



BPR_{aktuell}

3.16

BPRGruppe

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

BPR Dr. Schäpertöns Consult
GmbH & Co. KG

SRP Schneider & Partner
Ingenieur Consult GmbH

Inhaltsverzeichnis

Titel	BAB A 3, Verlegung der A 3 und Überführung der St 2312 südlich der Raststätte Spessart Foto: Hajo Dietz
Editorial	Machen Sie sich auch manchmal Sorgen um Ihren Nachwuchs?
Neue Projekte	Umgestaltung Bahnhofsumfeld und ZOB, Verden A 39, Standstreifenanbau im Bereich Salzgitter Sanierung der Infrastruktur Uhlandstraße, Denkendorf Kanalsanierung Haven Hööv, Bremen-Vegesack Erneuerung des Ortskerns, Eichenzell Gewerbeerschließung Achim-West / Verlängerung Theodor-Barth-Straße, Achim Ost-West-Radachse, Wolfsburg Ausbau der Hindenburgstraße, Diepholz Umgestaltung Neckarplatz und Woltmershauser Allee, Bremen Erneuerung Trinkwasserleitung Forststraße und Finkenweg, Ostfildern Schlossplatz, Wolfenbüttel Nationales Projekt des Städtebaus: Lebenswertes Chorweiler, Köln
Projekte	Sechsstreifiger Ausbau der BAB A 3 zwischen Aschaffenburg - Würzburg - Nürnberg Neugestaltung Bushaldebereich KGS Hemmingen Straßenbahnnetzerweiterungen in Berlin Die A 26 von Stade nach Hamburg Wasserstadt Limmer in Hannover Umgestaltung der Esslinger Straße in Denkendorf Anbindung NeuerMarkt an die historische Altstadt in Neumarkt in der Oberpfalz
Aktuelles + Internes	We rode a segway - and survived! Ein Lehrauftrag Ausgezeichnet BMW-Firmenlauf 2016 in Bremen Ein fälliger Museumsbesuch SportScheck- und BMW-Nachtlauf in Hannover Voll funktionsfähig in Köln

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

Änderungen vorbehalten
© BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner
Beratende Ingenieure mbB, 2016

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

Redaktion Bernd F. Künne, Thomas Wergin
Fotografie BPR
Gestaltung Ralf Mohr Hannover
Druck BWH Hannover

Niemand muss uns mehr vor dem demografischen Wandel warnen, der demografische Wandel ist da. Er manifestiert sich in Nachwuchssorgen. Ein Phänomen, das wir alle gut kennen, schließlich redet alle Welt schon lange Zeit darüber. Erst als Prognose, jetzt als Feststellung.

Es fehlt nicht an Stellen, es fehlt an Menschen, die unbesetzte Arbeitsstellen ausfüllen. Kennen Sie das Problem? Gerade eine Stelle für einen Bauingenieur ausgeschrieben und nicht eine einzige Bewerbung bekommen? Kommt derzeit noch selten vor; und wenn es die richtige Stelle am richtigen Ort ist, haben wir nach wie vor eine Auswahl.

Sicherlich kein Phänomen, das sich nur auf unsere Branche beschränkt. In den Pflegeberufen ist der Mangel schon länger eklatant, Polizei und Lehramt sollen personell verstärkt werden, Nachwuchs ist auch hier nicht ausreichend vorhanden. Und viele Handwerker suchen dringend nach Lehrlingen.

Wir Bauingenieure sind vor dem demografischen Wandel natürlich auch nicht gefeit. Wir werden weniger. Und die Herausforderungen werden nicht kleiner, sondern vielschichtiger. Digitalisierung macht alles schneller. Früher konnten wir noch während der Sendezeit einer Faxübermittlung verschlafen, über den Postlauf will ich gar nicht mehr sprechen.

Wir machen uns Sorgen um unseren Nachwuchs! Was tun?

Die Absolventen stehen nicht einfach in beliebig abrufbarer Anzahl zur Verfügung. Vielmehr müssen wir akzeptieren: Der Kuchen wird kleiner. Um unsere vielfältigen und komplexen Aufgaben auch in Zukunft mit dem dafür erforderlichen Personal bewältigen zu können, müssen wir uns um unseren Nachwuchs bemühen. Dabei konkurrieren wir mit anderen Berufsfeldern, die sich aber auch verändern. Kostendruck, struktureller Wandel, neue Aufgabenfelder und Anforderungen gibt es überall. Wir haben aber gute Karten. Der Beruf des Ingenieurs ist unverändert in Deutschland gut angesehen. Eine aktuelle Umfrage von Allensbach zeigt, dass 83 % der Befragten große Achtung vor der Leistung haben, die Ingenieure für die Gesellschaft erbringen. Und die Zustimmung steigt, teilt der VDI mit, der die Umfrage in Auftrag gegeben hat.

Vielleicht mehr als in anderen Branchen bleibt ein Grundprinzip unserer Arbeit trotz Digitalisierung und Beschleunigung unverändert bestehen: Sich eine Idee einfallen zu lassen - wir nennen es entwerfen und planen - und diese Stück für Stück zu konkretisieren, bis etwas Anfassbares entsteht. Vor Kurzem hatte ich einige Erstsemester der Hochschule Bremen im Büro, die im Rahmen einer Projektwoche die Arbeitgeberlandschaft kennenlernen wollten, und habe nicht nur von uns erzählt, sondern auch gut zugehört: Unser Nachwuchs berichtet davon, dass ihm in der fünften Klasse klar war, dass er nicht nur planen, sondern den Entstehungsprozess auch begleiten will. Wo geht das besser als bei uns? Oder ein Kommilitone, der bereits zwei handwerkliche Ausbildungen hat, dem aber der erste Schritt, die planerische Befassung und der tiefere Einstieg in die theoretischen Hintergründe fehlten.

