



**BPR** Künne & Partner

**BPR** Dr. Schäpertöns Consult

**SRP** Schneider & Partner

**DAK** Dünser.Aigner.Kollegen

# 3.19

## Inhaltsverzeichnis

<b>Titel</b>	Quelle: AMERON Neuschwanstein Alpsee & Spa	1
<b>Editorial</b>	50 Jahre SRP BPR Künne & Partner eröffnet einen neuen Bürostandort in Essen	3
<b>Neue Projekte</b>	Umgestaltung Vlämische Straße, Lastrup Wasser- und Abwasserprojekte, Albanien Welfenstraße, Stuttgart Busendpunkt an der Pferderennbahn, Langenhagen SPNV-Streckenausbau, Erfurt – Nordhausen (ERNO) Neugestaltung Bahnhofsumfeld, Regensburg Neubau eines Fernbusterminals, Bremen Umfassende Abwasserprojekte, Kosovo Erschließung Wohngebiet Osterholzer Heerstraße, Bremen B74 Bau einer Linksabbiegerspur, Osterholz-Scharmbeck Stadtbahnverlängerung Hillegossen, Bielefeld Neubau der Ochtumbrücke, BAB A1, Bremen	4 5
<b>Projekte</b>	Hotelerweiterung zu Füßen der Königsschlösser Alster Fahrradachsen, Abschnitt 2a in Hamburg Grunderneuerung der A39 Fahrtrichtung Wolfsburg Sanierung Wittelsbacher Schloss in Friedberg SRP feiert 50-jähriges Bestehen Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofes Gelsenkirchen-Buer Fußgängerzone Barmen-Wuppertal Umbau Bahnhof Coburg abgeschlossen Weiterentwicklung der Überseestadt in Bremen Ortsumgehung Nienburg fast fertiggestellt	6 8 10 12 14 18 20 22 24 26
<b>International</b>	Sanierung öffentlicher Gebäude im Osten der Ukraine	28
<b>Aktuelles + Internes</b>	SRP feiert 50 Jahre Jedermannradrennen auch für BPR! Über den feinsten Kniepsand – 16. Mukolauf auf Amrum Verstärkung im Sekretariat Hannover Auch auf dem Grün ein eingespieltes Team Krökeln gegen Krebs Schon kennengelernt?	30 31

## 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: BWH Hannover

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

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

Änderungen vorbehalten  
© BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner  
Beratende Ingenieure mbB, 2019

## 50 Jahre SRP

„Schau nicht zu lange in den Rückspiegel – da fährst Du nicht hin!“ ... ich konnte mir zwar den Autor dieses Zitates nicht merken, doch es war für mich stets ein Leitmotiv. Aber in einem solchen Jubiläumsjahr ist es wohl unvermeidlich auch einmal persönlich Rückschau zu halten.

Ab dem 01. November 1984, also 15 Jahre nach Gründung des Büros durch Heinrich Schneider in Kronach, durfte ich den neuen unterfränkischen Standort in meiner Heimatstadt Zeil am Main mit acht Mitstreitern entwickeln – eine Herausforderung für mich als frischen Absolventen der TH Darmstadt und somit blutigen Anfänger im Arbeitsalltag eines Ingenieurs.

An den Autor eines weiteren für mich wegweisenden Zitates kann ich mich allerdings noch genau erinnern: „Beschäftigen Sie sich nur mit den Dingen, die Sie ändern können!“ – so der Ratschlag meines damaligen Chefs und späteren Partners.

Heute, 35 intensive und sichtbar erfolgreiche Jahre später, kann ich behaupten, dass dieser Ratschlag ein entscheidender Schlüssel zum Erfolg war. Der wichtigste Erfolgsgarant überhaupt aber war es, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für unser Büro zu begeistern, die mit großem Elan und Einsatz auch an Aufgaben herangingen, die so vorher nicht gestellt wurden. Unserem damals noch kleinen Team die Vermessung und Planung des Ausbaus der B303 zur A70 Bamberg – Bayreuth als erste Autobahnplanung als eines der ersten großen Projekte zu übertragen, war sicher auch für unseren Neukunden keine einfache Entscheidung – letztendlich denn doch für beide Partner die richtige!

Zum diesjährigen Firmenjubiläum stand ich nun selbst vor wegweisenden Entscheidungen, um dem Unternehmen eine vielversprechende Zukunft zu ermöglichen. Mit der Erweiterung der Geschäftsführung, der Berufung junger Kolleginnen und Kollegen in verantwortungsvolle Positionen, der Stärkung unserer Niederlassungen in Metropolregionen wie Nürnberg und Würzburg und dem intensiven Ausbau des Netzwerkes durch Bildung von Ingenieurgemeinschaften soll die Projektqualität und der Kundenkreis erheblich erweitert und die Attraktivität unseres Büros nochmals gesteigert werden. Ein wohl überlegter Schritt der Gesellschafter, über dessen Durchführung wir sehr glücklich sind. Ich bin mir sicher, dass „Loslassen können“ und der nachfolgenden Ingenieurgeneration Vertrauen zu schenken, wohl mindestens die gleiche Herausforderung darstellt, wie die Aufbauarbeit vor 50 bzw. 35 Jahren. Ich freue mich auf spannende Jahre.

Hans-Joachim Brandt



## BPR Künne & Partner eröffnet einen neuen Bürostandort in Essen

Die Baubranche und die Ingenieurbüros sehen sich momentan ständigen Veränderungen gegenübergestellt. Begriffe wie Industrie 4.0, Building Information Modelling und Changemanagement sind allgegenwärtig. Beschrieben wird damit eine stetige Digitalisierung im Bauwesen, die ein Umstellen und Verändern bisheriger Arbeitsweisen erforderlich machen wird.

Neben den zu erwartenden Einflüssen auf Planung und Bauausführung muss man sich auch die Frage stellen, welche Organisationsform eines Ingenieurbüros man zukünftig für die am besten geeignete hält. Zentralisiert man das Personal auf einige wenige Standorte, setzt damit auf lokale Synergien und macht sich Kommunikationsplattformen oder Videokonferenzen zu eigen?

Den technischen Anforderungen der Zukunft würde dies sicherlich gerecht werden – nicht aber unseren soziologischen Vorstellungen von Projektarbeit. BPR verfolgt die Strategie „Wir gehen dorthin, wo herausfordernde Projekt und interessante Menschen sind“. Wir sehen damit einen guten und engen Kontakt zum Auftraggeber als Grundstein für hervorragende Projektarbeit an.

Somit fiel die Entscheidung nicht schwer, im Herzen der Metropole Ruhr nach einem Bürostandort zu suchen. Die Region unterliegt einem stetigen Wandel und bietet, verbunden mit den bereits existierenden Bürostandorten Köln und Osnabrück, die Chance auf eine feste Organisationseinheit für Nordrhein-Westfalen. Bisher werden wir in unserer Entscheidung bestätigt. Sowohl ein attraktiver Bürostandort an der Müller-Breslau-Straße 28 in Rüttenscheid wurde gefunden und nach unseren Plänen ausgebaut, als auch gutes Personal ließ sich für die Idee begeistern, so dass wir im Oktober bereits mit sieben Mitarbeitern die neue Adresse bezogen haben.

Somit sind wir zufrieden mit der Entwicklung der letzten sechs Monate und blicken gespannt und zuversichtlich in die Zukunft.

Michael Reiß



## Neue Projekte



### Umgestaltung Vlämische Straße, Lastrup

Wie in so vielen Gemeinden Niedersachsens steht auch in der Gemeinde Lastrup der verkehrsgerechte Rückbau einer ehemaligen Ortsdurchfahrt aufgrund einer inzwischen realisierten Ortsumgehung an. In diesem Fall handelt es sich um die Vlämische Straße in Lastrup, welche wir nach dem Gewinn eines VgV-Verfahrens nun ab der Leistungsphase 3 sowohl planerisch als auch während der Ausschreibungs- und Realisierungsphase betreuen dürfen. Neben der Umgestaltung der innerörtlichen Straße auf einer Länge von ca. 400 m werden wir die Umsetzung zweier Kreisverkehre bearbeiten. Wir freuen uns auf einen neuen Auftraggeber und stehen dieser spannenden Aufgabe erwartungsvoll gegenüber.



### Wasser- und Abwasserprojekte, Albanien

Die National Agency for Water Supply and Sewerage and Waste Infrastructure hat SRP mit einem Wasser- und Abwasserprojekt in den Gemeinden Shkodra und Lezha beauftragt. Das Projekt wird von der KfW Entwicklungsbank finanziert. Vom Ministry of Agriculture and Rural Development wurden wir mit einem Pilotprojekt für die Bewässerung in der Region von Divjaka beauftragt. Das Projekt wird durch die Weltbank finanziert. Bei beiden Projekten sind die Vorstudie, die Konzept- und Detailplanung, eine Umwelt- und Sozialverträglichkeitsstudie und nachfolgend die Erstellung von Ausschreibungs- und Vergabeunterlagen sowie die Bauüberwachung und Begleitung während der Gewährleistungsphase zu erbringen.



### Welfenstraße, Stuttgart

Die Unterhaltung, Sanierung und Erneuerung von Straßen sind wesentliche Bestandteile der Arbeit der Stuttgarter Baubezirke im Tiefbauamt. BPR wurde damit beauftragt, eine der Hauptverkehrsachsen, die Welfenstraße im Stadtteil Stuttgart-Birkach, zur Sanierung auszuschreiben. Besonderes Augenmerk gilt dabei den Bushaltestellen in Betonbauweise. Eine Besonderheit dabei ist, diese Maßnahme mit den entsprechenden Bauphasen- und Verkehrszeichenplänen so vorzubereiten, dass die hohen Verkehrsmengen auch während der Baumaßnahmen gut bewältigt werden können und der Verkehr so wenig wie möglich beeinträchtigt wird. Unsere Kollegen in Esslingen freuen sich auf diese Herausforderungen.



### Busendpunkt an der Pferderennbahn, Langenhagen

Ein altes Projekt erhält neuen Schwung: Die Stadtbahnverlängerung zur Pferderennbahn in Langenhagen, die bereits seit vielen Jahren auf der Agenda der Region Hannover steht, bekommt durch den Neubau des Gymnasiums in diesem Bereich eine wesentlich bessere Chance auf eine mittelfristige Realisierung. Unabhängig davon muss die Stadt Langenhagen im Bereich des späteren Stadtbahndepot an der Pferderennbahn schon jetzt einen Busendpunkt für die zum Schulstandort zu verlängernden Buslinien schaffen. BPR übernimmt in diesem Zuge die Planung der Anlage, in der sichergestellt werden muss, dass der spätere Stadtbahndepot nahtlos in die dann bereits bestehende Buswendeanlage eingefügt werden kann.



### SPNV-Streckenausbau, Erfurt – Nordhausen (ERNO)

Die DB Netz AG, Geschäftseinheit Regionalnetze Südost, plant den Infrastrukturausbau der Eisenbahnstrecke Erfurt – Nordhausen. Ziel der Maßnahme ist es, die Reisezeit auf der Strecke auf ca. eine Stunde zu reduzieren und damit Nordthüringen in der Fläche besser an den ICE-Knoten Erfurt anzubinden. BPR Dr. Schäpertöns Consult erhielt den Auftrag der Gesamtplanung aller bau- und ausrüstungstechnischen Gewerke sowie der Umweltplanung zum Ausbau des ca. 23 km langen Projektabschnittes 2, Bf Sonderhausen (ausschließlich) bis Bf Greußen (einschließlich). Dabei sind umfangreiche Maßnahmen an Ingenieurbauwerken, am Fahrweg, den Bahnsteigen und der bahntechnischen Ausrüstung zur Erhöhung der Geschwindigkeit auf 120 km/h wesentlicher Inhalt der Planung.



### Neugestaltung Bahnhofsumfeld, Regensburg

Regensburg soll einen neuen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) bekommen. Es ist eine hochkomplexe Aufgabe in einem sensiblen und hochwertigen Stadtraum zwischen dem UNESCO-Welterbe „Altstadt Regensburg mit Stadtamhof“ und dem Regensburger Hauptbahnhof, in welchem sich darüber hinaus der denkmalgeschützte Alleengürtel und das ebenso geschützte, historische Bahnhofsgelände befinden. Die daraus entstehenden Ansprüche sind mit denen der täglichen Nutzer und den verkehrspolitischen Zielen in Einklang zu bringen. Zudem ist die Planung für eine zukünftige Stadtbahn zu berücksichtigen. Um die hohen Ansprüche an die Verkehrs- und Freianlagenplanung zu erfüllen, arbeiten wir mit Adler & Olesch Landschaftsarchitekten GmbH zusammen.

**Neubau eines Fernbusterminals, Bremen**

Die Stadt Bremen beabsichtigt, einen neuen Fernbusterminal zu errichten, um den Anforderungen des gestiegenen Fernbusaufkommens mit allen Bedarfen für Fahrgäste, Serviceeinrichtungen und Betrieb gerecht zu werden. Er erstreckt sich parallel zum Breitenweg hinter dem ehemaligen Gebäude des Fruchthofes auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs und verfügt über elf Haltepositionen. Neun werden als Bustaschen, zwei in Seitenlage für Busse mit Anhänger vorgesehen. Die Lage des Terminals wurde auf Basis der Ergebnisse einer städtebaulichen, verkehrlichen und immobilienwirtschaftlichen Variantenuntersuchung festgelegt. BPR übernimmt in diesem Zuge zunächst die Planung der Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke in den Leistungsphasen 1 bis 3.



**Umfassendes Abwasserprojekt, Kosovo**

Das Ministry of Economic Development hat SRP mit einem umfassenden Abwasserprojekt in den Gemeinden Prizren, Gjakova und Peja beauftragt. Das Projekt wird von der KfW Entwicklungsbank finanziert. Die Leistungen beinhalten die Dokumentation der Kanalnetze in einem Geografischen Informationssystem (GIS), Ausschreibung und Überwachung der Kanalinspektionen mittels Kamerabefahrung (ca. 70 km), Zustandsklassifizierung und -bewertung, hydraulische Netzüberrechnung und die Festlegung und Detailplanung von Sanierungs- und Neubaumaßnahmen. Nachfolgend sind die Ausschreibungs- und Vergabeunterlagen, die Bauüberwachung und die Begleitung in der Gewährleistungsphase und Inbetriebnahme zu erbringen.



**Erschließung Wohngebiet Osterholzer Heerstraße, Bremen**

In Bremen-Osterholz soll ein Wohngebiet entwickelt werden, welches sich nördlich der Osterholzer Heerstraße und westlich des Knotenpunktes Otto-Brenner-Allee/Osterholzer Heerstraße befindet. Grundlage für die Erschließung ist der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 2463. Aufbauend auf bereits vorliegenden Voruntersuchungen bzw. städtebaulichen Entwürfe, soll BPR ein Entwässerungs- und Verkehrskonzept sowie anschließend die Planungen von Leistungsphase 3 bis 8 erstellen. Außerdem umfasst die Beauftragung die Örtliche Bauüberwachung sowie das Nachtragsmanagement. Das Projekt hat im Frühjahr 2019 mit den ersten Abstimmungen zu den erforderlichen Grundlagendaten begonnen und nimmt jetzt Fahrt auf.



**B74 Bau einer Linksabbiegerspur, Osterholz-Scharmbeck**

Die Bundesstraße 74 Myhler Straße wird im Bereich der Einmündung der Gemeindestraße Am Mühlenbach der Stadt Osterholz-Scharmbeck erneuert bzw. umgebaut und um eine Linksabbiegerspur ergänzt. Dabei handelt es sich vor allem um die Erneuerung des Fahrbahnaufbaus, der Erneuerung von Rad- und Gehwegen sowie um den Neubau einer Querungshilfe. Hinzu kommt der Aus- und Umbau zweier Bushaltestellen in diesem Bereich. In diesem Zusammenhang werden ebenfalls zwei Regenwasserkanäle und Entwässerungsmulden neu gebaut. Ergänzend werden Markierungen und Beschilderungen hergestellt. In diesem Zuge übernimmt BPR die Bauoberleitung (LPH 8) und kümmert sich außerdem um das Nachtragsmanagement.



**Stadtbahnverlängerung Hillegossen, Bielefeld**

Im bewährten und eingespielten Team mit WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH aus Braunschweig sind wir mit der Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Stadtbahn nach Hillegossen in Bielefeld beauftragt worden. Neben dem Variantenvergleich, in dem unter anderen die Frage geklärt wird, welcher der zwei in Frage kommenden Endpunkte, „Sieker“ oder „Stieghorst“, der geeignetere Startpunkt ist, gehört auch die Begleitung des Bürgerbeteiligungsverfahrens zum Projekt. Eine sehr interessante Aufgabe, in der wir unsere umfangreichen Erfahrungen auf dem Gebiet der Straßenbahnplanung einbringen können.



**Neubau der Ochtumbrücke, BAB A1, Bremen**

Der Streckenabschnitt der A1 von der Anschlussstelle Bremen-Arsten über die Ochtum bis zur Anschlussstelle Bremen/Brinkum verläuft entlang des Bremer Stadtteils Obervieland. Die Ochtum wird hierbei von einer Spannbetoneinfeldbrücke aus dem Jahr 1963 überspannt. Weil sie den heutigen Verkehrsbeanspruchungen nicht mehr entspricht, soll die Brücke erneuert werden. Der Neubau der Ochtumbrücke erfolgt abschnittsweise getrennt je Richtungsfahrbahn, Ziel ist die Errichtung einer viersteigigen Spannbetonplattenbalkenbrücke. Im Rahmen der Örtlichen Bauüberwachung betreut BPR den Straßenbau der Brückenvorfelder vom Aufbruch bis zum Einbau der letzten Asphalttschicht.



Quelle: Bernhard Becker GmbH & Co. KG

# Aus dem Dornröschenschlaf erwacht

Hotelerweiterung zu Füßen der Königsschlösser Neuschwanstein und Hohenschwangau



Quelle: AMERON Neuschwanstein Alpsee & Spa

Direkt unterhalb der Schlösser und oberhalb des Alpsees wurde nach zweijähriger Bauzeit das Vier-Sterne-Hotel AMERON Neuschwanstein eröffnet. Die drei altherwürdigen Hohenschwangauer Häuser Alpenrose, Jägerhaus und Lisl wurden von ihrem Eigentümer, dem Wittelsbacher Ausgleichsfonds, saniert, renoviert und durch ergänzende Neubauten zu einem Hotelensemble der gehobenen Kategorie vereint. Insgesamt wurden gut 20 Mio. Euro investiert und über 100 Arbeitsplätze geschaffen. BPR Dr. Schäperlöns Consult hat das Tragwerk und die Baugrubenverbauten geplant. Bei Letzterem wurden wir unterstützt vom Inge-

nieurbüro Manfred Weber. Vorangegangen war ein intensiver Planungsprozess, gesteuert von Stein und Partner Projektmanagement und koordiniert von BKLS Architekten+Stadtplaner sowie dem Architekturbüro Johannes Wegmann. Um den Eingriff in das historische Umfeld so verträglich wie möglich zu gestalten, wurde der Entwurf der Architekten, nicht zuletzt auch aufgrund von Wünschen der örtlichen Bevölkerung, vertreten durch den Schwangauer Gemeinderat, angepasst.

Mit den hinter den Traditionshäusern und mit diesen über neue, teils unterirdische Verbindungsgänge erschlossenen, in

den Berghang eingebetteten Neubauten Konferenz/Lobby, Galeria und Seehaus/Spa wurde ein Ensemble mit 137 Zimmern und Suiten geschaffen. Die Neubauten wurden in ein-, zwei- und dreigeschossiger Stahlbetonbauweise errichtet, sind teils erdüberschüttet und besitzen extensiv begrünte Flachdachbereiche und je einen Holzdachstuhl. Die imposante Lobby wird über ein gläsernes Portal mit 8 m hohen und 30 cm starken Rundstützen aus Stahlbeton erreicht. Die Decke über dem ca. 22 m langen und 18 m breiten Konferenzraum im 1. OG konnte stützenfrei als Teil eines Stahlbeton-Faltwerks (h = 40 cm) ausgebildet werden.

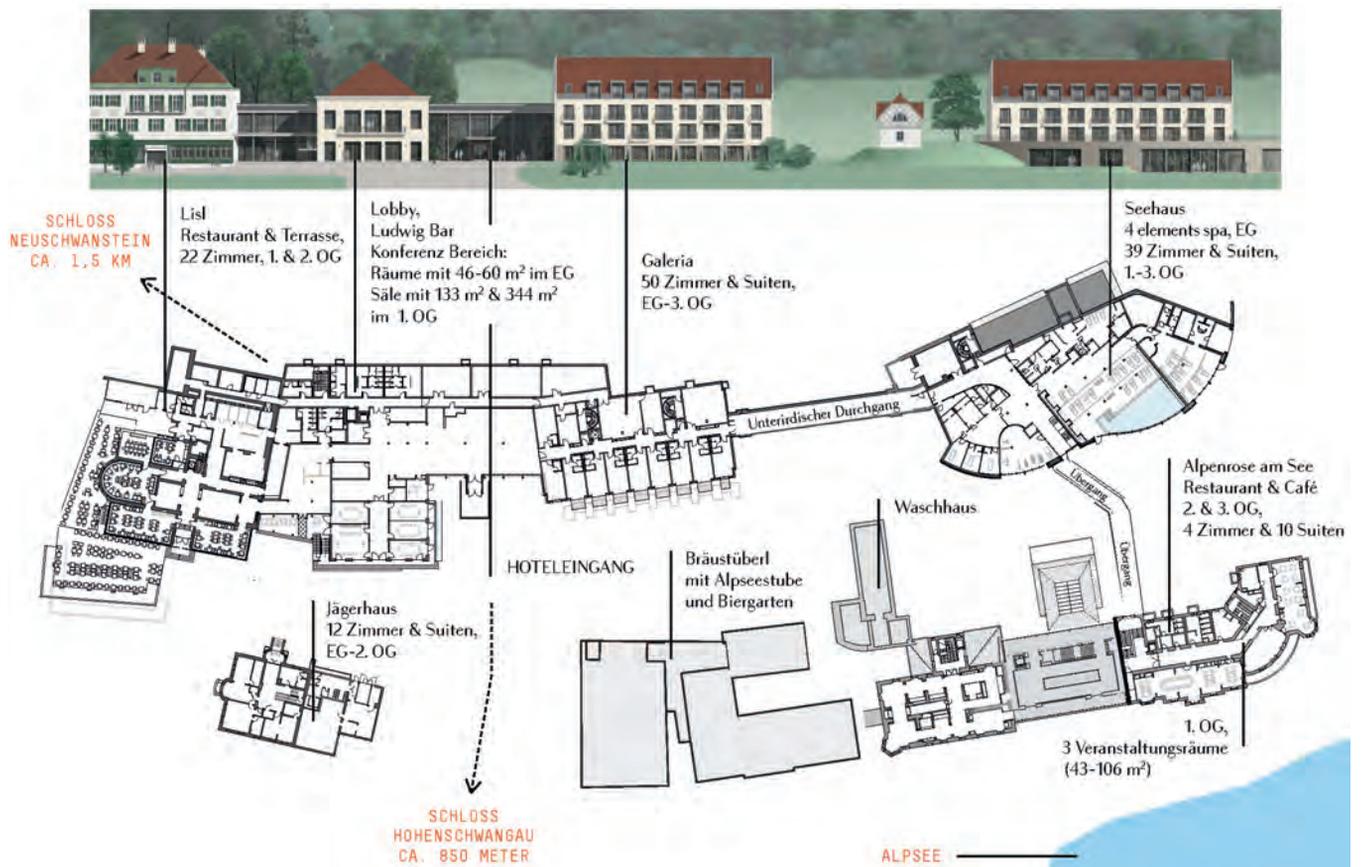


Baugrube mit Berliner Verbau



Seehaus mit Spa

Quelle: AMERON Neuschwanstein Alpsee & Spa



Quelle: AMERON Neuschwanstein Alpsee & Spa

Um den Spa-Bereich mit Pool und Saunen möglichst offen und flexibel zu gestalten, wurden im darüber liegenden Geschoss wandartige Träger angeordnet und so die Anzahl der Stützen und Wände im Erdgeschoss minimiert. Und wieder hat sich gezeigt, dass das Bauen im Bestand ein Abenteuer ist: keine Unterlagen, alte, nicht genormte Baustoffe, die Wände des Hotels Lisl sind aus Kalksandstein vom Beginn der industriellen Produktion und die Holzbalkendecken haben ein Gefach vom Ende des 19. Jahrhunderts. Geometrie und die Tragfähigkeit der vorhandenen Baustoffe mussten durch Aufnahmen vor Ort

bestimmt werden. Die Integration der modernen Haus-, Lüftungs- und Küchentechnik musste mit minimierten Eingriffen in das bestehende Tragwerk, größtenteils händisch und ohne den Einsatz von schwerem Gerät erfolgen und erforderte individuelle Lösungen. Die verschiedenen Bauzustände mussten sorgfältig geplant und ihre Ausführung überwacht werden. Letztlich war es uns möglich, durch kombinierte Bauweisen aus Mauerwerk, Holz und Stahl das Tragwerk so zu verstärken, dass sämtliche Durchbrüche und Deckenöffnungen sicher hergestellt werden konnten. Herausforderungen gab es ebenfalls in der Baulogistik

an diesem besonderen Ort. So durfte die Baustelle aufgrund der großen Touristenströme nur in kleinen Zeitfenstern mit Material beliefert bzw. von Abraum befreit werden. Und auch der Baugrubenverbau stellte eine besondere Herausforderung dar, drückte doch der steil ansteigende Berg hinter dem Baufeld mit großer Kraft in die Baugrube. Wir freuen uns, zu diesem spannenden Projekt im oberbayerischen Märchenland beigetragen zu haben.

Anna-Katharina Bückins und  
Dr. Benedikt Philipp,  
BPR Dr. Schäpertöns Consult



Seehaus Galerie



Eingang zur Lobby

Quelle: AMERON Neuschwanstein Alpsee & Spa

# Mit dem Rad einmal um die Außenalster

Alster Fahrradachsen, Abschnitt 2a in Hamburg

Rund um die Außenalster, Hamburgs ca. 160 ha umfassendes maritimes Erholungs-, Sport- und Freizeitparadies, das durch seine zentrale Lage schon seit Generationen eine der begehrtesten und exklusivsten Wohngebieten der Hansestadt beheimatet, wird die Verkehrsführung in mehreren Bauabschnitten an die heutigen Anforderungen einer fahrradfreundlichen Stadt angepasst. Hamburg hat bereits vor einigen Jahren begonnen, ein Konzept zur sicheren Führung des alltäglichen Radverkehrs zu entwickeln. Unter dem Überbegriff „Velorouten“ bestehen bereits 14 Radfahrtrassen, die die einzelnen Stadtteile untereinander bzw. diese mit der City/HafenCity verbinden. Das aktuell zur Fahrradstraße ausgebaute Teilstück ist Bestandteil der Veloroute 4,

die vom Rathausmarkt über Winterhude zum Flughafen und weiter gen Norden führt. Nach abgeschlossener Planungs- und Ausschreibungsphase setzen wir für den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) aktuell die Alster Fahrradachsen vom Harvestehuder Weg, Krugkoppel, Fernsicht bis hin an die Straße Bellevue baulich um. Auch in diesem Teilstück, Abschnitt 2a, geht es vordergründig um die Neuaufteilung der vorhandenen Verkehrsräume mit parallel stattfindender Modernisierung von Beleuchtungs- und Entwässerungseinrichtungen sowie die Neuverlegung von Kabel- und Leerrohrtrassen. Bei allen baulichen Maßnahmen gilt hier ein besonderes Augenmerk dem bis zu 150 Jahre alten ufernahen Baumbestand. Da sich das Wurzelwerk über die Jahrzehnte teils sehr oberflächennah ausgebildet hat, können die Nebenanlagen oftmals lediglich mit einer wassergebundenen Decke ausgebildet werden. Alle im Bereich von Bestandsbäumen vorzunehmenden Arbeiten – Rückbau

hen teils neue Grünflächen, die durch den umschließenden Einbau eines Tiergartengitters einen aktiven Schutz vor dem unerlaubten Befahren bzw. Parken erfahren.

Zielvorgabe bei den Alster Fahrradachsen ist insbesondere die räumliche Trennung von Fußgängern und Fahrradfahrern, um das durch die rasanten Zunahme von E-Bikes und nun auch Elektrorollern gestiegene Konflikt- und Gefährdungspotenzial aktiv zu minimieren; dieses nicht zuletzt wegen der durch die E-Mobilität erreichten höheren Geschwindigkeiten.

Wie schon jetzt festzustellen ist, werden sich die Autofahrer hierbei wohl erst noch an die mit der Einrichtung von Fahrradstraßen einhergehenden gesteigerten Rechte von Fahrradfahrern gewöhnen müssen, da sie sich zukünftig den baulich ohnehin auf bis zu 2,75 m je Fahrtrichtung verengten Straßenverkehrsraum nun mit den „Softbikern“ teilen müssen. In anderen Abschnitten stehen dem motorisierten

Individualverkehr (MIV) je Fahrbeziehung komfortable 3 m und den Radfahrern zusätzlich 2,25 m Fahrbahnbreite zur Verfügung. Am Knotenpunkt Harvestehuder Weg – Krugkoppel ersetzt ein neu geschaffener Kreisverkehr die alte Ampelkreuzung und soll so ein zügiges, aber zugleich sicheres

und Neuerstellung – werden im Vorfeld mit der ökologischen Baubegleitung abgestimmt. Somit sind oftmals vorhandene Gehwegplatten ausschließlich mittels Vakuumgerät aufzunehmen. Für den notwendigen Bodenabtrag wird ein Saugbagger eingesetzt, um die darunterliegenden Feinwurzeln nicht zu beschädigen. Um die zuvor durch parkende PKW verursachte Bodenverdichtung aufzuheben, erfährt das Erdreich bis auf Kronenbreite der Bäume mittels Bodenlanzen eine Hochdruckbelüftung mit zusätzlicher Substratzuführung. Beim Setzen der neuen Bordflucht und der Herstellung der Grundstückszufahrten findet zumeist das optisch passende und zuvor beim Ausbau gewonnene Granitmaterial seine Wiederverwendung. Durch die streckenweise Verjüngung der Straßenbreiten entste-

Abbiegen bzw. Durchfahren ermöglichen. Hierbei werden die Radfahrer in Richtung Winterhude baulich getrennt vom MIV geführt.

In den nächsten zwei Jahren werden durch die Umgestaltung und Erneuerung der Straßen Bellevue, Fährhausstraße, Schöne Aussicht und Eduard-Rhein-Ufer die Fahrradstraßen im Abschnitt 2b fortgeführt, so dass mit der Umgestaltung des Ostufers entlang der Außenalster dann final eine durchgängige, schnelle und komfortable Radverbindung geschaffen worden ist.

Marco Riedebusch,  
BPR Künne & Partner

Velorouten der Stadt Hamburg:  
<https://www.hamburg.de/verkehr/fahrradfahren-in-hamburg>





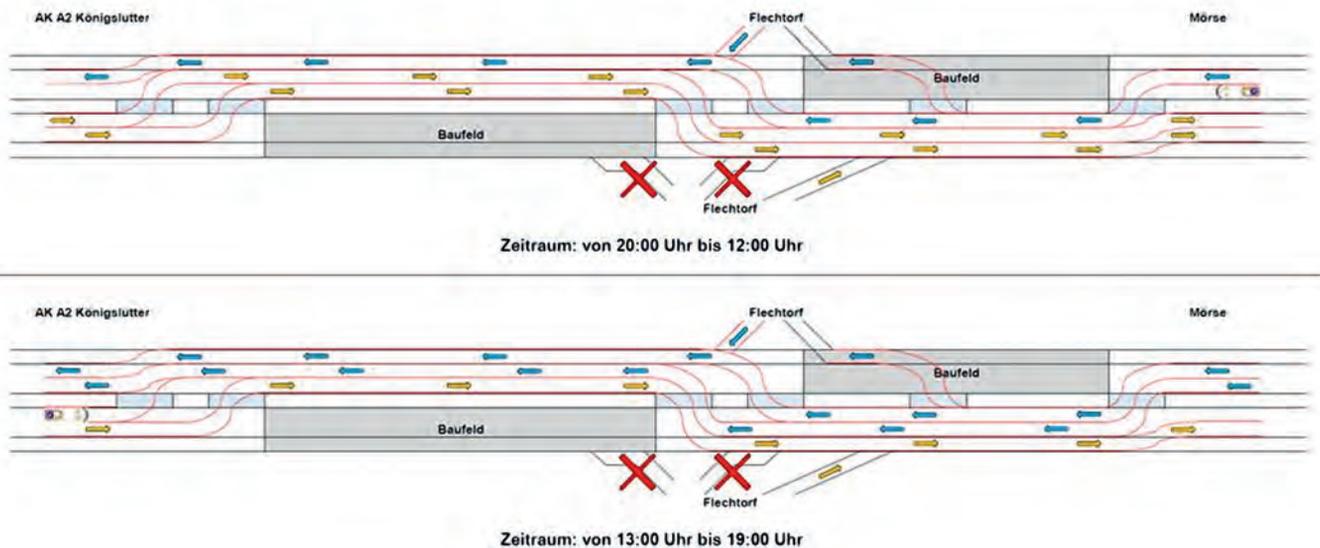
# Wechselverkehrsführung macht's möglich

Grunderneuerung der A39 Fahrtrichtung Wolfsburg



Wechselverkehrsführung, AS Mörsse, Blickrichtung Süden

Die Bundesautobahn A39 verbindet den norddeutschen Raum um Hamburg mit Lüneburg sowie den Großraum Braunschweig mit Wolfsburg und Salzgitter. Sie bildet eine wichtige Einfahrtschneise nach Wolfsburg, die zu großen Teilen von Zulieferern als auch Beschäftigten des Volkswagenwerkes in Wolfsburg genutzt wird: Denn allein um die 63.000 der ca. 120.000 Arbeitsplätze in der Stadt sind bei VW zu finden. Oftmals wohnen die Beschäftigten aber im Umland und pendeln tagtäglich in die Großstadt. Auf Grund der sich ihrem Ende nähernden Lebensdauer der Fahrbahndecke und der immer weiter steigenden Verkehrsbelastung, entschied sich die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel, für die Grunderneuerung der A39. BPR wurde beauftragt, während der Arbeiten im Herbst 2018 die Örtliche Bauüberwachung der zwei Bauabschnitte zwischen dem Autobahnkreuz Wolfsburg/Königsutter und der Anschlussstel-



Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr GB Wolfenbüttel

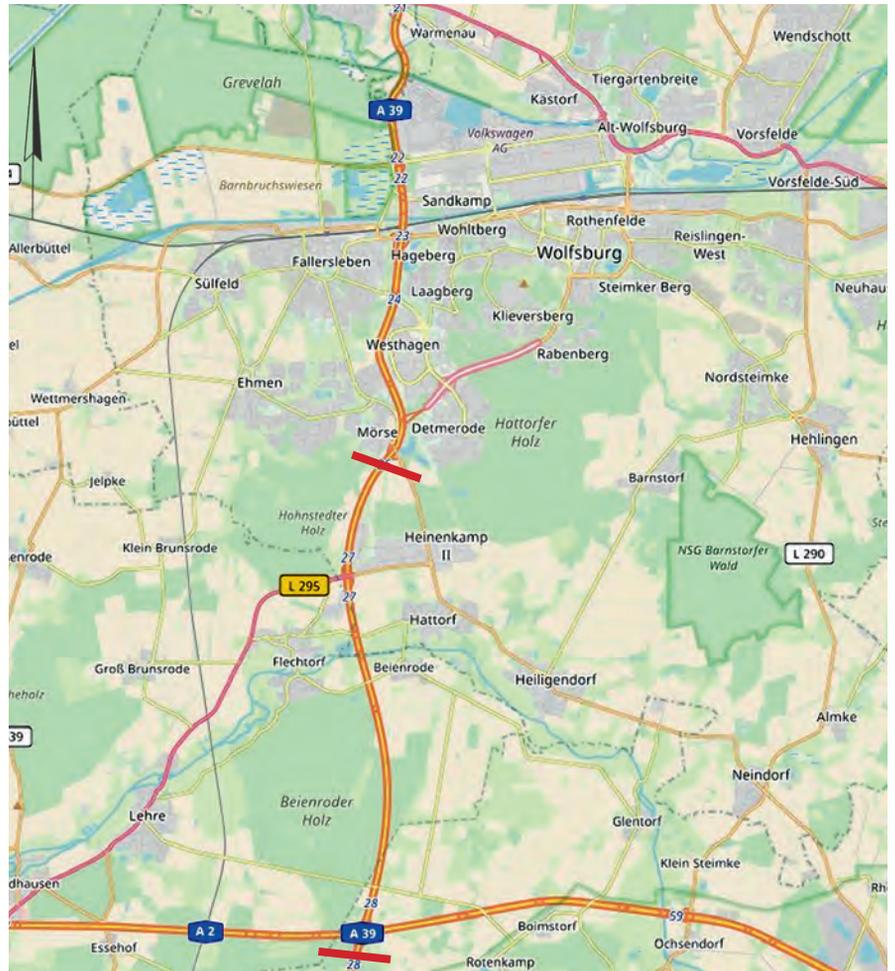


Fertige A39, Anfang der ursprünglichen Baumaßnahme, Blickrichtung Süden



Fertige A39, Anfang der ursprünglichen Baumaßnahme, Blickrichtung Norden

le Mörse (rund 7 km Strecke), Fahrtrichtung Wolfsburg, zu übernehmen. Die A39 besteht auf diesem Stück aus zwei Richtungsfahrbahnen mit je zwei Fahrstreifen und Standstreifen. Auf Grund dieses schmalen Querschnittes und der Tatsache, dass viele Pendler bei VW arbeiten, war es verständlich, dass VW sich eine besondere Handhabung während der Bauphasen wünschte: eine Wechselverkehrsführung. Dabei werden im Baustellenbereich drei Fahrspuren eingerichtet, die je nach Bedarf befahren werden können. Das heißt, morgens waren zwei der drei Fahrbahnen für den Verkehr in Richtung Wolfsburg geöffnet; mittags, zu Schichtwechsel, wurde getauscht, damit zwei Fahrbahnen aus der Stadt herausführen. Größere Staus konnten so vermieden werden. Dieser Wechsel der Fahrtrichtungen wurde zweimal am Tag durchgeführt, jeweils um 12 und 20 Uhr. Der Umbau dauerte rund 30 min. Ein Verfahren, das so das erste Mal in Niedersachsen angewendet wurde und zu einem erfolgreichen Abschluss der Arbeiten beitrug, denn dadurch stand für die Arbeiten ein größeres Baufeld zur Verfügung, wodurch die Bauzeit erheblich verkürzt wurde. Denn jede Verspätung wäre mit einer Vertragsstrafe verbunden gewesen – so kam die Zeiteinsparung durch den Wechselverkehr genau richtig. Vor Baubeginn wurden beide Bauabschnitte mittels Luftaufnahmen auf Kampfmittelverdachtsflächen untersucht. So kam es zu Auffälligkeiten in einem Bereich, die auf vergrabenes Metall hinwiesen. Die Kampfmittelverdachtsfläche erstreckte sich über 500 m – wichtig war hier die Durchführung einer erschütterungsfreien Sondierung. Dazu musste der Asphalt auf der gesamten Länge entfernt werden. Ein Fräsen oder Aufbrechen war



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

nicht erlaubt, also wurden zahlreiche 40 x 40 cm große Stücke, umgerechnet entspricht dies einer Schnittfläche von ca. 20 km, ausgeschnitten. Letztendlich wurde in einer Tiefe von 2 m aber lediglich ein abgerissenes Abschleppseil gefunden – keine Kampfmittel. Anschließend wurde die alte Fahrbahn abgetragen, damit im Anschluss der Untergrund verfestigt werden konnte. Der Einbau eines lärmarmen Asphalts sorgt für einen Unterschied von ca. 4 dB (A) im Vergleich zu Referenzbauweisen (ca. 75 bis 80 dB (A)). Entsprechend der Bauklasse 100 be-

steht die neue Fahrbahn aus einer 12 cm dicken Asphaltdecke (4 cm Deckschicht, 8 cm Binderschicht), 18 cm Asphalttragschicht und 20 cm Verfestigung der Frostschuttschicht.

Im Oktober 2018 wurden die Arbeiten beendet – das sogar drei Wochen vor geplantem Ende. Dies führte nicht nur zu einem überaus zufriedenen Auftraggeber, sondern ebenfalls zu einem Beschleunigungsbonus für die ausführende Firma.

Hartmut Müller, BPR Künne & Partner



Fertige A39, Blickrichtung Norden



Wechselverkehrsführung der Anschlussbaumaßnahme, AS Mörse Blickrichtung Süd

# Eine Burg im Wandel

Sanierung Wittelsbacher Schloss in Friedberg



Das Wittelsbacher Schloss im Bestand

Das Wittelsbacher Schloss in Friedberg ist alt. Eventuell stammen die Anlagen bereits aus dem Frühmittelalter, aber das sind nur Vermutungen. Sicher weiß man aber, dass im Hochmittelalter 1257 von Herzog Ludwig II. eine Burg als Grenzbefestigung der Wittelsbacher gegen den Augsburger Bischof errichtet wurde. Diese Burg bildete die Grundlagen des erhaltenen Gebäudes.

Auch wenn das Schloss im Laufe der Jahrhunderte mehrmals zerstört, wiederaufgebaut und verändert wurde, sieht man ihm den wehrhaften Charakter noch an: Von außen ist es mehr Burg als Schloss. So ist nach wie vor der einzige Zugang zum Schloss eine Brücke, außerdem hat das Schloss Wallanlagen, Gräben und einen Turm. Vielfach erweitert ist es heute eine Vierflügelanlage im Stil der Renaissance. Besonders anzie-



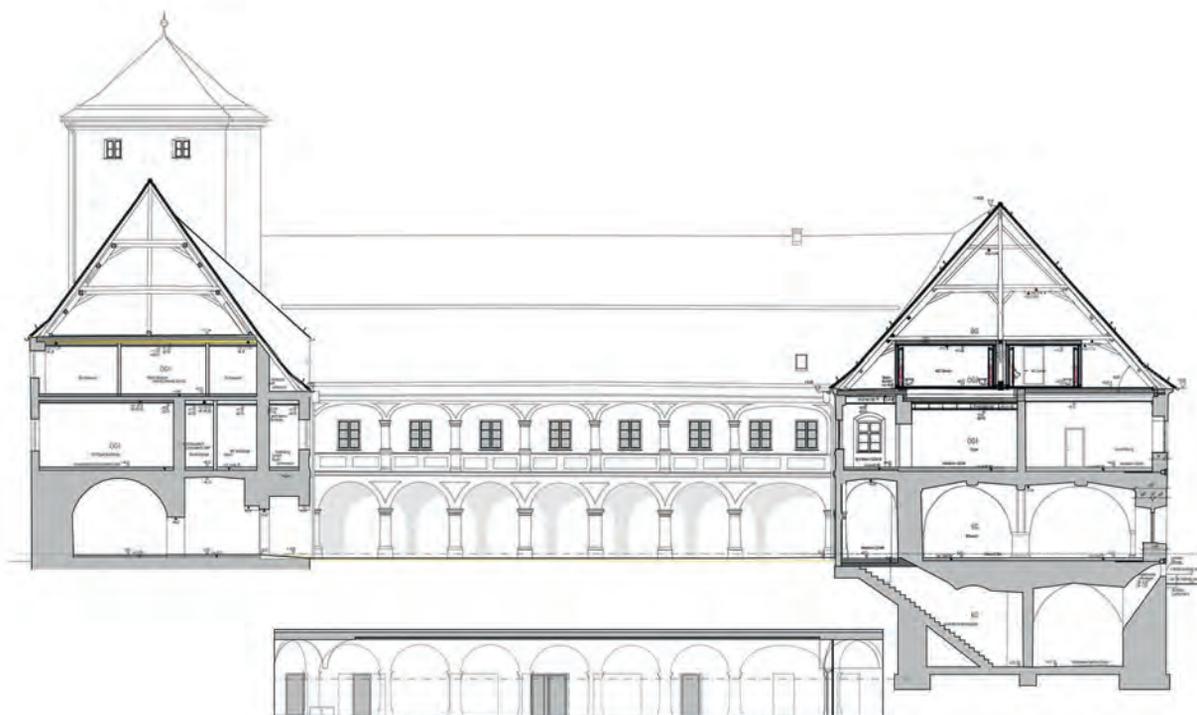
In der Luftaufnahme wird der Charakter der Burg deutlich

Quelle: Kleeblatt Medien

hend ist der von Arkaden gesäumte Innenhof, der den idealen Rahmen für Konzerte, Märkte und sonstige Veranstaltungen abgibt.

1977 begann die letzte umfassende Restaurierung des Wittelsbacher Schlosses und damit verbunden der Umbau für eine Nutzung durch das Vermessungsamt, das hier seit 1915 ansässig war. Nachdem 2007 die Vermessungsämter Aichach und Friedberg im Zuge der bayerischen Verwaltungsreform zusammengelegt wurden, wurde auch der Sitz des neuen Amtes nach Aichach verlegt, wodurch die Amtsräume in Friedberg frei wurden. Die Stadt erwarb das Schloss vom Freistaat und begann mit einer Umgestaltung des Geländes. Um das eingewachsene Ensemble wieder besser in die Stadtansicht zu integrieren, wurde der Grüngürtel um die Anlage ausgleich-

tet. Doch das in die Jahre gekommene Haupthaus musste umfangreicher saniert und umgebaut werden, um es für die Öffentlichkeit nutzbar zu machen. Während der Nutzung durch die Behörde war man nicht zimperlich mit dem denkmalgeschützten Gebäude umgegangen. Die Räume waren den Bedürfnissen und dem Geschmack des Vermessungsamtes angepasst und Garagentore waren in die Arkaden im Schlosshof gesetzt worden. 2010 wurde WSP Deutschland mit einer Bestandsuntersuchung, Standsicherheitsnachweisen und Tragwerksplanung beauftragt. BPR Dr. Schäpertöns Consult wurde 2014 als Nachfolgeunternehmen der WSP Deutschland mit der Fertigstellung der Tragwerksplanung und der ingenieurtechnischen Kontrolle während der Bauzeit beauftragt. Die durchgeführten geotechnischen Untersuchungen im



Querschnitt

Vorfeld ergaben, dass vor Baubeginn am Schloss zunächst partielle Sicherungsmaßnahmen für die Stützmauern und den Schlosshang vorgenommen werden mussten. Nach den Standsicherheitsnachweisen der Ringmauern folgte die grundlegende Sanierung des Schlosses, die mit einem umfangreichen Rückbau in den Rohzustand begann. Hierbei wurden u. a. Putz, Bodenbeläge und veraltete Installationen entfernt.

Dabei zeigte sich, dass durch unsachgemäße Umbauten und Bauarbeiten in der Vergangenheit erhebliche Schäden an der Bausubstanz entstanden waren.

So wurden z. B. in den 70er Jahren die Fußenden der Dachbalken einfach einbetoniert. Auf Grund der laufenden Nutzung sowie der Zugänglichkeit während der ersten Bestandsaufnahme, konnten nur vereinzelt Freilegungen der Auflagebereiche der Dachbalken durchgeführt werden. Als im Zuge der Sanierungsarbeiten die kompletten Beton- und Mauerwerkseinfassungen abgebrochen wurden, zeigte sich im Norddach eine starke Zerstörung der unterseitigen Holzkonstruktion. In der ursprünglichen Planung sollte das Außengesims komplett erhalten bleiben und die Sanierung der Balken von der Innenseite erfolgen. Durch die erhebliche Schädigung der Hölzer wurde aber der Abbruch des Außengesimses und ein damit notwendiger Neubau erforderlich. Durch den vorhandenen Denkmalschutz war ein kompletter

Austausch des Dachstuhls allerdings nicht möglich. So wurden in enger Abstimmung nur unbedingt notwendige Balken teilerersetzt. Eine statische Ertüchtigung ermöglichte einen Erhalt der historische Bausubstanz des Dachstuhls. Auf der Grundlage historischer Befunde wurden die Fassaden überarbeitet und neu gefasst. Hier waren umfangreiche Instandsetzungen am Mauerwerk der Außenwand Rittersaal und am Nordflügel sowie an den Außenwänden des Turms notwendig.

Das Gebäude erhielt entsprechend seiner geplanten neuen Nutzung auch eine räumliche Neuordnung, wobei die historische Raumfolge berücksichtigt wurde. Neue Treppenanlagen erschließen nun die Räumlichkeiten und die gesamte Haustechnik wurde entsprechend moderner Anforderungen neu installiert. Auch das Heimatmuseum entspricht heute bezüglich Klima und Sicherheit aktuellen Ausstellungsanforderungen.

Die sanierten Veranstaltungsräume umfassen u. a. den Rittersaal mit Kreuzrippengewölben im Erdgeschoss sowie einen großen Saal im ersten Obergeschoss, der den Blick in den 10 m hohen Dachstuhl frei gibt. Ferner stehen verschiedene Nebenräume und auch der Renaissancehof für kulturelle, bürgerschaftliche und private Veranstaltungen zur Verfügung. Auch die entsprechende Infrastruktur für Veranstaltungen und das Museum wurden eingerichtet. Trotz dieser umfassenden

Maßnahmen und enger Abstimmung mit dem Denkmalschutz konnte über die gesamte Planungszeit die Kostenprognose eingehalten werden.

Architekten, Bauleitung und Projektsteuerer konnten gemeinsam nahezu für eine Punktlandung sorgen. Die entstandenen Mehrkosten kamen vor allem durch nachträgliche Wünsche des Stadtrates zustande. Heute wirkt das reduzierte Materialkonzept des verantwortlichen Architekturbüros BPA Braun Architekten im Einklang mit der historischen Bausubstanz. Der geschliffene Sicht-Estrich im Erdgeschoss, großformatige Eichendielen im oberen Stock, Griffe und Handläufe aus polierter Bronze, einheitliche Wandoberflächen, Türen und Leuchten sollen wie eine Bühne den Rahmen für eine lebendige Bespielung durch Museum und Kulturstätten liefern. Nach der mehrjährigen Bauphase konnte das Schloss im Oktober 2018 wieder geöffnet werden und ermöglicht heute die Nutzung für Veranstaltungen und Ausstellungen für die Öffentlichkeit.

Wir freuen uns, dazu beigetragen zu haben, dass das Schloss als Ausstellungs-ort für die geplante Landesausstellung des Hauses der Bayerischen Geschichte über die Wittelsbacher vorgesehen ist und die Friedberger ihr Schloss heute gemeinsam nutzen können.

Robert Bajza,  
BPR Dr. Schäpertöns Consult



Arcaden im Schlosshof

Quelle: BPA BRAUN ARCHITEKTEN



Lichtdurchfluteter Flur

Quelle: BPA BRAUN ARCHITEKTEN



Neue Treppenanlage

Quelle: Florian Holzherr

# Umfangreiche Ingenieurleistungen aus einer Hand

SRP feiert 50-jähriges Bestehen



SRP-Hauptsitz in Kronach

Quelle: Frankenair Ingo Bäuerlein



B289 Ortsumgehung Untersteinach, Straßenbau

Quelle: Luftbild Nürnberg, Hajo Dietz



B289, Ortsumgehung Untersteinach, Schorgasttalbrücke, Staatliches Bauamt Bayreuth

Quelle: Luftbild Nürnberg, Hajo Dietz

## DER BLICK ZURÜCK

SRP Schneider & Partner wurde als Ingenieurbüro Schneider & Schmitt am 1. April 1969 mit anfangs zwei Mitarbeitern gegründet. Sitz war und ist heute noch Kronach. Von Anfang an – und damit nun bereits seit 50 Jahren – werden alle Ingenieurleistungen für die Planung und Bauüberwachung von öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen aus einer Hand angeboten.

Sachverstand, Zuverlässigkeit und ein hoher persönlicher Einsatz war nicht nur in den Gründerjahren das Markenzeichen des Büros. Bis 1984 stieg die Mitarbeiterzahl in Kronach auf 15 Ingenieure und Zeichner an. Nun suchte Firmengründer Heinrich Schneider nach neuen Herausforderungen und fand diese mit der Übernahme eines Büros in Zeil am Main, welches mit neun Mitarbeitern schwerpunktmäßig Gas- und Wasserleitungsbaumaßnahmen plante und überwachte. Zeitgleich mit diesem neuen Engagement in Unterfranken ergänzte der heutige Mitgesellschafter Hans-Joachim Brandt das Team und legte neue Schwerpunkte im Bereich der Vermessung und des Straßenentwurfes. Bereits 1988 wurde ein erster Planungsabschnitt für den Ausbau der A70 zwischen Bamberg und Bayreuth bearbeitet.

Mit dem altersbedingten Ausscheiden des Firmengründers Heinrich Schneider im Jahr 2008 wurde mit Werner Kuhnlein ein erfahrener und dem Unternehmen verbundener Mitarbeiter als Ge-

schäftsführer berufen. Unter seiner Führung hatte sich der durch ihn 1990 etablierte Geschäftsbereich Brückenbau zu einem wesentlichen Eckpfeiler des Unternehmens entwickelt.

Parallel zur enormen nationalen Entwicklung – natürlich auch der Wiedervereinigung Deutschlands geschuldet – startete SRP 1996 in Usbekistan sein internationales Engagement. Aktuell sind unsere Brückeningenieure bei der Stadtführung Stockholm verantwortlich für die Planung von Brücken mit einer Gesamtlänge von 2.000 m. Organisiert über die Niederlassung Mannheim, mit Mitarbeitern der eigenständigen Büros in der Mongolei und Albanien und dem Einsatz von erfahrenen Ingenieuren aus Deutschland, werden anspruchsvolle Infrastrukturprojekte in zahlreichen Ländern abgewickelt.

## DIE GEGENWART

In mehreren Niederlassungen und modernen Büroräumen werden durch mittlerweile über 120 hochqualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter alle wichtigen Leistungen aus dem Bereich des Tiefbaus und Tragwerksplanungen jeglicher Art bearbeitet. Unsere leistungsfähige Vermessungsabteilung schafft u. a. mit 3D-Laserscanning die Datengrundlagen nicht nur für Planungen im eigenen Haus. Daneben ist sie das Bindeglied zwischen Planung und Bauausführung. In seiner nunmehr 50-jährigen Geschichte hat das SRP-Team aus erfahre-

nen Bauingenieuren, Bautechnikern und Bauzeichnern unzählige Brückenbauwerke geprüft, die Sanierung oder einen Neubau geplant. Viele bedeutende Autobahnabschnitte als Ausbau- oder Neubauprojekte und zahlreiche Ortsumgehungen als Bundes-, Staats- oder Kreisstraßen wurden entworfen. Eine Vielzahl von Ortsdurchfahrten und nicht zuletzt die Erschließung von Wohnbau- und Gewerbegebieten wurden von uns geplant, ausgeschrieben und die Bauausführung überwacht.

In der Abwasserbeseitigung und Wasserversorgung haben wir uns auf die Herausforderungen der Zukunft bestens vorbereitet. Die Sanierung von Wassergewinnungs- und -aufbereitungsanlagen und Wasserleitungsnetzen werden in den jeweiligen Niederlassungen ebenso hochqualifiziert bearbeitet wie die Sanierung von Kläranlagen und Kanalnetzen, die Überrechnung von Mischwasserentlastungsanlagen und die Optimierung der Klärschlammbehandlung.

## B289, Ortsumgehung Untersteinach mit Neubau der Schorgasttalbrücke

Nachdem wir zusammen mit unserem Partnerbüro BPR Dr. Schäpertöns Consult und dem Münchner Architekten SBR den Realisierungswettbewerb nach RPW für die Schorgasttalbrücke mit Galeriebauwerk über die Bahn gewonnen hatten, wurden wir mit allen Leistungsphasen der Objekt- und Tragwerksplanung, einschließlich BOL und Bauüberwachung,

für das 35 Mio. Euro-Projekt beauftragt. Auch das VgV-Verfahren für Bauoberleitung und Bauüberwachung der gesamten Straßenbauarbeiten und zweier zusätzlicher Brücken konnten wir gewinnen. Hinzu kamen dann noch die Planungen und Überwachungsleistungen für Lärmschutzwände, Sicherungen von nicht standfesten Einschnittböschungen, rückverankerte Steilböschungen, Fassungen von Karstquellen und wegen des extrem schlechten Baugrundes die Tiefgründung von großen Dammbereichen mittels Betonsäulen, die im Rüttelstopfverfahren hergestellt werden, und mit Geotextilien bewehrten Lastverteilungsplustern.

## Neubau der Infrastruktur, Campus Deutz der TH Köln

Der Bau- und Liegenschaftsbetrieb Nordrhein-Westfalen (BLB NRW) hat in Zusammenarbeit mit der Hochschule eine strategische bauliche Hochschulstandortentwicklungsplanung (HSEP) erstellt. Insgesamt sollen in drei aufeinanderfolgenden Entwicklungsphasen rund 4,7 ha Nutzfläche neu geschaffen werden. Durch Neubauten werden das Hochhaus, die Mensa und die Hallenbauten ersetzt. Zu erhalten sind der sanierte Altbau der Fakultät für Architektur und der Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik aus den 1960er Jahren sowie das Gebäude der Hochschulbibliothek. Neben den Gebäuden sind Maßnahmen im Bereich Freianlagen, Ingenieurbauwerke



und Verkehr sowie Baulogistik im Teilprojekt Infrastruktur zusammengefasst, das alle Bauphasen begleitet. SRP plant für die Arge LOIDL/BPR Dr. Schäpertöns Consult innerhalb des Infrastruktur-Teams alle Entwässerungs- und Wasserversorgungsanlagen sowie den Rückbau der bestehenden Fußgängerbrücke auf dem Campus. Ein mehr als anspruchsvolles Vorhaben, welches wir in den nächsten 15 Jahren auch in der Realisierung begleiten dürfen.

Darüber hinaus bearbeiten wir derzeit – neben einer Vielzahl an kleineren, aber für uns genauso wichtigen Maßnahmen für unsere kommunalen Auftraggeber – Vermessung sowie Planung, Bauüberwachung und Bauoberleitung für die kompletten Straßenbauarbeiten einschließlich acht Brückenbauwerken im Zuge der St 2205 nördlich von Coburg, den Neubau der oberfränkischen Mainbrücken Hirschaid, Bischberg und Viereth sowie die aufwendigen Versorgungskanäle auf dem Gelände des Universitätsklinikums Würzburg-Grombühl.

#### **BAB A7, sechsstreifiger Ausbau, AK Biebelried – AS Würzburg/Estenfeld**

Die A7 ist die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im Bundesautobahnnetz. In diesem 10 km langen Abschnitt sind neben

den Regenrückhaltebecken auch eine neue Tank- und Rastanlage zu planen. Im Auftrag der Autobahndirektion Nordbayern haben wir die Entwurfsvermessung ausgeführt und erstellen derzeit den Vorentwurf. Nachfolgend sind noch die Erstellung der Unterlagen zur Planfeststellung und die Ausführungsplanung beauftragt.

#### **INTERNATIONALE PROJEKTE**

Neben unseren nationalen Projekten sind wir seit 1996 auch im Ausland tätig und bearbeiten weltweit spannende Großprojekte. Über 300 km Nationalstraßenbau in der Mongolei, Wasser- und Abwasservorhaben von ganzen Regierungsbezirken in Aserbaidschan oder der Kanal- und Wasseranschluss des St.-Katharinenkloster im Sinai seien hierfür als Beispiele genannt.

#### **Kläranlage Mezitli, Türkei**

Im Jahr 2013 wurden wir mit einem türkischen Partnerbüro von der dortigen Wasserbehörde beauftragt eine neue Kläranlage zu planen, finanziert durch die Europäische Entwicklungsbank (EBRD).

Mezitli liegt an der Mittelmeerküste der Türkei und ist einer von vier Stadtbe-

zirken der Großstadt Mersin. Zwischen 2002 und 2011 wurde unter der Bauoberleitung von SRP eine Kläranlage für 1.000.000 EW (190.000 m<sup>3</sup>/Tag) gebaut. Die Kläranlage in Mezitli hat eine Ausbaugröße von 384.000 EW (55.000 m<sup>3</sup>/Tag). Es handelt sich um eine einstufige Belebungsanlage mit Nitrifikation, Denitrifikation und vermehrter biologischer Phosphorelimination, Desinfektion und getrennter anaerober Schlammstabilisierung (Faulung) mit Energierückgewinnung (Blockheizkraftwerk).

Wir haben die Entwurfsplanung und die Ausschreibungen gemäß der EBRD-Richtlinien erstellt und die Vergabe der Bauleistung begleitet. In der Bauüberwachung und Inbetriebnahme waren wir für die elektrotechnischen Installationen zuständig. Der Bau der Kläranlage wurde 2019 erfolgreich abgeschlossen.

#### **DER BLICK NACH VORN**

Mit einer flachen Hierarchie und einer Stärkung der verantwortungsvollen Position des Projektleiters wird eine nachhaltige Fortführung des Büros über die nächsten Generationen sichergestellt. Wir wollen weiterhin qualitativ hochwertige Leistungen erbringen, um auch



B173/B86 Neubau Kreisverkehr Kronach Süd, Staatliches Bauamt Bamberg

zukünftig als mittelständisches Unternehmen im Wettbewerb bestehen zu können. Eine nachhaltige Firmenpolitik gegenüber unseren langjährigen Auftraggebern – geprägt durch eine vertrauensvolle Zusammenarbeit – ist uns ebenfalls sehr wichtig.

Der Mitarbeiterstab soll konstant hoch und durch gezielte Fortbildung schlagkräftig bleiben. Für absolute Auftragspitzen oder die wenigen Leistungen, die wir nicht im Portfolio haben, können wir bei Bedarf auf ein Netzwerk von qualifizierten und zuverlässigen Partnern zurückgreifen.

Unser Team besteht aus Menschen mit den unterschiedlichsten Erfahrungshintergründen und wurde in den letzten Jahren ergänzt durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus anderen Kulturkreisen. Damit haben wir die Grundlage für ein kreatives Arbeitsumfeld geschaffen. Wir sind ständig auf der Suche nach neuen Kolleginnen und Kollegen, die unser Team mit fundiertem Fachwissen und Freude am selbständigen Arbeiten verstärken. Viele gute Gründe also, um sich für einen spannenden Arbeitsplatz bei SRP Schneider & Partner zu entscheiden!

Hans-Joachim Brandt,  
SRP Schneider & Partner



Verlegung einer Wasserleitung

Quelle: M. Lang, Bauamt VG Ebern



A3, Ausbau bei WÜ-Heidingsfeld, ABD Nordbayern

Quelle: Luftbild Nürnberg, Hajo Dietz



Bau einer Kläranlage in Mezitli, Türkei

# Neuer Umsteigepunkt für Schalke-Fans

Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofes Gelsenkirchen-Buer abgeschlossen

Der ZOB Gelsenkirchen-Buer ist nach dem Hauptbahnhof der wichtigste Umsteigepunkt in Gelsenkirchen – finden sich dort doch alle wichtigen Nahverkehrslinien aus Gelsenkirchen und der Region sowie die Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 302. Viele Fußballfans, die in die VELTINS-Arena wollen oder von dort kommen, steigen hier ein und aus. Seit Eröffnung 1954 gilt dieser Platz als Treffpunkt, ob nun an dem kleinen Kiosk oder der Bratwurstbude neben dem Fahrkartenverkauf. Gleich nebenan liegt der beliebte Goldbergpark und die Einkaufszone von Gelsenkirchen-Buer. Im Laufe der Jahre hat sich aber, gerade hinsichtlich Barrierefreiheit und funktionaler Anforderungen, einiges getan. Der ehemalige ZOB bestand aus acht Bahnsteigen, die nur schwer bis gar nicht mit

Erneuerung der anliegenden Straßenbahngleise beauftragt. Wir berichteten bereits in der BPR aktuell 2.16. Für die Freianlagenplanung holten wir uns WES aus Hamburg ins Boot, die auf der Grundlage unserer Planung die passenden Freianlagen visualisierten. Zur Komplettierung des Teams lieferten brenner BERNARD Ingenieure verkehrstechnische Simulationen zur Optimierung der Verkehrsabwicklung und Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte.

Es gab zwei Anforderungen, die an die neue Planung gestellt wurden: Erhalt der Platanen und Beschränkung des Neubaus auf die Fläche des alten ZOB. Beide Wünsche konnten leider nicht erfüllt werden: Die Platanen waren – abgesehen davon, dass sie für ihren Standort zu groß geworden waren – an vielen Stel-

durch die Stadt Gelsenkirchen komplett umgestaltet und verschönert, wodurch er nun einen direkten Zugang zur Fußgängerzone erhalten hat.

Der neue ZOB besteht nur noch aus einer großen Haltestelleninsel. Diese wird von den Bussen im Uhrzeigersinn angefahren, so wurde die Basis für eine schnelle und einfache Umsteigesituation geschaffen. Für die Fahrbahn kam weder Asphalt noch Beton in Betracht – zumindest nicht allein. Asphalt würde unter der hohen Belastung und den Temperatureinwirkungen der Busse schnell Spurrinnen bekommen, Beton schafft keine wertige Optik. Deswegen wurde ein Mix aus beidem verbaut, um so die Vorteile der einzelnen Stoffe zu verbinden und für einen perfekten Untergrund zu sorgen: Ein grobes Asphaltporngemisch wird als offenporiges Gerüst genutzt, als Stützkorn wird selbstverdichtender Mörtel hinzugefügt. So entsteht eine halbstarre Deckschicht, die fugenlos verbaut wird und den Anforderungen eines ZOB mehr als genügt.

Im Zuge des Umbaus wurden ebenfalls umliegende Straßen ausgebaut und erneuert. Besondere Betrachtung verdienen dabei die Arbeiten in der Springestraße. Auch hier waren Platanen angepflanzt, deren Erhalt, nach Entfernung der Bäume am ZOB, umso wichtiger war. Aber nicht einfacher: Das große Wurzelwerk, das teils unter der Fahrbahn wucherte, führte zu Problemen bei dem Ausbau von Schächten und Kanälen. So mussten der Ausbau sowie die Detailplanung teilweise parallel zum Bau stattfinden. Währenddessen begleitete ein Gutachter die Bauarbeiten, um bei jeder Wurzel der 30 Bäume festzustellen, ob diese abgeschnitten, erhalten oder gewässert werden musste. Durch die gute Zusammenarbeit des Gutachters, der Umweltbehörde und der Baufirma konnten alle der alten Bäume, die immerhin einen Durchmesser von bis zu 1,5 m haben, ohne unseren Entwurf in Frage zu stellen, erhalten werden. Die Bauarbeiten wurden Ende 2018 beendet, es folgten der Aufbau der Nebenanlagen sowie der Wartebereiche im Bushaltestellenbereich. Der ZOB Gelsenkirchen-Buer war für uns ein überaus spannendes Projekt mit vielen Herausforderungen, die gemeistert wurden.

Jens Wittrock, BPR Künne & Partner



dem Rollstuhl zu erreichen waren. Hinzu kam die schwere Erreichbarkeit für Busse aus der De-La-Chevalerie-Straße: Auf Grund einer engen Kurve, mussten sie erst um den ganzen ZOB herumfahren, um an die Bussteige zu gelangen. Ein weiteres Problem waren die 1954 gepflanzten Platanen, die für ihr schnelles Wachstum bekannt sind. Dieses hatte aber zur Folge, dass sie für die Haltestellen zu groß wurden und es an einigen Stellen zu Rissbildungen in der Asphaltoberfläche durch das von unten drückende Wurzelwerk kam.

Die Stadt Gelsenkirchen entschied sich für einen kompletten Umbau des ZOB, BPR wurde in diesem Zuge mit den Leistungsphasen 2 bis 8 für die Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke, der Örtlichen Bauüberwachung sowie der

len geschädigt, hauptsächlich durch den Orkan Ela, der 2014 durch diesen Teil Deutschlands fegte. Auf Grund der gestiegenen Anzahl an benötigten Haltestellen sowie heutiger Ansprüche, z. B. die Maße der Fahrzeuge und die Barrierefreiheit betreffend, war es außerdem nicht möglich, ausschließlich auf der alten Fläche zu planen. Deswegen war früh klar, dass in den anliegenden Goldbergpark hinein geplant werden musste: Der neue ZOB wurde schmaler, aber dafür länger. So wurden zwar Teile des Parks überplant, aber durch die schmale Form des ZOB, konnten oberhalb davon Bereiche des alten ZOB zum Park hinzugenommen werden. So hatte der Park kaum Einbußen zu verschmerzen, besser noch: Wegen der neuen Geometrie des ZOB wurde der Goldbergpark



# Aufgehübscht!

## Fußgängerzone Barmen-Wuppertal



Wuppertals Wahrzeichen: die Schwebebahn

Wuppertal, auch oft als die Großstadt im Grünen bezeichnet, besteht sie doch zu einem Drittel aus Grünflächen, ist eine noch sehr junge Stadt. 1930 erhielt sie ihren Namen, nachdem sie ein Jahr zuvor durch den Zusammenschluss der Großstädte Elberfeld und Barmen sowie Ronsdorf, Cronenberg und Vohwinkel, vorerst als Barmen-Elberfeld, entstand. Ca. 355.000 Einwohner tummeln sich in der knapp 170 km<sup>2</sup> großen Stadt, die bedingt durch die vorangegangene Zusammenlegung zwei Stadtzentren hat. Bereits im 18. Jahrhundert war die heutige Fußgängerzone dicht bebaut und

entwickelte sich durch das rasche Anwachsen der Stadt zu einem Ortszentrum. Vom Ende des 19. Jahrhunderts bis in die zweite Hälfte des 20. führte eine Straßenbahn durch den Bereich, der schlussendlich zu einer Fußgängerzone umgewidmet wurde, was bis heute Bestand hat. Somit gilt der Werth als eine der ersten Fußgängerzonen Deutschlands und ist noch heute die zentrale Einkaufsstraße im Wuppertaler Stadtteil Barmen.

Damit diese wichtige Einkaufsstraße wettbewerbsfähig bleibt, erhält sie ein neues Antlitz. Seit Oktober 2017

wird, unter Verwendung einer Bundesförderung zur Sanierung der Infrastruktur, das Pflaster einzelner Straßenbereiche im direkten Umfeld des Wuppertaler Rathauses ausgetauscht. Dabei handelt es sich um bis zu 250 m lange Straßenzüge, die direkt an die zentrale Fußgängerzone anschließen. Als primäre Zielsetzungen sieht die Stadt Wuppertal, die als Auftraggeber fungiert, die Aufwertung des öffentlichen Raumes, Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität sowie der Gewährleistung von Barrierefreiheit. Durch die Neugestaltung soll eine Vereinheitlichung aller Wuppertaler Stadtteile erreicht werden.

Um den richtigen Stein für die Bepflasterung auszuwählen, wurde im Vorfeld eine Bemusterung durchgeführt, bei der drei zweifarbige Musterflächen in hellgrau und anthrazit mit unterschiedlichen Farb- und Oberflächenstrukturen besichtigt werden konnten. Mit den Hauptmaßen von 20 x 40 x 12 cm handelt es sich dabei nicht mehr um eine Standardverlegung und bedarf spezieller Abstandhalter, um ein sauberes Fugenbild zu garantieren. Das vorhandene Pflaster wurde abgetragen und der Naturwerkstein wurde in den zwei Varietäten sowie in verschiedenen Formaten im Läuferverband verbaut. Integriert wurde die Regenentwässerungsrinne als mittiges Band mit einer Abdeckung als taktiles Leitelement als Blindenleitsystem – zwei Fliegen mit einer Klappe, könnte man sagen. Die vorhandene Oberflächenentwässerung, die Versorgungskappen der Stadtwerke, die Straßenmöblierung und Teile der Beleuchtung wurden zurück- und neu aufgebaut. Neue Lichtstellen sorgen jetzt für akzentuierte Lichtpunkte, die die Fußgängerzone bei Dämmerung und Dunkelheit in eine wohlige At-



Bestandsfoto



Details wurden in die neue Planung integriert



Blick auf das Rathaus



Optisch passt alles gut zusammen nach dem Umbau



Das Natursteinpflaster hat einen weiten Weg hinter sich



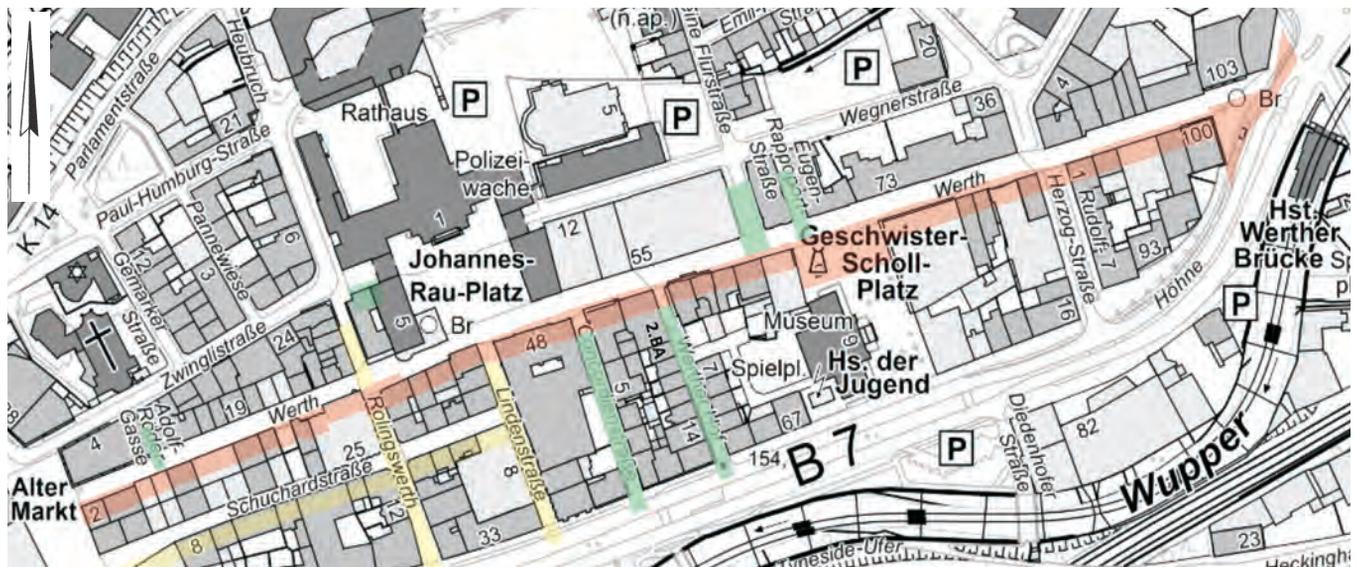
Taktiler Blindenleitsystem

mosphäre tauchen. Das neue Pflaster stammt aus China und wurde auf dem Wasserweg angeliefert. Aber auf Grund unseres trockenen Sommers im letzten Jahr gab es ein großes Problem: Niedrigwasser. Die Binnenschiffe, die die Steine bis nach Neuss bringen sollten, konnten nur ca. ein Zehntel ihrer eigentlichen Ladungsmenge aufnehmen, um den Rhein befahren zu können. Dies brachte das Zeitmanagement der Maßnahme etwas durcheinander, war doch alles gut durch-

getaktet. BPR hat im Zuge dieser Bau-maßnahmen in der Schuchardstraße, Lindenstraße, Heubruch und Rolingswerth die Leistungsphasen 6 bis 8 inkl. der Örtlichen Bauüberwachung übernommen. Doch während des gesamten Bauzeitraumes durfte der Betrieb der Geschäfte nur bedingt eingeschränkt werden. Außerdem war es wichtig, dass Feuerwehr und Krankenwagen im Notfall uneingeschränkt passieren und an-dienen können. So konnte nur halbseitig

in je 20 m Abschnitten gearbeitet werden, eine Restdurchgangsbreite von 3 m musste jederzeit gewährleistet werden. Diese Umbaumaßnahmen bilden den Auftakt eines Gesamtprogrammes zur Neugestaltung der Barmer Innenstadt. Bis 2024 soll die gesamte Fußgängerzone erneuert werden. Wir sind bereits in der Planung weiterer Straßenzüge und blicken somit tatkräftig in die Zukunft.

Michael Reiß, BPR Künne & Partner



Übersichtsplan

Quelle: Stadt Wuppertal

# Schneller als geplant!

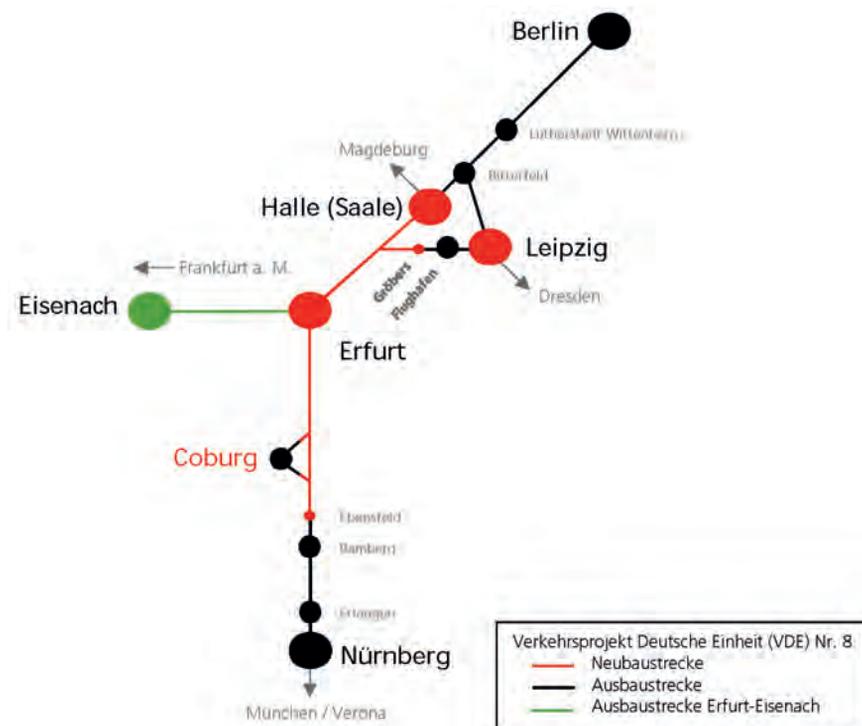
Umbau Bahnhof Coburg abgeschlossen



Die Neubaustrecke Ebersfeld – Erfurt ist Bestandteil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Schiene Nr. 8 Ausbau-/Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle – Berlin. Sie ist das Bindeglied zwischen der Ausbaustrecke Nürnberg – Bamberg – Raum Lichtenfels/Coburg und der NBS Erfurt – Leipzig/Halle. Die Stadt Coburg wird dabei von der NBS im Osten umfahren. An den Kreuzungsstellen mit den Bestandsstrecken Coburg – Lichtenfels und Coburg – Sonneberg wurden eingleisige Verbindungskurven vorgesehen, welche die Anbindung von Coburg an das Fernverkehrsnetz ermöglichen. Dadurch können ICE-Züge, die über die NBS verkehren, bei Coburg ausgefädelt werden und in Coburg halten. Mitte 2016 wurden die dafür erforderlichen Umbaumaßnahmen des Bahnhofes Coburg ausgeschrieben und an die

Franz Kassecker GmbH vergeben. BPR Dr. Schäpertöns Consult war im Auftrag von Kassecker für die Erstellung der Ausführungsplanung der neu zu errichtenden bzw. umzubauenden Verkehrs- und Ingenieurbauwerke verantwortlich. Die Geschichte des Bahnhofes Coburg reicht bis in das Jahr 1858 zurück, als die Werratalbahn die Eisenbahnstrecke nach Sonneberg errichtet hat. Mit Inbetriebnahme des in südlicher Richtung verlaufenden Streckenabschnittes zwischen Coburg und Lichtenfels im Jahr 1859 wurde Coburg zu einer Wechselstation zwischen der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft und den Königlich Bayerischen Staatsbahnen, und damit zu einem wichtigen Knotenpunkt im damaligen Streckennetz. Das heute vorhandene Empfangsgebäude und die bestehende Personenunterführung, die den Zugang vom Empfangsgebäude zu den Bahnstei-

gen ermöglicht, wurden ab 1914 errichtet und nach einer Unterbrechung durch den 1. Weltkrieg im Jahr 1923 fertiggestellt. Das erste Stationsgebäude aus dem Jahr 1858 wurde in diesem Zusammenhang vollständig abgebrochen, da es den gestiegenen Anforderungen nicht mehr genügte. Auf Grund des hoch anstehenden Grundwassers – der Bahnhof liegt im Überschwemmungsgebiet der Itz – wurde die Personenunterführung als Betontrog ausgeführt. Die Überbauten wurden, wie in der damaligen Zeit üblich, als Walzträger in Beton errichtet. Diese Baukonstruktion hat sich als sehr robust und dauerhaft erwiesen, so dass das Bestandsbauwerk auch 100 Jahre nach der Errichtung fast vollständig erhalten werden konnte. Im Rahmen der erforderlichen Umbauarbeiten mussten nur kleinere Instandsetzungsmaßnahmen, wie die Erneuerung der Deckenabdichtung, durchgeführt werden. Für die Bahnsteige galt dies nicht, da die vorhandenen Kanten mit einer Höhe von 38 cm den heutigen Anforderungen an eine barrierefreie Verkehrsstation nicht mehr genügten. Die geplanten Maßnahmen sahen deshalb den vollständigen Umbau der drei vorhandenen Bahnsteige mit insgesamt fünf Bahnsteigkanten vor. Für die am Bahnsteig 2 haltenden ICE-Züge wurden entlang der Gleise 2 und 3 jeweils 405 m lange Bahnsteigkanten mit einer Höhe von 55 cm neu errichtet. Durch den auf Grund örtlicher Zwangspunkte erforderlichen Längsversatz der Kanten zueinander hat der neue Bahnsteig eine beachtliche Gesamtlänge von über 500 m. Die Bahnsteige 1 und 3 sind für den Regionalverkehr vorgesehen. Hier wurden Bahnsteigkanten von jeweils 210 m realisiert. Die neuen Bahnsteighöhen betragen ebenfalls 55 cm. Neben den Umbauarbeiten an den Bahnsteigen mussten höhenmäßige Anpassungen an den vorhandenen Treppenanlagen vorgenommen werden. Die Treppenläufe wurden entsprechend verlängert, die Treppenwangen erhöht und neue Geländer gesetzt. Der ursprünglich vorgesehene Erhalt der alten Geländer war aus statischen Gründen nicht möglich. Größere bauliche Eingriffe in den Bestand waren dann noch für die Errichtung der neuen Aufzugsanlagen erforderlich. Die ursprüngliche Planung sah vor, die südlichen Bestandstreppen vollständig abzubauen und im Schutz ei-



ner Verbaukonstruktion an gleicher Stelle die neuen Stahlbetonschächte für die Aufzugsanlagen zu erstellen. Für die Umsetzung hätte jedoch das bestehende, erst im Jahr 2008 umfassend sanierte Bahnsteigdach teilweise zurückgebaut und im Anschluss wieder aufgestellt werden müssen – bei einer 100 Jahre alten genieteten Stahlkonstruktion ein nicht zu unterschätzender Eingriff. Aus diesem Grund wurde durch BPR Dr. Schäpertöns Consult in enger Abstimmung mit Kassecker eine alternative Lösung erarbeitet, die das schrittweise Unterfangen der bestehende Treppenwangen und der darauf aufgesetzten Dachstützen bis in eine Tiefe von 3,50 m unter der alten Gründungsebene vorsah. Der Rückbau konnte somit vermieden und der Bauablauf deutlich vereinfacht werden.

Am Hausbahnsteig (Bahnsteig 1) wurde der neue Aufzug im Bereich des Fürstentunnels errichtet. Dieser bot nach Rückbau der vorhandenen Deckenplatte ausreichend Platz für die neue Anlage. Der Fürstentunnel ist dabei eine ehemalige Verbindung zwischen dem Südflügel des Bahnhofsgebäudes, dem so genannten Fürstenflügel und der Personenunterführung mit den abgehenden Bahnsteigzugängen. Durch den Sitz des Herzogtums Sachsen-Coburg und Gotha war Coburg ein beliebtes Reiseziel der damaligen Adelsgeschlechter, die dadurch ihren eigenen Zugang zu den Zügen hatten. Der Terminplan für die Umbauarbeiten sah eine Ausführungszeit der Hauptbauleistungen von November 2016 bis August 2019 vor.

Durch deutliche Optimierungen in der Bautechnologie konnte die Bauzeit maßgeblich verkürzt werden. So wurden die neuen Bahnsteige 2 und 3 Ende 2017 in Betrieb genommen. Der Bahnsteig 1 ging am 29. Juni 2018 in Betrieb und damit über ein Jahr früher als ursprünglich geplant. Welche andere Baumaßnahme kann das vorweisen?

Die am Bahnhof Coburg durchgeführten Umbaumaßnahmen sind ein gelungenes Beispiel dafür, wie eine vorhandene Verkehrsstation unter Wahrung des Bestandes an aktuelle verkehrliche Anforderungen und an die Anforderungen im Hinblick auf die Barrierefreiheit angepasst werden kann.

Peter Schubert,  
BPR Dr. Schäpertöns Consult



# Unser Dauerbrenner

Weiterentwicklung der Überseestadt in Bremen



Eduard-Schopf-Allee/Lloydstraße



Schellackstraße, 1. Bauabschnitt



Hoerneckestraße

Als Dauerbrenner im positiven Sinne können wir die städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklung der Bremer Überseestadt guten Gewissens bezeichnen. In den letzten 15 Jahren haben wir hierüber auch schon einige Male berichtet. Von der Erfolgsgeschichte der Überseestadt, den Projekten, die wir mit Leben gefüllt haben und ihrer Strahlkraft im Bremer Westen gilt es weiter zu berichten, da dieses 300 ha große Areal nicht zur Ruhe kommt.

Allerdings sind nicht nur positive Entwicklungen zu verzeichnen, da das rasante Wachstum verkehrliche Probleme mit sich bringt und das Miteinander zwischen Großmarkt, Gewerbe und Wohnen auch durchaus Konfliktpotenzial bietet. Wer in diesem Gebiet wohnt oder Gewerbe betreibt, muss sich aber dessen bewusst sein. Aber die positiven Aspekte überwiegen deutlich. Das wird der Grund dafür sein, dass die Neubauaktivitäten nicht zur Ruhe kommen.

Die Bilder auf dieser Doppelseite zeigen sowohl die Projekte, die wir vor Jahren bearbeitet haben, die heute in Nutzung sind, auf denen sich das Leben bereits abspielt, als auch neue Themen, die sich mit der Erschließung der noch nicht bebauten Areale befassen. Neu entstehende Quartiere an der Johann-Jacobs- oder der Marie-Hackfeld-Straße. Sie zeigen aber auch das „Aufräumen“ noch nicht erschlossener Flächen. Hierbei gilt es, sich immer wieder neu zu hinterfragen und sich die Frage zu stellen, ob Erschließungskonzepte der Vergangenheit auch heute noch zeitgemäß sind, welche Kon-

sequenzen neue Konzepte mit sich bringen. Das Thema Mobilität strahlt in unsere Planungen mittlerweile täglich aus, insbesondere der zukünftige Umgang mit dem PKW im Kontext des Wohnens ist zu diskutieren. Autos verschwinden unter die Erde, neue Stellplatzanforderungen, wie die Stromversorgung und das Car-Sharing, sind zu integrieren, die Anbindung der Quartiere an das Netz der Radfahrer und Fußgänger bekommt eine neue Qualität.

Umstrukturierungen vorhandener Gewerbegebiete, wie das große Areal der Firma Kellogg's, das nun einer Neuentwicklung unterworfen wird, oder die großen Fragestellungen der verkehrlichen Erschließung stehen im Vordergrund. Hierfür werden in Bremen derzeit alle Möglichkeiten der Mobilität diskutiert, selbst das Thema Seilbahn findet Eingang in die öffentliche Diskussion. Andere Städte machen es bereits vor und entlasten auf diese unorthodoxe Weise die vorhandenen Verkehrsräume und auch in Bremen werden Potenziale hierfür gesehen. Könnte eine weitere Weserquerung mittels Seilbahn Richtung Neustadt nicht für eine große Entlastung der Stephaniebrücke in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden mit sich bringen? Wäre in Zeiten wie diesen ein CO<sub>2</sub>-armer Betrieb einer Seilbahn in Längsachse der Überseestadt nicht eine wundervolle Bereicherung des Quartiers? Hier ist Mut gefragt, Mut in der Aufnahme und Entwicklung neuer Ideen.

Markus Mey, BPR Künne & Partner



Am Weserterminal mit dem Wesertower rechts im Bild



Kreuzung Hansator/Stephanikirchweide



Hansator, Blickrichtung Kellogg's

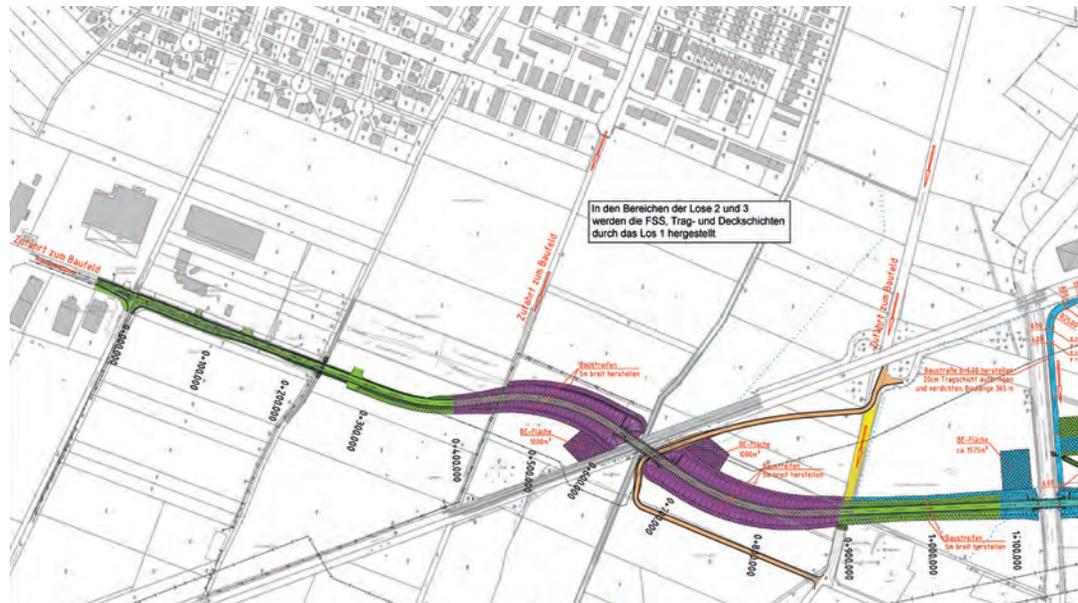
# Ende in Sicht!

## Ortsumgehung Nienburg fast fertiggestellt

Es war ein langer Weg bis hierher: Bereits 2010 wurde das Projekt „Neubau der Ortsumfahrung Nienburg“ ausgeschrieben, aber auf Grund von verschiedenen Hindernissen wurde die Ausschreibung verzögert. 2015 wurden die Aufträge vergeben. Nun blicken wir dem Ende der Bauzeit entgegen – fast zehn Jahre nach eigentlichem Projektstart.

Zusammen mit dem Büro Vössing Ingenieurgesellschaft aus Hannover erschließen wir mit der Ortsumfahrung ein neues Gewerbegebiet und sorgen für eine neue Verbindung südlich von Nienburg, die die B6 und die B215 verbindet. Vössing übernahm in diesem Zuge die Leistungsphasen 1 bis 6 für die Verkehrsanlagen, Ingenieurbauwerke und die Tragwerksplanung. Anschließend bearbeiteten wir die Leistungsphase 8 sowie die Örtliche Bauüberwachung der Bereiche.

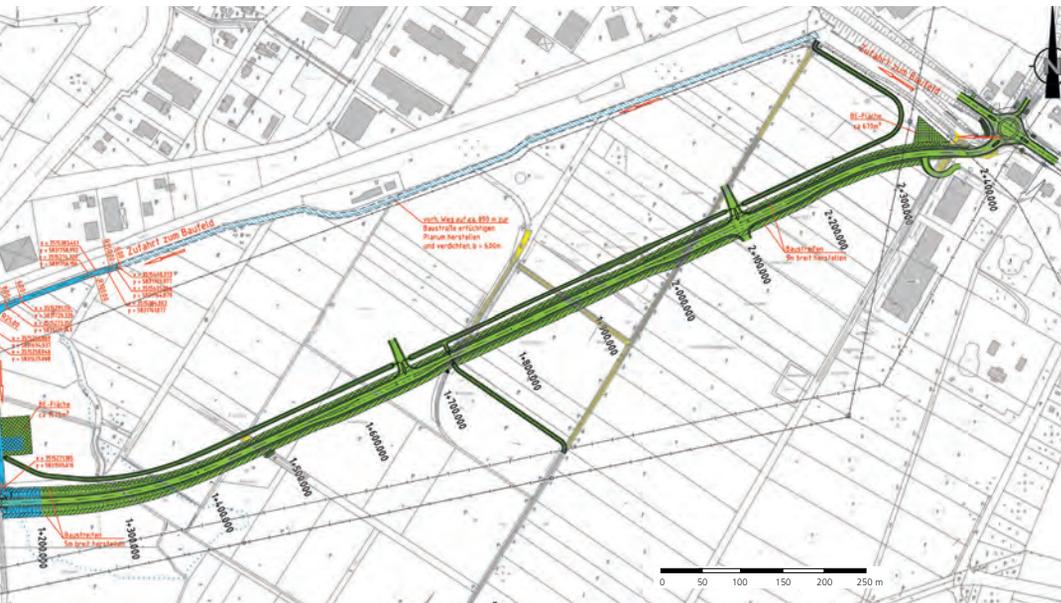
Teil des Projektes ist die Errichtung von zwei neuen Brückenbauwerken über die Eisenbahnstrecke 1741 (Minden – Nienburg) und über den Steinhuder Meerbach. Insgesamt erwartet die Stadt



Nienburg eine Entlastung des Zentrums. Die Baustelle besteht aus verschiedenen Bauteilen und Abschnitten. Zu den Bauteilen gehören im Wesentlichen die freie Strecke inkl. Knotenpunkt (Kreisverkehrsplatz Hannoversche Straße/B6) und eine Lichtsignalanlage (Südring/Kattriedestraße), die Brückenbauwerke über die Gleise der Deutschen Bahn

sowie über den Steinhuder Meerbach, ein Wirtschaftsweg sowie Erdbau- und Entwässerungsmaßnahmen. Zusätzlich wurde südwestlich ein neues Regenrückhaltebecken angelegt. Die Fahrbahn der Südumfahrung wurde neu trassiert und komplett neu aufgebaut. Im Vorfeld mussten Dämme geschüttet werden, um die Bahnstrecke





Datengrundlage: LGN - Landesvermessung + Geobasis Information Niedersachsen

und den Steinhuder Meerbach überqueren zu können. Vor der Schüttung wurde eine Untergrundverbesserung mittels Vertikaldrainagen durchgeführt, die das untenliegende Wasser sammeln und nach oben hin abführen soll. Nach Schüttung der Dämme pausierte die Maßnahme ca. ein Jahr, da hier die Setzungen des Untergrundes soweit dann

abgeschlossen sein sollten. Ein Monitoring wurde für die Zeit durchgeführt und nach anfänglich hohen Setzungen spielte sich das nach ein paar Monaten ein, die Setzungen wurden minimaler, bis nach einem Jahr keine Setzungen mehr messbar waren. Wegen des Baus des Kreisverkehrs, wurde die Hannoversche Straße um

130 m zurückgebaut. An dieser Stelle wurde der neue vierarmige Kreisverkehrsknotenpunkt errichtet. Der Kreisverkehr hat einen Radius von 18 m. Ein Brückenbauwerk wurde als einfeldrige Spannbetonbrücke ausgeführt, das über die Gleise der Bahn als dreifeldrige.

Das Bauwerk über DB-Gleise erfolgt auf Grund des Streckenverlaufes in schiefwinkliger Bauweise mit einer Gesamtlänge von ca. 55 m, das über den Steinhuder Meerbach in rechtwinkliger Bauweise, ca. 25 m.

Ein Unternehmerwechsel für das Streckenlos und das Bauwerk über den Steinhuder Meerbach verzögerte die Baumaßnahme um ca. anderthalb Jahre. Im November 2019 soll nun die feierliche Eröffnung stattfinden. Parallel dazu wird das Radwegenetz an die neue Umgehungsstraße angepasst und neu hergestellt. Auch hier dürfen wir zusammen mit Büro Vössing Ingenieurgesellschaft aus Hannover die Maßnahme für die Stadt Nienburg begleiten.

Alexander Riebe, BPR Künne & Partner



# GIZ-finanziertes Projekt zur Stärkung der sozialen Infrastruktur

Sanierung öffentlicher Gebäude zur Aufnahme von Binnenflüchtlingen im Osten der Ukraine

Mit dem Ausbruch der Gewalt zwischen Regierungstruppen und prorussischen Milizen 2014 hat der Konflikt im Osten der Ukraine, in der Region um Luhansk, etwa 2,5 Mio. Menschen dazu gezwungen, die umkämpften Gebiete zu verlassen. Rund 350.000 dieser Menschen sind bereits als Binnenvertriebene in den Gebieten um Charkiw, Dnipropetrowsk und Saporischschja registriert und aufgenommen wurden.

Die ohnehin unzureichende und sich teilweise in schlechtem Zustand befindliche soziale Infrastruktur (z. B. Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser etc.) kann für die Betreuung und Unterbringung der vielen zugezogenen Binnenvertriebenen nicht ausreichend Platz zur Verfügung stellen.

Dadurch dass die kommunalen und zivilgesellschaftlichen Institutionen in der Ukraine finanziell nicht in der Lage sind, die entsprechenden Räumlichkeiten vorzuhalten bzw. zu sanieren, auszubauen und auszustatten, unterstützt das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) mittels der Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) diese Bemühungen.

Gefördert werden vor allem Gemeinden, die Binnenflüchtlinge aufgenommen haben oder noch aufnehmen werden.

Die Gemeinden stellen für Binnenvertriebene, aber auch die ansässige Bevölkerung zunehmend eine verbesserte soziale Infrastruktur zur Verfügung. Ausbau, Sanierung und Ausstattung schaffen zusätzliche Räumlichkeiten zur Erbringung öffentlicher Dienstleistungen.

Ausgewählte Kommunen erhalten qualitativ und quantitativ verbesserte Räumlichkeiten zur Erbringung dieser Dienstleistungen. Bei den vorhandenen Gebäuden gibt es einen erheblichen Nachholbedarf bei Gebäudeunterhalt, Ausstattung und Ausrüstung.

BPR Dr. Schäpertöns Consult konnte, in Zusammenarbeit zusammen mit der auf Sanierungs- und Denkmalpflege spezialisierten Architektengemeinschaft Milde + Möser aus Pirna, konkrete Sanierungskonzepte für zwei Schulen, ein Lagergebäude des ukrainischen Katastrophenschutzes sowie für ein Krankenhaus einbringen. Weiterhin konnten kurzfristige Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen durch eine Bauleitung begleitet werden.

## Schule Perwomajsky

Das in den 60er Jahren gebaute Schulgebäude hat eine Kapazität von 800 Schülern, wobei zurzeit nur ca. 530 Schüler in der Schule lernen.

Unter energetischen und baulichen Gesichtspunkten war das Gebäude, trotz punktuell ausgebesserter Fenster, verschlissen und bedurfte einer grundlegenden Modernisierung.

Die Schule wurde dazu in verschiedene Nutzungszonen unterteilt. Diese Zonen

Die Außenwände erhielten eine Dämmung mit 10 cm Wärmedämmverbundsystem, die Fenster Dreischeiben Isolierverglasung im Kunststoffrahmen. Beim Dach wurde einer Mineralwolldämmung aufgebracht. Die Dämmung der Kellerdecke erfolgte unter Estrich (neuer Fußbodenaufbau) mit Styroporplatten.

Da Gebäude erhielt eine neue Fernwärmestation mit adaptiver Regelung; Erneuerung und Dämmung der Heizleitungen sowie neue Heizkörper mit



Schule Perwomajsky, alte Fassade



Schule Perwomajsky, Sporthalle im unsanierten Zustand

unterscheiden sich durch die Art der Lüftung bzw. die gewünschten Raumtemperaturen. Im Anschluss erfolgte eine Simulation des Heizwärmebedarfes, welche mit den im Vorfeld ermittelten Verbrauchswerten abgeglichen wurde. Die Schule (ca. 5.000 m<sup>2</sup>) verbrauchte bislang 623.400 kWh (jährlich im Heizzeitraum vom Oktober bis April) für ca. 28.000 €.

Es wurde eine energetische Sanierung vorgeschlagen und umgesetzt. Insgesamt wurde Luftdichtheit hergestellt.

Thermostatventilen und hydraulischem Abgleich des Leitungsnetzes.

Weitere energetische Einsparungen erfolgten durch den Einsatz von LED-Leuchten bzw. Leuchtstoffröhren mit elektronischem Vorschaltgerät. Darüber hinaus erfolgte ein behindertengerechter Ausbau der Schule.

Allein durch die Arbeiten an der Gebäudehülle wird der Jahresheizenergieverbrauch auf 247.000 kWh (entspricht 11.000 €) reduziert. Die Arbeiten an den elektrischen Anlagen und Lampen

verringern den Jahresenergieverbrauch nochmals. Durch eine grundlegende Modernisierung des Gebäudes können sowohl beim Wärme- als auch beim Stromverbrauch deutliche Reduzierungen verzeichnet werden.

Die Einsparungen liegen in der Größenordnung von etwas über 60 % gegenüber dem Ausgangszustand. Der sommerliche Wärmeschutz wird an ausgewählten Fassadenseiten mittels außenliegender Jalousien gewährleistet.

Planung der Technischen Gebäudeausrüstung sowie Bauphysik und Energiekonzept (inkl. Thermische Bauphysik und Thermische Simulation) konnte nach der vergleichbaren Sanierung ein Heizenergieverbrauch von 127.000 kWh (ca. 5.700 €) erzielt werden, was einer Einsparung von 68 % gleichkommt. Der Elektroenergieverbrauch konnte bei dieser Schule auf 1/3 des bisherigen Verbrauchs reduziert werden. Die erbrachten Leistungen beinhalteten neben den energetischen Planungen auch das allgemeine Projektmanagement, das

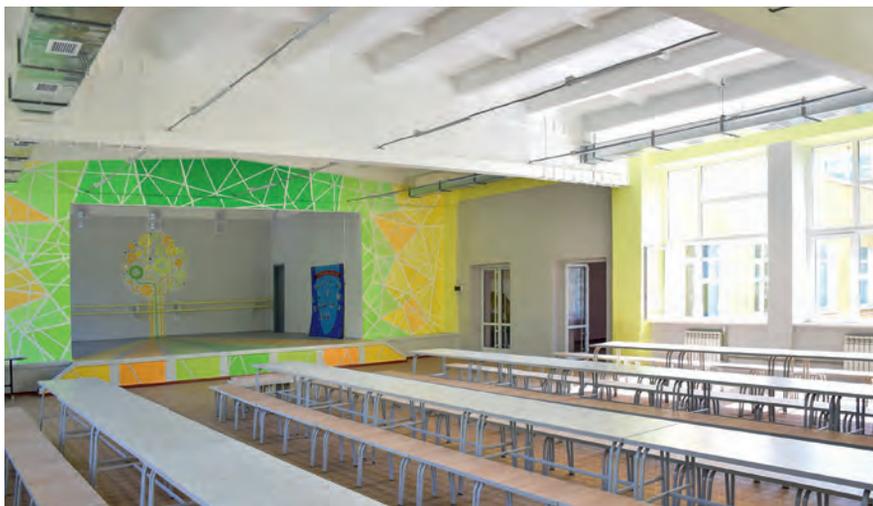
stellung des Farb- und Materialkonzeptes beauftragt.

### Lager des ukrainischen Katastrophenschutzes in Charkiw

Das dreitägige, rund 2.500 m<sup>2</sup> große Lagergebäude beinhaltet neben den reinen Lagerflächen für Ausrüstung und Hilfsgüter weiterhin noch acht Garagen, inkl. Werkstätten für den Fuhrpark des Katastrophenschutzes, sowie im Westteil des Gebäudes Aufenthalts- und Büroräume für die Mannschaften. Das Gebäude ist ein massiver Ziegelbau mit Stahlbetonfertigteildeckenelementen. Auf Grund fehlender Wartungs- und Instandsetzungsmaßnahmen wurde das Lagergebäude über die letzten 15 Jahre heruntergewirtschaftet und hatte an zahlreichen Stellen Schäden durch das Eindringen von Feuchtigkeit. Im Zuge der Sanierung wurde das Dach neu gedämmt und gedeckt, Fenster ausgetauscht (gegen energetisch optimierte und einbruchhemmende Fenster). Der Aufzug wurde wieder instand gesetzt, die Heizungs- sowie Elektroanlage und der Garagen- und Werkstattbereich saniert.



Schule Perwomajsky, Eröffnungs- und Schulanfangsfeier



Schule Perwomajsky, sanierte Aula

### Schule Losowa

Bei der Schule in Losowa, die für 350 Schüler ausgelegt ist, zeigte sich ein ähnliches Bild, was den Zustand und der energetischen Verbrauch betrifft, wie bei der Schule in Perwomajsky. Die Schule hat eine Einfeldturnhalle, verschiedene Fachkabinette, sowie Werkstätten für Holz- und Metallbearbeitung. Die Schule (ca. 2.000 m<sup>2</sup>) verbrauchte in den letzten Jahren vor der Sanierung etwa 378.400 kWh für ca. 14.500 €. Durch die sorgfältige

Bestandsaufmaß und Bestandszeichnungen, ein architektonisches Sanierungskonzept und Begutachtung baulicher Schäden hinsichtlich der Standsicherheit sowie die Tragwerksplanung für die Sanierungsplanung. Die Arbeitsgemeinschaft Milde + Möser und BPR Dr. Schäpertöns Consult verantwortete auch die Genehmigungsplanung, Ausschreibungsunterlagen, die Bauüberwachung und wirkte bei der Vergabe mit. Neben den Leistungen der Objektplanung Gebäude war die Arbeitsgemeinschaft ebenfalls mit der Er-

### Krankenhaus Vovchansk

Bei diesem Teilprojekt bestand die Aufgabe darin, die historische Fassade, inkl. der Holzfenster, so weit wie möglich zu erhalten und dennoch energetisch aufzuwerten. Anstatt des üblichen Einsatzes von 3-Scheibenplastikfenstern wurden hier Holzfenster nach Vorgaben der originalen Fenster mit Doppelverglasung angefertigt und eingebaut. Die Fassade wurde grundhaft gereinigt und mittels angepasstem Farbkonzept neu gestrichen. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Sanierungsprojekte erfolgreich umgesetzt wurden. Die angestrebten und errechneten Energieeinsparungen sind größtenteils erzielt wurden. Eine Verbesserung der Aufenthaltsbedingungen und dem Lern- bzw. Arbeitsumfeld für die Menschen der Ostukraine ist spürbar geschafft. Zum Schulanfang und damit der Wiedereröffnung der sanierten Schulen wurden diese unter großer Freude der Schüler und Lehrer in Besitz genommen. Wir freuen uns, bei der Umsetzung dieser Projekte teilgenommen zu haben.

Peter Matthes,  
BPR Dr. Schäpertöns Consult

## SRP feiert 50 Jahre

Mit dem festlichen Ambiente der Festung Rosenberg in Kronach und in lockerer Atmosphäre haben wir unser 50-jähriges Bestehen gefeiert. Neben unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, ohne die dieser Erfolgsweg nicht möglich gewesen wäre, waren auch zahlreiche Kunden und Vertreter der Politik unserer Einladung gefolgt. Es erinnerten der Gründer des Büros, Heinrich Schneider, und sein langjähriger Mitgesellschafter und Geschäftsführer, Hans-Joachim Brandt, an die Anfänge in den 70er Jahren und die spannenden Jahre der Wiedervereinigung bis hin zum ersten Auslandsprojekt in Usbekistan 1996. Die Jahre zwischen 2008 – 2015 mit zahlreichen Großbrücken, PPP-Projekten, der Firmengründung in der Mongolei und der Ausweitung des Auslandsgeschäftes ließ Geschäftsführer Werner Kuhnlein Revue passieren. Den Blick nach vorne richtete der aktuelle Hauptgesellschafter, Dr. Bernhard Schüpertöns. Mit engagierten und hochqualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, einer gesunden Mischung aus erfahrenen und jungen, nationalen und internationalen Menschen, modernsten Büroräumen und technischer Ausstattung und nicht zuletzt mit einer Geschäftsleitung, die sich ihrer Verantwortung stets bewusst ist, sieht er das Unternehmen SRP auf den richtigen Weg in eine vielversprechende Zukunft. Der großen Herausforderung eines Generationenwechsels in der Unternehmensführung hat sich SRP mit der Erweiterung der Geschäftsführung bereits gestellt. Stefan Ströhlein (GF-Infrastruktur) und Gerolf Ruff (GF-Finzen/Personal) stehen beispielhaft dafür, dass mit fachlicher Qualifikation, Engagement und Sozialkompetenz der Entwicklung bei SRP keine Grenzen gesetzt werden. Mit großer Genugtuung und natürlich auch Hoffnung sehen die Gesellschafter noch viele junge Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Führungsaufgaben übernehmen wollen und können, so dass der 50-jährige Erfolgsweg von SRP noch lange fortgesetzt werden wird.



Hans-Joachim Brandt, Stefan Ströhlein, Werner Kuhnlein, Gerolf Ruff (v.l.n.r.)



Die gemeinsamen Erfolge wurden gefeiert Fotos: Susanne Deuerling

## Jedermannradrennen auch für BPR!

Tolles Wetter, Radbegeisterte wohin man schaute und verschiedene Disziplinen, so dass für jeden etwas dabei war. Was braucht es mehr für ein erfolgreiches Radrennevent?

Anfang September starteten im Rahmen des dritten „ProAm – Dein Tag“ in Hannover mehr als 1.800 Sportler auf den 103 km, 68 km bzw. 29 km langen Strecken. Darunter waren zum ersten Mal auch sechs BPRler, die sich den Kilometern wacker stellten und lächelnd ins Ziel fuhren. Vier von ihnen meisterten die 29 km; zwei Kollegen fuhren die 68 km – wohlbermerkt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 33 km/h! – welche unter anderem über Wennigsen und Bennigsen führten.



## Über den feinsten Kniepsand – 16. Mukolauf auf Amrum

Spenden in Höhe von 47.000 Euro wurden Pfingsten erlaufen – 2.999,96 Euro kamen in diesem Jahr durch die Leistung unseres Kollegen Alexander Riebe zusammen. Witterungsbedingte Umstände sorgten für den Ausfall der großen Runde um die ganze Insel (26,5 km), so stellte Alexander sich dem Rennen um die halbe Insel. im Gesamtranking belegte er den 154. Platz, hinsichtlich der erlaufenen Spendengelder landete er aber auf dem ersten Platz, zusammen mit einem Mitstreiter, der den gleichen Betrag erlief. Insgesamt gab es bei diesem Mukolauf 682 Anmeldungen, die Teilnehmer verteilten sich auf die Strecken, die wahlweise um die halbe Insel gingen (als Läufer oder Walker) oder einen Rundkurs (4,5 km je Runde). Neu in diesem Jahr war das Engagement der Gruppe „Nordlichter“. Sie liefen ihren ganz eigenen Parcours, der ganze vier Wochen dauerte und 1.000 km umfasste: von Garmisch nach Amrum. Allein diese Leistung sorgte für 7.000 Euro. Die Spenden werden für verschiedene Projekte verwendet, um das Wohl von Mukoviszidose-Patienten zu fördern. So wurden z. B. 40 Fahrräder gekauft, die den Patienten, die während der Kur auf Amrum leben, kostenlos zur Verfügung stehen, oder auch medizinische Geräte in der Fachklinik Satteldüne. Mukoviszidose ist die häufigste angeborene und unheilbare Stoffwechselerkrankung in Mitteleuropa, bei der ein defektes Gen für die Störung des Wasser- und Salzhaushaltes der Schleimhäute sorgt. Langfristig werden Lunge und Bauchspeicheldrüse stark in Mitleidenchaft gezogen. Wir bewundern ein solches Engagement der Läufer und freuen uns über die hohe Spendensumme, die beim diesjährigen Lauf erzielt wurde.



## Verstärkung im Sekretariat Hannover

Stephanie Wiese – diesen Namen werden Sie nun öfter am Telefon hören, wenn Sie in unserem Büro in Hannover anrufen, vielleicht kennen Sie sie ja auch schon. Seit Herbst dieses Jahres bildet Stephanie Wiese mit unserer langjährigen Kollegin Andrea Sterz unser Sekretariat in Hannover.

Die Rechtsanwaltsfachangestellte kommt gebürtig aus Hannover und war vorher lange Zeit in einer Messeagentur tätig. Nach 20 Jahren suchte sie eine neue Herausforderung und fand sie bei uns im Ingenieurbüro.

Wir freuen uns über unseren Zuwachs und die damit verbundene Unterstützung. Einen guten Start in die BPR-Zeit hat sie bereits hingelegt und wir sind guter Dinge, dass die Zufriedenheit auf beiden Seiten bestehen bleibt.



## Auch auf dem Grün ein eingespieltes Team



Im Juni versammelten sich wieder unsere klickenden Kollegen und Bekannte, um gemeinsam für BPR beim jährlich stattfindenden Fußballturnier der Architekten- und Ingenieurkammer Bremen anzutreten. Zu elft bildeten sie das Team, das die Vorrunde ohne Kratzer und Punkteverlust überstand.

Im Viertelfinale mussten sie allerdings kurz vor Abpfiff einen Gegentreffer einstecken – das Ende der Glückssträhne. Dennoch reichte es immerhin für den sechsten Platz und ein Ziel war dennoch erreicht: Es war ein spaßiger Nachmittag mit viel Unterstützung der Kollegen. Entsprechend des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses haben wir uns im Vergleich zum Vorjahr gesteigert, für das nächste Mal nehmen wir uns das auch vor.

## Krökeln gegen Krebs

Krökeln gegen Krebs, gemeinsam für den guten Zweck – so lautete das Motto des Firmen-Krökel-Cups 2019, der die Krebsmedizin an der Medizinischen Hochschule Hannover unterstützt (Anmerkung: Krökeln, hannoversch für Tischfußball): 83 Firmen, 130 Mannschaften, 640 Spieler, über 100 Zuschauer und 34 Krökeltische! Es war eine gelungene Veranstaltung, bei der auch unsere beiden BPR-Teams mit viel Spaß und Schweiß dabei waren. Ein Team hatte dabei die Ehre, gegen die Mannschaft um den MHH-Präsidenten Prof. Manns anzutreten. Sämtliche Erlöse der Veranstaltung, in diesem Jahr ganze 19.500 Euro, gehen an die gemeinnützige Förderstiftung MHH<sup>plus</sup> der Medizinischen Hochschule Hannover (MHH), die dieses Jahr ihr zehnjähriges Jubiläum feiert und sich im kommenden Jahr besonders für die Krebsmedizin an der MHH einsetzt.

Mehr Infos über die Förderstiftung MHH<sup>plus</sup> und die Möglichkeit, die Krebsmedizin an der MHH zu unterstützen, gibt es unter [www.mhh-plus.de](http://www.mhh-plus.de).



## Schon kennengelernt?



Seit Mai 2019 wird BPR Dr. Schäpertöns Consult von Katharina Martens, Leiterin Marketing und Kommunikation, unterstützt. Nach dem Berufseinstieg in einer Werbeagentur arbeitete die gebürtige Hamburgerin in der Marketingabteilung der Wirtschaftsförderung Frankfurt und betreute hier u. a. die städtischen Auftritte auf den Immobilienmessen Expo Real und MIPIM. Bevor sie nach München zog, verantwortete Frau Martens den Bereich Mitglieder, Veranstaltungen und Marketing beim ULI Germany, einer Forschungs- und Bildungsorganisation, die sich dem Austausch zur nachhaltigen Entwicklung und Nutzung von Städten widmet.

Bei BPR Dr. Schäpertöns Consult koordiniert Frau Martens von München aus unseren Außenauftritt, z. B. die Mitarbeit an der BPRaktuell, sowie die Kommunikation innerhalb des Unternehmens. Ihr Ziel ist es dabei, unsere Aktivitäten und Projekte nach außen und innen bekannter zu machen. Wir freuen uns, dass Frau Martens unser Team ergänzt und wünschen ihr viel Freude bei uns!

# BPRGruppe

Regional präsent, fachlich spezialisiert und persönlich im Umgang. So versteht sich die BPRGruppe. Überschaubare, gut organisierte Einheiten, kompetent und gut vernetzt, eigenständige Büros als Partner unserer Auftraggeber, als Partner untereinander. Passend für die heutigen Anforderungen,entwicklungsfähig für die Herausforderungen der Zukunft.

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

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

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

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

**Esslingen**  
Kronenstraße 35  
Fon 07 11 / 34 59 71-30  
info@bpr-esslingen.de  
Stephan Zabel, Thomas Pfeiffer

**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, Dr. Andreas Werner

**Harbke**  
Goethestraße 1  
Fon 03 94 06 / 92 83 30  
info@bpr-harbke.de  
Katja Wolf, Thomas Pfeiffer

**Köln**  
Agrippinawerft 30  
Fon 02 21 / 88 84 88-0  
info@bpr-koeln.de  
Markus Mey

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

**Wolfsburg**  
Porschestraße 46a  
Fon 0 53 61 / 84 84 84-0  
info@bpr-wolfsburg.de  
Thomas Pfeiffer, Peter Böse

## BPR Dr. Schäpertöns Consult GmbH & Co. KG

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

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

**Berlin**  
Rankestraße 5/6  
Fon 0 30 / 209 67 67 00  
info@bpr-berlin.de  
Dr. Ulf Surburg

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

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

**Frankfurt am Main**  
Stresemannallee 30  
Fon 0 69 / 870 04 04 00  
info@bpr-frankfurt.de  
Detlev Pauer, Oliver Altmann

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

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

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

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

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

## SRP Schneider & Partner Ingenieur Consult GmbH

**Kronach**  
Ruppenweg 24  
Fon 0 92 61 / 56 6-0  
info@srp-consult.de  
Werner Kuhnlein

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

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

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

## DÜNSER.AIGNER.KOLLEGEN Ingenieurplanungsgruppe GmbH

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

## SRP Schneider & Partner International Department

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

**Würzburg**  
Am Schwanensee 6  
Fon 09 31 / 27 04 90 65  
info@srp-consult.de  
Stefan Ströhnlein