



BPR_{aktuell}

1.15

BPRGruppe

BPR · Beraten | Planen | Realisieren
Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner mbB

BPR · Dr. Schäpertöns & Partner
Beraten | Planen | Realisieren

Inhalt BPRaktuell 1.15

Titel	Wohnanlage Isargärten in München-Thalkirchen Autonom fahren – wer fährt hier eigentlich wen?
Editorial	
Neue Projekte	Ausbau Fedelhöfen, Bremen Kanalsanierung im Königlichen Kurgarten, Bad Reichenhall Grunderneuerung „Am Pferdemarkt“, Langenhagen Eisenbahnübergang Denkendorfer Tal, Denkendorf Badelandkreuzung, Wolfsburg Aufhebung eines höhengleichen Bahnübergangs, Sarstedt Umbau des ZOB in Gelsenkirchen-Buer Trinkwasserleitung, Piding Erschließungsgebiet Habenhauser Hof, Bremen Schorndorfer Straße, Esslingen Grund- und Deckenerneuerung der A 395 und der B 6, Vienenburg Hochwassersanierung für das Behandlungszentrum Aschau
Projekte	Wohnanlagen Isargärten und Park Living in München Umbau der Halberstädter Straße in Wolfsburg Zwei Brücken im Zuge des Umbaus der Bundesautobahn A 70 Domplatz Paderborn Sanierung der Ortsdurchfahrt Duttonstedt Die Bad Reichenhaller Mineralwasserquelle Erweiterung der Kristall-Therme in Schwangau
Aktuelles + Internes	Drei Einweihungen in Wolfsburg Dresdner Brückenbausymposium BPR goes East Skirennen in Kelchsau Neues Büro Hannover Stefan Lippert, neuer Fachbereichsleiter Planung in Bremen Einweihung unseres neuen Büros in Wolfsburg

Vor mehr als 20 Jahren begann eine Entwicklung, von der ich bis heute nicht weiß, ob ich sie gut oder schlecht finden soll. Die Bedienungsanleitungen für die elektronischen Einbauten in Autos (Navi und Co.) wurden immer umfangreicher. Eigenständige Beschreibungen des so genannten „Infotainment-Centers“ umfassen mittlerweile mehr als 300 Seiten. Ich persönlich bin schon zufrieden und nahezu stolz auf mich, wenn ich herausgefunden habe, wo das Wischwasser aufgefüllt wird und wie man die Rückenlehne nach vorn klappt. Von den elektronischen Teilen wie Navi, Telefon und ihren 1000 Einstellmöglichkeiten beherrsche ich vermutlich zwischen 10 und 20 %. Andererseits höre ich jedes Geräusch, das nicht zum normalen Fahrbetrieb gehört, und fühle, ob der Reifen zu viel oder zu wenig Druck hat. Jedem das seine, sozusagen.

Mein, nun gut, Luxusproblem, das mit jedem Jahr größer wird: Die teuren Autos (schöner, größer, komfortabler, technisch ausgereift) haben immer mehr Gimmicks, die ich eigentlich gar nicht möchte. Ich bin aber gezwungen, den ganzen elektronischen Kram mit zu kaufen. Ich kann mich noch ganz gut umdrehen oder in den Rückspiegel gucken und das mit dem Einparken kriege ich zufriedenstellend geregelt. Deshalb habe ich beispielsweise auf die piependen Sensoren verzichtet, solange es möglich war, sie aus der Zubehörliste zu streichen. Die nächste Stufe der Evolution sind Fahrerassistenzsysteme, der absolute Megatrend: Ampelassistent, Beschleunigungsassistent, Bremsassistent, Einparkhilfe, Kollisionswarnsysteme, Spurerkennungssysteme, Spurhalteassistent. Die Liste ist sicher nicht vollständig. Die Verantwortung verbleibt jedoch beim Fahrer, d.h. er kann (und soll?) autonome Eingriffe ggf. „übersteuern“ und behält dadurch seine Selbstständigkeit. Was natürlich auch eine rechtliche Frage ist. Streitigkeiten wegen eventueller Schuldfragen wären fatal!

Und wenn man den Propheten Glauben schenkt, werden wir bald komplett autonom fahren. Dazu werden Systeme vernetzt. Zunächst auf Autobahnen und Schnellstraßen, mit erst einmal eingeschränkter Geschwindigkeit und nicht auf den Zufahrten. Das kommt später.

Ist das also der Weg in eine wunderbare Zukunft als Autofahrer? Es scheint so.

Ich sehe natürlich ein, dass dadurch die Verkehrssicherheit erhöht und der Ressourcenverbrauch eingeschränkt werden. Unsere Straßen werden intelligent, und unsere jungen Ingenieure werden nach ganz anderen Richtlinien als heute planen.

Aber ist das dann noch meine Welt? Und was heißt hier eigentlich Autonomie?

Sollen Computer bestimmen, wo wir hinfahren, weil sie schon vor uns wissen, was wir wollen und wo die Straßen noch eine Lücke für uns haben? Sollen wir die Zeit im Auto damit verbringen, uns im Internet nutzlose Dinge zu bestellen?

Nichts gegen ABS, das eherettende Navi und ein paar andere Dinge, die uns das Leben erleichtern, aber die Emanzipation des Autos von seinem Fahrer geht mir dann doch zu weit. Wenn autonom fahren bedeutet, fremdbestimmt im Rudel mitzurollen, pfeife ich auf diesen Fortschritt.

Ich fahre nämlich gern Auto, selbst, in des Wortes ursprünglicher Bedeutung.

Was soll ich tun?

Wissen Sie was: Ich breche noch einmal aus der verordneten Unmündigkeit aus, kaufe mir auf meine letzten Tage einen Chevrolet Bel Air 57, dessen V 8-Blubbern nur von Musik über tönt wird, brause den Pacific Coast Highway in Richtung San Francisco, wo zuweilen sogar sagenhafte 65 Meilen die Stunde erlaubt sind, und singe laut mit Steppenwolf: Born to be wild.

Lachen Sie nicht. Ich meine das ernst.

Bernd F. Künne



Neue Projekte



Ausbau Fedelhöfen, Bremen

Fedelhöfen ist ein Straßenzug in Bremen-Mitte, der die übergeordneten Erschließungsachsen Rembertiring und Am Dobben verbindet. Vom Amt für Straßen und Verkehr wurden wir beauftragt, die Ausschreibung, Bauoberleitung und örtliche Bauüberwachung sowie diverse übergeordnete besondere Leistungen zu erbringen. Bei dieser Maßnahme kommt wieder einmal alles zusammen. Ein enger Straßenraum, viele Anlieger und Gewerbetreibende, vorauslaufende Maßnahmen des Kanalbaus, Arbeiten der Versorgungsunternehmen und eine besondere Komplexität aufgrund der Kleinteiligkeit des Bauvorhabens. Gut, können wir alles. Angenehm für uns, dass das Projekt kaum mehr als einen Steinwurf von unserem Bremer Büro entfernt ist.



Kanalsanierung im Königlichen Kurgarten, Bad Reichenhall

Das Kanalnetz im Königlichen Kurgarten von Bad Reichenhall ist in die Jahre gekommen und bedarf einer Sanierung.

Die Liegenschaft des Bayerischen Staatsbades wird vom Staatlichen Bauamt Traunstein verwaltet. Im Herbst letzten Jahres erhielten wir den Ingenieurauftrag, die Sanierungsplanung zu erstellen.

Als zertifizierte Kanalsanierungsberater ist das genau das Richtige für uns. Um den laufenden Kurbetrieb nicht übermäßig mit Baulärm zu strapazieren, wird dort, wo es technisch machbar ist, die Sanierung mittels Kanal-Inliner gewählt. Im Frühjahr - wie Sie sehen, ist zur Zeit noch Winter - sollen die Arbeiten beginnen.



Grunderneuerung „Am Pferdemarkt“, Langenhagen

Einst wurde an diesem Ort ein reger Handel mit Pferden betrieben. Heute erinnert nur noch der Name der Straße und der angrenzenden Gewerbeflächen an die vormotorisierte Zeit. Die Straße und die Nebenanlagen sind in die Jahre gekommen und entsprechen nicht den Vorgaben aktueller Richtlinien. BPR wurde daher von der Stadt Langenhagen mit der Vorplanung für eine Grunderneuerung eines 550 m langen Streckenabschnitts beauftragt. Ein erklärtes Ziel der Planung ist, beidseitig der Fahrbahn Geh- und Radwege zu realisieren. Ein weiterer Aspekt wird sein, die Durchfahrthöhe der Bahnunterführung Hannover-Celle auf 3,70+x m zu vergrößern. Angesichts der Vielzahl der dort verlegten Ver- und Versorgungsleitungen eine interessante Aufgabe.



Eisenbahnübergang Denkendorfer Tal, Denkendorf

Im Zuge des Großprojekts Stuttgart 21 schreiten die Baumaßnahmen für die Schnellbahnverbindung Stuttgart - Ulm im Filderbereich voran. Die Firma Max Bögl GmbH aus Neumarkt in der Oberpfalz hat den Auftrag zum Bau der Eisenbahnüberführung Denkendorfer Tal, unweit unseres Esslinger Bürostandes. Um den erforderlichen Freiraum zur Herstellung der Gründung der Talbrücke zu schaffen, muss die Neuhäuser Straße (L 1204) zunächst umgelegt werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird die Straße zurückverlegt und der neben der Straße verlaufende Radweg wieder hergestellt. Wir sind von der Firma Max Bögl GmbH mit den erforderlichen Straßenplanungen beauftragt. Eine interessante Aufgabe direkt vor der Haustür.



Badelandkreuzung, Wolfsburg

Die Badelandkreuzung an der B 188, Oebisfelder Straße in Wolfsburg ist sozusagen die große Schwester des von uns im vergangenen Jahr intensiv bearbeiteten Schlossknotens. Verkehrsmengen von über 40.000 Fahrzeugen pro Tag sind im Rahmen der Grunderneuerung zu managen. Nicht irgendein Verkehr, sondern der hochsensible Pendlerverkehr, insbesondere zum Volkswagenwerk. Da die Badelandkreuzung im Gegensatz zum Schlossknoten ein vierarmiger Knotenpunkt ist, sind die Anforderungen an die Bauphasen noch komplizierter und müssen noch sorgfältiger vorbereitet werden. Außerdem ist eine Brückensanierung Bestandteil der Gesamtmaßnahme. Wir freuen uns, auch dieses spannende Projekt für die Stadt Wolfsburg bearbeiten zu dürfen.



Aufhebung eines höhengleichen Bahnübergangs, Sarstedt

Der Bahnübergang in der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße in Sarstedt quert die Bahnstrecke „Hannöversche Südbahn“ von Hannover nach Kassel. Neben sechs bis acht Personenzügen pro Stunde fahren hier täglich bis zu 140 Güterzüge. Die hohe Frequentierung führt dazu, dass die Schrankenanlage an Werktagen bis zu 70% geschlossen ist - eine belastende Situation für die Sarstedter! Seit über 40 Jahren verfolgt die Stadt Sarstedt deshalb die Planungen für die Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs. Eine Untersuchung aus dem Jahr 1991 sah eine kürzere Tunnelvariante vor. Diese soll gemäß der aktuellen Trassierungsrichtlinien und der Baukosten überprüft werden. Wir freuen uns, dass die Stadt Sarstedt uns und dem Büro grbv diese Planungsleistungen übertragen hat.

Umbau des ZOB in Gelsenkirchen-Buer

Unser Büro wurde im März im Rahmen eines VOF-Verfahrens ausgewählt, die Planung und Realisierung für den Umbau des ZOB in Gelsenkirchen-Buer zu übernehmen. Hier treffen zahlreiche Buslinien der Vestischen und der BOGESTRA zusammen. Der ZOB ist somit der wichtigste Verknüpfungspunkt für den ÖPNV im Norden der Stadt. Da er in seiner Ausprägung nicht mehr den Anforderungen an einen modernen und barrierefreien Verknüpfungspunkt genügt, muss er nun umgestaltet werden, um in Zukunft eine attraktive, barrierefreie und leistungsfähige Umsteigemöglichkeit zu bieten. Wir freuen uns über diesen Auftrag, insbesondere darüber, für einen neuen Auftraggeber in einer für uns neuen Stadt tätig werden zu können.



Trinkwasserleitung, Piding

Das Wasserwerk der Gemeinde Piding im Berchtesgadener Land benötigt zwei neue Versorgungsleitungen, damit stets ausreichend Trinkwasser zur Verfügung steht, denn mit den Milchwerken Berchtesgadener Land befindet sich ein Großabnehmer in der fünftausend Einwohner zählenden Gemeinde.

Wir wurden mit der Planung, Ausschreibung und Bauüberwachung beauftragt. Die geplante Trasse verläuft durch ein Waldgebiet und quert dabei eine Bundesstraße und eine Bahnstrecke. Mit dem Spülbohrverfahren sollen der Eingriff in die Natur reduziert und die Kosten für die Wiederherstellung der Oberfläche niedrig gehalten werden.



Erschließungsgebiet Habenhauser Hof, Bremen

Die Dr. Hübötter Grundstücks-GmbH projiziert derzeit ein neues Wohngebiet in Bremen-Habenhausen direkt am Weserdeich. Das Grundstück mit einer Fläche von ca. 2,35 ha soll mit Einzel- und Kettenhäusern auf 44 Grundstücken bebaut werden. Wir sind mit der Planung der Verkehrsanlagen auf der Basis des städtebaulichen Konzepts beauftragt. In Abstimmung mit den zuständigen behördlichen Stellen werden wir die verkehrsplanerischen Details prüfen und einen Entwurf erstellen, der die verkehrlich notwendigen Rahmenbedingungen für die Fertigstellung des in Bearbeitung befindlichen Bebauungsplans Nr. 2456 vorgibt. Dies ist ein weiteres spannendes Erschließungsprojekt für einen privaten Bauträger in Bremen. Den Freiraum, schöne Straßen zu planen, werden wir sicher nutzen können.



Schorndorfer Straße, Esslingen

Mehr als 10.000 Fahrzeuge passieren täglich die Schorndorfer Straße. Schwerlastverkehr und mehrere Buslinien tragen dazu bei, dass der vorhandene Straßenbelag erhebliche Beschädigungen aufweist. Punktuelle Sanierungen, wie sie in der Vergangenheit vorgenommen wurden, reichen nun nicht mehr aus, um eine dauerhafte Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die Stadt Esslingen hat sich daher zu einer grundlegenden Sanierung der Schorndorfer Straße auf einem Abschnitt von ca. 300 m entschlossen und uns mit den Planungen und der örtlichen Bauüberwachung beauftragt. Die Sanierung beinhaltet auch die Anpassung der Straßenführung der Hirschlandstraße, um den notwendigen Flächenbedarf für einen sicheren Begegnungsverkehr zur Verfügung zu stellen.



Grund- und Deckenerneuerung der A 395 und der B 6, Vienenburg

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel, plant die Erneuerung der Bundesautobahn A 395 einschließlich der Rampen zur B 6 sowie die Deckenerneuerung der B 6. Die Länge dieses Bauvorhabens erstreckt sich auf 9,5 Kilometer. Es handelt sich um ein weiteres Bundesfernstraßenprojekt, bei dem die Ertüchtigung vorhandener Bausubstanz erforderlich geworden ist, da der Straßenbelag in den betrachteten Bereichen bereits erhebliche Schäden aufweist. Gemeinsam mit unseren Kollegen vom Büro Vössing haben wir den Auftrag als Ergebnis eines VOF-Verfahrens erhalten und freuen uns auf eine neue Herausforderung im Bundesfernstraßenbau.



Hochwassersanierung für das Behandlungszentrum Aschau

Durch die Überschreitung des Jahrhunderthochwassers kam es im Frühjahr 2013 zu großen Schäden an den Gebäuden des Behandlungszentrums Aschau GmbH. Fast das komplette Untergeschoss wurde in Mitleidenschaft gezogen. Die beschädigten Bereiche werden nun mit wasserunempfindlichen Materialien saniert. Derzeit laufen die Arbeiten in der Schule und im Klinikbereich. Der OP-Betrieb wird dazu in einen Container ausgelagert. Die Fertigstellung ist für Frühjahr 2016 geplant. Um einen dauerhaften Hochwasserschutz zu erlangen, wird die Planung zwischen den Behörden und den Projektbeteiligten intensiv abgestimmt. Die CQS in der BPR Dr. Schäpertöns + Partner wurde mit der Projektsteuerung betraut.



Stand sicher Wohnen in München

Wohnanlagen Isargärten und Park Living

München ist und bleibt einer der attraktivsten Wirtschaftsstandorte in Europa. Neben jährlichen Rekorden bei den Neugeborenen sorgt vor allem der Zuzug junger Fachkräfte aus dem In- und Ausland für eine stetige Nachfrage nach neuen Wohnungen. Auch langfristig ist eine weitere Zunahme der Einwohnerzahl vorhergesagt: Die aktuellste Prognose geht von einem Anstieg der Bevölkerungszahl auf 1,65 Millionen im Jahr 2030 aus. Dazu kommt seit einigen Jahren das niedrige Zinsniveau, das die Nachfrage nach neuen Wohnungen weiter anheizt: Münchner Wohnimmobilien gelten als sichere Anlagealternative.

Zwischen 7.000 und 8.000 Wohnungen müssten in der bayerischen Landeshauptstadt in jedem Jahr neu gebaut werden, um der Marktsituation gerecht zu werden. Für zwei Wohnanlagen mit insgesamt knapp 350 Wohnungen wurde BPR Dr. Schäpertöns+Partner mit der Tragwerksplanung beauftragt.

Als Statiker verlieren wir nach einer intensiven Planungsphase unsere Bauvorhaben mit Abschluss der Rohbauarbeiten immer mal wieder aus den Augen, so dass uns die Vollendung und die Gelegenheit der Darstellung der fertigen Bauwerke entgeht. Zumindest letzteres wollen wir hier nachholen.

Isargärten Thalkirchen

Die Umwidmung von ehemaligen Bahnanlagen in Bauland für den Wohnungsbau war und ist eines der großen städtebaulichen Themen Münchens. Der Charme des Wohnbauprojekts Isargärten im Süden von München liegt in sei-



Isargärten Thalkirchen

ner Lage unmittelbar an dem mit altem Baumbestand bewachsenen Ufer des Mühlbachs zwischen Isarauen, Tierpark

und der historischen Dorfmitte von Thalkirchen mit seiner barocken Wallfahrtskirche „Maria Einsiedel“.

In elf viergeschossigen Wohnbauten sind über 80 Eigentumswohnungen mit gehobenem Standard entstanden. Drei Architekturbüros waren verantwortlich für die anspruchsvolle und abwechslungsreiche Gestaltung: ggk+Architekten aus Berlin, Hilmer, Sattler und Albrecht aus München sowie Baehr/Rödel aus Starnberg, die auch den ursprünglichen Masterplan für den Investor Vivico Real Estate, inzwischen Teil der CA Immo, entwarfen.

Zur Maria-Einsiedel-Straße sind die einzelnen Wohngebäude als Reihe und zum Mühlbach hin als Punkthäuser zueinander versetzt. Unterirdisch sind alle Wohnhäuser an eine mittig gelegene Tiefgarage angebunden. Sie ist in zwei



Fotos: Quirin Leppert

Isargärten Thalkirchen



Park Living Moosach

in sich geschlossene fugenlose Bauteile, wasserdichte „weiße Wannen“ geteilt und über jeweils eine Einfahrt im Norden und Süden befahrbar. Die von gkk+Architekten geplanten fünf Einzelgebäude mit ihren raffiniert versetzten Geschossen erforderten eine besondere konstruktive Maßnahme: In jeder Ebene mussten die beiden darüber liegenden Stockwerke abgefangen werden.

Park Living Moosach

Auf einem 25.000 m² großen Grundstück ist in München-Moosach ein Wohnquartier inklusive Kindertagesstätte mit ca. 260 Miet- und Eigentumswohnungen entstanden. Das gesamte Quartier ist verkehrsberuhigt. Die Fahrzeuge der Bewohner finden in vier Tiefgaragen Platz. Im November 2010 wurden die Bauanträge eingereicht, der Baubeginn war im 2. Quartal 2011, Fertigstellung im Jahr 2013. Die Objektplanung der fünfgeschossigen Riegel längs der Baubergerstraße kommt von den Architekten BDLB aus München, die der im Inneren des



Park Living Moosach

Grundstücks liegenden drei- bis viergeschossigen Zeilen von den Hamburger Architekten cap Consulting für Architektur und Planung, die Freianlagen wurden von Hautum Infrastruktur geplant. Die Tragwerksplanung sowie die Wärmeschutznachweise nach EnEV hat BPR erstellt. Auch hier wurden die Tiefgarage

und die Keller als „weiße Wannen“ ausgebildet. Das bedeutet, dass der Beton wasserdicht ist und keine zusätzliche Abdichtung von außen erforderlich wird.

So unterschiedlich die beiden Anlagen in Lage und Preis und damit auch in ihrer Bewohnerstruktur sein mögen, so ähnlich waren die Wünsche der Bauherrnschaft hinsichtlich einer optimalen Ausnutzung ihrer Grundstücke. In beiden Fällen musste also die im Hof liegende unter einer Grünfläche befindliche Tiefgarage teilweise unter die Gebäude geschoben werden. Außerdem mussten Versprünge aus den unterschiedlichen Höhenniveaus von innen und außen aufgefangen und Lasten aus Stützen und Wänden mit Unterzügen abgefangen werden, damit dann genau darunter PKW-Stellplätze realisiert werden konnten.

Dr. Bernhard Schäpertöns



Park Living Moosach

Straßenraum höchst sinnvoll genutzt

Umbau der Halberstädter Straße in Wolfsburg

Seit 1999 unterstützen der Bund und die Länder mit dem gemeinsamen Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“ städtebaulich, sozial und wirtschaftlich benachteiligte Stadtteile. In Wolfsburg gehört der Stadtteil Westhagen seit Mitte 2000 zum Förderprogramm, in dessen Fokus neben der städtebaulichen Sanierung und Aufwertung auch der Erhalt der kulturellen Vielfalt des Stadtquartiers steht. Der städtische Geschäftsbereich „Stadtplanung und Bauberatung“ plant nun den Umbau der nördlichen Halberstädter Straße. Vor dem Hintergrund der vielfältigen Nutzungen und verkehrlichen Aufgaben soll der Straßenraum

aufgewertet werden. Planungsziel sind die Vergrößerung des Stellplatzangebotes, die Berücksichtigung des Busverkehrs (Reisebusse und ggf. später Schulbusverkehr) und die Optimierung der Nebenanlagen v.a. im Hinblick auf die Schulwegfunktion. Insbesondere soll auch die Verkehrssicherheit im Umfeld des Freizeit- und Bildungszentrums Westhagen verbessert werden. Für die Planung der Halberstädter Straße Nord ist eine enge Abstimmung mit angrenzenden Planungen erforderlich: Parallel zum Straßenumbau werden der Eingangsbereich des Freizeit- und Bildungszentrums Westhagen sowie ein Lehrerparkplatz durch den städtischen

Schulbereich im Zusammenwirken mit dem Geschäftsbereich „Grün“ umgestaltet bzw. umverlegt. Die Planungen hierfür werden von unseren Kollegen Landschaftsarchitektur Diekmann, lad+, vorgenommen. Der heutige Lehrerparkplatz muss teilweise dem Umbau der Halberstädter Straße weichen. Die Bürgerbeteiligung hat bei Bauprojekten in Westhagen Tradition und das Interesse beim Bürgerworkshop im Juni 2014 war groß. Anwohnerinnen und Anwohner diskutierten mit Fachplanern die Umgestaltung der Halberstädter Straße und sammelten in Arbeitsgruppen Anregungen und Wünsche. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit im



Umfeld des Schulzentrums und die Anzahl der Stellplätze waren den Anwohnerinnen und Anwohnern wichtig. Abschließend wählten die Beteiligten ihre Vorzugsvariante.

Gemeinsam mit Martin Diekmann aus Hannover haben wir einen Straßenraum entworfen, der sowohl die technischen als auch die gestalterischen Anforderungen berücksichtigt: Die Straßenachse der Halberstädter Straße wird begradigt und schafft damit Platz für einen Pocket-Park, der den z.T. fast 40 Meter breiten Planungsraum strukturiert und neue Aufenthaltsqualität bringt. Der großzügige Wendekreis vor dem Schulvorplatz bietet zukünftig genügend Platz für Hol- und Bringverkehre. Die neuen Stellplätze längs der Halberstädter Straße werden durch Bäume gegliedert, die die neue Straßenachse mit Ausrichtung auf das Schulzentrum unterstreichen. Auf der Mittelinsel setzt sich der lockere Baumhain aus dem Pocket-Park fort und schafft eine gestalterische Überleitung zum Schuleingang. Ab Mitte 2015 wird die Halberstädter Straße Nord umgebaut. Dafür wurde ein enger Zeitplan gestrickt, der die interdisziplinäre Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten erfordert.

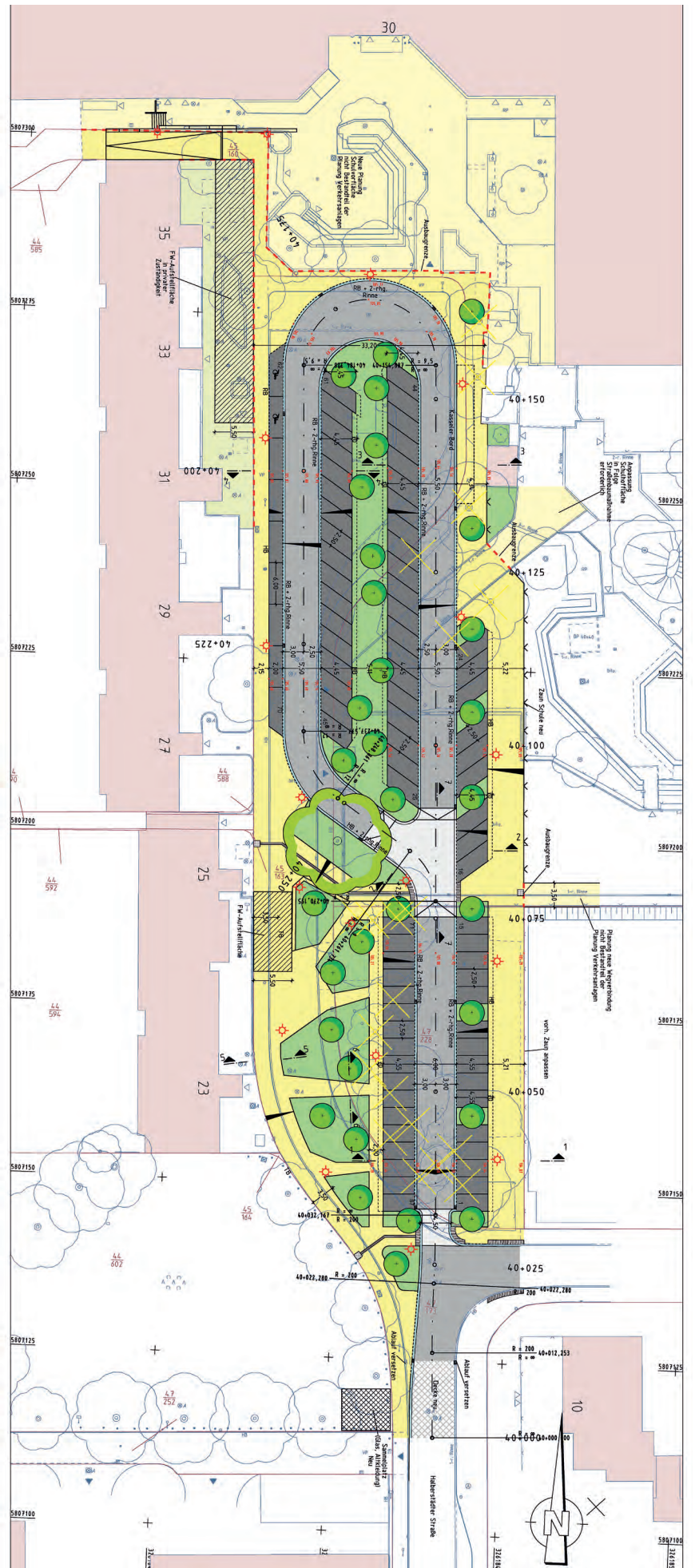
Bedingt durch die direkte Nachbarschaft zur Schule sind die Baumaßnahmen vorrangig in den Schulferien vorgesehen. Vorbereitende Maßnahmen wurden bereits durchgeführt, so dass ab Mai der Neubau des Lehrerparkplatzes beginnen kann. Der Umbau der Halberstädter Straße folgt dann ab den Sommerferien 2015.

Nach dem Umbau der Halberstädter Straße Nord geht es mit den Planungen in Westhagen weiter. Die Fortsetzung, ganz einfach Halberstädter Straße Süd genannt, wurde bereits in Varianten untersucht.

Am südlichen Dresdener Ring haben wir den Auftrag, die überdimensionierte Kreuzungssituation bedarfsorientiert zu optimieren und für einen Fußgängertunnel die Variante „Erneuerung und Optimierung“ gegenüber der Variante einer höhengleichen Kreuzung zu untersuchen.

Wir freuen uns, dass wir für die Stadt Wolfsburg weitere spannende „Soziale Stadt“-Projekte planen dürfen.

Miriam Stöter



Grundlage: LGN - Landesvermessung + Geobasis Information Niedersachsen

Technischer Lageplan

Staufrei durch Franken brausen

Zwei Brücken im Zuge des Umbaus der Bundesautobahn A 70

Die A 70 im Norden Bayerns verbindet die A 7 bei Schweinfurt über die A 73 bei Bamberg mit der A 9 nördlich von Bayreuth in West-Ost-Richtung. Neben ihrer Funktion als Fernverbindung wird die Strecke auch vom regionalen Verkehr gerne genutzt, weil sie die Fahrzeiten verkürzt.

Die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesverkehrsministerium Dorothee Bär MdB gab im Dezember 2014 die grunderneuerte A 70 zwischen der Anschlussstelle Neudrossenfeld/Kulmbach und dem Autobahndreieck Bayreuth/Kulmbach für den Verkehr frei. Der Bund investierte rund 52 Millionen Euro in den etwa 7,6 Kilometer langen Bauabschnitt, der in weiten Teilen vor dem Zweiten Weltkrieg errichtet worden war.

2013 wurde die Fahrbahn Richtung Bamberg, bis Ende 2014 die Fahrtrichtung Bayreuth erstellt. Im Zuge der Erneuerung mussten auch einige Brückenbauwerke errichtet werden. Zwei Überführungsbauwerke wurden im Auftrag der Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth, von BPR entworfen.

Bauwerk 113a

Die 4,50 m breite Brücke überführt einen stark geneigten Forstweg bei Waldau über die A 70. Das alte Bauwerk wurde im Vorfeld zum Streckenbau abgebrochen. Die neue Brücke musste die versetzte, breitere und höher liegende neue Trasse der Autobahn in der alten Lage stützenfrei überspannen.

Der laufende Verkehr sollte durch den Neubau so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Vom Bauherrn war zunächst ein einfeldriges Verbundrahmenbauwerk in der „Bauweise Dr. Schäpertöns“ favorisiert. Aufgrund der vielfältigen Randbedingungen wurde ein Dreifeldbauwerk als wirtschaftlich und

gestalterisch bessere Variante herausgearbeitet. Das mittlere Feld in Verbundbauweise überspannt den Autobahnquerschnitt komplett und hat eine Stützweite von 41,40 m. Die sehr kurzen Randfelder mit etwa 11,50 m und 13,50 m Stützweite wurden in Stahlbeton erstellt und binden mit hochgesetzten Widerlagern unauffällig in die Böschungen ein. Die kräftigen Pfeiler dienten während der Bauzeit als Auflager für den rund 42 m langen Stahlträger, stabilisieren die Brücke im Endzustand in Längs- und Querrichtung und dienen als Teileinspannung für das große Mittelfeld. Den abhebenden Kräften bei Belastung des Mittelfelds wird durch das Eigengewicht entsprechend dimensionierter Widerlagerblöcke entgegengewirkt. Das Bauwerk wird auf dem anstehenden Sandsteinböden flach gegründet.

Durch die Auflösung des Rahmenbauwerks in ein Dreifeldbauwerk werden große Widerlager-Ansichtsflächen vermieden. Die Brücke wirkt trotz der robusten Einzelbauteile leicht und offen. Die beabsichtigte hohe Wirtschaftlichkeit und einfache Herstellung hat sich bei Vergabe und Bauausführung bestätigt.

Bauwerk 118b

Das alte Unterführungsbauwerk, Baujahr 1937, wurde bereits im Zuge des Streckenbaus vollständig abgebrochen. Die neue 10,10 m breite Brücke überführt nun eine Gemeindeverbindungsstraße circa 1,5 Kilometer westlich des Autobahndreiecks Bayreuth/Kulmbach. Maßgabe des Bauherrn war, eine gut gestaltete Brücke zu entwerfen, die dem Autofahrer als Wegpunkt Orientierung gibt und in Erinnerung bleibt. Zunächst wurden verschiedene Varianten, unter anderem auch eine Rohrfachwerkbrücke, untersucht. Die Idee eines leichten Überbaus mit markanter Form in

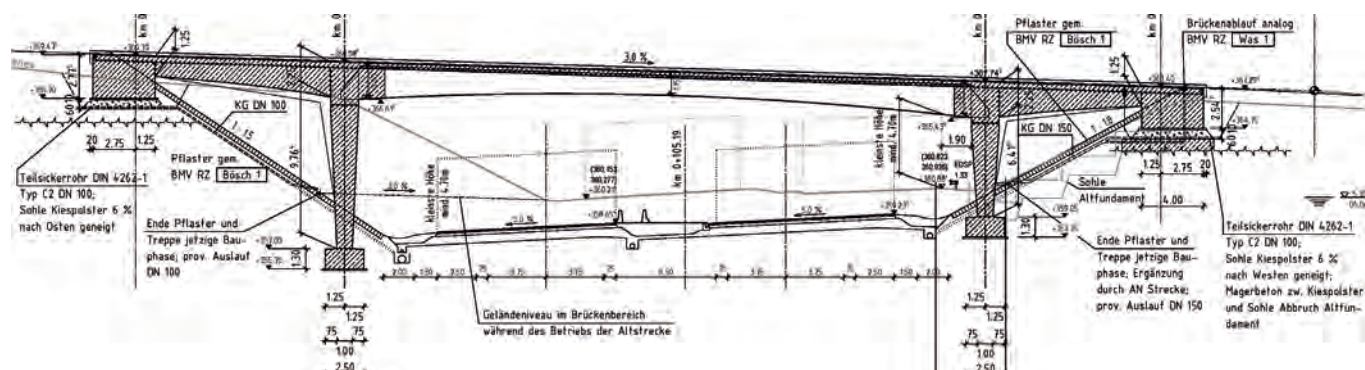
Fachwerkbauweise wurde weiterverfolgt. Die Rohrfachwerkbauweise ist aufgrund der noch nicht bauaufsichtlich geregelten Ermüdungsproblematik für Straßenbrücken mit sehr hohem Aufwand verbunden. Daher wurde von BPR eine alternative Lösung mit Fachwerkstreben aus Blechen und ermüdungssicheren Verbindungen entworfen.

Der gestalterische Anspruch des Tragwerks wurde mit der Planung eines Sondernergeländers konsequent fortgesetzt. Als Entscheidungshilfe zur Farbgebung erstellte BPR ein Farbkonzept für das Gesamtbauwerk. Dabei wurden mehrere Varianten betrachtet und mit Visualisierungen anschaulich aufbereitet. Wegen der neuartigen Bauweise wurden schon im Entwurf präzise Details für die Stahlkonstruktion konstruiert und eine ausführliche Vorstatik aufgestellt.

Das neue Bauwerk kreuzt die A 70 im Winkel von 78 gon und weist eine Stützweite von knapp 58 m auf. Die massiven Widerlagerblöcke werden zurückhaltend im Straßendamm eingebettet und auf Bohrpfehlen gegründet. Die Fahrbahnplatte des Überbaus wurde auf den Stahlträgern, schlaff bewehrt, in Ort betonbauweise erstellt.

Bei den vorgestellten Überführungsbauwerken ist der Gestaltungswille im Entwurf und bei der Wahl des statischen Systems klar ablesbar. Die daraus resultierenden Konstruktionen haben zu eigenständigen Bauwerken geführt, die jedes für sich selbstbewusst und doch sich ihrer Funktion unterordnend bestehen können. Damit wurde wieder eines unserer Gestaltungsprinzipien erfolgreich umgesetzt.

Daniel Schäfer



Schnitt Bauwerk 113a



Ansicht Bauwerk 113a



Fachwerk und Widerlager Bauwerk 118b



Einhub Bauwerk 118b



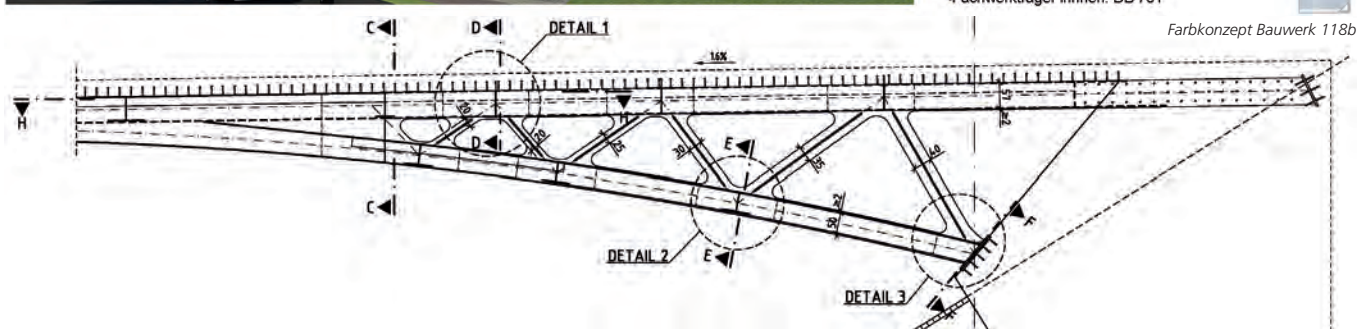
Einhub Bauwerk 118b



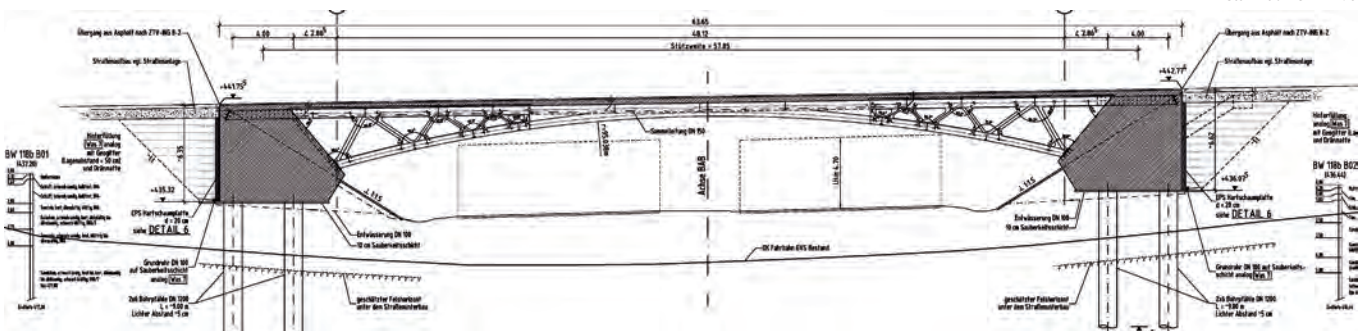
- Geländer: DB 703
- Pfosten
- Lochblechfüllung
- Rahmen Geländer
- Edelstahl:
- Rahmen Geländer
- Lochblechfüllung
- Kappe: Beton hellgrau glattgeschalt
- Widerlager Vertiefung: Beton dunkelgrau glattgeschalt evtl. hell beschichtet
- Widerlager: Beton dunkelgrau Brettschalung
- Fachwerkträger: DB 703
- Fachwerkträger innen: DB 701



Farbkonzept Bauwerk 118b



Detail Bauwerk 118b



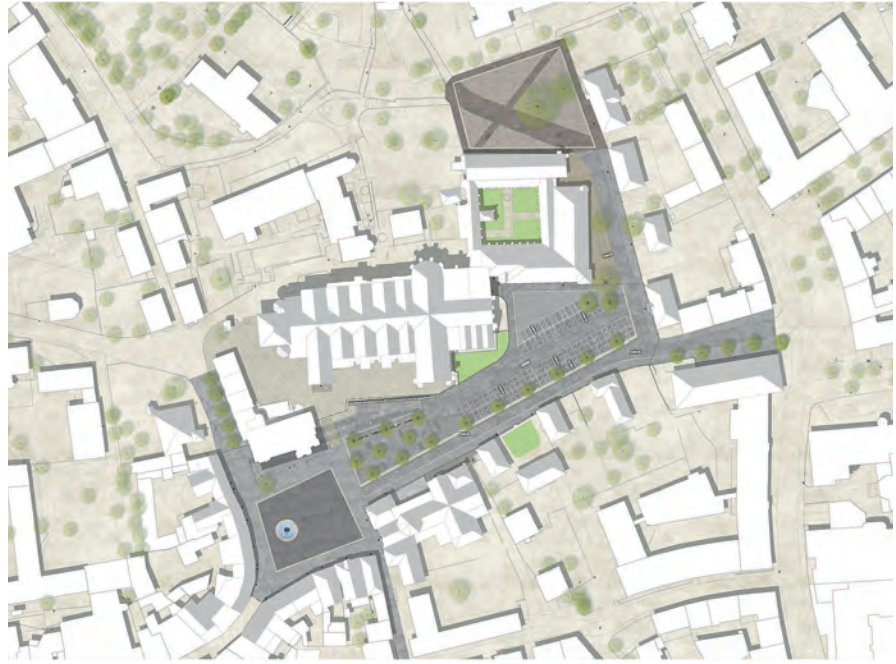
Schnitt Bauwerk 118b

Geistliche und weltliche Einflüsse

Domplatz Paderborn

Ein Spaziergang über den Paderborner Dom- und Marktplatz lädt zu einer kulturgeschichtlichen Entdeckungsreise ein. Im Mittelalter war der Marktplatz größter Platz der Domfreiheit. Mit dem Hellweg querte eine der bedeutendsten historischen Handelsstraßen die Platzfolge. Der heutige Domplatz entstand auf dem Grundriss einer alten Friedhofsanlage am Dom. Die umgebenden Sakralbauten mit ihren Fassaden aus verschiedenen Zeitepochen reflektieren das kulturelle Erbe Paderborns.

Bis heute stehen geistliche und weltliche Nutzungen bedeutsam nebeneinander. Doch die Oberflächen des Dom- und Marktplatzes sind inzwischen in die Jahre gekommen und teilweise nicht mehr verkehrssicher. Die Stadt Paderborn wünschte folglich eine Neugestaltung und -gliederung des Platzensembles. Wir waren mit dem Büro lad+ (landschaftsarchitektur diekmann) als Arbeitsgemeinschaft in einem VOF-Verfahren erfolgreich und haben den Auftrag für die Objektplanung der Frei- und Verkehrsanlagen (Leistungsphasen 1 bis 5 HOAI) erhalten. Er umfasste eine öffentliche Verkehrsfläche von rund 9.000 m² und ein Bauvolumen



Grundlage: LGN - Landesvermessung + Geobasis Information Niedersachsen

Übersicht der Freianlagenplanung (Quelle: lad+)

von rund 3,4 Mio. € brutto. Geplant haben wir von Oktober 2013 bis September 2014.

Ziele der Neugestaltung des Platzensembles waren die Entflechtung von Verkehrsanlagen, die Schaffung von Aufenthaltsbereichen und eine räumliche Akzentuierung des Domplatzes mittels einer Baumreihe, die den Ver-

lauf des historischen Hellwegs nachzeichnet und gleichermaßen die Grenze des ehemaligen Friedhofs markiert. Für das gesamte Ensemble ist eine Priorisierung des Fußgängerverkehrs vorgesehen.

Der räumlich deutlich gefasste Marktplatz soll eine polygonale Innenfläche erhalten. Sie soll dem Platz Weite, den Marktständen eine Basis und dem Brunnen einen zentralen Ort geben. An die Platzränder werden besondere Anforderungen hinsichtlich der Auslagen der Geschäftsanlieger, der Außengastronomie und der Kundenströme gestellt. Ein Fries markiert daher die Kante zwischen dem umlaufenden Gehbereich mit großformatigen Platten und der inneren Platzfläche aus Pflastersteinen. Der Marktplatz wird bewusst frei gehalten von weiterer Möblierung. Der Bereich vor der Gaukirche wird heute von einem Parkplatz dominiert. Der Verzicht auf rund 30 Stellplätze gibt dem Domplatz nutzbaren öffentlichen Freiraum mit Aufenthaltsqualitäten vis-à-vis des Doms. Der Bereich vor der Gaukirche kann dadurch, wie bereits der heutige Marktplatz, als Fußgängerzone ausgewiesen werden. Die wahrscheinlich auffälligste Änderung betrifft den Übergang vom Domplatz oben zum Domhof unten. Der Platz mit dem Baumhain öffnet sich zukünftig zum unteren Domhof in Form einer großzügigen, bis zu 50 m breiten Freitreppe, in die seitlich eine Rampe für Feuerwehrfahrzeuge eingeschnit-



Perspektive Domplatz (Quelle: lad+)



Perspektive Marktplatz (Quelle: lad+)

ten ist. Hierdurch kann eine 35 m lange Stützwand entfallen, die bisher eine Barriere darstellt.

Der östliche Teil des Domplatzes soll weiterhin außerhalb von Markttagen als Parkplatz genutzt werden. Durch die Vielzahl an Märkten (Wochenmarkt, Weihnachtsmarkt, Libori und andere Events) bestand außerdem die Herausforderung, die unterschiedlichen Nutzungen gestalterisch in Einklang zu bringen.

Der geplante Parkplatz besteht aus zwei Fahrgassen mit jeweils beidseitigen Senkrechstellplätzen. An beiden Stirnseiten ist eine Umfahrungsmöglichkeit geplant. Dadurch ergibt sich ein geordnetes Bild für eine leichtere Orientierung von Autofahrern und Fußgängern.

Die notwendige Breite der Fahrgassen von sechs Meter wird durch Gliederungselemente wie einem Gehband und Gossen optisch auf 4,50 Meter reduziert. Der Domplatz soll eine Einstufung als „Verkehrsberuhigter Bereich“ erhalten, in dem maximal mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf und Fußgänger Vorrang genießen.

Der Vorplatz vor dem Generalvikariat

bildet einen eigenständigen Teilraum im Domplatz, der sich dem engeren Dombezirk zuordnet. Er kann auch funktional, durch Zuweisung der 12 Stellplätze vor dem Generalvikariat, unabhängig vom Gesamtparkplatz als Aufenthaltsbereich oder für Veranstaltungen genutzt werden.

Als einheitliches Gestaltungselement ist der flächenbündige Einbau von Natursteinen vorgesehen. Dabei sollen zum Teil auch die vorhandenen Steine wiederverwendet werden. Durch die Differenzierung von Formaten, Verbänden und Oberflächenbearbeitung sollen unterschiedliche Funktionen verdeutlicht werden.

Bestandteil der Planung war die Ausstattung des Verkehrsraumes mit Bänken, Leuchten, Fahrradbügeln, Pollern und Abfallbehältern aus einer einheitlichen Möbelfamilie. Am oberen Treppenrand der Freitreppe zum Dom bietet eine Reihe von Sitzbänken Platz zum Verweilen und wird gleichzeitig zum Filter zwischen kontemplativen Domplatz und profanem Marktgeschehen. Die frei stehenden Bäume sollen mittels Baumschutzgittern geschützt werden.

Das Büro Fahlke und Dettmer hatte

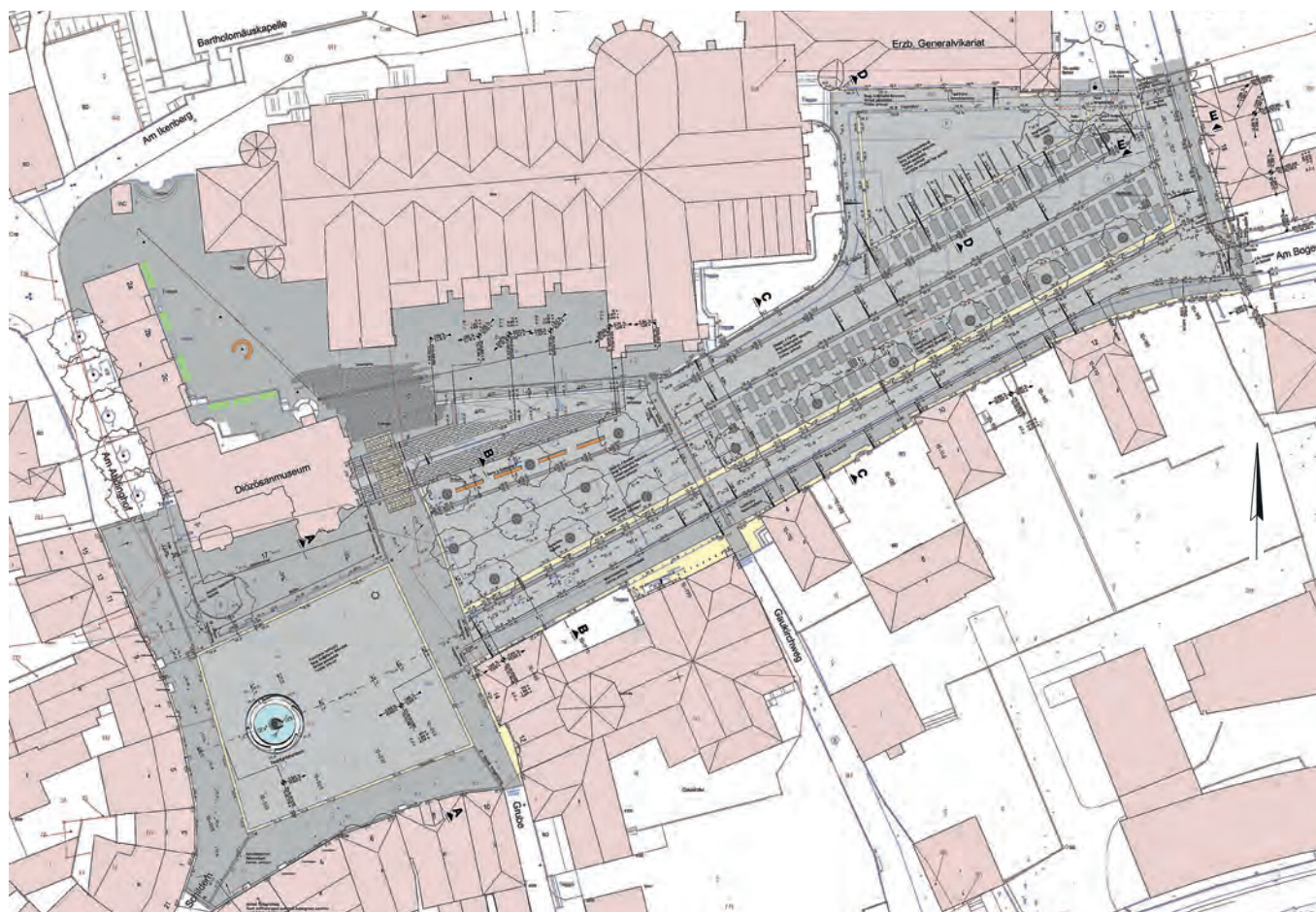
den Auftrag für die konzeptionelle Planung der öffentlichen Beleuchtung. Für die einzelnen Platzbereiche soll eine dem jeweiligen Charakter entsprechende spezifische Lichtatmosphäre erzeugt werden.

Der Domplatz erfährt durch wenige hohe Lichtpunkte eine gleichmäßig helle Ausleuchtung, der Platzbereich zwischen Gaukirche und Dom wird in ein atmosphärisches Licht mit niedrigen Lichtkegeln gehüllt. Der Marktplatz wird von seinen Rändern her erhellt. Die Beleuchtung des Brunnens setzt einen besonderen Akzent bei Dunkelheit. Treppen und Rampe erhalten eine in die Handläufe integrierte Beleuchtung, die zudem die Richtung zum Dom akzentuieren.

Die Bauarbeiten für den Dom- und Marktplatz haben 2014 mit Leitungsarbeiten und archäologischen Untersuchungen begonnen und sollen sich bis 2018 erstrecken.

Wir sind sehr gespannt auf das fertige Bauwerk und die neuen Aufenthaltsqualitäten vor dem Dom. Wir werden berichten.

Martin Diekmann, Heiko Biesler



Technischer Lageplan (BPR / lad+)

Findling, Baum und Bank

Sanierung der Ortsdurchfahrt Duttonstedt

Das kleine Dorf Duttonstedt, seit 1974 ein Ortsteil der Stadt Peine in Niedersachsen, blickt auf eine lange Tradition zurück, wurde es doch bereits 973 n. Chr. erstmals urkundlich durch Kaiser Otto II erwähnt. Heute leben fast 1000 Einwohner in Duttonstedt. Der Ort, nördlich der Autobahn A 2 gelegen, wird von einer ca. 1,2 km langen Ortsdurchfahrt (K 69), der Eilhart-von-Oberg-Straße geprägt. Die Ortsdurchfahrt war, wie man so schön sagt, in die Jahre gekommen. Wir durften die spannende Planung der Grundsaniierung übernehmen. Dazu gehörte die Straßenplanung (Auftraggeber Stadt Peine) und die Planung der Erneuerung/Renovierung der Schmutz- und Regenwasserkanalisation (Auftraggeber Stadtentwässerung Peine - SEP).

Was macht die Ortsdurchfahrt Duttonstedt aus? Die Straße kann man städtebaulich in drei Abschnitte gliedern, die jeweils von einer kleineren Platzfläche geprägt sind. Zwei dieser Plätze sind gleichzeitig markante Umlenkpunkte, die den Verlauf der gerade in den Ort hinein laufenden Ost- und Westäste brechen. Logisch, dass wir den Plätzen eine besondere Bedeutung zugemessen haben. Dabei war zu beachten, dass der Platz am Feuerwehrhaus bereits im Rahmen einer Dorferneuerungsmaßnahme mit viel Engagement der Duttonstedter saniert wurde. Hier haben wir nur marginale Anpassungen vorgenommen. Wichtig war uns, dass die dort bereits eingebrachten Merkmale „Findling, Baum und Bank“ auf allen drei

Plätzen als Wiedererkennungsmerkmal vorhanden sind. Der zentrale Platz am Ehrenmal wurde entrümpelt und neu gestaltet.

Auf die vorhandene „Rot-Eiche“ wurde bei der Fahrbahntrassierung besondere Rücksicht genommen. Gar nicht einfach, da gleichzeitig an dieser Stelle ein Fahrbahnteiler für eine sichere Querung der mit ca. 5.000 Fahrzeugen am Tag belasteten Ortsdurchfahrt eingerichtet werden sollte. Außerdem war eine Bepflanzung zu wählen, die die Installation einer attraktiven Weihnachtsbeleuchtung möglich macht. Weiterer Knackpunkt im Rahmen der Planung war die Lage der Bushaltestelle, die in sehr vielen Abstimmungsrunden mit Ordnungsamt und Vertretern des Ortes, der Polizei und dem Tiefbauamt der Stadt Peine als Auftragge-



Lageplandetails der Plätze





ber und Bauherr diskutiert wurde. Vorbildlich war aus unserer Sicht die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt und der Stadtentwässerung Peine. In zwei Bürgerversammlungen im Dorfgemeinschaftshaus wurden die Vorplanung vorgestellt und Anregungen und Vorschläge der Bürgerschaft entgegengenommen. Das Ergebnis der Planungen und die vorgesehene Bauabwicklung wurde in einer weiteren Bürgerversammlung vorgestellt. Auch dort konnten noch Anregungen zur Bauabwicklung an die Stadt und die Stadtentwässerung Peine herangebracht werden. Wie auf den Fotos gut zu erkennen ist, wurde auch für das Oberflächenmaterial der Nebenanlagen eine sehr gute Wahl getroffen. Um das Geschwindigkeitsniveau in der Ortsdurchfahrt etwas senken zu können, wurden mehrere Maßnahmen vorgesehen. Am Ortseingang aus Peine

kommend wurde ein Fahrbahnteiler integriert. Dafür konnte die Stadt Peine in nicht einfachen Verhandlungen ein Teilgrundstück erwerben. Am Ortsausgang Richtung Meerdorf war ein solcher Fahrbahnteiler schon vorhanden (erstellt durch den Landkreis Peine). Im Bereich der bereits eingangs erwähnten Plätze an den „Umlenkpunkten“ wurde die Fahrbahn mit einer Beschichtung entsprechend der Gehwegfarbe ausgestattet. Die Platzfläche wird dadurch optisch vergrößert, die Kfz-Fahrer passieren den Bereich mit erhöhter Aufmerksamkeit. Kleines Schmankehl: Für die Anschlüsse der Nebenstraßen konnte auf dem Bauhof der Stadt vorhandenes Natursteinpflaster verwendet und damit die Kosten gesenkt werden. Bei der nicht minder spannenden, im Ergebnis aber leider wenig in Erscheinung tretenden Planung der Kanalisation waren Tiefenlagen bis zu

5 Metern zu berücksichtigen. Beim Schmutzwasser wurde nicht der gesamte Kanalzug in der Ortsdurchfahrt erneuert, es konnten ca. 870 Meter mittels des Close-Fit-Verfahrens mit einem PE-HD-Liner renoviert werden. Aufwändig wie immer war die Prüfung und Entscheidung zur Sanierung bzw. Erneuerung der zahlreichen Hausanschlüsse. Wir haben auch die örtliche Bauüberwachung durchgeführt. Dabei gab es eine sehr gute Zusammenarbeit mit der örtlichen Bauüberwachung für die Kanalanlagen, die durch die SEP selbst durchgeführt wurde. Wir bedanken uns bei der Stadt Peine und der Stadtentwässerung Peine für die Übertragung dieser spannenden Aufgabe und wünschen den Dutenstedtern viel Freude an ihrer neuen Ortsdurchfahrt.

Thomas Pfeiffer

Bergfrisch

Die Bad Reichenhaller Mineralwasserquelle

Von einem Quellbesitzer in Bad Reichenhall wurden wir angesprochen, ob wir ihm bei der Umsetzung seines Vorhabens, eine eigene Mineralwasserabfüllanlage zu bauen, unterstützen können.

Eine nicht alltägliche Aufgabe – dafür hoch spannend. Natürlich übernahmen wir den Auftrag. Weitere Gespräche waren notwendig, auch mit dem Hydrogeologen Professor Dr. Heinrich Zankl, der die Anerkennung der Quelle als Mineralwasser gutachterlich begleitet hat. Es sollte sich zeigen, dass bis zur Abfüllung der ersten Flasche Ende letzten Jahres noch ein langer Weg vor uns lag.

Die kleine Quelle in einem Wald des Ortsteils Karlstein war angeblich schon den Römern bekannt. Vor ungefähr hundert Jahren, man weiß es nicht mehr genau, wurde die alte Quelfassung gebaut. Bislang hatten nur die Fische der unterhalb gelegenen Fischzuchtanlage etwas von dem kostbaren Quellwasser.

Der Quellbesitzer ließ das Quellwasser aus Neugier von einem Institut untersuchen. Die Wasseranalyse bestätigte eine hervorragende Reinheit sowie

einen hohen Mineraliengehalt, so dass die Idee geboren wurde, das Wasser zu vermarkten.

Rasch zeigte sich, dass der kleine alte Quellsammelschacht für die Anforderung an die Mineralwasserabfüllung nicht mehr geeignet war. Für das Vorhaben war eine Reihe von Genehmigungsanträgen notwendig. Als erstes musste ein Bauantrag gestellt werden, damit mit den Arbeiten überhaupt begonnen werden durfte. Dann planten wir behutsam eine neue Quelfassung neben der alten. Dabei muss man bedenken, dass das Wasser nicht abgestellt werden konnte. Es kommt fortwährend aus dem Berg, da es sich um eine artesisische Quelle handelt. Der Hydrogeologe vermutet, dass es aus mehr als 500 Metern Tiefe nach oben gedrückt wird.

Wir ließen die alte Quellsammelleitung mit der Schiebekamera befahren, um mehr über den Leitungsverlauf im anstehenden Hang zu erfahren. Unterlagen über das Bauwerk lagen nicht vor. Zeitgleich zum Bauantrag wurde von uns ein Wasserrechtsantrag für die Entnahme eines Teils des Quellwassers gestellt. Das war notwendig, denn bislang

lief das gesamte Wasser in die Teiche der Fischzuchtanlage. Da noch weitere Zuläufe vorhanden sind, wurde die Entnahme bewilligt.

In das neue kleine Quellsammelgebäude im Wald kann man nun ebenerdig eintreten und die Quelfassung in einem Edelstahlbecken kontrollieren und besichtigen. Die Anerkennung zur Mineralwasserquelle war ein eigenständiges Verfahren. Aufgrund der lückenlosen Dokumentation der Wasserproben und die konstant guten Werte über den gesamten Zeitraum wurde sie als Mineralwasserquelle unter dem Namen „Karlsteiner Mineralwasser“ anerkannt. Bedingung für eine Mineralwasserquelle ist unter anderem, dass das gewonnene Wasser ohne Zuhilfenahme von technischen Fördereinrichtungen zutage tritt und zur Abfüllung gelangt. Somit musste die Abfüllanlage in unmittelbarer Nähe zur Quelle gebaut werden. Es sind nur rund 40 Meter, die mit einer Rohrleitung überwunden werden müssen.

Ein ziemlich exotisches Projekt? Finden wir auch.

Hannes Frauenschuh



Baden wie König Ludwig

Erweiterung der Kristall-Therme in Schwangau



Kurz vor Weihnachten war es soweit: Die Edelsteingrotte, der „Zauberberg der Edelsteine“, in der Königlichen Kristall-Therme Schwangau wurde vom Geschäftsführer Heinz Steinhart feierlich eröffnet. Anwesend bei den Feierlichkeiten waren auch der 3. Bürgermeister von Schwangau Peter Helmer und Füssens Bürgermeister Paul Iacob. Diakon Brödner übernahm die Segnung und weihte die Grotte ein.

Zur Kristallbäder-Gruppe gehören insgesamt 12 Thermen. Die Kristall Bäder AG, das Dachunternehmen der Gruppe mit Sitz in Stein bei Nürnberg, ist Ansprechpartner für die wirtschaftlich erfolgreichen Bäder- und Saunanlagen. Insgesamt beschäftigt die Kristallbäder-Gruppe ca. 850 Mitarbeiter und hat einen Jahresumsatz von etwa 60 Mio. Euro. Durch die hohe Haushaltsbelastung der Kommunen überlegen immer mehr Entscheidungsträger, ihre öffentli-

chen defizitären Bäder zu schließen oder zu privatisieren. Die Kristallbäder-Gruppe ist dann ein geeigneter Ansprechpartner. Viele Kristallbäder sichern das Schul- und Vereinsschwimmen, bieten der Bevölkerung einen Ort der Gesundheitsvorsorge und entlasten so den Haushalt der Gemeinden. Unterhalb der Königsschlösser Neuschwanstein und Hohenschwangau gelegen kann man in der Kristalltherme einen besonderen Bade- und Wellnessbereich erleben. Sämtliche Räume wurden - wie das Schloss Neuschwanstein - in Anlehnung an die byzantinische Stilrichtung und französische und deutsche Sagen gestaltet. Thermalsole-Innen- und Außenbecken, Themen-Saunen, Dampfbäder und nun auch die Edelsteingrotte sichern Erholung und Entspannung. Der Zauberberg ist ein Feuerwerk von Licht und Farben. Über 30 Tonnen ausgesuchter Amethyste, Bergkristalle,

Citrine und sogar ein Smaragd wurden künstlerisch nach der Heilslehre der Heiligen Hildegard von Bingen verarbeitet. 840 Bergkristalle werden mit Glasfasern hintergrundbeleuchtet und verändern in regelmäßigen Abständen ihre Farbenpracht.

BPR SEG GmbH hat die Objekt- und Tragwerksplanung erbracht und den vorbeugenden Brandschutz nachgewiesen. Während der Bauausführung mussten aus Statik- und Feuerschutzgründen Änderungen vorgenommen werden, zusätzlich wurden Technikräume geschaffen, um die Installationen für die Lüftung, den Wärmetauscher und die Elektrik unterzubringen. Das Gros der Veränderungen wurde innerhalb der Therme vorgenommen und ist nach außen hin nicht sichtbar. Ein wirklich farbenfroher Ort.

Farshid Ghotbi

Drei Einweihungen in Wolfsburg



Bereits am 04.11.2014 konnte in Anwesenheit von u.a. Oberbürgermeister Klaus Mohrs und Stadtbaurätin Monika Thomas die Maßnahme „Oststraße“ für den Verkehr freigegeben werden. Die Oststraße war zuvor ein Nadelöhr für die morgendliche Zufahrt zu den 4.000 Stellplätzen des Parkplatzes West der Volkswagen AG.

Die von uns geplante und in der Bauüberwachung betreute Maßnahme zeigte sofort positive Wirkung auf den Verkehrsablauf bis hinunter zur Heinrich-Nordhoff-Straße.



Am 23.01.2015 konnte dann der VfL Wolfsburg mit einem Eröffnungsspiel der 1. Herrenmannschaft gegen den Karlsruher SC die neue AOK Arena einweihen. Ein kleines Schmuckstück, wie „der große Bruder“ die Volkswagen Arena im Allerpark gelegen, dient es in erster Linie als Heimstätte für die sehr erfolgreiche Frauenfußballmannschaft und die U23 des VfL Wolfsburg. Der Bauherr Wolfsburg AG, der Nutzer VfL Wolfsburg und die Stadt Wolfsburg freuen sich über diese wertvolle Ergänzung im Allerpark.



Über die Maßnahme Schlossknoten haben wir bereits in der BPR aktuell 2.14 ausführlich berichtet.

Die Baustelle ist dank intensiver Mitwirkung aller Beteiligten pünktlich zum 28.11.2014 fertig geworden.

Die Stadt hat die Baustelle mit einem mutigen Marketingkonzept begleitet und konnte den Vollzug mit einem breiten Banner: „Wir sind fertig! Vielen Dank für Ihr Verständnis!“ feiern. Von links Oliver Iversen, Monika Thomas, Klaus Mohrs, Dr. Wilhelm und Bernd Mühlnickel.

Dresdner Brückenbausymposium



Am 10. März war es wieder soweit: Der größte alljährliche Treff der deutschsprachigen Brückenbauer, veranstaltet vom Institut für Massivbau der Technischen Universität Dresden, fand heuer zum 25. Mal statt.

Mit einem hochkarätigen Programm bot die Veranstaltung die bewährte Mischung aus Vorträgen, Berichten aus der Praxis sowie einem regen Erfahrungsaustausch während der Pausen. BPR war wie immer mit einem Ausstellungsstand vertreten, diesmal gemeinsam mit unserem strategischen Partner SRP. Über das rege Interesse an unserer Arbeit haben wir uns sehr gefreut.

BPR goes East



BPR Dr. Schäpertöns+Partner hat die „4th International Conference of Sustainable Development & Urban Construction“ in Isfahan als Logo-Partner ideell unterstützt. Dr. Frank Jungwirth, Bereichsleiter Infrastruktur, und Thomas Zimmerlein, stellvertretender Leiter Ausland der mit uns verbundenen SRP Schneider+Partner, haben über die Renaissance der Straßenbahnen in Europa mit Fokus München und über ein Light Rail Projekt in Riad, Saudi-Arabien als Key Speaker vorgetragen und an länderübergreifenden Fachgesprächen teilgenommen. Unser iranischer Kollege Reza Rahbari hat die Reise in den Iran - einem Land mit großer Kultur, Geschichte und Gastfreundschaft - und Gespräche mit Stadtverwaltungen und Ingenieurbüros in Teheran und Isfahan perfekt organisiert. Aus unserer Sicht kann es kein schöneres Thema als Straßenbahnen und Siedlungswasserwirtschaft geben, um den Frieden zwischen den Völkern zu fördern.

Skirennen in Kelchsau

Im Februar fand wieder einmal das inzwischen schon legendäre Skirennen des Staatlichen Bauamtes Freising in Kelchsau im Brixental statt. Der Wettergott meinte es in diesem Jahr leider nicht gut mit uns. Bei Sichtweiten unter 15 m wissen wir bis heute nicht, ob wir wirklich alle Tore erwischt haben. Nichtsdestotrotz haben wir wieder gut abgeschnitten und konnten Preise in Form von Schinken und Salami für eine Brotzeit mit unseren daheimgebliebenen Kollegen gewinnen.

Vielen Dank für die wieder einmal perfekte Organisation. Belohnt wurden wir am darauffolgenden BPR-Skitag in der Skiwelt Wilder Kaiser mit perfekten

Schneeverhältnissen und wunderbarem Sonnenschein. Unsere Skihasen von links nach rechts: hinten: Michi Gschoßmann, Daniel Schäfer, Dr. Frank Jungwirth; Mitte: Petra Lubek, Sylvia Wohlgemuth, Elena Seeser, Carolina Gutjahr; vorne: Hans-Jürgen Nickolaus



Neues Büro Hannover



Genau ein Jahr und neun Monate haben wir in unserem Übergangsbüro in der Paderborner Straße gearbeitet. Nun war unser neues Büro im Döhrbruch, neben den prägnanten Gebäuden der HAZ, der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung, fertig. Wir sind Ende Januar umgezogen. Garten und Terrassen sind noch im Bau, werden aber Ende April fertig sein. Wir sind sehr zufrieden mit unserem funktionellen, lichtdurchfluteten und freundlichen Büro. Das komplette Erdgeschoss haben wir belegt, darüber gibt es in vier weiteren Stockwerken 24 Wohnungen. Am Waldrand gelegen in dem hannoverschen Vorzeige-Wohngebiet Seelhorster Garten, das nach 20 Jahren Planung und Bauen kurz vor der Fertigstellung steht. Nur die Gebäude um uns herum sind noch nicht fertig. Egal, so können wir ein Auge darauf haben, dass auch die letzten 5 Prozent des Gebiets eine so hohe Qualität haben, dass sie den ursprünglich definierten Ansprüchen genügen. Wir setzen alles daran.

Stefan Lippert, neuer Fachbereichsleiter Planung in Bremen

Nach dem Entschluss, Jens Wittrock als weiteren Partner aufzunehmen, war klar, dass für seine Stelle als Fachbereichsleiter Planung in Bremen eine Nachfolgeregelung getroffen werden musste. Unsere Wahl fiel nicht schwer. Seit dem 01.01.2015 nimmt Stefan Lippert diese Rolle ein. Schön, dass sich eine solche Lücke wie von selbst schließt.

Mit Stefan Lippert konnten wir einen Kollegen mit 17 Jahren Berufserfahrung, davon 13 Jahre bei BPR, für diese Aufgabe gewinnen. Wir wissen, dass mit Stefan Lippert die Qualität unserer Arbeit weiter auf höchstem Niveau gehalten wird und unsere Auftraggeber in Bremen und umzu mit ihm gerne weitere komplexe und anspruchsvolle Projekte angehen werden. Wir wünschen Dir alles Gute, Stefan!



Einweihung unseres neuen Büros in Wolfsburg



Mitte Januar haben wir mit einigen Auftraggebern und Freunden unseres Hauses unser schönes neues Büro in der Porschestraße eingeweiht. Wie immer bei uns: anregende Gespräche in entspannter Atmosphäre.

Berlin
Wilmersdorfer Straße 92 / 93
10627 Berlin
Fon 030 / 88 71 08 56-0
Fax 030 / 88 71 08 56-56
info@bpr-berlin.de
Ansprechpartner: Bernd F. Künne

Bremen
Ostertorstraße 38 / 39
28195 Bremen
Fon 04 21 / 335 02-0
Fax 04 21 / 335 02-22
info@bpr-bremen.de
Ansprechpartner:
Markus Mey , Jens Wittrock

Bremerhaven
Westkai 56
27572 Bremerhaven
Fon 04 71 / 971 69 248
Fax 04 71 / 971 69 249
info@bpr-bremerhaven.de
Ansprechpartner:
Markus Mey, Marco Riedebusch

Esslingen
Kronenstraße 35
73734 Esslingen
Fon 07 11 / 34 59 71-30
Fax 07 11 / 34 59 71-50
info@bpr-esslingen.de
Ansprechpartner:
Heiko Weyherter, Thomas Pfeiffer

Hannover
Döhrbruch 103
30559 Hannover
Fon 05 11 / 860 55-0
Fax 05 11 / 860 55-55
info@bpr-hannover.de
Ansprechpartner: Thomas Pfeiffer,
Bernd F. Künne, Dr. Andreas Werner

Osnabrück
Theodor-Heuss-Platz 10
49074 Osnabrück
Fon 05 41 / 357 49 94-0
info@bpr-osnabrueck.de
Ansprechpartner:
Christoph Rehbock, Markus Mey

Wolfsburg
Porschestraße 46a
38440 Wolfsburg
Fon 0 53 61 / 84 84 84-0
Fax 0 53 61 / 84 84 84-84
info@bpr-wolfsburg.de
Ansprechpartner:
Thomas Pfeiffer, Peter Böse

Augsburg
Hauptstraße 18
86356 Neusäß
Fon 08 21 / 480 43 04-0
Fax 08 21 / 480 43 04-22
info@bpr-augsburg.de
Ansprechpartner: Robert Bajza

Bad Reichenhall
Bahnhofstraße 21a
83435 Bad Reichenhall
Fon 0 86 51 / 762 99-0
Fax 0 86 51 / 762 99-22
info@bpr-reichenhall.de
Ansprechpartner:
Dr. Bernhard Schäpertöns,
Hannes Frauenschuh

Cham
Steinmetzstraße 17
93413 Cham
Fon 01 60 / 84 50 756
info@bpr-cham.de
Ansprechpartner:
Winnhard Heigl

Halle
Händelgalerie, 1. OG
Große Ulrichstraße 7 / 9
06108 Halle / Saale
Fon 03 45 / 12 29 96-0
Fax 03 45 / 12 29 96-09
info@bpr-halle.de
Ansprechpartner: Sven Sonntag

Kronach
Ruppenweg 24
96317 Kronach
Fon 09261 / 566 220
Fax 09261 / 566 111
info@bpr-kronach.de
Ansprechpartner:
Dr. Frank Jungwirth

Marktoberdorf
Meichelbeckstr. 2
87616 Marktoberdorf
Fon 0 83 42 / 89 57 604
Fax 0 83 42 / 91 96 256
info@bpr-marktoberdorf.de
Ansprechpartner:
Dr. Andreas Müller

München
Erika-Mann-Straße 9
80636 München
Fon 0 89 / 520 57 29-0
Fax 0 89 / 520 57 29-22
info@bpr-muenchen.de
Ansprechpartner:
Dr. Bernhard Schäpertöns, Bernd F. Künne,
Winnhard Heigl, Dr. Martin Rudolph

Nürnberg/Erlangen
Bahnhofstraße 11b
90402 Nürnberg
Fon 09 11 / 376 630 40
Fax 09 11 / 376 630 30
info@bpr-nuernberg.de
Ansprechpartner: Jürgen Becker

Regensburg
Berliner Straße 3
93073 Neutraubling
Fon 0 94 01 / 70-12 16
info@bpr-regensburg.de
Ansprechpartner: Winnhard Heigl,
Markus Springer, Petra Lubek

Würzburg
Petrinistraße 33a
97080 Würzburg
Fon 09 31 / 200 910 41
Fax 0 89 / 520 57 29 22
info@bpr-wuerzburg.de
Ansprechpartner:
Dr. Bernhard Schäpertöns,
Dr. Martin Rudolph

CQS Integrales Projektmanagement
in der BPR Dr. Schäpertöns & Partner
Erika-Mann-Straße 7-9
80636 München
Fon 0 89 / 520 57 29-11
Fax 0 89 / 520 57 29-22
stefan.geissler@bpr-muenchen.de
www.cqs-pm.de
www.bpr-gruppe.de
Ansprechpartner: Stefan Geissler

**GIB - Güthenke Ingenieurgesellschaft
für Bauwesen**
Münchner Straße 69 b
85614 Kirchseeon
Fon 0 80 91 / 537 68-24
Fax 0 80 91 / 537 68-23
guethenke@gib-bauingenieure.de
Ansprechpartner: Klaus Güthenke

Impressum BPR aktuell 1.15
Herausgeber, verantwortlich i.S.d.P.

BPR · Beraten | Planen | Realisieren
Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner
Beratende Ingenieure mbB
Partnerschaftsgesellschaft
PR 0041 Hannover

Verantwortlich für den Inhalt:
Bernd F. Künne, Thomas Pfeiffer,
Markus Mey, Jens Wittrock
Pflichtmitglieder der Ingenieurkammer
Niedersachsen und Bremen

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

Fotografie BPR
Gestaltung Ralf Mohr Hannover
Druck BWH Hannover

Änderungen vorbehalten
© BPR · Beraten | Planen | Realisieren, 2015