Und im Bauingenieurwesen gibt es doch für jeden etwas: Auf ein Butterbrotpapier Visionen aufzeichnen. Am Rechner sitzend technische Lösungen konstruieren. In Besprechungen Ideen diskutieren, verwerfen und neue entwickeln. Auf den Baustellen „Staub schlucken“, Baumaschinen in Arbeit bringen und mit Baustoffen umgehen. Und immer wieder überlegend, was ist das Ziel, wie komme ich dahin, welche Rahmenbedingungen sind einzuhalten?

Der gesellschaftliche Wert unserer Arbeit kann nicht hoch genug bewertet werden. Wir gestalten mit, im Hoch-, Ingenieur- oder Tiefbau, ganz gleich, immer mitten im Leben. Und der Werbeblock ist noch nicht zu Ende: So richtig Sorgen machen, dass die Arbeit ins Ausland „outgesourct“ wird, muss sich keiner. Der Beruf des Bauingenieurs fordert heraus, kann begeisternd sein und mit der Kunst, Projekte erfolgreich abzuwickeln, befassen wir uns regelmäßig in der BPRaktuell.

Alles in Allem ein interessanter Job, nicht so schillernd, wie mach anderer, aber dafür solider. Wir nehmen Zuwächse bei den Studienanfängerzahlen wahr. Keine Entwarnung in Sachen Kuchengröße, aber immerhin ein Hoffnungsschimmer. Dieser sollte uns motivieren, für unseren Beruf zu werben, über den Erfolg großer und kleiner Projekte zu berichten, die Dank unserer Arbeit - allerdings in der Regel von der Öffentlichkeit vielfach unbemerkt - termin- und kostengerecht umgesetzt werden. Natürlich lassen sich die wenigen schlecht laufenden Großprojekte von der Presse besser ausschlichten, aber wir sollten dagegenhalten.

Und natürlich müssen wir auch weiterhin aktiv um jeden Schüler und Studenten werben. „Unser Beruf ist spannend!“ lautet die Botschaft im Rahmen jährlicher Berufsinformationsveranstaltungen der Hochschule Bremen, die ich regelmäßig gemeinsam mit zwei Professoren versuche, bei den Schülern unterzubringen. Sie lesen hierzu immer wieder in der Rubrik „Aktuelles + Internes“. Wie schön, dass Schüler der ersten Veranstaltungen heute als Bachelor oder Master bei uns im Büro arbeiten.

Dennoch: Der Kuchen, um den wir konkurrieren, wird nicht größer. Wir bleiben am Ball, versuchen etwas, das uns Ingenieuren nicht in die Wiege gelegt ist: Wir werben! Werben um unseren Nachwuchs, für unseren Berufsstand. Und wie schön, dass wir uns keine komplizierten Konzepte einfallen lassen müssen: Die Projekte der Bauingenieure werben doch eigentlich für sich!

Markus Mey



Einen guten Werbefilm in eigener Sache haben unsere Kollegen vom VDI produziert: <https://ingenieurgeschichten.vdi.de>.

Vielleicht schauen Sie sich mal die Geschichte von Juliane Thiel an: „Schon als Kind...“ - kommt Ihnen das bekannt vor?

Neue Projekte



Umgestaltung Bahnhofsumfeld und ZOB, Verden

Das Bahnhofsumfeld und der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in Verden entsprechen in ihrer heutigen Form nicht mehr den Anforderungen an Barrierefreiheit und Funktionalität. Vor diesem Hintergrund wurde bereits im Jahr 2011 durch die Stadt Verden ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt, an dem BPR als Moderator der Jurysitzungen beteiligt war.

Nun sind die ersten Planungsphasen durch dritte Büros bearbeitet worden. Es stehen weitere Aufgaben wie die Ausführungsplanung, Ausschreibung und Bauoberleitung sowie die Örtliche Bauüberwachung an. Diese Aufgaben hat nach erfolgreicher Zusammenarbeit bei dem Projekt Reeperbahn die Stadt Verden wieder BPR anvertraut.



A 39, Standstreifenanbau im Bereich Salzgitter

Auf der A 39 zwischen dem Beginn an der A 7 und Braunschweig gibt es noch einen älteren Abschnitt ohne Standstreifen. Um diese Lücke zu schließen und die Verkehrssicherheit damit erheblich zu verbessern, erfolgt nun der Ausbau mit gleichzeitiger Sanierung der vorhandenen Strecke. Der Ausbau ist mit der Verbreiterung eines bis zu zehn Meter hohen Damms verbunden, erdbautechnisch eine Herausforderung. Außerdem sind zwei auch für die Industrie wichtige Anschlussstellen im Rahmen der Verkehrssicherung und Bauabschnittsbildung zu berücksichtigen. Im Auftrag der Niedersächsischen Landesstraßenbaubehörde, GB Wolfenbüttel sind wir nach europaweitem Vergabeverfahren für die Bauüberwachung dieses ca. fünf Kilometer langen Abschnittes zuständig.



Sanierung der Infrastruktur Uhlandstraße, Denkendorf

Vieles liegt im Untergrund: 22 Leerrohre der Telekom, der Mischwasserkanal DN 700 bis DN 900, drei Wasserleitungen sowie eine Gasleitung und der Stromversorger Netze BW mit seinen Kabelpaketen. Und oben? Hier fließt der Verkehr aus den angrenzenden Wohngebieten in Nord-Süd-Richtung entlang der versetzt angeordneten Parkplätze. Wir sollen für die Gemeinde auf einem ca. 300 m langen Straßenabschnitt eine neue Trasse für die Hauptwasserleitung finden. Parallel hierzu machen wir uns Gedanken, wie wir den Straßenabschnitt neu gestalten können. Wir freuen uns, ein weiteres Mal an der gestalterischen Entwicklung der Gemeinde Denkendorf mitwirken zu können.



Kanalsanierung Haven Hööv't, Bremen-Vegesack

Das Einkaufs- und Erlebniscenter „Haven Hööv't“ liegt direkt am Vegesacker Hafen auf dem ehemaligen Gelände der Lürssen-Werft. Nach einem ambitionierten Start der Shopping-Mall im März 2003 haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen verändert und es werden neue Erfolg versprechende Nutzungskonzepte gesucht. Im Zuge einer Inspektion des Kanalnetzes auf dem Areal wurde trotz des geringen Alters der Entwässerungsanlagen eine Vielzahl an Schäden in den unterirdischen Abwasserleitungen festgestellt, die eine umfangreiche Instandsetzung erforderlich machen. Von der WFB – Wirtschaftsförderung Bremen GmbH wurden wir beauftragt, die Planungsleistungen für die Kanalsanierung zu erbringen.



Erneuerung des Ortskerns, Eichenzell

Die osthessische Gemeinde Eichenzell, malerisch, südlich von Fulda, zwischen Rhön und Vogelsberg gelegen und mit einem wirtschaftlich günstigen direkten Anschluss an die A 7, hat uns wieder beauftragt.

Gemeinsam mit unserem hannoverschen Partnerbüro lad+ landschaftsarchitektur diekmann sollen wir uns überlegen, wie man den Ortskern attraktiver gestalten kann, welche Gebäude zugunsten einer sinnvolleren Bebauung weichen sollten, wie man die Gewässer wieder in das Bewusstsein der Bevölkerung rücken kann, bessere Lösungen für das notwendige Parken findet, die Hauptstraße begrünt und ein inneres, barrierefreies Wegesystem kriert. Eine schöne Aufgabe.



Gewerbeerschließung Achim-West / Verlängerung Theodor-Barth-Straße, Achim

Bereits Mitte der 90er Jahre hatten wir gemeinsam mit SHP erste Untersuchungen hinsichtlich der Verlängerung der Theodor-Barth-Straße und der Möglichkeiten der Gewerbeerschließung im Schatten der Autobahnen A 1 und A 27 angestellt.

Wir freuen uns, dass das Projekt, in dem wir erste Schritte überlegt hatten, nun umgesetzt wird. Noch besser ist es natürlich, in den weiteren Planungen mitwirken dürfen. Hier zeigt sich Kontinuität, da wir wieder mit den Kollegen von SHP zusammenarbeiten und gemeinsam mit dem Büro IDN in Ingenieurgesellschaft die Planungs-, Ausschreibungs-, Bauoberleitungs- und Bauüberwachungsleistungen für die Stadt Achim erbringen werden.

Ost-West-Radachse, Wolfsburg

Die Stadt Wolfsburg plant zur Förderung des Radverkehrs eine Ost-West-Radachse durch die Innenstadt. Als Fortführung der „Alternativen Grünen Route“, für die wir bereits Trassen für eine Schnellbusverbindung untersucht haben, erschließt die neue Radverkehrsverbindung die Innenstadt für Durchgangs- und Zielverkehre. Zwischen Schillerteich und Goethestraße/Lessingstraße werden auf einer Länge von 1,2 km Schutzstreifen markiert und Wolfsburgs erste Fahrradstraße eingerichtet. Von der Stadt Wolfsburg wurden wir mit der Entwurfsplanung beauftragt. Wir freuen uns, dass wir jetzt auch in Wolfsburg unseren Teil zur Förderung des Radverkehrs beitragen können. Eine neue Aufgabe, der wir uns gerne stellen.



Quelle: Stadt Wolfsburg

Ausbau der Hindenburgstraße, Diepholz

Die Hindenburgstraße war bis zur Fertigstellung der Ortsumgehung im Verlauf der B 214 eine der beiden zentralen Ortsdurchfahrten durch die Kreisstadt des Landkreises Diepholz. Inzwischen ist die Hindenburgstraße für die heutigen Verkehrsabläufe überdimensioniert. Flächen für Radfahrer und Fußgänger sind aber zu schmal, Aufenthaltsqualitäten sind leider nicht vorhanden. Darüber hinaus ist der in der Straße liegende Kanal schadhaft. Gründe genug, um diesen Straßenzug von Grund auf neu zu gestalten und an die heutigen Bedürfnisse anzupassen. Wir freuen uns, nach dem Gewinn des VgV-Verfahrens einen neuen Auftraggeber kennenlernen zu dürfen. Jetzt beginnt die Planungs- und schließlich ab Mitte 2017 die Realisierungsphase.



Umgestaltung Neckarplatz und Woltmershauser Allee, Bremen

Im Bereich des Sanierungsgebietes Hohentor / Alte Neustadt soll die Umgestaltung des Neckarplatzes und der Woltmershauser Allee vorgenommen werden. Es ist die letzte Maßnahme des auslaufenden Städtebauförderprogrammes des Bundes „Sanierung und Entwicklung West“ und ein weiteres Projekt, bei dem wir das Amt für Straßen und Verkehr im Rahmen der Ausschreibung und Örtlichen Bauüberwachung unterstützen. Die Woltmershauser Allee war ursprünglich die Verbindung zwischen der Neustadt und Woltmershausen. Durch den Bau der Oldenburger Straße in Hochlage (Bundesstraße B 6) wurde diese Wegeverbindung gekappt. Nun soll dieser städtebauliche Missstand behoben und eine städtebaulich ansprechende Lösung realisiert werden.



Erneuerung Trinkwasserleitung Forststraße und Finkenweg, Ostfildern

Bereits 2016 haben wir für die Stadt Ostfildern die Wasserversorgung in der Kirchheimer Straße erneuert und in diesem Zuge einen neuen Fahrbahnbelag eingebaut. Erfreulicherweise stehen für 2017 die finanziellen Mittel für die Baumaßnahmen in der Forststraße und dem einmündenden Finkenweg zur Verfügung. Mit der Erneuerung der Wasserhaupt- und Anschlussleitungen setzen die Stadtwerke Ostfildern den Weg zur Werterhaltung des Leitungsnetzes konsequent um. Der parallel stattfindende Austausch der Gashauptleitungen sowie die Sanierung von Anschlussleitungen zur Straßenentwässerung bewirken in der Forststraße eine Vielzahl von weiteren Eingriffen, so dass die Forststraße im Vollausbau erneuert wird.



Schlossplatz, Wolfenbüttel

Im Sommer 2015 hat die Stadt Wolfenbüttel für den unter Denkmalschutz stehenden Schlossplatz mit angrenzendem Lessingplatz einen Realisierungswettbewerb ausgeschrieben. Das Büro Mann Landschaftsarchitektur aus Fulda hat mit seinen Entwürfen den ersten Preis gewonnen und gezeigt, wie die Aufenthaltsqualität verbessert und der Verkehr auf dem Platz in Einklang mit dem Umfeld gebracht werden kann. Zur Fortführung dieser Wettbewerbsidee hat die Stadt Wolfenbüttel Anfang 2016 das renommierte Büro Mann mit der Entwurfsplanung beauftragt. Wir freuen uns über einen Planungsauftrag vom Büro Mann für die etwa 6.500 m² großen Verkehrsanlagen und die Zusammenarbeit mit dem Büro und der Stadtverwaltung.



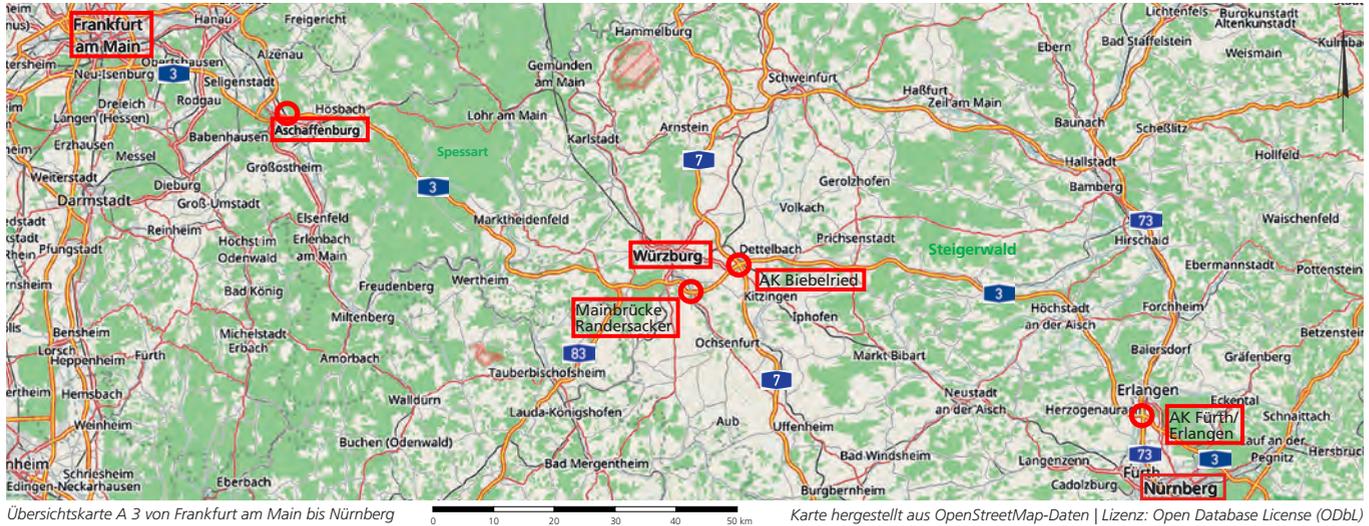
Nationales Projekt des Städtebaus: Lebenswertes Chorweiler, Köln

Der Kölner Stadtteil Chorweiler ist eine als „Neue Stadt Chorweiler“ errichtete Großsiedlung mit heute 80.000 Einwohnern. Das Zentrum ist in die Jahre gekommen, die Stadt Köln hat deshalb in einem europaweitem Vergabeverfahren Planungsleistungen ausgelobt. Aufgabe ist zum einen die Neugestaltung der drei wichtigen öffentlichen Plätze Liverpooler Platz, Pariser Platz und Lyoner Platz unter intensiver Mitwirkung der Öffentlichkeit. Zum anderen ist eine Gesamtkonzeption für das erweiterte Umfeld im Zentrum Chorweilers zu erarbeiten. In einem interdisziplinär besetzten Team bestehend aus lad+ landschaftsarchitektur diekmann, Hannover und den Stadtplanern yellow z, Berlin haben wir das Verfahren gewonnen.



Wunderbare Aussichten

Sechsstreifiger Ausbau der BAB A 3 zwischen Aschaffenburg - Würzburg - Nürnberg



Die Bundesautobahn A 3 ist Europastraße und Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Als eine der wichtigsten Streckenabschnitte wurde sie zu Beginn der 1960er Jahre durch Spessart und Steigerwald gebaut und ist heute stark überlastet. Der sechsstreifige Ausbau der 172 Kilometer langen Strecke zwischen Aschaffenburg und Nürnberg ist eines der derzeit bedeutendsten Bauvorhaben der Bundesrepublik Deutschland.

Ausbauabschnitt Aschaffenburg bis AK Biebelried

Die 94 km lange Strecke zwischen Aschaffenburg und Würzburg wird Ende 2019 fertig sein. Die Gesamtkosten betragen 1,3 Milliarden €.

SRP Schneider+Partner mit seiner unterfränkischen Niederlassung in Zeil am Main wurde von der Autobahndirektion Nordbayern (ADBN) in Nürnberg seit 1997 maßgeblich an den Ausbauplanungen beteiligt. Für 32 km wurden die Entwurfs- und Genehmigungsplanungen und nachfolgend für 24 km die Ausführungsplanung erstellt. Alle Planungsabschnitte sind derzeit im Bau. Dabei handelt es sich um die Ausbauabschnitte westlich AS Marktheidenfeld bis zur Mainbrücke bei Wertheim (einschließlich PWC-Anlage) und weiter bis westlich Helmstadt, für die SRP neben den Planfeststellungs- auch die Ausführungsun-

terlagen für die Strecke und die aktiven Schallschutzmaßnahmen erstellt hat. Die baureife Planung der Umfahrung Würzburg stellte die Ingenieurkollegen vor besondere Herausforderungen. In diesem Bereich fahren derzeit mehr als 70.000 Fahrzeuge, davon rund 15.000 Lkw pro Tag. Die tägliche Gesamtverkehrsbelastung wird auf bis zu 100.000 Fahrzeuge steigen.

Bei der Planung wurde die reizvolle Lage Würzburgs bei der Linienführung berücksichtigt. Die Autobahn wurde an die Hangkante gelegt, um während der Fahrt die Stadt mit ihren vielen Kirchtürmen, das Maintal mit den Weinbergen, die Festung und das Balthasar-Neumann-Käppele sehen zu können. Zwischenzeitlich ist die Stadt von beiden Seiten an die Autobahn herangewachsen, so dass auch die veränderte städtebauliche Situation bei der Ausbauplanung berücksichtigt werden musste.

Zwischen der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und der Mainbrücke Randersacker, die unter Mitwirkung der SRP-Kollegen bereits 2011 erstellt wurde, wird die Trasse um 9 m (Richtung Frankfurt) bzw. 12 m (Richtung Nürnberg) abgesenkt und auf einer Länge von 570 m in einen Tunnel (offene Bauweise) verlegt. Die Zu- und Abfahrten der bestehenden Rastanlagen Würzburg-Nord

und -Süd mussten sehr aufwendig an die neuen Höhenverhältnisse angepasst werden. Die dazwischenliegende Talbrücke mit 630 m Länge vervollständigt dieses anspruchsvolle Vorhaben.

Anspruchsvolle Mainbrücke Randersacker als Vorwegmaßnahme

Bereits 2011 wurde die Mainbrücke Randersacker fertiggestellt. Beauftragt von der bauausführenden Firma DYWIDAG konnte SRP die Ausführungsstatik und Planunterlagen für das insgesamt 46 Mio. € teure Bauwerk erstellen. Zunächst wurden für den 540 m langen und 20 m breiten Überbau der Richtungsfahrbahn Frankfurt neben dem bestehenden Bauwerk Behelfsunterbauten errichtet. Auf diesen wurde der Überbau im Bereich der 140 m weit spannenden Flussöffnung im Freivorbauverfahren und in den Vorlandfeldern auf Traggerüst hergestellt. Anschließend wurde der Verkehr auf den neuen Überbau umgelegt, das alte Brückenbauwerk komplett abgerissen und die neuen Unterbauten erstellt. Dann wurde der Überbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg in Endlage im freien Vorbau bzw. auf Traggerüst errichtet und unter Verkehr genommen. Der in Seitenlage hergestellte Überbau der Richtungsfahrbahn Frankfurt wurde ca. 22 m in Querrichtung in die Endlage eingeschoben. Der gevoutete Spannbetonüberbau



Mainbrücke Randersacker

Luftbild: Hajo Dietz



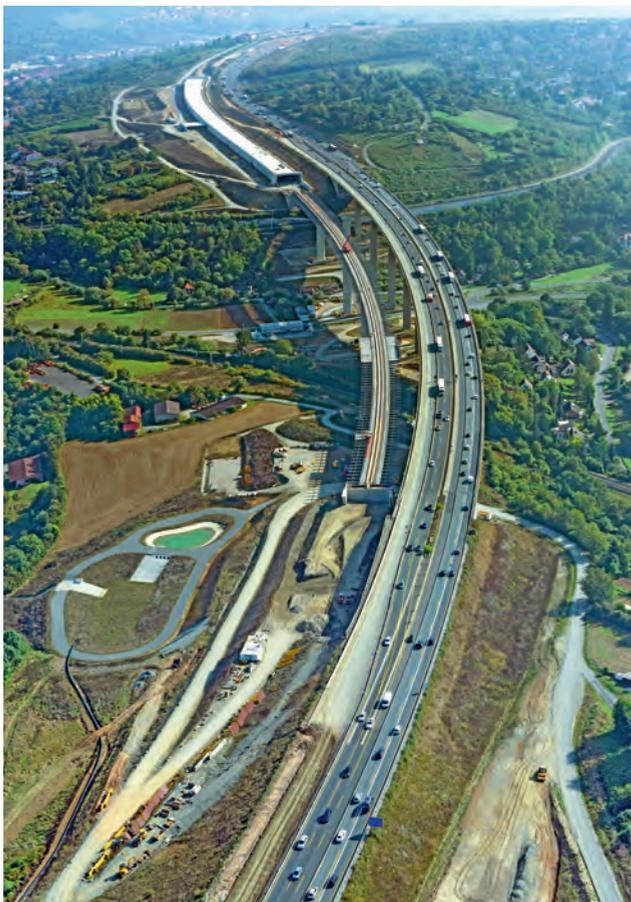
Komplexe bauzeitliche Verkehrsführung mit Behelfsfahrbahn

Foto: Jonas Miller

ist mit Bauhöhen von 4,00 - 7,50 m in Querrichtung verbundlos vorgespannt. Ein wichtiger Aspekt für die ABDN bei der Auftragsvergabe an SRP war die Möglichkeit einer ganzheitlichen Planung von Strecke, Ingenieurbauwerken und Bauwerken der Wasserwirtschaft. Die Absenkung der Autobahn in Hanglage machte schwierige Stützkonstruktionen und einen umfassenden Lärmschutz im Bereich der Tank- und Rastanlagen notwendig. Neben den zahlreichen Vorwegmaßnahmen, für die die Bauablaufpläne für den Strecken- und Fernmeldekabelbau zu er-

stellen waren, war auch die besonders schwierige rechtliche Situation zu würdigen. Obwohl die Forderung und Klage einer Bürgerinitiative auf Verlegung der A 3 weg von der Hanglage und Bau eines Tunnels weiter südlich vor Gericht erfolglos blieb, steht der laufende Ausbau weiterhin im Fokus der Rechtsberater. Kleinste Abweichungen von der planfestgestellten Planung hätten zum Anlass genommen werden können, einen Baustopp zu erwirken. Daher musste jeder Ausführungsplan von der Planfeststellungsbehörde nochmals gesichtet und freigegeben werden.

Ausbau AK Biebelried bis AK Fürth/ Erlangen als „Neue Generation ÖPP“
 SRP hatte bereits 2013-2014 im Auftrag der Autobahndirektion die Entwurfs- und Planfeststellungsunterlagen für den Streckenabschnitt Schlüsselfeld-Höchststadt-Nord (8 km) erarbeitet. Das Projekt mit einer Gesamtlänge von 70 km soll als Verfügbarkeitsmodell realisiert werden. Damit erhält der Auftragnehmer eine von der Verfügbarkeit der Strecke abhängige Vergütung. Bei Einschränkungen, z.B. gesperrten Spuren durch Baustellen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, werden die monatlichen Vergütungen reduziert. Daher wurde SRP 2015 für seinen Planungsabschnitt mit der Referenzplanung beauftragt. Neben der Streckenplanung mit fünf Regenrückhaltebecken beinhaltet die Planung den Komplettumbau der beidseitigen Tank- und Rastanlage Steigerwald. Sie konnte Herbst 2016 abgeschlossen werden. Das Vergabeverfahren startete mit der Veröffentlichung des Wettbewerbs am 14.10.2016.
 Hans-Joachim Brandt,
 SRP Schneider + Partner



Absenkung der Autobahn zwischen Talbrücke und Tank- und Rastanlage



Komplexer Umbau der Anschlussstelle WÜ-Heidingsfeld mit B 19



Umfassender Lärmschutz mit aufwendigen Stützkonstruktionen

Luftbilder: Hajo Dietz

Ein Eingangstor für die Carl-Friedrich-Gauß-Schule in Hemmingen

Neugestaltung Bushaldebereich KGS Hemmingen

Nach abgeschlossener Sanierung der bestehenden Gebäude sowie dem Neubau einer Mensa sollen die Außenanlagen der Carl-Friedrich-Gauß-Schule in Hemmingen neu gestaltet werden.

Ziel ist es, einen zentral gelegenen Campus mit Aufenthaltsqualität und Verbindungsfunktion zwischen den einzelnen Gebäudeteilen zu schaffen.

Eines der Kernprobleme bestand darin, dass genau an diesem zentralen Ort die bestehende Buswendeschleife lag. Diese genügte ohnehin nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine solche Anlage, zudem erfolgte die Zufahrt über ein Nadelöhr zusammen mit der Parkplatzzufahrt für Schule und Hallenbad. Das sorgte im werktäglichen Verkehr in den Spitzenzeiten für chaotische Zustände. Es wurde deshalb erforderlich, die Buswendeschleife an einen besser geeigneten Standort zu verlagern. Der Stadt Hemmingen ist es gelungen, für diesen Zweck das Grundstück auf der Südseite der Schule direkt an der Berliner Straße zu erwerben.

Ein Teil des Gestaltungskonzepts für das Campusgelände war die Neugestaltung

des Bushaldebereichs auf der erworbenen Fläche.

Bereits 2012 wurden wir deshalb mit der kompletten Planung, Ausschreibung und Bauüberwachung des Bushaldebereichs beauftragt.

Immer eine reizvolle Aufgabe, sich auf der so genannten grünen Wiese - die erworbene Fläche war vorher Ackerland - gestalterisch auszutoben.

Für den Bushaldebereich wurde eine Variantenuntersuchung (Mittelbussteig, Außenbussteige, eine Zufahrt, zwei Zufahrten) unter Einhaltung der Randbedingungen von üstra und RegioBus (mindestens fünf Bussteige für Gelenkbusse) und dem Nachweis ausreichender Aufstellflächen für Fahrgäste, immerhin täglich 1.300 Schülerinnen und Schüler, durchgeführt. Als Vorzugsvariante wurde die Anlage eines Mittelbussteigs mit Zufahrt über die Straße An der Eiche ausgewählt, die in der weiterführenden Planung bis zur Ausführungsreife durchgeplant wurde.

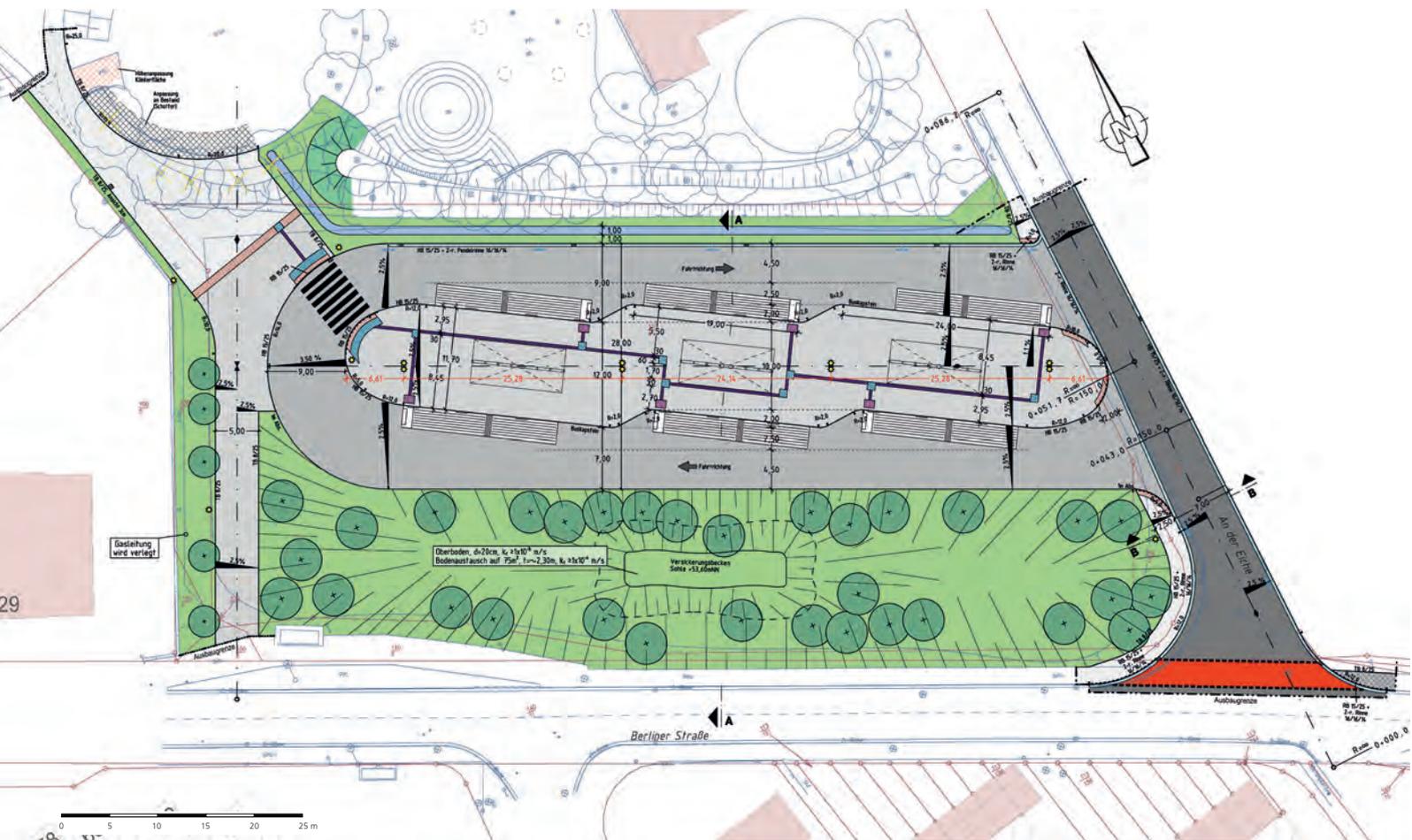
Die Geometrie der gesamten Anlage wurde so bemessen, dass die unabhängige Befahrung aller Bussteige durch

Gelenkbusse möglich ist. Der Mittelbussteig wurde barrierefrei mit Sägezahnordnung der Bushaltepositionen versehen. Der Aufstellbereich der Fahrgäste wurde mit fast 12 m Breite großzügig bemessen. Die gesamte Anlage des Bushaldebereichs erhielt ein taktiles Leitsystem und drei große, zentral auf dem Mittelbussteig angeordnete Witterungsschutzdächer.

Die Zuwegung des Mittelbussteigs erfolgt über einen breiten Überweg an der nordwestlichen Stirnseite. Von dort führt ein Fußweg direkt auf das Gelände der Kooperativen Gesamtschule (KGS). Im Rahmen der Campusgestaltung wird die Zuwegung weiter ausgebaut.

Die fußläufige Anbindung der Berliner Straße wurde so großzügig gestaltet, dass durch den neuen Bushaldebereich ein von der Berliner Straße wahrnehmbares neues Eingangstor zur Carl-Friedrich-Gauß-Schule entstanden ist.

Damit sich an- und abfahrende Busse problemlos begegnen können, musste der Zufahrtsbereich der Straße An der Eiche entsprechend umgestaltet werden. Der gesamte Fahrbahnbereich der Bus-



Lageplan des Bushaldebereichs



wendeschleife wurde in Beton hergestellt, um den starken Scherkräften, hervorgerufen durch die Kurvenfahrten und das Auslenken aus den Bushaltestellen, gerecht zu werden.

Die Entwässerung des neuen Bushaltestellensbereichs erfolgt zum Teil über einen Stauraumkanal, mit Anbindung an das bestehende Kanalnetz in der Berliner Straße. Der andere Teil des anfallenden Oberflächenwassers wird über die südlich anschließende Grünfläche versickert, die dazu modelliert und bepflanzt wurde. Da der Neubau im Bereich des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsge-

biets der Leine erfolgte, wurde an anderer Stelle im Stadtgebiet eine entsprechende Abgrabung von 2.200 m³, die ebenfalls im festgesetzten Überschwemmungsgebiet liegt, als Kompensationsmaßnahme durchgeführt, um den Retentionsvolumenverlust auszugleichen. Während der Durchführung der Baumaßnahme haben archäologische Funde im Bau Feld zu zeitlichen Verzögerungen und Mehrkosten geführt (siehe dazu den kurzen Bericht in der BPR aktuell 4.13 unter Aktuelles + Internes). Neben den Nachteilen natürlich ein interessanter Aspekt.

Da es sich bei dem Bushaltestellensbereich um eine ÖPNV-Maßnahme handelt, konnten große Teile der Baukosten durch ein Förderprogramm des Landes Niedersachsen, vertreten durch die Landesverkehrsgesellschaft und die Region Hannover, abgedeckt werden.

Entstanden ist ein rundum gelungener neuer Bushaltestellensbereich für die KGS Hemmingen, der den Anforderungen an eine solche Anlage gerecht wird und die Chance der Neugestaltung des Campus bietet.

Christian Becker, BPR Künne & Partner

Alles nicht so einfach

Straßenbahnnetzerweiterungen in Berlin

Die Aufgabenstellung

Ziel der Berliner Verkehrsentwicklungsplanung ist es, das Angebot von öffentlichen Verkehrsmitteln als umwelt- und stadtverträglicher Mobilitätsform zu verbessern. In Berlin ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr aufgrund des gut ausgebauten S- und U-Bahnnetzes bereits sehr hoch.

In bestimmten Verkehrsbeziehungen bestehen aber Defizite bei der Anbindung und Erschließung von Stadtteilen abseits der vorhandenen Schnellbahnstrecken. Da ein flächenhafter Ausbau von S- und U-Bahn weder technisch noch wirtschaftlich möglich ist, sind verschiedene Straßenbahnneubauprojekte geplant, die diese Lücken schließen sollen.

Mit der Untersuchung von vier dieser Maßnahmen wurden wir, gemeinsam mit dem Büro Intraplan Consult GmbH aus München, vom Senat für Stadtentwicklung und Umwelt beauftragt. Es handelt sich um die Straßenbahnstrecken

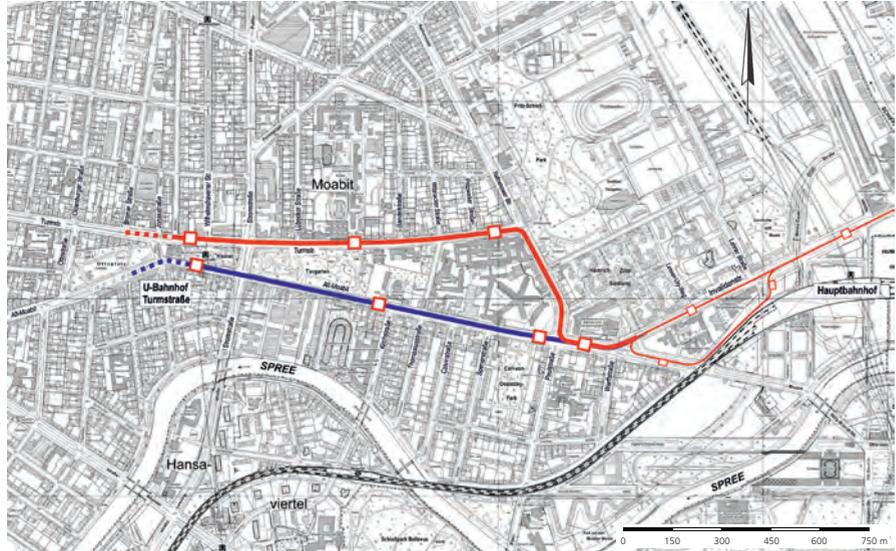
- Alexanderplatz - Potsdamer Platz
- Hauptbahnhof - U-Bahnhof Turmstraße
- Mahlsdorf Süd - Bahnhof Mahlsdorf
- