt diese Fläche am Rande des Überschwemmungsgebietes. Diese Nähe macht es dringend erforderlich, entsprechende wasserrechtliche Genehmigungen (Verlust von Retentionsraum) sowie eine naturschutzfachliche Genehmigung einzuholen. Kartierungen von Flora und Fauna bilden dabei die Grundlage für eine weitere Planung bzw. Nutzung. BPR übernimmt in dem uns bekannten Überschwemmungsgebiet in diesem Projekt alle Leistungen im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Aspekte. So kümmern wir uns um die Genehmigungen, Eingriffsbewertungen und Kartierungen.



Sanierung Gesamtinfrastruktur „Melanger“ in Küps

Auf einer Länge von ca. 400 m erneuert der Markt Küps die gesamte Infrastruktur. Die vorhandene Bebauung sowie Infrastruktur gehen bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts zurück. SRP wurde mit der Planung, Ausschreibung und Überwachung für die Erneuerung der Wasserleitung mit Hausanschlüssen, den Mischwasserkanal DN 600/400 ebenfalls mit Hausanschlussleitungen sowie den vorhandenen Oberflächenkanal DN 700 beauftragt. Ebenso werden im Zuge der Maßnahme die Gasleitungen sowie diverse NS (MS-Kabel erneuert und die Breitbandverkabelung) realisiert. Erschwerend ist, dass alle Arbeiten unter laufendem Betrieb aller Medien in teilweise engsten Verhältnissen durchgeführt werden müssen.



Neubau eines Radwegs entlang der K3, Cuxhaven

Die Kreisstraße K3 im Landkreis Cuxhaven verbindet Altenwalde mit Holte-Spangen und soll durch die Stadt Cuxhaven um einen neuen Radweg ergänzt werden. Derzeit wird der Radverkehr zusammen mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt, was durch den kurvigen Straßenverlauf erhebliches Gefahrenpotenzial birgt. Im Hinblick auf die Bedeutung dieses Gebietes für Tourismus und Naherholung ist ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen festzustellen. Durch die Anlage des neuen Radweges werden die Radfahrenden zukünftig auf einer separaten Fläche sicher geführt. BPR kümmert sich in diesem Projekt um die Planung der Verkehrsanlagen in den LPH 1 bis 4.

Erschließung des Bildungscampus, Herford

Die ehemalige militärische Wentworth-Kaserne wird zum Bildungscampus Herford entwickelt. Hauptnutzer ist bereits die Hochschule für Finanzen NRW, die hier seit 2017 eine Zweigstelle mit rund 500 Studierenden und Dozentinnen/Dozenten betreibt. An die erfolgreiche Entwicklung des Standortes knüpfen die weiteren Ankernutzer, die Schule für Pflegeberufe, die Akademie Pflegeleicht, Kongresszentrum und ein geplantes Startup-Center an. Ziel der Konversion ist u. a. eine bessere Vernetzung mit der Umgebung. Unsere BPRler aus Essen und Osnabrück sind für alle Leistungsphasen der Objektplanung der Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke sowie der Örtlichen Bauüberwachung beauftragt. Start des Projektes war Anfang dieses Jahres.



Quelle: SEH mbH

Planung einer Vorrangroute für den Radverkehr, Gifhorn – Wolfsburg

Der Landkreis Gifhorn plant, für den Radverkehr eine neue Vorrangroute von Gifhorn in Richtung Wolfsburg zu schaffen. Auf dem Landkreisgebiet entlang der K114 soll der vorhandene, zu schmale Radweg zwischen dem Dannenbütteler Weg und dem Abzweig nach Calberlah auf einer Länge von 7,2 km erneuert werden. Im ersten Schritt ist zu prüfen, ob der vorhandene Radweg neben der Fahrbahn auf 4 m verbreitert werden kann, oder ob eine von der Fahrbahn abgerückte Trasse sinnvoller wäre. BPR ist mit der Objektplanung der Verkehrsanlagen bis LPH 6 und der planungsbegleitenden Vermessung beauftragt. Wir freuen uns, wieder einmal unseren Beitrag zu einem besseren Radverkehrsnetz beisteuern zu dürfen.



Automatisches Parksystem, Adolf Kolping Straße, München

Das in der Innenstadt gelegene Parkhaus aus den 50er Jahren ist in die Jahre gekommen und soll einem Parkhausneubau mit zusätzlicher Büronutzung weichen. Der Entwurf des Bürogebäudes stammt hier von Ochs Schmidhuber Architekten. Um die angestrebten 550 unterirdischen Stellplätze zu realisieren, ist Deutschlands größtes öffentliches, vollautomatisches Parksystem auf insgesamt sechs Parkebenen geplant. BPR Dr. Schäpertöns Consult ist von der Elements of Infrastructure GmbH mit der Tragwerksplanung des Gesamtgebäudes, der Verkehrsanlagenplanung im Umfeld sowie mit der Objektplanung für die Baugrube und für die Tiefgarage inklusive Parksystem, Verkehrserschließung und Technik beauftragt.



Planung einer RadPendlerRoute Leverkusen – Köln

Im Zuge des Projektes „Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“ sieht die Stadt Leverkusen die Planung einer Radschnellwegeverbindung zwischen Leverkusen und Köln vor. Auf Basis der Ergebnisse einer vorab durchgeführten Machbarkeitsstudie wird BPR aus Köln die Objektplanung für die Verkehrsanlagen in den Leistungsphasen 2 bis 4 bearbeiten. Hierfür soll das auf Leverkusener Stadtgebiet liegende Teilstück der ca. 13 km langen RadPendlerRoute entsprechend der im Rahmen der Machbarkeitsstudie erarbeiteten Qualitätsstandards umgebaut werden. Das Projekt startete im Sommer dieses Jahres und soll bis Juni 2022 abgeschlossen sein. Wir freuen uns auf eine erneute Beteiligung am Ausbau der Radinfrastruktur!



Integrale Stahlverbundbrücken über die A3

Im Rahmen des bis jetzt größten ÖPP-Projektes im Straßenbau, der sog. Steigerwaldautobahn, bearbeitet SRP u. a. fünf vollintegrale, gevoutete, stützenlose Stahlverbundbrücken über die sechsspurige A3 mit Stützweiten von 53,80 m bis 65,50 m. Da der Verkehr auf der Autobahn möglichst wenig beeinträchtigt werden soll, werden die einzelnen Baugruppen für die ca. 400 t schweren Stahlkonstruktionen auf Vormontageplätzen neben den Verkehrsflächen zusammengefügt, mit SPMT-Systemen jeweils in der Nacht von Samstag auf Sonntag eingefahren, auf die vorher betonierten Widerlager abgesetzt, dann werden Fertigteilplatten aufgelegt und anschließend die Verbundplatte des Überbaus und die monolithische Verbindung mit den Widerlagern betoniert.



Fritz Schillerstraße, München

Im Bahnhofsviertel revitalisieren und erweitern Quest Investment Partners mit den Architekten von CSMM das Bürogebäude in der Schillerstraße 23a. 1973 errichtet, bleibt im Rahmen des Refurbishments lediglich der Rohbau erhalten und wird durch zwei neue Vollgeschosse und eine Dachterrasse ergänzt. Durch die Teilüberbauung des Innenhofes entsteht ein geräumiger Freibereich. Balkone, Erker und ein verglaster Anbau mit Terrassenflächen beleben und erhellen den zukünftigen Innenhof. Die neue Fassade mit großen Fensterfronten sorgt für lichtdurchflutete Stockwerke und eine markante Optik des Eckgebäudes. Zukünftig verteilen sich hier auf acht Geschossen gut 5.000 m² Büroflächen. BPR Dr. Schäpertöns Consult ist mit der Tragwerksplanung beauftragt.



Entwurf & Planung: CSMM GmbH / Bild: beyond visual arts

Aktuelle Projekte



Klimaschutzsiedlung Senkelsgraben, Köln-Porz

Die BPD Immobilienentwicklung GmbH plant den Bau des neuen Wohnquartiers „Klimaschutzsiedlung Senkelsgraben“ in Köln Porz-Lind. Auf einer ca. 3 ha großen Fläche mit Anbindung an die Nibelungenstraße ist die Realisierung von 66 Reihenhäusern sowie 60 bis 70 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern vorgesehen. Über eine Stichstraße, die als Sackgasse in einem Wendekreis endet, soll neben den 115 privaten und 26 öffentlichen Stellplätzen die ebenfalls von BPR zu planende Mobilstation erschlossen werden. BPR wurde mit der Planung und Realisierung der Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke dieses neuen Wohngebietes beauftragt und soll sich ebenfalls um die Örtliche Bauüberwachung, die Leitungsträgerkoordination und einen Überflutungsnachweis kümmern.



Auflösung der Gleisverschlingung Hagenbrücke, Braunschweig

2018 wurden wir von der Braunschweiger Verkehrs GmbH mit der Objektplanung zur Sanierung der Gleisanlage an der Hagenbrücke beauftragt. Im Rahmen der Prüfung des Förderantrags wurde die berechnete Frage gestellt, ob dieser „eingleisige“ Streckenabschnitt zeitgemäß ist und ob bei dem zu erwartenden Stadtbahntakt nicht die Aufhebung dieser betrieblichen Engstelle sinnvoll wäre. Dieser Frage gehen wir in der Machbarkeitsuntersuchung nach. Wie kann eine zweigleisige Gleisanlage unter Berücksichtigung der Ansprüche der übrigen Verkehrsteilnehmer aussehen? Die Planung besteht aus der Entwicklung von möglichen Varianten zur Neuaufteilung des bestehenden Straßenquerschnitts und der Diskussion mit den Beteiligten.



Stadtbahnverlängerung Stammheim/Flittard, Köln

Die Kölner Stadtteile Mülheim Süd, Stammheim und Flittard sollen mit einer neuen Stadtbahnstrecke erschlossen werden. Die Anbindung soll in zwei Bauabschnitten realisiert werden. Die Kölner Verkehrs-Betriebe haben jetzt eine Machbarkeitsstudie für den Bauabschnitt Stammheim/Flittard beauftragt, auf der eine weitere, neue Linie verkehren soll. Wir erbringen diese Leistung in geübter Praxis im Team mit Intraplan Consult GmbH aus München. Es handelt sich um eine Variantenuntersuchung in der die betrieblichen, verkehrlichen und bautechnischen Aspekte der möglichen Trassenvarianten untersucht werden. Als Besonderheit ist bei diesem Projekt die mögliche Mitnutzung eines Güterverkehrsgleises zu nennen.



Neubau Hochbehälter, Rögen

Die SÜC Energie und H2O GmbH, Coburg, beabsichtigen den bestehenden Hochbehälter Rögen durch einen Neubau zu ersetzen, um so die Versorgungssicherheit zu erhöhen sowie ein Bauwerk nach dem aktuellen Stand der Technik zu erhalten. Der Hochbehälter ist in unmittelbarer Nähe zum bestehenden Bauwerk vorgesehen, so dass kurze Leitungstrassen für die Anbindung an das Versorgungsnetz entstehen. Der Behälter soll eine Speicherkapazität von 600 m³ aufweisen.

Innerhalb kürzester Zeit konnten der Entwurf, die Genehmigungs- und die Ausführungsplanung erstellt werden, wobei die bei SRP seit Jahren praktizierte Bearbeitung mit der BIM-Methodik die rationelle und qualitativ hochwertige Planung unterstützte.



Machbarkeitsstudie Bahnhofstraße, Herten

Der in der Bahnhofstraße in Herten zwischen Lindenstraße und Turmstraße befindliche Angebotsstreifen für den Radverkehr in gebundener Pflasterbauweise weist auf der gesamten Strecke von ca. 1 km Schäden auf. Seit der Fertigstellung wurden mehrfach Schädflächen saniert, jedoch entstehen immer neue. BPR wurde deswegen mit einer Machbarkeitsstudie in Anlehnung an Teile der Objektplanung Verkehrsanlagen LPH 1 und 2 beauftragt. Eine Aktualisierung der Schadenserfassung, die Kostenschätzung und eine Machbarkeitsstudie in der vier Varianten untersucht und Möglichkeiten von der Sanierung der Schadstellen bis zum Vollausbau betrachtet werden, sollen der Stadt Herten eine Entscheidungsgrundlage für das weitere Verfahren liefern.



Vermessung des Nationalparks Butrint, Albanien

SRP Albanian Engineering wurde von der Albanian-American Development Foundation mit der katastertopografischen Vermessung innerhalb des Nationalparks Butrint beauftragt, der einer der wichtigsten archäologischen Nationalparks des Landes ist. Das Zentrum des Parks ist die antike Stadt Butrint, die zum UNESCO-Weltkulturerbe zählt. Ziel des Projektes ist es, Daten für die Erstellung von Karten (1:500) zur Kennzeichnung von Privatgrundstücken und Standorten von kulturellem Interesse zu erhalten. SRP setzte dazu die eigene WingtraOne Drohne ein, mit der die geforderte Genauigkeit von $\pm 2,5$ cm (entspricht Genauigkeitsstufe 3 nach Eckstein) problemlos erreicht wurde.

Realisierung eines Brillenkreisel, Iserlohn

Der Knotenpunkt „Alter Markt“ in Iserlohn soll zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut werden. Bei dem Knotenpunkt handelt es sich um zwei versetzt hintereinander liegende Einmündungen, die derzeit noch signalisiert sind. Mit dem Bau des Doppelkreises erhofft sich die Stadt Iserlohn, ihr innerstädtisches Gelenkstück an der L743 städtebaulich aufzuwerten und den Verkehr leistungsfähig abwickeln zu können. Im Rahmen des Neubaus der Kreisverkehre werden ebenfalls neue Fußgängerquerungen und vier Bushaltestellen angelegt. BPR Essen übernimmt in diesem interessanten Projekt die Leistungsphasen 5 bis 8 der Objektplanung Verkehrsanlagen und kümmert sich ebenfalls um die Örtliche Bauüberwachung. Der Baubeginn ist für Ende 2022 vorgesehen.



Neue Aufträge im Bereich Wasserversorgung

Vom Staatlichen Bauamt Würzburg wurde SRP nach gewonnenem VgV-Verfahren jeweils mit der Planung sowie Realisierung der Sanierungsmaßnahmen für die Trinkwasserversorgung und die Anpassung der Löschwasserbereitstellung für die Balthasar-Neumann-Kaserne in Veitshöchheim sowie für die Mainfranken-Kaserne in Volkach beauftragt. Die Planungen werden auf Basis der BFR 2018 erarbeitet. Hierbei wird hoher Wert auf die Einhaltung der Hygienestandards (Vermeidung von Stagnation im Netz) sowie auf gesicherte Löschwasserversorgung unter Berücksichtigung der Erstangriffsmenge aus dem Netz gelegt. Wir danken dem Staatlichen Bauamt Würzburg für diese interessanten Aufgaben und freuen uns auf die Zusammenarbeit.



Qualitätssicherung im Rahmen des Glasfaserausbaus, Wuppertal

Der Ausbau eines Glasfasernetzes in Wuppertal startet im Sommer 2021. Etwas mehr als zwei Jahre werden in der Stadt Leitungen für schnelleres Internet verlegt. Ab Sommer 2023 soll es in Wuppertal keine weißen Flecken mehr geben, in denen die Haushalte kein oder nur ein sehr langsames Netz haben. Bund und Land übernehmen die Kosten für den Ausbau, von denen allein zwei Drittel auf den Tiefbau entfallen. 260 km Leitungen werden verlegt. BPR wurde seitens der Stadt Wuppertal als Bauherrenvertreter mit der Qualitätssicherung im Leitungsbau und der Wiederherstellung der Oberflächen beauftragt. Der Auftrag läuft zunächst ein Jahr mit der Option auf Verlängerung.



Quelle: Walter Pohl / Pixabay

Radwegerneuerungen, Landkreise Stade und Cuxhaven

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sieht die Erneuerung mehrerer Radwegabschnitte, anliegender Bushaltestellen und neu Einmündungsbereiche vor. Dabei handelt es sich um Teile des Radweges entlang der L114, die von Himelpforten über Oldendorf nach Estorf verläuft und um einen Teilbereich entlang der B73 bei Buxtehude. Hinzu kommt ein Bereich an der L111 bei Balje Krummendeich und einer entlang der L118 bei Neuenkirchen Otterndorf. Alle Bereiche weisen diverse Beschädigungen auf, die behoben werden sollen. BPR wurde für diese Maßnahmen mit den LPH 1 bis 3, 5 bis 6 sowie 8 und dem Prüfen von Nachträgen beauftragt. Die Projekte sind bereits gestartet und sollen bis Ende dieses Jahres abgeschlossen werden.



Projektkoordination der Umgestaltung des Henry-Wetjen-Platzes, Weyhe

Als eines der zentralen Projekte, die durch das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“ gefördert werden, ist der Henry-Wetjen-Platz und seine Umgebung im Rahmen der Weyher Ortskernsanierung umzugestalten. Als Ort der Begegnung und Kulturveranstaltungen ergänzt er die umliegenden Einrichtungen, z. B. das Seniorenzentrum, die Kulturscheune und die Kirche. Aufgrund der Komplexität des Projektes und des umfangreichen Abstimmungsbedarfes, soll eine Projektkoordination in den Umgestaltungsprozess integriert werden. Unser Fachbereich Projektmanagement wurde beauftragt, die Planung, Ausführungsvorbereitung und Ausführung zu koordinieren. Die Vergabe der Leistungen ist für dieses Jahr geplant, die Bauarbeiten sollen 2022 starten.



Brücke über die B16 bei Peterswörth

Die Bundesstraße B16 ist auf ihrem zentralen Abschnitt zwischen Günzburg, Donauwörth und Ingolstadt eine wichtige West-Ost-Verbindung in Bayern zwischen den beiden Autobahnen A8 und A6. Im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße lässt das Staatliche Bauamt Krumbach auch den Knotenpunkt Peterswörth höhenfrei umbauen. Hierfür muss die Kreisstraße DLG12 über die B16 mit einem Brückenbauwerk überführt werden. BPR Dr. Schäpertöns Consult hat hierfür die Brücke im Auftrag von Xaver Lutzenberger geplant. Die Gesamtstützweite des als integrales Bauwerk in Stahlverbundbauweise errichteten Brückenbauwerkes beträgt 41,463 m. Die Widerlager sind bereits hergestellt, die Fertigstellung ist Ende 2021 vorgesehen.



Innovationswille und gestalterische Kraft

Schorgasttalbrücke mit Galerie, bei Untersteinach



Quelle: Luftbild Nürnberg, Hajo Dietz

Aufgrund der exponierten Lage des Bauwerkes im sensiblen Schorgasttal wurde 2010 ein Realisierungswettbewerb nach Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW) 2008 durchgeführt. Der Auslober erwartete sich von den eingereichten Arbeiten gut gestaltete Bauwerke mit optimalen Lösungen in Bezug auf Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit, Funktion, Konstruktion, Innovation und Bauverfahren. In einer Preisgerichtssitzung im November 2010 wurden drei Entwürfe für die Talbrücke über den Fluss Schorgast sowie eine Galerie über die Gleisanlage der Deutschen Bahn AG im Bereich der Bundesstraße 289 und der Ortsumgebung Kulmbach-Ost – Untersteinach mit Preisen ausgezeichnet. Sie bildeten gleichzeitig die engere Wahl und zeichneten sich durch gelungene Lösungsansätze unter Berücksichtigung der für die Aufgabe definierten Randbedingungen aus. Das Preisgericht hat sich

dann einstimmig für das von der Ingenieurgemeinschaft BPR Dr. Schäpertöns Consult, SRP Schneider & Partner und SB Schultz-Brauns Planung geplante Bauwerk entschieden, die dann auch mit der Planung beauftragt wurde. Dabei wurden insbesondere der überzeugende Beitrag zur Baukultur, der Innovationswillen und die gestalterische Kraft des siegreichen Wettbewerbsbeitrags herausgestellt. Das besondere Erscheinungsbild der mehrfeldrigen Schrägseilbrücke ergibt sich durch die Seilebenen an der Kurveninnenseite sowie durch die radial nach innen geneigten Pylone und den schlanken Überbau. Weitere Gestaltungselemente sind die nach außen geneigten Lärmschutzwände und der asymmetrische, unten abgeschrägte glatte Überbauquerschnitt. Die niedrige Konstruktionshöhe des Überbaus wird durch die Schrägseilabspannung ermöglicht.

Da sich das Bauwerk in geringer Höhe über dem Tal befindet, kommt der geringen Höhe des Überbaus aus gestalterischer Sicht eine besondere Bedeutung zu. Die optische Durchlässigkeit des Talraums wird so gewährleistet. Die Talbrücke passt sich harmonisch in die Landschaft ein, wird aber als Landmarke sichtbar. Das Galeriebauwerk über die Bahnlinie gefällt durch seine offene Gestaltung mit größtmöglicher Transparenz. Die Schorgasttalbrücke ist ein technisch sehr anspruchsvolles Bauwerk. Dies zeigte sich bereits bei der Planung, die eine intensive Abstimmung mit der damaligen Obersten Baubehörde und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erforderte. Die Länge der Talbrücke beträgt 426 m, zusammen mit der Galerie über die Gleise der Deutschen Bahn ist das Bauwerk 560 m lang. Der 1,85 m hohe Überbau besteht aus



einer Stahlverbundkonstruktion mit einem luftdicht verschweißten Stahlkasten und einer darüber liegenden, mit der Stahlkonstruktion fest verbundenen Fahrbahnplatte aus Beton. Es handelt sich um ein so genanntes teilintegrales Bauwerk, d. h. bewegliche Lager befinden sich nur am Anfang und am Ende der Brücke (am Widerlager und am Trennpfeiler zur Galerie). Die Stützen und Pylone sind biegesteif mit dem Überbau der Brücke verschweißt. Die Höhe der Pylone beträgt ca. 25 m über dem Talgrund. Jedes der sieben Felder der Talbrücke besteht aus neun Stahlbauteilen. Die-

se Teile sowie die Stützen und Pylone wurden im Werk vorgefertigt und mit LKW auf die Baustelle geliefert. Anschließend wurden die Teile auf ein Traggerüst aufgelegt und miteinander verschweißt. Das Gewicht der einzelnen angelieferten Stahlbauteile betrug zwischen 30 und 50 t. Da der anstehende Fels bis in tiefe Lagen verwittert ist, waren für die Gründung der Talbrücke bis zu 54 m lange Bohrpfähle notwendig. Wegen der Abspannung und der Krümmung des Überbaus im Grundriss mussten Pendellager eingebaut werden, die auch abhebende Kräfte aufnehmen kön-

nen. Die letzten Arbeiten bestanden aus der Beschichtung der Tragseile. Um Schwingungen der Seile zu vermeiden, wurden bei jedem Seil spezielle Dämpfer eingebaut. Für die Herstellung der offen gestalteten Galerie über die Bahnlinie wurden von der Bahn sehr enge Zeitfenster vorgegeben (Sperrpausen), in denen im Bahnbereich gearbeitet werden konnte. Dadurch wurden viele Nacharbeiten notwendig. Die Schalung für die Herstellung der Galerie durfte nicht in das Lichtprofil der DB eingreifen. Deshalb musste die gesamte Decke der Galerie



Quelle: Reinhard Feldrapp



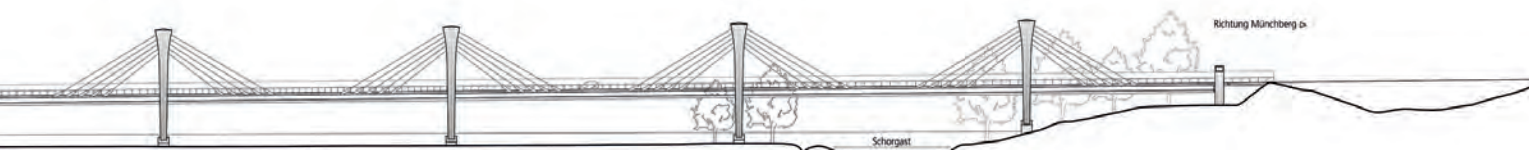
Quelle: Reinhard Feldrapp



Quelle: Reinhard Feldrapp



Quelle: Reinhard Feldrapp



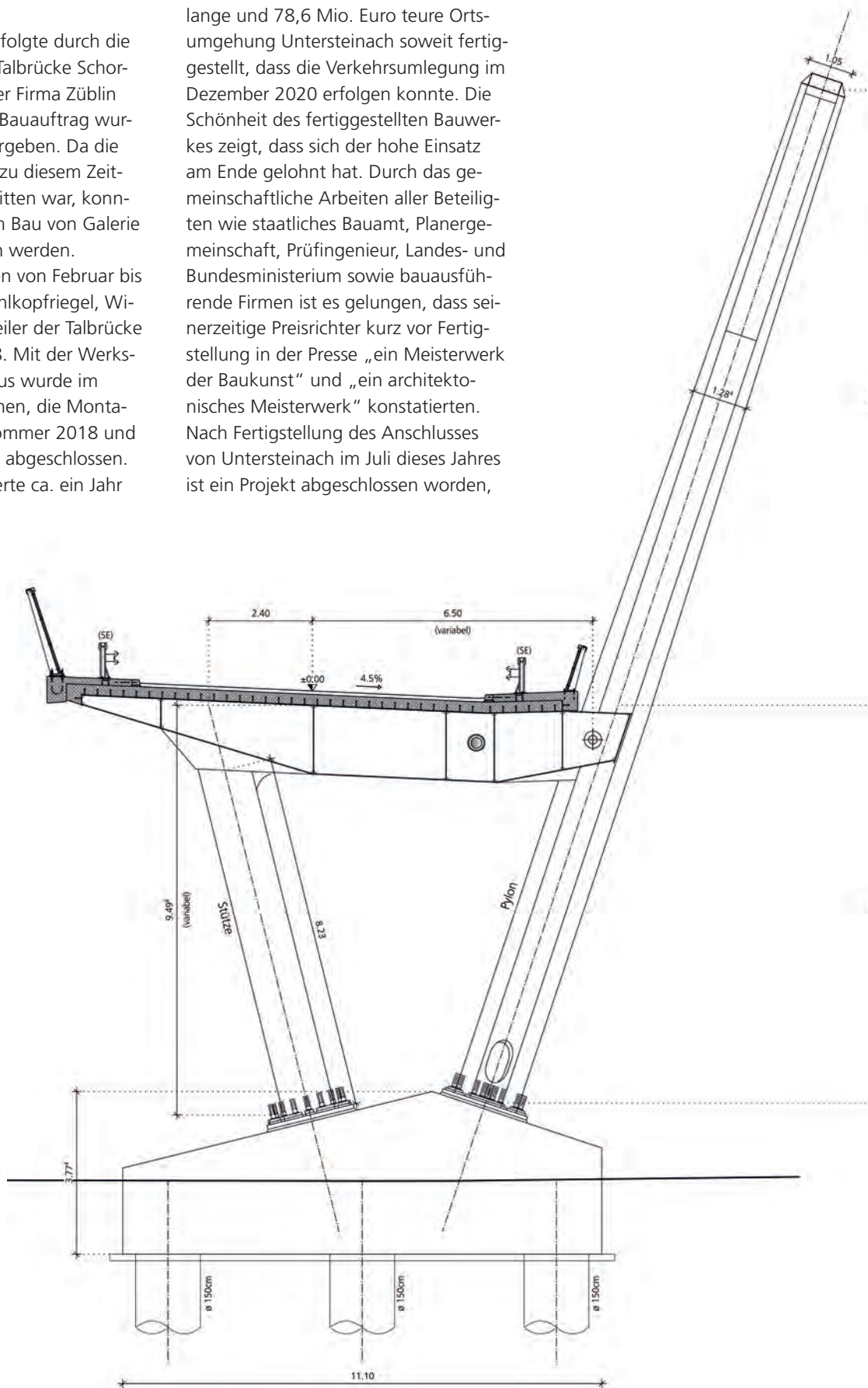
(ca. 2.000 m³ Beton, ca. 600 t Betonstahl, Betonierdauer ca. 30 Stunden ohne Unterbrechung, Gewicht des Deckels ca. 5.000 t) in überhöhter Lage hergestellt und nach Aushärtung des Betons in die endgültige Lage abgesenkt werden.

Die Bauausführung erfolgte durch die Arbeitsgemeinschaft Talbrücke Schoragast unter Führung der Firma Züblin AG aus Dresden. Der Bauauftrag wurde im Herbst 2017 vergeben. Da die Ausführungsplanung zu diesem Zeitpunkt weit fortgeschritten war, konnte umgehend mit dem Bau von Galerie und Brücke begonnen werden. Die Bohrpfähle wurden von Februar bis Mai 2018 erstellt, Pfahlkopfriegel, Widerlager und Trennpfeiler der Talbrücke von April bis Juli 2018. Mit der Werksfertigung des Stahlbaus wurde im Frühjahr 2018 begonnen, die Montage startete ab dem Sommer 2018 und war im Sommer 2019 abgeschlossen. Die Seilfertigung dauerte ca. ein Jahr

und war im April 2019 abgeschlossen, so dass die Seilmontage noch im Herbst 2019 durchgeführt werden konnte. Ab dem Frühjahr 2020 wurde die Fahrbahnplatte erstellt. Nach fünf Jahren Bauzeit war die 4,2 km lange und 78,6 Mio. Euro teure Ortsumgehung Untersteinach soweit fertiggestellt, dass die Verkehrsumlegung im Dezember 2020 erfolgen konnte. Die Schönheit des fertiggestellten Bauwerkes zeigt, dass sich der hohe Einsatz am Ende gelohnt hat. Durch das gemeinschaftliche Arbeiten aller Beteiligten wie staatliches Bauamt, Planergemeinschaft, Prüfingenieur, Landes- und Bundesministerium sowie bauausführende Firmen ist es gelungen, dass seinerzeitige Preisrichter kurz vor Fertigstellung in der Presse „ein Meisterwerk der Baukunst“ und „ein architektonisches Meisterwerk“ konstatierten. Nach Fertigstellung des Anschlusses von Untersteinach im Juli dieses Jahres ist ein Projekt abgeschlossen worden,

das die Bewohnerinnen und Bewohner der Gemeinde seit Jahrzehnten bewegt hat. Wir freuen uns mit Untersteinach!

Bernhard Schäpertöns,
BPR Dr. Schäpertöns Consult





Quelle: Luftbild Nürnberg, Hajo Dietz



Quelle: Luftbild Nürnberg, Hajo Dietz



Quelle: Luftbild Nürnberg, Hajo Dietz



Quelle: Luftbild Nürnberg, Hajo Dietz



Quelle: Luftbild Nürnberg, Hajo Dietz

Modern und leistungsfähig, ein städtebaulich perfektes Ensemble

Planung eines neuen Fernbusterminals in Bremen



Visualisierung Terminal, Hotel & Parkhaus, links Fruchthof

Quelle: Knerer und Lang Architekten mit Atelier Schmelzer Weber

Über das lange Wochenende in die Niederlande oder nach Bayern, mal eben kurz die Familie oder Freunde besuchen, ohne selbst fahren oder ins Flugzeug steigen zu müssen? Viele Menschen wählen immer öfter den Fernreisebus, da diese Variante einige Vorteile birgt im Gegensatz zum Reisen mit dem Zug oder dem Flugzeug. Neben meist niedrigeren Kosten müssen selten Umstiege oder Abstriche bei der Größe des Gepäcks in Kauf genommen werden. Und so ist es nicht überraschend, dass die Angebote von Fernbusunternehmen stetig zunehmen. Die Infrastrukturen müssen angepasst werden. Auch in der Hansestadt Bremen, deren vorhandenen Haltebereiche am Standort Breitenweg / Hugo-Schauinsland-Platz überlastet sind und in Bezug auf die Warteflächen keinen Komfort bieten. So wurde schnell klar: Ein neuer, größerer Standort muss her, um dem zukünftigen Fernbusaufkommen zu genügen.

Als Fläche dafür wurde 2015 im Rahmen eines Standortgutachtens ein zentraler Bereich am ehemaligen Güterbahnhof in unmittelbarer Nähe des Bremer Hauptbahnhofes empfohlen. Dieser bietet neben der guten Anbindung an weitere Reisemöglichkeiten die Möglichkeit, diesem bislang untergenutzten Bereich einen neuen städtebaulichen Impuls zu geben und ihn aufzuwerten.

Auf dieser Basis hat der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Als Vorgabe galt die Betrachtung von drei Varianten: Fernbusterminal auf dem Gelände der Weser-

Ems-Bus GmbH (Standort A), Fernbusterminal auf dem Gelände von bestehenden Lagerhallen (Standort B) und Fernbusterminal auf Teilen der o. g. Flächen ohne Berücksichtigung der Grundstücksverhältnisse (Standort AB).

2017 haben wir in einer Arbeitsgemeinschaft mit Westphal Architekten BDA aus Bremen leistungsfähige Varianten unter Berücksichtigung des städtebaulichen Kontextes, der Betrachtung des Umfeldes und der verkehrstechnischen Einbindung erarbeitet. Darüber hinaus wurden immobilienwirtschaftliche und betriebliche Betrachtungen angestellt. Zusätzlich wurden Betreiberkonzepte zur Abwicklung und zum Betrieb eines Fernbusterminals entwickelt.

Die dabei betrachteten Standorte bargen individuelle Vor- und Nachteile. So bot z. B. Standort B die Möglichkeit einer sehr kompakten Anordnung der Funktionsflächen, wohingegen Standort A zwar eine gute Anbindung bieten würde, dies aber auf Kosten einer zu geringen Fläche für die Funktionsbereiche. Eine Nutzung beider Standorte würde die Kombination aller Vorteile zulassen. So wäre das Terminal fußläufig gut an den Hauptbahnhof angebunden, die notwendige Erschließung würde funktionieren und genügend Fläche ist ebenfalls vorhanden. Diese Variante böte außerdem außerordentlich starke städtebauliche Perspektiven. Für die weiteren Planungen wurde daraus resultierend der Standort AB als Vorzugsvariante benannt.

2019 hat der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr die Planungsleistungen aus-

geschrieben. Anfang 2020 wurden wir mit der Objektplanung der Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke (Entwässerung) in den Leistungsphasen 1 bis 9 sowie mit der Örtlichen Bauüberwachung beauftragt. Seitdem planen wir das moderne und leistungsfähige Terminal, um den Anforderungen des gestiegenen innerdeutschen Fernbusaufkommens mit allen Bedarfen für Fahrgäste, Serviceeinrichtungen und Betrieb gerecht zu werden. Die Zielvereinbarungen in der Planung lassen sich dabei den Oberbegriffen Funktionalität, Wirtschaftlichkeit, Aufenthaltsqualität, Leistungsfähigkeit, Kundenservice sowie Umwelt- und Sozialverträglichkeit zuordnen.

In der Planung erstreckt sich das Fernbusterminal auf 4.500 m² parallel zum Breitenweg hinter dem ehemaligen Gebäude des Fruchthofs. Er verfügt über elf Haltepositionen, neun davon sind als Bustaschen angeordnet, zwei weitere Haltemöglichkeiten in Seitenlage bieten Platz für Busse mit Anhänger. Die Einfahrt der Busse erfolgt im Einrichtungsverkehr über den Breitenweg westlich des Fruchthofgebäudes, die Ausfahrt über die Bürgermeister-Smidt-Straße.

Neben der Neuplanung des Terminals gilt es, die privaten Ein- und Ausfahrten des Parkplatzes hinter dem Fruchthof den neuen Gegebenheiten anzupassen. Außerdem ist es wichtig, ebenfalls den öffentlichen Verkehrsraum neu zu gestalten. Die Bürgermeister-Smidt-Straße ist hinsichtlich der Integration eines Fernbusterminals unter Berücksichtigung einer erhöhten Verkehrserzeugung

entsprechend dem Stand der heutigen Technik umzuplanen. Hinzu kommt die Neuordnung der Geh- und Radwegbeziehungen im Planungsraum mit Anbindung an den Bestand sowie an den Knotenpunkt zum Breitenweg unter Berücksichtigung der sich einstellenden Wegebeziehung zum Terminal. Nicht zu vergessen die leistungsfähige Anbindung des Terminals an den öffentlichen Straßenraum. Die Gewährleistung der Oberflächenentwässerung aller Verkehrsanlagen ist ebenfalls zu planen und sicherzustellen. Die Bauwerke und Anlagen zur Entwässerung sollen das Niederschlagswasser ausreichend ableiten, aber auch den Anforderungen einer ökologischen Regenwasserbewirtschaftung gemäß den Vorgaben des Bremischen Wassergesetzes sowie des Wasserhaushaltgesetzes genügen.

Das neue Fernbusterminal soll durch ein Hotel und ein Parkhaus im Nordosten ergänzt werden. Hierfür wurde im Rahmen eines Architekturwettbewerbes ein Büro ermittelt, das die Planungen übernehmen soll. Knerer und Lang Architekten aus Dresden konnten sich mit ihrem sehr schönen Entwurf gegen ihre Mitbewerber durchsetzen und liefern einen klassischen Architekturentwurf, der sich hervorragend in das Stadtbild Bremens einfügt. Neben den Gebäuden entwerfen sie ebenfalls das Dach des Fernbusterminals. Dieses soll über die gesamte Fahrgastwartefläche aller Bustaschen reichen, so dass eine geschützte Gepäckverladung sowie ein geschützter Ein- und



Visualisierung Terminal & Hotel, rechts Überseemuseum

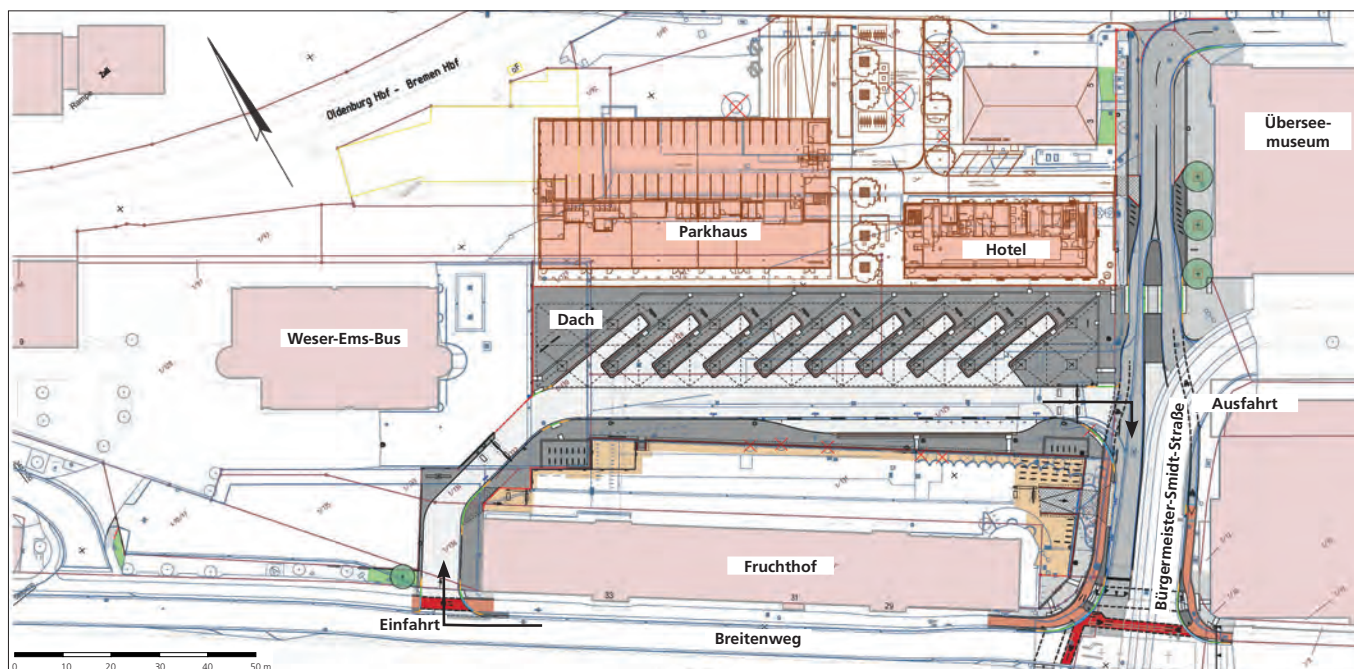
Quelle: Knerer und Lang Architekten mit Atelier Schmelzer Weber

Ausstieg ermöglicht werden kann. Insgesamt ein tolles Ensemble. Herausfordernd sind in diesem Projekt die komplexen Abstimmungsbedarfe zwischen den verschiedenen Gewerken der zahlreichen Bauprojekte (Terminal, Hotel, Parkhaus, Überdachung) und den umliegenden Gebäudeeigentümern. Die Neuplanung des Fernbusterminals stellt hinsichtlich der Anforderungen der Planung im Bestand eine große Herausforderung dar, da eine Vielzahl von Nutzungsansprüchen und Zielen unter einen Hut gebracht werden müssen. Zusätzlich erschwerende Auswirkungen hat der Umstand, dass die Betreibersuche noch keinen finalen Abschluss finden konnte, so dass neben den o. g. Hürden

ebenfalls die Planung und Errichtung von technischer Ausrüstung, wie z. B. Schrankenanlagen und Ticketing-Systemen, erschwert wird.

All dies sind aber überwindbare Hürden, die oft in Projekten einer solchen Größenordnung vorzufinden sind und ein Projekt noch spannender gestalten. Bereits im Bau befindet sich das anliegende neue Hotel. Und wir sind guter Dinge, dass der Baubeginn des Fernbusterminals im September wie geplant erfolgen kann, so dass die Bauarbeiten bis Mitte 2023 abgeschlossen sind und das neue Fernbusterminal seinen Betrieb aufnehmen kann.

Jens Wittrock, BPR Künne & Partner



Übersichtslageplan

Datengrundlage: Landesamt Geoinformation Bremen

Vom zarten Pflänzchen zum stattlichen Baum

Neubau Erweiterung, I. E. Lichtigfeld-Schule, Frankfurt

Das im Frankfurter Stadtteil Nordend gelegene Philanthropin wurde 1908 als Schulgebäude der ehemaligen israelitischen Gemeinde erbaut und war bis zu seiner Schließung während der Zeit des Nationalsozialismus 1942 die größte und am längsten bestehende jüdische Schule in Deutschland.

Erst zum Schuljahr 2006/07 konnte die 1966 gegründete I. E. Lichtigfeld-Schule, die bis dahin im in den 80er Jahren gebauten Ignatz Bubis-Gemeindezentrum im Frankfurter Westend untergebracht war, mit ihren inzwischen 445 Schülerinnen und Schülern und rund 60 Lehrerinnen und Lehrern ins Philanthropin zurück ziehen.

Allerdings mussten die Jugendlichen nach der 9. Klasse auf andere Schulen wechseln, da sich die für eine gymnasiale Oberstufe erforderlichen Klassenzimmer im Philanthropin nicht unterbringen ließen. Zudem musste die zweijährige

Eingangsstufe aus Platzmangel bereits 2008/09 wieder in das Gemeindezentrum zurückkehren.

Da die Schule aber nach 78 Jahren wieder eine gymnasiale Oberstufe anbieten wollte und das Gemeindezentrum die Klassen der Eingangsstufe der stark wachsenden Schule mit Ganztagsangebot und Mensa nicht mehr auf Dauer unterbringen konnte, war eine räumliche Erweiterung der Schule notwendig. Für die bei ihrer Gründung von Dr. Lichtigfeld als „zartes Pflänzchen“ bezeichnete Schule wurde daher im März 2018, unmittelbar an das Gemeindezentrum anschließend, der Grundstein für die Neubauerweiterung gelegt. Seit der Eröffnung des Gebäudes im August 2020 sind hier die Kinder bis einschließlich Klasse 4 mit Eingangsstufe untergebracht und es konnte somit Raum für die Abiturjahrgänge im Philanthropin geschaffen werden.

Bis es soweit war, standen Architekten und Planer vor einigen Herausforderungen. Es musste für die neue Grundschule auf begrenztem Platz ein großes Gebäude geschaffen werden, das dem stetig wachsenden Raumbedarf auf qualitätvolle Art gerecht wird und sich in das bestehende Ensemble zwischen dem Gemeindezentrum, einem Verwaltungsgebäude sowie einem bestehenden Kindergarten einfügt. Gleichzeitig sollte es dabei einen möglichst weitläufigen Schulhof anbieten können. Der Entwurf von HGP Architekten schafft dies, indem auf einer Bruttogeschossfläche von 4.900 m² die Mensa, 20 Klassenräume sowie Rückzugsräume für individuelles Lernen auf insgesamt sechs oberirdische Geschosse (EG bis 4. OG sowie ein Staffelgeschoss im 5. OG) und ein Untergeschoss, das sich unterhalb des Schulhofes zu einer Tiefgarage ausweitet, verteilen. Dabei sind die Flure vor



den Klassenräumen so gestaltet, dass sie als Aufenthaltsraum genutzt werden können.

Die im zurückgesetzten, teilweise auf Decken über dem 4. OG aufstehenden, Staffelgeschoss liegenden Räume sind als Lernlandschaft angelegt. Hier stehen Räume für selbstständiges sowie betreutes Lernen in Gruppen zur Verfügung, die einen Zugang zur großzügigen Dachterrasse ermöglichen.

Mit Geschosshöhen von 3,60 m (EG bis 5. OG) und 3,70 m bzw 2,70 m (UG) entstand ein funktionales, freundliches und lichtdurchflutetes Gebäude. Die für den Sockel gewählte lebendige, helle, kleinformatige Klinkerfassade und in den oberen Geschossen helle Putzfassade, sowie verschiedene Fensterformate und -positionen geben dem kompakten Bauvolumen auch nach außen eine überraschende Leichtigkeit.

Als Symbol für die internationale und

weltoffene Ausrichtung der Schule wurde als verbindendes Element für Kinder aller Nationen und Glaubensausrichtungen ein Marmelspiel als Vorlage für eines der Treppenhäuser gewählt. Der dynamische Verlauf des Treppenraumes spiegelt mit seinen aufgeweiteten oder aufgeklappten Flächen das Motiv einer Marmelbahn wider und ermöglicht somit wechselnde Blickbeziehungen.

Die von BS Schwarzbart Ingenieure in den Leistungsphasen 1 bis 6 erstellte Tragwerksplanung für den Neubau besteht aus einem siebengeschossigen Stahlbetonskelettbau. Eine Besonderheit bei der Planung waren die notwendigen Sicherheitsvorkehrungen an Fenstern und Fassade zur Durchschusssicherheit. Auch die innenliegenden Türen zu den Klassenzimmern und Treppenhäusern mussten eine entsprechende Widerstandsklasse aufweisen. Aufgrund des dynamischen Verlaufs der Treppen-

hausgeometrie „Marmelbahn“ war die Geometrie für die Tragwerksplanung, den baulichen Schallschutz als auch der Ausführung eine planerische Herausforderung.

Zur Erschließung der neuen Tiefgarage sowie für die Gründung der Schule mussten in der nord-östlichen Ecke der Bestandstiefgarage Teile der Gründung, Teile der Außenwand sowie Teile der Decke abgebrochen und gemäß den neuen Randbedingungen neu hergestellt werden.

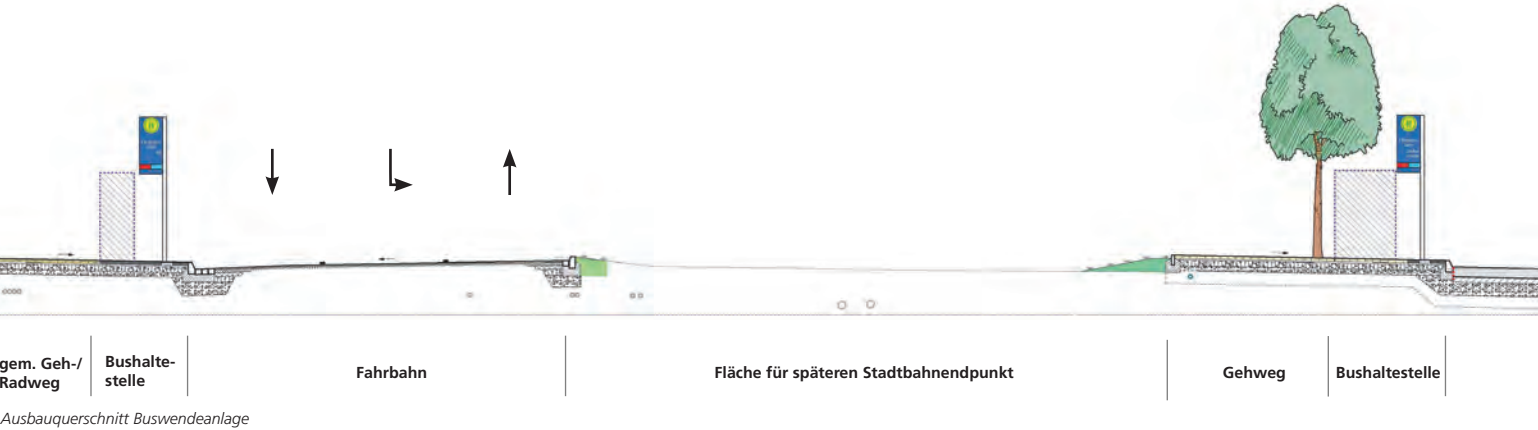
Zur Eröffnung der Schule sagte der Frankfurter Gemeinderabbiner Julian-Chaim Soussan mit Bezug auf Lichtigfelds Beschreibung der Schule als „zartes Pflänzchen“: „Mittlerweile ist es doch schon ein recht kräftiger Baum geworden.“ Wir geben ihm Recht.

Anto Mihaljevic,
BS Schwarzbart Ingenieure



Es lebe der ÖPNV

Buswendeanlage an der Pferderennbahn in Langenhagen



Die Stadt Langenhagen baut derzeit ein Gymnasium auf dem Parkplatz der Pferderennbahn. Zur verkehrlichen Erschließung der Schule ist der Neubau einer Buswendeanlage für die Schulbusse und eine Zufahrt zum Gymnasium erforderlich. Der Stadt Langenhagen hat die erforderlichen Flächen auf dem Parkplatz der Pferderennbahn erworben.

Der Bau des Gymnasiums hat im Sommer 2020 begonnen. 2022 soll die Schule fertig sein. Die Buswendeanlage wird ab Sommer 2021 gebaut, der Auftrag dazu wurde an eine Baufirma vergeben, so dass sie ebenfalls 2022 fertig sein wird.

Bereits 2019 wurden wir mit der Planung, Ausschreibung und Örtlichen

Bauüberwachung des Buswendeanlage beauftragt.

Die Region Hannover will die Verkehrswende weiter vorantreiben und setzt dabei konsequent auf den Ausbau des ÖPNV. Die Stadtbahnverlängerung zur Pferderennbahn Langenhagen ist Bestandteil der Überlegungen.

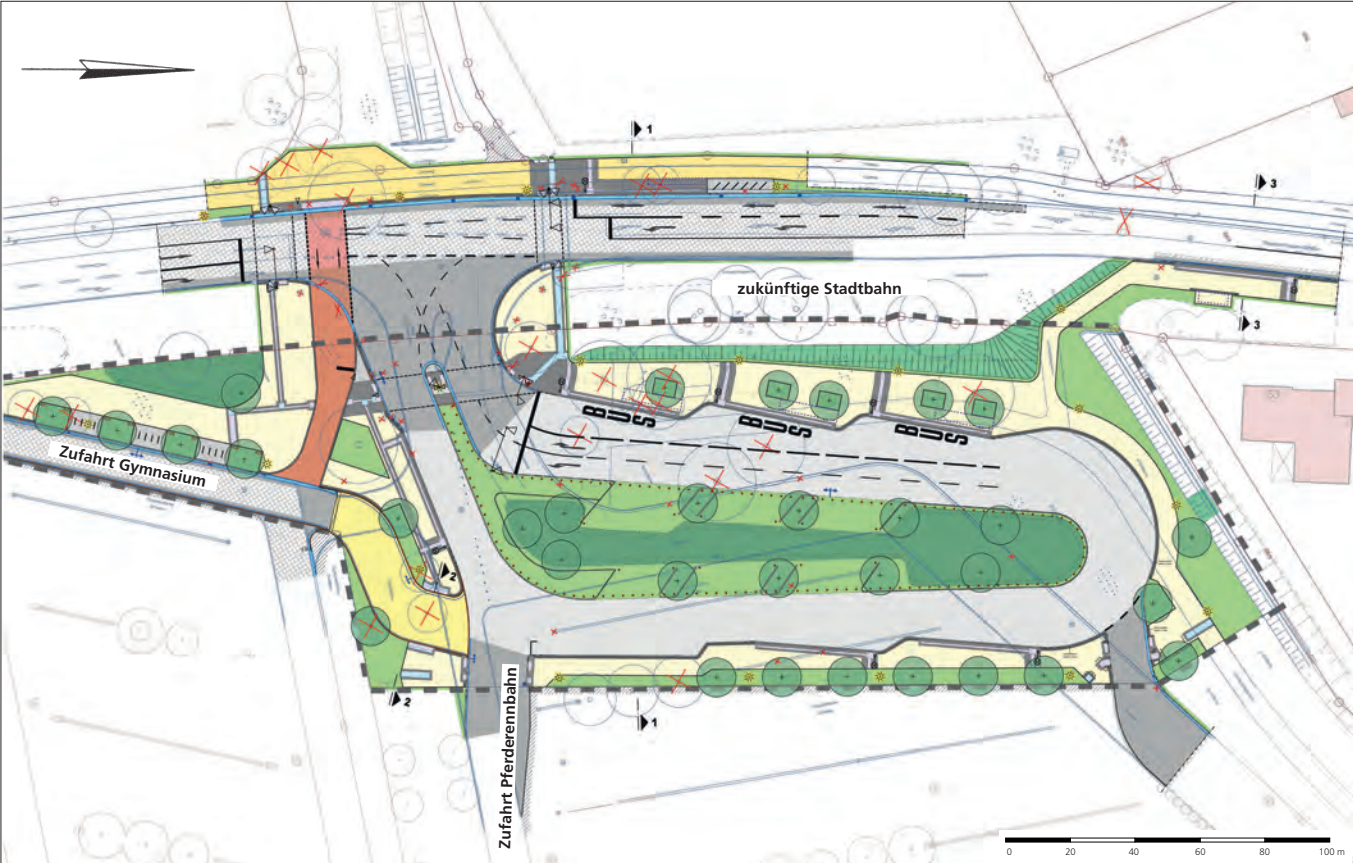
Im Rahmen der Planungen wurden Varianten für die Buswendeanlage untersucht, die einen künftigen Stadtbahnendpunkt (Vorhaltetrasse) berücksichtigen. Der Bau der Stadtbahnverlängerung zur Pferderennbahn ist jedoch erst mittel- bis langfristig zu erwarten.

Die zukünftige Umsetzung der Stadtbahnverlängerung wirkt sich erheblich auf den Einmündungsbereich der

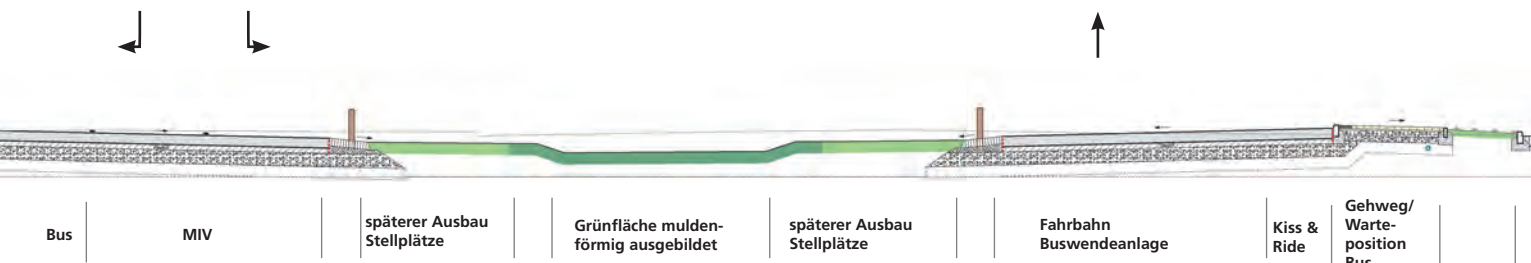
Theodor-Heuss-Straße aus, so dass die Stadtbahn bereits von Beginn an mitgestaltet wurde.

Für den Bushaldebereich wurden verschiedene Varianten (Mittelbussteig, Außenbussteige, Zufahrtssituation) unter Einhaltung der Randbedingungen von üstra, RegioBus (drei Abfahrtspositionen, eine Ankunftsposition, zwei Wartepositionen für die üstra und zwei Positionen für die RegioBus am Fahrbahnrand der Theodor-Heuss-Straße) und Stadt Langenhagen untersucht.

Die Herausforderung bestand darin, innerhalb der zur Verfügung stehenden Flächen eine Anlage zu entwickeln, die allen Verkehrsteilnehmern gerecht wird und die vorhandenen und künftigen Verkehrsbeziehungen (öffentliche



Lageplan Buswendeanlage



Straße und privater Parkplatz) unter Berücksichtigung des Verkehrsrechts miteinander verknüpfen.

Besonderer Wert wurde auf die Sicherheit der zu Fuß gehenden Schülerinnen und Schüler gelegt. Interessanterweise waren es vor allem die Bring- und Abholverkehre (Elterntaxi), die zu erheblichen Konflikten führten.

Als Vorzugsvariante wurde die Anlage mit Außenbussteigen im Einbahnstraßenprinzip ausgewählt, die bis zur Ausführungsreife durchgeplant wurde.

Die künftige Stadtbahntrasse mit einem Mittelhochbahnsteig als Endpunkt findet zwischen der Theodor-Heuss-Straße und der Buswendeanlage im heutigen Grünstreifen Platz.

Östlich der Anlage schließt die Park-

platzfläche an. Die Anlage wurde so bemessen, dass die unabhängige Befahrung aller Bussteige durch Gelenkbusse möglich ist. Die gesamte Anlage ist mit taktilen Leitelementen und Witterungsschutzdächern ausgestattet. Die Zuwegung erfolgt gesichert über den signalisierten Einmündungsbereich der Pferderennbahn. Die Gehwegverbindung zum Gymnasium wurde großzügig gestaltet.

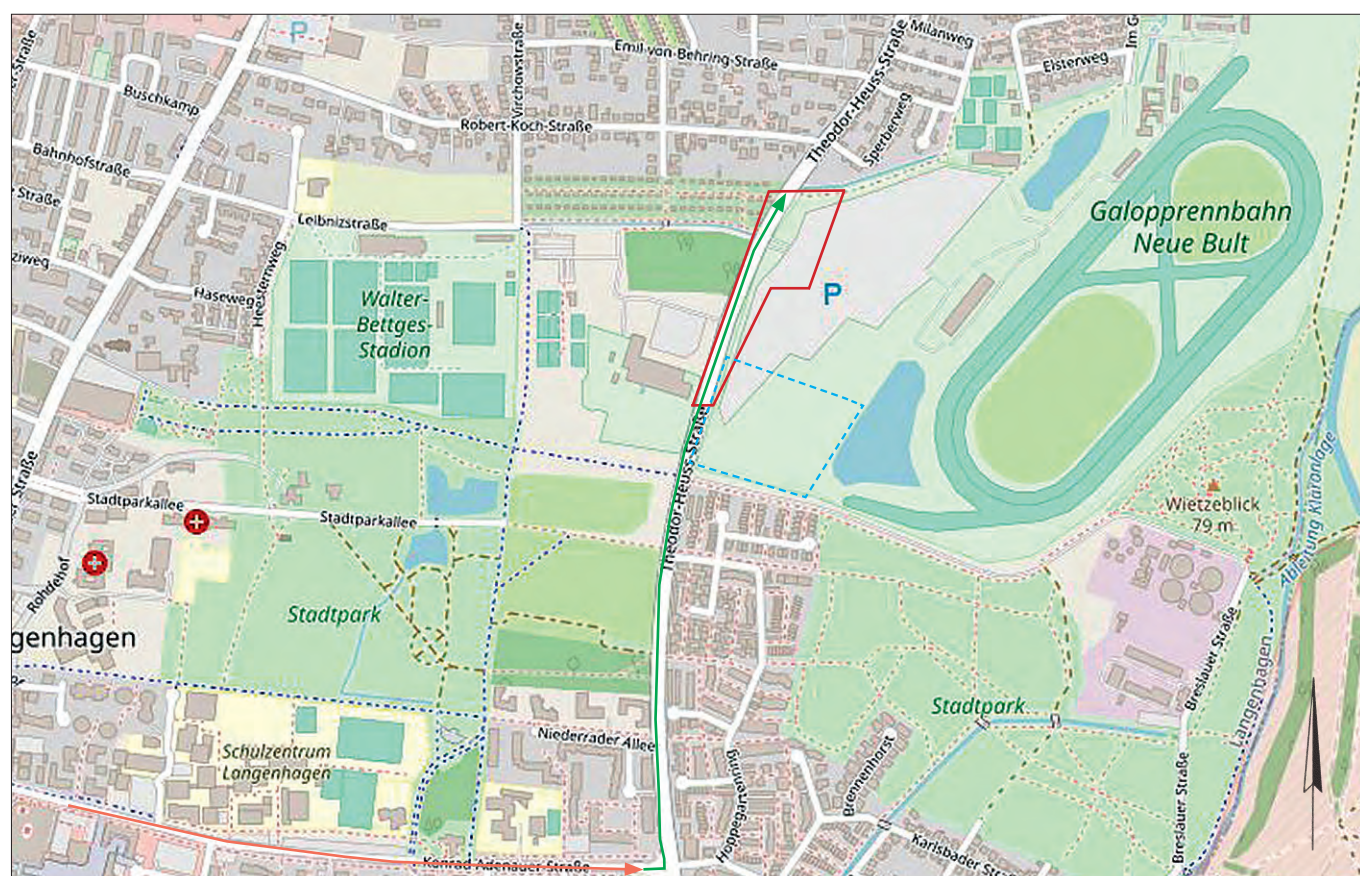
Der Fahrbahnbereich der Buswendeanlage wird in Beton hergestellt, um den starken Scherkräften, hervorgerufen durch die Kurvenfahrten und das Auslenken aus den Buspositionen, gerecht zu werden.

Das Oberflächenwasser wird größtenteils über die Grünfläche in der Mitte

der Anlage versickert, die dazu modelliert und bepflanzt wird. Bei dem späteren Stadtbahnbetrieb können hier einige PKW-Stellplätze gebaut werden. Eine unterirdische Versickerung ist auf Grund des zu geringen Abstandes zum Grundwasser nicht umsetzbar. Die befestigte Fläche der Zufahrt zum Gymnasium inkl. Gehweg muss konventionell über ein kanalisiertes Regenswassersystem entwässert werden.

Da es sich bei der Buswendeanlage um eine ÖPNV-Maßnahme handelt, kann ein Teil der Baukosten durch das Förderprogramm des Landes Niedersachsen abgedeckt werden.

Jürgen Hofmann,
BPR Künne & Partner



Eine saubere Sache

Ausbau und Modernisierung der Kläranlage Grüneck



Baufortschritt Belebungsbecken mit ca. 10.000 m³



Baufortschritt Energie- und Maschinengebäude



UV-Desinfektionsanlage mit Schneckenhebewerk

Seit seiner Gründung im Jahr 1961 hat der Abwasserzweckverband Unterschleißheim, Eching und Neufahrn die Kläranlage Grüneck auf einem modernen Stand gehalten und aktiv in den Gewässerschutz investiert.

Der Norden Münchens erfuhr Ende der 1960er Jahre eine sprunghafte industrielle und im Folge bauliche Entwicklung. Voraussetzung für diese Entwicklung war in diesen bisher bäuerlichen Gemeinden eine entsprechende Infrastruktur unter der Prämisse des modernen Umweltschutzes.

Aufgrund dieser steigenden Anforderungen wurde die Kläranlage in verschiedenen Schritten seit 1970 modernisiert und erweitert. Die erste Kläranlage wurde mit einer Ausbaupazität von 30.000 EW abgeschlossen, eine Erweiterung auf 100.000 EW folgte in den Jahren 1972 bis 1974. Eine erneute Erweiterung auf 120.000 EW erfuhr die Kläranlage von 1999 bis 2001 wegen erhöhter Anforderungen an die Ablaufwerte (Stickstoffelimination).

Durch die gewünschte Nutzung der Isar als Badegewässer wurde von 2004 bis 2005 eine Abwasserdesinfektion errichtet. Von 2009 bis 2012 wurde die Kläranlage durch eine Belebungsstraße um 40.000 EW auf 160.000 EW vergrößert. Eine solare Schlamm-trocknungsanlage wurde 2015 gebaut, welche durch Zufuhr sonst nicht genutzter Abwärme der angeschlossenen Blockheizkraftwerke (BHKW) energetisch optimiert wurde.

Seit der Erweiterung 1999 betreut die Dünser.Aigner.Kollegen Ingenieurplanungsgruppe GmbH die Kläranlage Grüneck und passt sie den stetig wachsenden Anforderungen an Größe und technische Modernisierung an.

Schon seit den 1970er Jahren wird auf der Kläranlage eine anaerobe Schlammstabilisierung (Faulung) betrieben, damals noch im Zusammenspiel mit einem Tropfkörper für die Nitrifikation. Nachdem Stickstoffelimination gesetzlich verbindlich wurde, errichtete man einen Sandfilter als Ergänzung der Tropfkörper. Dadurch ließ sich der Bestand bestmöglich weiter nutzen und die geforderte Elimination von Stickstoff mittels Denitrifikation durch Zugabe von Kohlenstoff verwirklichen. Zudem erfüllen die Sandfilter die Aufgabe

der weitführenden Feststoffelimination. 2009 begann die Erweiterung um eine zweite Belebungsstraße (mit Option auf eine identische dritte Straße) angesichts der hohen Belastung der Kläranlage. Verfahrenstechnisch handelt es sich um eine vorgeschaltete Denitrifikation inklusive eines Nachklärbeckens. In Zeiten niedrigerer Belastung kann der Betrieb entscheiden, in welchem Anlagenteil er den Großteil des Zulaufes behandeln möchte.

Bei der 2015 gebauten solaren Trocknung wird der Klärschlamm zunächst in den Faultürmen anaerob stabilisiert und anschließend maschinell durch eine Zentrifuge entwässert. Allerdings besteht er selbst nach der Entwässerung noch immer zu Dreiviertel aus Wasser. Um Entsorgungskosten zu verringern, wird dem Schlamm in der solaren Trocknung weiter Wasser entzogen. Hierzu wird – wie in einem Gewächshaus – solare Strahlung zur Verdunstung und zum Abtransport des Wassers genutzt.

Der in den BHKWs erzeugte Strom wird für den Betrieb der Kläranlage und die thermische Energie zur Heizung des Faulbehälters und der Gebäude genutzt.

Vor allem im Sommer entsteht überschüssige Wärme, die normalerweise über Tischkühler der Umgebung zugeführt wird. Seit 2017 blasen die Tischkühler die Abwärme direkt in die Trocknungshalle, um so die überschüssige Abwärme der BHKWs optimal zu nutzen. Dies wiederum verringert das anfallende Schlammvolumen – Entsorgungskosten sowie CO₂ können eingespart werden. Die Kläranlage Grüneck schafft es somit bei der Nutzung von Abwärme im eigenen Betriebsprozess effektiver zu arbeiten. Seither wurden kleinere Maßnahmen wie eine neue Kohlenstoff-Dosierstation für die Sandfilter errichtet und verschiedene Anlagenteile saniert oder erneuert.

Durch die regelmäßigen Erneuerungen der Technik, Elektronik, Becken und Gebäude konnte deutlich dazu beigetragen werden, dass das Isarwasser heute wieder Badewasserqualität erreicht hat. Eine saubere Sache, wie wir finden.

Dominik Vogl,
Dünser.Aigner.Kollegen



Im Vordergrund Ablauf Vorklärbecken, im Hintergrund Nachklärbecken



Sandfang



Nachklärbecken

Trocken, nüchtern aber absolut unerlässlich

Nachtragsmanagement für die Grunderneuerung der BAB A31, AS Riepe bis AS Neermoor

Mitte des letzten Jahres wurden beide Richtungsfahrbahnen der Bundesautobahn A31 zwischen den Anschlussstellen Riepe und Neermoor für den Verkehr freigegeben. Im Zuge der Grunderneuerung waren wir u. a. mit der Örtlichen Bauüberwachung der Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke in Ingenieurgesellschaft betraut. Wir berichteten in unserer BPR aktuell 1.19. Doch mit der Verkehrsfreigabe endet unsere Projektarbeit nicht – das Nachtragsmanagement fordert uns weiterhin.

Die BAB A31 verbindet in diesem Abschnitt Emden und Leer und ist für die ostfrisische Region von großer Bedeutung. Sie hat nicht ohne Grund eine Belastung von rund 20.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Vor allem für den Emdener Hafen, das anliegende VW-Werk sowie für die Badeorte und Nordseeinseln ist diese Verbindung wichtig.

Hinzu kommt, sowohl für uns Deutsche als auch für unsere niederländischen Nachbarn, die Relevanz als schnelle Nord-Süd-Verbindung.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsabläufe war es also erforderlich, die Fahrbahn zu erneuern und auszubauen. Außerdem wurden im diesem Zuge Standstreifen angebaut, die bisher merkbar fehlten: In der Vergangenheit kam es häufig zu Verkehrs-

einschränkungen, weil liegengebliebene Fahrzeuge auf der Fahrbahn halten mussten und für Verkehrsbehinderungen sorgten.

Auch für den besonders hohen Lkw-Verkehr stellte dieser Sachverhalt ein großes Risiko dar; denn die Autobahn verläuft zwischen den beiden Anschlussstellen durch offenes Land, wodurch die Fahrzeuge den starken Ost-West-Winden ausgesetzt sind. So wurden windanfällige Fahrzeuge oft direkt in den Seitenraum gedrückt, ohne den Standstreifen als Raum zum Ausweichen zu haben.

Unser Fachbereich Projektmanagement ist seit dem Projektstart als Nachtragsmanager Teil des Projektteams und begleitet im engen Austausch mit den einzelnen Gewerken und der Örtlichen Bauüberwachung alle Nachträge und vertraglichen Änderungen. In diesem Zusammenhang prüft und steuert unser Team die Nachträge folgender Bauverträge:

- Bauhauptarbeiten Straßen- und Brückenbau
- Verkehrssicherung
- Fahrzeugrückhaltesysteme
- Beschilderung und Ausstattung
- Wildschuttszaun

Aufgrund der zum großen Teil erst während der Bauausführung feststellbaren

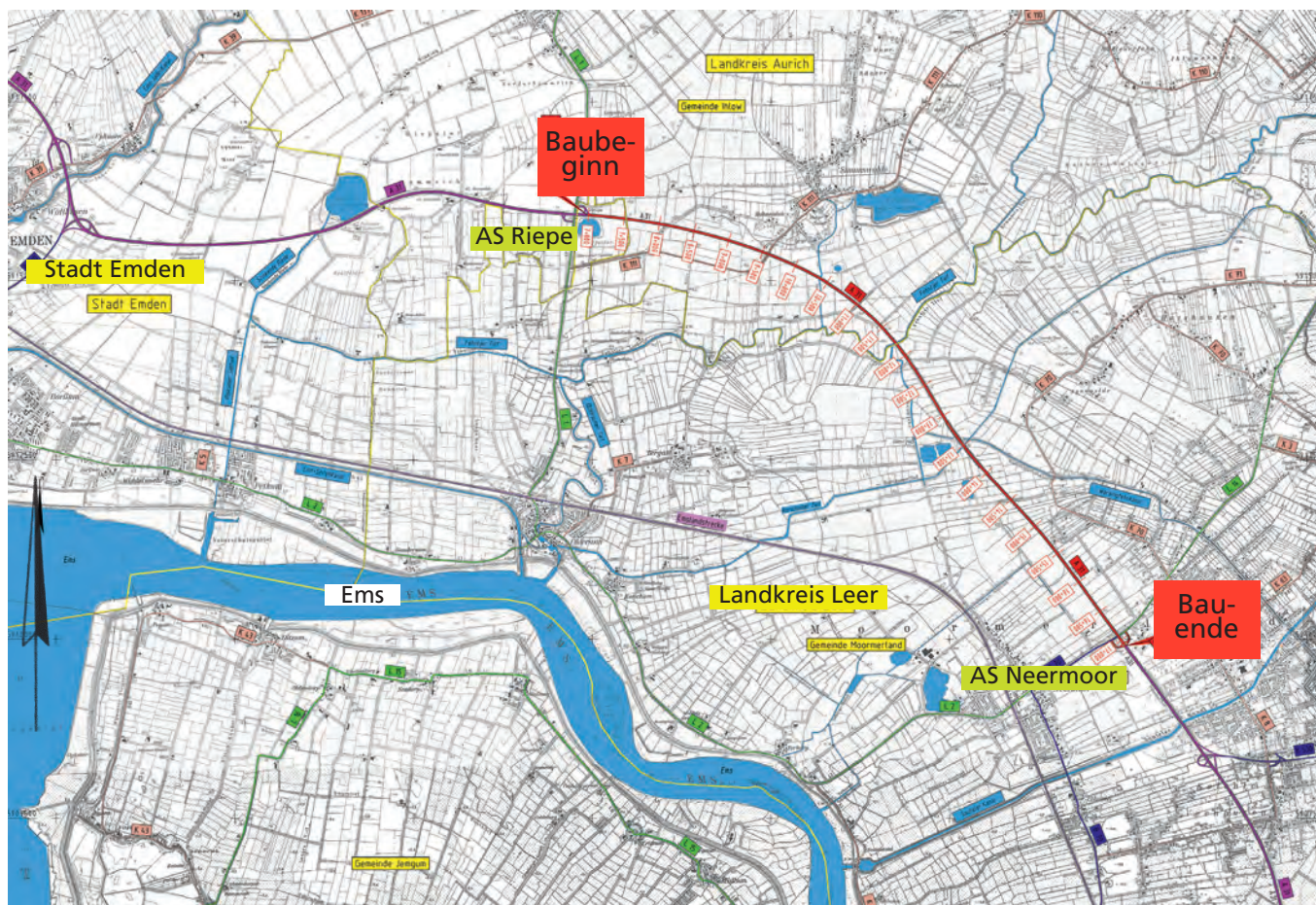
problembehafteten Baugrundbeschaffenheit, die insbesondere auf der ausführenden Seite für unvorhergesehene Herausforderungen im Bauablauf sorgte, war es nicht überraschend, dass Leistungsänderungen und Leistungsergänzungen erforderlich waren und monetäre Forderungen über Nachträge an den Bauherrn herangetragen wurden.

Bei der Bearbeitung von Nachträgen geht es im Wesentlichen darum, die vom bausauführenden Vertragspartner geltend gemachten Forderungen zu bewerten, Ansprüche zu prüfen und auf dieser Grundlage eine angemessene Vergütungsanpassung oder zusätzliche Vergütung festzustellen.

Unterschieden wird innerhalb der Nachtragsbearbeitung zwischen „technischen“ und „baubetrieblichen“ Sachverhalten. Technische Nachträge begründen sich oftmals mit einer Anordnung des Bauherrn, vertraglich vereinbarte Leistungen zu ändern oder es werden zusätzliche Leistungen angeordnet, die zur Ausführung der vertraglichen Leistung erforderlich, jedoch im Bauvertrag nicht enthalten sind.

Dies ist z. B. notwendig, wenn, wie im Fall der BAB A 31, andere Verhältnisse des Baugrundes oder des für den Teilverbleib vorgesehenen Oberbaus vorgefunden werden als ursprünglich





Quelle: IPW Ingenieurplanung; Grundlage: LGN - Landesvermessung und Geobasis Information Niedersachsen

angenommen. Der Auftragnehmer legt ein Nachtragsangebot vor, das wir im Zuge des Nachtragsmanagements dem Grunde nach (Anspruch) und der Höhe nach (preislich) für den Auftraggeber prüfen.

Zudem konnten in Aufklärungsgesprächen und Nachtragsverhandlungen – die wir moderierten – zwischen den Vertragspartnern bestehende Unklarheiten aufgeklärt und die eine oder andere Streitigkeit aufgelöst werden.

Beim Prüfen der baubetrieblichen Sachverhalte ging es darum, festzustellen, ob z. B. vorliegende Störungen im Bauablauf, die aus dem Risikobereich des Auftraggebers herrühren, zu weiteren Forderungen führen können, die aufgrund der hindernden Umstände eine Verlängerung der Bauzeit rechtfertigen. Dabei hatten wir zu bewerten, ob die Voraussetzungen einer Bauzeitverlängerung gegeben sind und welche monetären Konsequenzen folgen.

Die formalen Anforderungen der Nachtragsprüfungen gibt in diesem Projekt das HVA B-StB (Handbuch für die Vergabe und Abwicklung von Bauverträgen im Straßen- und Brückenbau) vor, zur Gewährleistung einer einwandfreien Doku-

mentation – auch für eine mögliche spätere Prüfung durch den Rechnungshof. Im Falle der Grunderneuerung der BAB A 31 wurde eine Vielzahl von Leistungsänderungen und zusätzlichen Leistungen erforderlich.

So führte z. B. eine Schadstellensanierung, die in dem Zeitraum zwischen der Untersuchung bis zur Bauausführung umfangreicher wurde als ursprünglich anzunehmen war, zu Nachtragsleistungen; genauso wie die Änderung des Bauverfahrens zur Herstellung der Asphaltbefestigung der Richtungsfahrbahn Leer, um den Fertigstellungstermin einzuhalten. Weitere Nachträge resultierten aus den bereits erwähnten Baugrundverhältnissen und den damit verbundenen Versackungen innerhalb der fertiggestellten Fahrbahnen, die zu unterschiedlichen Sanierungsarbeiten führten. Genauso führte der Ausbau, die Entsorgung und der Ersatz der vorhandenen Tragschicht in der Richtungsfahrbahn Emden zu Nachtragsforderungen. Dieser Vorgang war zur Ausschreibungszeit nicht vorgesehen, letztendlich aber unumgänglich, da das vorhandene Material nicht mehr für einen qualitativen Straßenaufbau geeignet war.

Eine Besonderheit in diesem Projekt war, dass die bauausführenden Unternehmen der Bauhauptarbeiten Teil einer Arbeitsgemeinschaft waren und wir so gewerkeweise mit sehr unterschiedlichen Handelnden zu agieren hatten. Ähnlich verhielt es sich auf Auftraggeberseite, da der Auftraggeber im Laufe des Projektes gewechselt hatte. Ursprünglich beauftragt hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, seit Anfang des Jahres ist nun die Autobahn GmbH des Bundes unser Auftraggeber. Wir hatten im Laufe des Projektes also mit vielen verschiedenen Ansprechpartnern zu tun. Wir blicken auf eine spannende Zeit zurück, in der wir den Grundausbau der BAB A 31 begleitet haben. Es war ein spannendes, aber auch forderndes Projekt, das im Laufe der Zeit mit umfangreichen Nachträgen und vielen Abstimmungsprozessen um einiges größer und langwieriger wurde, als ursprünglich erwartet.

Dennoch: ein klasse Projekt, das wir nicht missen möchten.

Tim Schulze,
BPR Künne & Partner

How to create a Vivid Square

Drei Plätze in Bratislava



Blick vom Kamenné Square über den Velvet Revolution Square zum SNP Square

Námestie SNP, kurz für Námestie Slovenského národného povstania (Platz des Slowakischen Nationalaufstandes), Námestie Nežnej revolúcie (Platz der samtenen Revolution) und Kamenné námestie. Drei Plätze im Zentrum von Bratislava, über deren (politische) Bedeutung Sie nachlesen können. Mit einem kurzen Abschnitt einer verbindenden Straße und jeweils einer trennenden Straße. Beide mit einer Straßenbahn in der Mitte.

Zum Wettbewerbsverfahren

Sehr selten, vielleicht nie, haben wir

eine so intensive Vorbereitung eines Verfahrens gesehen.

Vivid Square, wie die Platzfolge, zu der zwei bereits gebaute westlich gelegene Plätze zählen, später genannt wurde, war der erste Wettbewerb, der in der Slowakei in Form eines Wettbewerbsdialogs durchgeführt wurde.

23 Teams aus acht Ländern haben sich beworben. Von denen haben sich 16 qualifiziert und in einer ersten Phase Entwürfe erarbeitet.

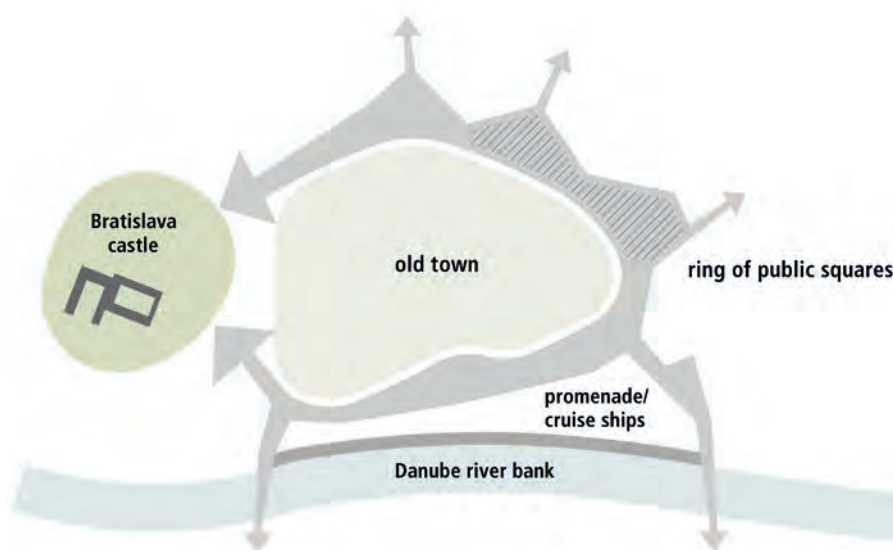
Wir freuen uns, dass uns das Atelier Loidl Landschaftsarchitekten aus Berlin immer wieder das Vertrauen

schenkt, bei so großen Wettbewerben mit ihnen zusammenzuarbeiten. Einige haben wir zusammen gewonnen, z. B. die Neugestaltung der Innenstadt und des Flusses in Siegen; Brücken entworfen und gebaut.

Für die zweite Phase wurden im April letzten Jahres, Corona machte sich gerade breit, vier Teams ausgesucht. Es gab Hinweise und Vorschläge durch die Allianz der Initiatoren des Wettbewerbs, sozusagen eine parallele Form der Mitarbeit, eine virtuelle Konferenz im Juli, einen ersten Workshop im September und einen zweiten im November.



Lageplan



Der Altstadttring

Um die Jahreswende hat unser Team Angebote für sämtliche von unserem Team zu erbringenden Leistungen erstellt. Auf der Basis der Qualität des Wettbewerbsergebnisses und des Angebotes/Preises wurde unserem Team Anfang des Jahres der 1. Preis zuerkannt und der Auftrag erteilt.

Zu unserem Team

Ohne die wunderbaren Ideen und die eindrucksvollen Darstellungen der Kollegen geht es nicht, wir kümmern uns um Straßen, Tram, Parken, Radwege,

Fußwege, Tiefgaragen usw. und dürfen auch sonst mitreden. Kurz zu dem BPR Dr. Schäpertöns Consult Team: Stefani Bezjak, Büro München, bei Fragen zur Straßenbahn Jürgen Hofmann, BPR Künne & Partner, Büro Hannover, und der Verfasser dieses Beitrags.

Der Altstadttring

Eine historische Chance, den Altstadttring zu erneuern, bisher genutzt als überdimensionierte Zone für Verkehr entlang des Altstadtgrabens und der Stadtmauer. Wie eine Krone umgibt

der Ring die Altstadt, die, einschließlich ihrer Attraktionen Donauufer und Burg, einen neuen Bezug zu den umliegenden Stadtteilen bekommt. Sozusagen das lebendige Scharnier zwischen Altstadt und den umgebenden Stadtteilen wird.

Nun soll er eine Folge von Plätzen werden, bestimmt für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende, zum Aufenthalt und zum Flanieren von Platz zu Platz. Die Straßenbahn ist erlaubt, sogar gern gesehen, Autos nicht.

Die Plätze

Von West nach Ost beginnen wir der guten Ordnung halber und ein wenig ins Englische übergehend mit zwei relativ neuen Plätzen, dem Zupné Square und dem Hurbanovo Square.

Dann folgt „unser“ SNP Square, ein Ort der Erinnerung und der Erholung. Viel mehr Grün als vorher, das SNP Denkmal gefühlvoll eingebettet in leicht erhöhte, unterschiedlich große Wieseninseln, auf die man sich legen kann. Immer noch eine größere respektable Fläche vor dem Denkmal, aber bei weitem nicht so groß und karg wie bisher. Zeremonielle Events bleiben möglich.

Kurvige, moderne Holzbänke aus dem Stadtprogramm laden zum Verweilen



Blick von schräg oben

Quelle aller Abbildungen: Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin

Consistant paving of regional granit



coherent funiture



len ein. Übrigens ein sehr schönes Programm, das wir gern verwendet haben. Die Fassaden, Restaurants und Kirchen mit ihren Türmen werden zum vitalen Teil des Platzes.

Der Velvet Revolution Square wird zum lebendigen Treffpunkt urbanen Lebens, insbesondere, aber natürlich nicht nur, für die jungen Leute.

Die Verlegung der Stadtbahnhaltestellen nach Norden parallel zu den Belluš Modernist Buildings schafft einen deutlich größeren Platz für die runden Bänke unter den Bäumen und frei platzierte Stühle und Tische vor der schönen alten Markthalle.

Barrieren werden abgebaut, die Umrisse der früheren St. Lawrence Kirche auf dem Boden sichtbar gemacht, zusätzli-

che Bäume gepflanzt. Der einheitliche Pflasterbelag verläuft quer über den Platz, von Fassade zu Fassade.

Die zurückhaltende Beleuchtung wird den Platz abends in ein gleichmäßiges Licht hüllen.

Der heutige Kamenné Square ist – mit Verlaub – alles andere als schön. Mobile Barrieren, ungeordnetes Grün, ein Mangel an Ideen und kommunikativen Elementen, wie Bänken oder Tribünen. Nun wird es geordneter. Eine interessante geschwungene Oberfläche. Natürlich mit viel Grün, Beete für Wildblumen, ergänzende Bäume als Kontrast zur urbanen Topografie, zwei Tribünen, Wasserspiele. Die relativ freie Mitte geeignet für Veranstaltungen, ein beschwingtes Herz des Quartiers.

Unter dem Platz ist später eine Garage vorgesehen, deren Kapazität dreimal so hoch sein wird, wie z. Zt. die der oberirdischen Parkplätze. Sie soll für Anwohnende sowie Besucherinnen und Besucher der Stadt zur Verfügung stehen. Die vielen Autos sollen von den Parkplätzen verschwinden.

Insgesamt 35.000 m² nehmen die Plätze ein, haben keine Barrieren mehr. Ein einheitliches Steinpflaster lässt sie optisch zusammenwachsen.

Dazu tragen auch die auf allen Plätzen gleichen Stadtmöbel (anthrazitfarbenes Stahl-Design) bei.

Das Material folgt den Prinzipien und Standards, die im Handbuch für den öffentlichen Raum dargestellt sind. Lo-benswert!



Der Verkehr

Wir sprechen bei vielen Projekten von Visionen, trauen uns aber nicht an die notwendige Zurücknahme von Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr zugunsten von Rad- und Gehwegen und mehr Baumreihen. In Städten ein Verdrängungswettbewerb. Die Rechenmodelle, basierend auf den heutigen Verkehrszahlen, sprechen eher dagegen. In Bratislava haben wir uns getraut. Die Hinweise zum Wettbewerb waren eindeutig. Die Stadt geht in den letzten Wochen sogar noch weiter und will die Špitálska (Straße), bisher radiale Zufahrt in die Innenstadt mit starker Trennwirkung zwischen dem Kamenné Square und dem Velvet Revolution Square für den motorisierten Individualverkehr weitgehend schließen. Auch die Parkplätze am SNP Square sollen, anders als noch im Wettbewerb dargestellt, entfallen. Also lebt tatsächlich die Vision, in der Fuß- und Radverkehr Vorrang haben, man also von Platz zu Platz flanieren kann. Die hier gezeigten Pläne und Renderings zeigen noch die Wettbewerbssituation.

Ein Resümee

Es war die Arbeit eines Jahres. Intensiv, mit vielen Kontakten, Gesprächen, Videokonferenzen. Corona hat die Arbeit verändert. Mit den vielen, durch die Bank äußerst angenehmen und freundlichen Mitarbeitenden auf Seiten der Stadt, konnten wir nicht von Angesicht zu Angesicht diskutieren. So war es eigentlich geplant. Videokonferenzen schränken – wie wir inzwischen alle wissen – auch ein. Sprachliche Barrieren gab es in kleinerem Umfang auch. Aber nach dem Gewinn eines Wettbewerbs zählt das nicht mehr. Die Zusammenarbeit mit unseren Kolleginnen und Kollegen des Ateliers Loidl aus Berlin war hervorragend. Und ihre Pläne und Renderings, alle hier gezeigten Abbildungen sind ihr Werk, sind von großer Klasse. Mit diesen geradezu liebevoll gemachten Bildern kann man sich das Leben auf den drei unterschiedlichen Plätzen sehr gut vorstellen. Und unsere Auftraggeberschaft offensichtlich auch. Ein großer Dank an unsere Kolleginnen und Kollegen in Berlin und in Bratislava.

Bernd F. Künne,
BPR Dr. Schäpertöns Consult



SNP Square



Velvet Revolution Square



Kamenné Square

Quelle aller Abbildungen: Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin

Kosovo goes EU

Annäherung an die Umweltstandards der EU, Republik Kosovo

Im März 2021 wurde das Joint Venture SRP mit dem deutschen Büro igr AG und Hidroing aus dem Kosovo mit der Erstellung eines Generalentwässerungsplans für das Einzugsgebiet der Regionalen Wasserbehörde von Prishtina (RWCP) und mit einer Machbarkeitsstudie, welche konkret die Abwasser- und Regenwasser-netze der Städte Pristina, Fushë Kosovë, Obiliq und Gracanica beinhaltet, beauftragt. Finanziert wird das Projekt durch die KfW Entwicklungsbank in Ko-Finanzierung mit WBIF (EU). Mit diesen Investitionen wird die Republik Kosovo in ihren Bemühungen die EU-Umweltgesetzgebung einzuhalten nachhaltig unterstützt und der Weg für einen perspektivischen EU-Beitritt vorbereitet.

Der völkerrechtliche Status des Landes ist umstritten, da die parlamentarische Republik nicht von allen Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen als unabhängiger Staat anerkannt wird. Auch wirtschaftlich ist die Situation problematisch, was sich besonders in einem Außenhandelsdefizit, einer sozialen Ungleichheit und einer hohen Arbeitslosigkeit zeigt. Der Schwerpunkt der internationalen Entwicklungszusammenarbeit liegt darin, den Kosovo bei der Erreichung der EU-Umweltstandards zu unterstützen. Im Bereich der Wasserversorgung gibt es bereits Fortschritte: Beispielsweise verfügt die Hauptstadt Prishtina über eine ganz-tägige Versorgung und der landesweite Anschlussgrad liegt bei über 90 % der Bevölkerung. Im Abwasserbereich und der Regenableitung ist die Situation jedoch nicht auf einem nach EU-Richtlinien akzeptablen Niveau. Um diese zu verbessern, ist SRP beauftragt, notwendige Maßnahmen zu identifizieren, planerisch vorzubereiten, um kurz-, mittel- und langfristig Förderprogramme zu generieren und damit zu einer nachhaltigen Verbesserung der sanitären Bedingungen sowie des Hochwasserschutzes beizutragen.

Generalentwässerungsplan für das Einzugsgebiet der Regionalen Wasserbehörde von Prishtina

Insgesamt umfasst der Generalentwässerungsplan 30 % vom Kosovo mit ca. 512.000 Einwohnern, die in städtischen (48 %) und ländlichen (52 %) Gebieten leben. Das Projektgebiet besteht aus acht Kernregionen, mit 3.400 bis 218.000 Ein-

wohnern sowie weiteren 269 Siedlungen mit bis zu 6.900 Einwohnern. 77 % aller Ansiedlungen verfügen über ein Abwassernetzwerk. Bis auf wenige Ausnahmen (kleinere Pilotprojekte) wird das Abwasser jedoch ungeklärt in die Vorfluter abgeleitet. Die Kernaufgaben des Generalentwässerungsplans sind folgende:

- Clustering von Gemeinden zwecks gemeinsamer Ableitung und Klärung des Abwassers nach EU-Norm unter Einbeziehung einer Standortermittlung für die Kläranlagen und Betrachtung des Skaleneffektes bei Investitions- und Betriebskosten
- Konzeptionelle hydraulische Berechnungen der Hauptsammler, der Pumpstationen bis zur Kläranlage
- Vorstellung, Empfehlung und Auslegung der Abwasserreinigung, Schlammbehandlung und -entsorgung
- Ermittlung des notwendigen Personalbedarfs für den Betrieb sowie Ausrüstungen
- Berechnung der Investitions-, Betriebs- und Gesteungskosten
- Priorisierung der Maßnahmen
- Kostenermittlung und Erstellung eines Investitionsplans

Hervorzuheben ist, dass der zeitliche Rahmen zur Erstellung dieses Generalentwässerungsplans auf drei Monate limitiert war, eine logistische Herausforderung für SRP.

Zudem ist hervorzuheben, dass mit Ausnahme von Teilen Prishtina Stadt, in allen Städten und Siedlungen des Projektgebietes eine Mischkanalisation vorliegt, was zusätzliche Anforderungen bei der technischen Planung mit sich brachte. Neben einer Aufnahme der Auslaufwerke der Abwassersysteme sowie von bestehenden Abwasserschächten, wurden durch unser Tochterunternehmen SRP Albanien topographische Vermessungen der größeren Gemeinden sowie entlang der geplanten Hauptsammler durchgeführt. Hierfür wurde erstmals die Drohne WingtraONE, die auf Kartierung und Vermessung von klein- sowie großflächigen Gebieten spezialisiert ist, erfolgreich verwendet. Diese Leistung soll von SRP Albanien auch perspektivisch in Projekten im Ausland und in Deutschland angeboten werden.

Im Zuge der Erstellung des Generalentwässerungsplanes wurden acht regionale Kläranlagen mit einer Anschlussgröße von 4.000 bis 60.000 Einwohnergleichwerten sowie die zentrale Kläranlage Prishtina mit 410.000 Einwohnergleich-



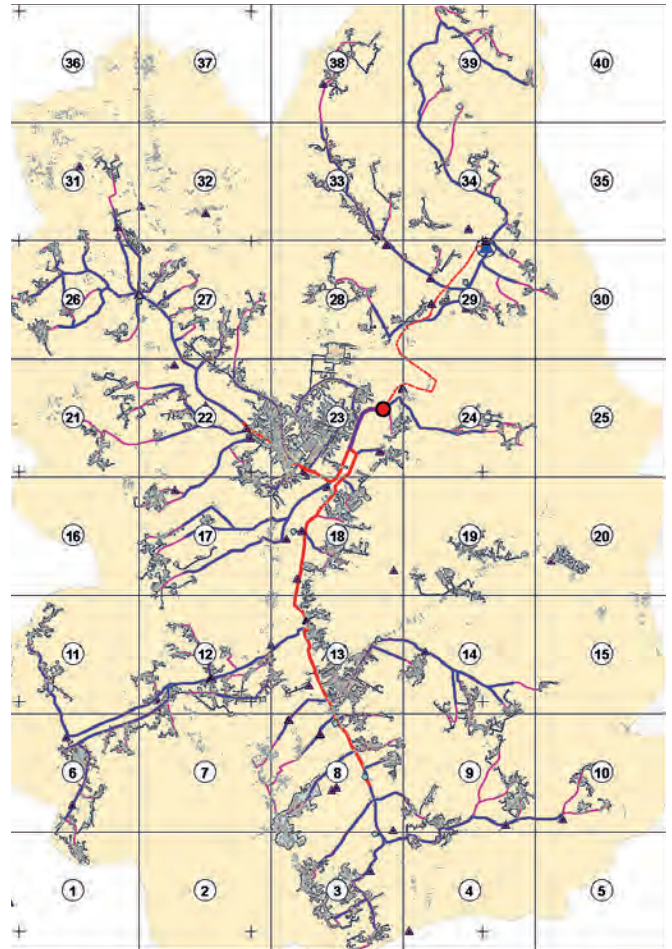
Darstellung des Projekttraums in Relation zu ganz Kosovo



Abwassereinleitung in Prishtina



Regenwasserkanal Prishtina



Hydraulisches Modell für das Einzugsgebiet der Kläranlage Gillogoc/Drenas

werten berechnet und dargestellt. Die Abwasserbehandlungsanlage Prishtina sowie die acht regionalen Kläranlagen wurden als mechanisch-biologische Kläranlagen (Belebtschlammverfahren) mit zwei Reinigungsstufen geplant. Neben der Identifikation der am besten geeigneten Konfiguration der technischen Reinigungsverfahren für die verschiedenen Anschlussgrößen wurde ein Konzept zur Schlammbehandlung und -verwertung entwickelt. Für den Betrieb wurde die Automatisierung bzw. integrierte Steuerung anhand eines modernen SCADA Konzeptes entworfen. Die gesammelten Informationen sollen in einem zentralen Kontrollraum an der Kläranlage Prishtina sowie dem Hauptsitz der Regionalen Wasserbehörde zusammengeführt werden.

Die technischen Untersuchungen und Ergebnisse wurden anhand von Kostentabellen und Funktionen, sozio-ökonomischen Faktoren (Erschwinglichkeit der Investitionen durch die Einwohner) sowie in Abstimmung mit der Regionalen Wasserbehörde auf Realisierbarkeit und Finanzierbarkeit geprüft. Die identifizierten Maßnahmen wurden anhand einer

Multikriterienanalyse unter Einbeziehung von Umweltfaktoren priorisiert und ein Investitionsplan für kurz-, mittel- und langfristige Investitionen (2030, 2035 sowie 2040) erstellt.

Die kurzfristigen Investitionen belaufen sich insgesamt auf ca. 250 Mio. Euro, die zwischen 2025 bis 2030 implementiert werden sollten. Diese beinhalten neben dem Bau der Kläranlage und der Hauptsammler mit Pumpstationen unter anderem die Rehabilitation der städtischen Abwassernetzwerke im Einzugsgebiet der Kläranlage Prishtina (Prishtina, Fushe Kosovo, Obiliq und Gracanica) und der Ausbau der Regenwasserableitung von Prishtina, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie untersucht werden.

Machbarkeitsstudie für die Rehabilitation der Abwassernetze und Regenwasserableitung

Sie soll kurz- und mittelfristige Maßnahmen (2030 und 2035) für die Verbesserung der Abwasserentsorgung und Regenwasserbewirtschaftung für die Hauptstadt Kosovos sowie den angrenzenden Städten Fushe Kosovo, Obiliq

und Gracanica erarbeiten und ist in die Vorbereitungsphase/Grundlagenermittlung, die Vorplanung mit Kostenschätzung und Entwurfsplanung unterteilt. Die Studie umfasst zudem besondere Leistungen: Kanalbefahrungen, Gap Analyses Report, Scoping Report und Stakeholder-Engagement Plan, Sozial- und Umweltverträglichkeitsstudie, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Wassersektor- und institutionelle Analyse, Bewertung der nationalen Strategie für die Agenda 2030 sowie Abschätzung von Frieden und Konflikten ("Peace & Conflict Assessment") hinsichtlich der Maßnahmen. Außerdem wird die Spülung und anschließende Befahrung mit einer Kamera (CCTV) von 20 km Hauptabwasserleitungen bis DN 1.200 durch einen lokalen Sub-Unternehmer durchgeführt. Die Daten werden dann von SRP eruiert und analysiert. In der Vorplanung sollen weitere topographische Vermessungen, Erhebung von Schächten sowie Abflussmessungen mit 24-h-Probenahme an charakteristischen Stellen im Abwassernetzwerk durchgeführt werden.

Joscha Moritz, SRP Schneider & Partner

Von der Schule bis zur Festanstellung – BPR setzt sich ein



„Durch die Arbeit bei BPR habe ich meinen Schwerpunkt nochmal verändert und fühle mich in der Planung von Verkehrsanlagen richtig angekommen.“

*Nadine Prante,
ehemalige Studentin,
Ingenieurin in der Planung*

„Ich habe mich während meiner Bachelorthesis bei BPR gut aufgehoben gefühlt und mich gefreut, als mir eine Anstellung angeboten wurde, die ich mit meinem zukünftigen Masterstudium vereinbaren kann.“

*Alena Hellmann,
ehemalige Studentin,
Ingenieurin in der Planung*



„Die Woche bei BPR verging wie im Flug. Ich sehe mich durch das absolvierte Praktikum in meiner Berufswahl bestätigt und bin überrascht, wie vielseitig und abwechslungsreich die Planung von Verkehrsanlagen ist.“

*Lara Kirca,
Schülerpraktikantin im
Essener Büro, 11. Klasse*



„Bei BPR habe ich die Möglichkeit, das vielfältige Arbeitsfeld eines Bauingenieurs kennen zu lernen; und das bei einem super Arbeitsklima!“

*Marius Vestner,
Bachelorstudent im
Stuttgarter Büro*



„Unser Beruf ist spannend!“ – So hieß es in unserem Editorial der BPRaktuell 3.16. Damals wie heute befassen wir uns viel und sehr gerne aus ganz unterschiedlichen Gründen mit dem Thema Nachwuchs. Neben der Freude an der Zusammenarbeit mit jungen Menschen, die einen ganz anderen Blick auf unsere tägliche Arbeitswelt haben, inspirierende Fragen stellen und manches Mal einen Blick zwischen Begeisterung und Verwunderung an uns absenden, steht das Thema Fachkräftemangel im Vordergrund. BPR hat sich in den letzten Jahrzehnten immer durch eine nachhaltige Denkweise ausgezeichnet. Kein Weg ist uns zu lang, wenn es um Investitionen in die Zukunft geht. Wir haben verschiedene Ansätze, um individuell dem Fachkräftemangel zu begegnen. Beim chronologischen Auflisten wird klar, wie vielfältig unsere entwickelten Ansätze sind:

Den Einstieg in unser Berufsfeld finden Schülerinnen und Schüler bereits in der 5. Klasse beim Zukunftstag. Aktuell hatten wir – trotz Corona und unter Einhaltung der erforderlichen Hygienemaßnahmen – zwei Schülerinnen aus einer 5. Gymnasialklasse in Bremen zu Besuch. Beginnend im Büro, unterstützt durch Brückenmodelle der Ingenieurkammer bis hin zu Baustellenbesuchen – das Programm gab den Schülerinnen in diesem und in vielen Jahren zuvor erste Einblicke in die Arbeitswelt der Bauingenieur/-innen und Bauzeichner/-innen sowie weiteren bei uns etablierten Berufen. Die Schülerpraktikanten, für zwei oder drei Wochen bei uns, können ihren Blick dann schärfen. Klar, für alle Seiten eine besondere Situation. Für die Schüler etwas Neues, auf sich allein gestellt zu sein und in einem für sie unbekannten System tätig zu werden. Für unsere Kolleginnen und Kollegen im ersten Moment ein zusätzlicher Aufwand. Ist der Projektdruck doch oft hoch und die Begeisterung etwas Zusätzliches zu übernehmen daher nicht so groß. Am Ende ist es aber wichtig, den jungen Menschen eine Hilfe bei der Berufsorientierung sein zu können. Und manchmal hat es auch eine erzieherische Komponente: pünktlich zu sein, verlässlich zu kommunizieren, Feedback zu geben, das Handy am besten für längere Zeit zu vergessen und aufmerksam dem zu folgen, was an Neuem sich ergibt!

Wer den Weg bis zu diesem Zeitpunkt nicht zu uns oder anderen potenziellen Arbeitgebern in unserer Branche gefunden hat, wurde in den letzten Jahren wiederholt durch unseren Partner Markus Mey in Kooperation mit der Hochschule Bremen und der VSVI Bremen am Schulzentrum Alwin-Lonke-Straße in Bremen abgeholt. Hier werden die technisch orientierten Berufe in Bremen beschult. Bevor die Schüler eine Entscheidung für ihren weiteren Berufsweg gefunden haben, haben wir viele Jahre im Rahmen eines Berufs- und Studieninformationstages für unsere Berufe geworben. Und öfter als einmal gab es in Bewerbungsgesprächen mit StudentInnen oder JungingenieurInnen das Feedback, dass der Erstkontakt an der

Alwin-Lonke-Straße stattgefunden hat! Eine kleine Erfolgsgeschichte. Wer die Schule dann verlassen hat, kann berufsorientierend zu uns kommen, um ein Praktikum zu machen. Mal einen Tag, mal zwei Wochen, mal vier Wochen. Ein aktueller Fall: Ein Schüler hat sich entschieden, das Bauingenieurwesenstudium anzugreifen und gleich als studentische Hilfskraft bei uns einzusteigen. Und sollte es nicht gleich das Studium sein: Die Ausbildung und Qualifikation zum Bauzeichner oder zur Bauzeichnerin pflegen wir seit mittlerweile über zwei Jahrzehnten. Erst vorrangig am Standort Hannover, seit einigen Jahren auch in Bremen. Weitere Standorte kommen bestimmt in Zukunft dazu. Auch BauzeichnerInnen werden händeringend gesucht. In der täglichen Arbeit eine große Unterstützung, mit dem versierten technischen Blick. Die fleißigen Köpfe und Hände der BauzeichnerInnen sind Garant für die termingerechte und qualitätsvolle Abarbeitung unserer Aufgaben.

Für die Studierenden gibt es vielfältige Möglichkeiten BPR kennenzulernen. Haben wir doch in der Vergangenheit Projektwochen an verschiedenen Studienstandorten mitgestaltet oder mit unserem Unternehmensgründer Bernd Künne und unserem Kollegen Albrecht Kasten aus dem Bremer Büro an der Hochschule Bremen mittlerweile mehrere Jahre Lehrbeauftragte gestellt. Eine spannende Aufgabe und auch hier ist festzustellen: Viel Anforderung und Herausforderung, um dem Anspruch der Lehre gerecht zu werden. Aber auch eine große Begeisterung, positive Resonanz zu bekommen und den Lebensweg von jungen Menschen im Studium mitzugestalten. Als studentische Hilfskraft, als Praxissemesterstudierende, als PraxisstudentInnen kann es dann bei BPR weitergehen. Egal in welcher Konstellation, die Nachfrage bei BPR an jedem Standort ist wertvoll. Im besten Fall mündet die Tätigkeit als studentische Hilfskraft oder als Praxissemesterstudierende in ein Thema für die Bachelor- oder Masterthesis, das dann inhaltlich durch unsere Führungskräfte begleitet wird. In einigen Fällen, je nachdem wie die Hochschulen dieses ermöglichen, sind wir als Zweitprüfer eingesetzt, um auch hier einen Beitrag in der Lehre zu leisten.

Wer bei uns schon eine Zeitlang arbeitet, aber trotzdem noch den Wunsch verspürt, weiteres theoretisches Wissen aufzubauen, kann dieses berufsbegleitend tun. Das gilt für die Fachrichtung Bauingenieurwesen sowie für weitere Ausrichtungen wie das Baumanagement oder baubetriebliche Themen.

Wir freuen uns natürlich besonders, wenn uns Übergänge gelingen. Vom ersten Kontakt am Zukunftstag zum Schülerpraktikum oder aus dem Studium oder der Ausbildung zur Festanstellung. Gute Beispiele gibt es bei uns mehr als genug. Viele Auszubildende haben wir übernommen, viele Studierende festangestellt. Und selbst zwei unserer Partner haben bei uns als Studenten begonnen. Und sollte es nicht klappen mit der Weiterbeschäftigung, gibt es Kontakte, die über BPR entstehen, um eine Anstellung zu finden. Ein anderer Weg führt über die VSVlen oder die Ingenieurkammern, in denen wir aktiv tätig und Mitglieder sind. Natürlich ist die Begegnung des Fachkräftemangels eine starke Motivation. Aber nicht die einzige: Wir verspüren gesellschaftliche Verantwortung, jungen Menschen die Möglichkeit zu geben, sich beruflich auszuprobieren. Auch wenn es nicht gleich zu einer Ausbildung bei uns oder zum Studium des Bauingenieurwesens reicht, kann das Kennenlernen unseres Unternehmens sehr wertvoll und eine Orientierungshilfe sein. Oft führt der Erstkontakt zu uns ja zu mehr. Das hat uns die Vergangenheit gelehrt. In der Zukunft freuen wir uns darauf, weiterhin mit jungen Menschen zusammenzuarbeiten und ihnen zu zeigen, was unseren Beruf ausmacht: Neben all den technischen Anforderungen ganz viel Begeisterung und Leidenschaft für gute Lösungen!



„Die Einblicke und Erfahrungen, die ich bei BPR sammeln darf, sind ein wichtiger Bestandteil auf dem Weg zu einer Ingenieurin. Ganz gleich in welchem Fachbereich, BPR bietet einen tollen Ausblick.“

Kübra Artas,
Masterstudentin im
Kölner Büro

„Wir hatten einen sehr spannenden Tag. Mal zu sehen, was Bauingenieur/-innen den ganzen Tag machen, war toll. Besonders interessant fanden wir den Besuch auf der Baustelle in Bremerhaven!“

Alba Mahal (links),
zum Zukunftstag bei BPR,
5. Klasse Gymnasium Bremen



BPR und die Kolleg/-innen haben mich wirklich gut aufgenommen, ich durfte sehr schnell an Projekten mitarbeiten. Mittlerweile habe ich schon eigene kleine Projekte! Ich komme gern ins Büro.“

Nadine Lehmann
Auszubildende
zur Bauzeichnerin
im 3. Lehrjahr

Wettbewerbsgemeinschaft sichert sich den ersten Platz

Das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI), vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) in Berlin hat vergangenes Jahr einen Realisierungswettbewerb zum Neubau des Wach- und Kontrollgebäudes des Bundespräsidialamtes ausgelobt. Aufgrund nicht mehr ausreichender Kapazitäten soll dieses um ein Stockwerk erweitert werden und im gleichen Zug einen neuen Eingangsbereich erhalten. BPR war in diesem Wettbewerb beratend für das Gewerk Verkehrsanlagen tätig und hat das Team bestehend aus den Architekten von tsj tönies + schroeter + jansen, freie architekten gmbh aus Lübeck und lad+ landschaftsarchitektur diekmann, Hannover unterstützt – mit Erfolg! Der von der Wettbewerbsgemeinschaft eingereichte Entwurf hat den ersten Platz belegt und wird realisiert. Wir freuen uns, bei einem solch prominenten Vorhaben beteiligt zu sein. Inzwischen sind wir vom BBR auch als Berater für die Objektplanungen von tsj und lad+ beauftragt worden. Eine spannende Aufgabe, denn es gibt viele Anforderungen an die unterschiedlichen Verkehrsarten und es sind knifflige Schleppkurvenuntersuchungen durchzuführen.



Quelle: BBR / Fotograf: Bernd Hiepe

Umzug in Köln: Aber den Rheinblick behalten wir!



Unsere Kölner Kolleginnen und Kollegen sind umgezogen, in unseren alten Räumlichkeiten wurde Eigenbedarf angemeldet. Auch wenn wir uns dort wohlfühlt haben, birgt ein Umzug immer neue Chancen und Perspektiven. Aber eines war direkt sicher: Den Rheinblick möchten wir nicht aufgeben und so sind wir am Wasser geblieben. Zukünftig sind wir zu finden unter der Adresse „Holzmarkt 2a“, nur einen Katzensprung weiter nördlich Richtung Innenstadt, direkt am Rheinau-hafen in Sichtweite zum Schokoladenmuseum. Da wir unseren Kölner Standort vergrößern wollen, haben wir auch gleich die Bürofläche verdoppelt, um auch langfristig genug Platz zur Verfügung zu haben. Es wird aber auch spannend, denn ein Großraumbüro ist für unsere Kölner eine neue Erfahrung. Wenn Sie in der Nähe sind, schauen Sie doch mal mit gebührendem Abstand vorbei und überzeugen Sie sich selbst von uns und unserem Büro. Wir freuen uns!

SRP-BIM-Team

Das SRP-BIM-TEAM wächst kontinuierlich und wir sind sehr stolz auf unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die durch international anerkannte building-SMART-Zertifikate die notwendigen Qualifikationen zur Wahrnehmung der einschlägigen „BIM-Rollen“ erwerben konnten.

Damit garantieren wir unseren Auftraggebern fundierte Fachkenntnisse für die Organisation und Durchführung komplexer BIM-Projekte. Auf unserem Weg zu „BIM“ werden wir auch weiterhin die Weiterbildung unserer Mitarbeitenden hinsichtlich innovativer, digitaler Planungsprozesse fördern. Nachdem bisher eher die frühen Leistungsphasen im Vordergrund standen, wird zukünftig ein besonderer Fokus auf den Anwendungsfällen während der Bauausführung und auch der -überwachung liegen.



BPR jetzt auch in Braunschweig

Für die Stadt Braunschweig und die Braunschweiger Verkehrs GmbH haben wir in den letzten drei Jahrzehnten mit zahlreichen Projekten das Stadtbild mitgestalten dürfen. Da liegt es nahe, dass wir gemäß unserer BPR-Philosophie „Wir arbeiten dort, wo wir unsere Aufträge haben und nah am Auftraggeber sind“ nun auch in Braunschweig einen weiteren Standort eröffnen.

Neben unserem Standort in Wolfsburg, den wir seit über 20 Jahren unterhalten, wollen wir mit dem Braunschweiger Standort die Region Ost stärken und gehen dorthin, wo auch viele unserer Mitarbeitenden wohnen, was den Arbeitsplatz für sie attraktiver macht. Auch erhoffen wir uns durch die Nähe zur Technischen Hochschule in Braunschweig und der Hochschule in Wolfenbüttel weitere Studierende zu den bereits bei uns Tätigen hinzugewinnen zu können.

Wenn wir kurz auf unsere Arbeit in Braunschweig zurückblicken, können wir feststellen, dass uns eine lange inhaltliche Auseinandersetzung mit der Stadt, der Stadtbahn und ihren spannenden Entwicklungen verbindet. Beim Betriebsausflug vor zwei Jahren konnten wir BPRlern aus nah und fern viele schöne realisierte Projekte zeigen. Ein Highlight sicher der durch die Schloss-Arkaden angestoßene Innenstadtprozess mit der durch uns geplanten Neugestaltung des Bohlwegs. Weiterhin spannende Stadtbahnprojekte wie die Fallersleber Straße, die Hamburger Straße oder die Helmstedter Straße. Und auch das Projekt Okerbrücke Berkenbuschstraße, als BPR-Gruppe geplant, verdient besondere Erwähnung. Nicht alle Projekte, bei denen wir mitwirken durften, wurden realisiert, spannend waren sie trotzdem, z. B. die RegioStadtBahn oder die Untersuchungen zur Ortsumgehung Watenbüttel. Einer Stadt wie Braunschweig gehen die Themen ja zum Glück nicht aus. Auch über die Stadtgrenzen hinweg, in Wolfenbüttel, Salzgitter und in den angrenzenden Landkreisen sind wir aktiv und künftig noch ein bisschen näher dran. Unser Büro wird, wie Hannover und Wolfsburg, federführend von Thomas Pfeiffer geleitet. Vor Ort haben wir ein Team, in dem Miriam Lindner und Kilian Pfundt als Hauptansprechpartner fungieren. Peter Böse, in Wolfsburg und Braunschweig seit Jahrzehnten aktiv, wird an beiden Standorten tätig sein.

Seit dem 01.07.21 finden Sie uns in der Wolfenbütteler Straße 4, in einer schönen Jugendstilvilla von 1904/1905. Der Standort ist sehr gut erschlossen, egal mit welchem Verkehrsmittel. Wir freuen uns über die Stadtbahnhaltestelle und die Nähe zum Hauptbahnhof. Auch mit Rad und Kfz sind wir gut zu erreichen. Wir freuen uns, wenn wir Sie in unseren Räumen begrüßen dürfen. Und natürlich freuen wir uns auf viele neue Aufgaben in Stadt und Region.



2. Platz im Realisierungswettbewerb „Brücke über den Regnitzgrund in Erlangen“

Die Stadt-Umland-Bahn (StUB) wird auf einer ca. 26 km langen Strecke die drei Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach besser miteinander verbinden. Hierzu ist die Querung des Regnitzgrundes, einem Landschaftsschutzgebiet und Naherholungsbereich, mit einem ca. 1.400 m langen Brückenbauwerk für Straßenbahn und Busse notwendig. Unser Planungsteam, bestehend aus WTM Engineers GmbH, Knight Architects, BPR Dr. Schäpertöns Consult und SRP Schneider & Partner Ingenieur-Consult, hat am Planungswettbewerb zur etwa 1.400 m langen Stadtbahnbrücke in Erlangen teilgenommen. Unterstützt wurden wir von Eger & Partner Landschaftsarchitekten. Herausgekommen sind ein toller Entwurf und der zweite Platz. Die von der Arbeitsgemeinschaft vorgeschlagene minimalistisch und elegante Regnitzquerung schafft hochwertigen Freiraum entlang der leicht erscheinenden Brücke. Damit geht sie sensibel mit der umliegenden Natur um.



Der Raum unter dem Überbau ist auf die Freizeitnutzung optimiert: Der Radschnellweg folgt – vom Wetter geschützt – der Unterseite der Brücke und erlaubt eine sichere und konfliktfreie Nutzung. Ein parallel verlaufender Fußweg bietet an drei Stationen Verweilmöglichkeiten. Der Hauptträger ist mittig gesetzt, das Deck verjüngt sich zu den Rändern hin.

Eine Konzentration der Pfeiler zur Brückenmitte hin erlaubt ein geordnetes und damit visuell angenehmes Stützenbild. Darüber hinaus werden die Pfeiler durch eine Fuge getrennt, so dass der Eindruck einer massiven Scheibe vermieden wird.

Visualisierungen: Knight Architects

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

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

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
augsbuerg@bpr-consult.com
Robert Bajza

Bad Reichenhall
Bahnhofstraße 21a
Fon 0 86 51 / 762 99-0
bad-reichenhall@bpr-consult.com
Hannes Frauenschuh

Berlin
Rankestraße 5/6
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
Peter Matthes

Frankfurt am Main
Stresemannallee 30
Fon 069 / 870 04 04 00
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

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

Nürnberg
Bahnhofstraße 11b
Fon 09 11 / 37 66 30-40
nuernberg@bpr-consult.com
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
traunstein@bpr-consult.com
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. 11b
Fon 09 11 / 990 98-400
info@srp-consult.de
Stefan Ströhlein

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
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

Werb-SRP
Ingenieure-Consult GmbH

Schweinfurt
An den Schanzen 3
0 97 21 / 230 08
info@werb-srp.de
Harald Werb

BS Schwarzbart
Ingenieure GmbH & Co. KG

Frankfurt
Vogtstraße 50
Fon 0 69 / 95 80 11-0
frankfurt@bs-schwarzbart.de
Wolfgang Sprey,
Bernhard Schäpertöns

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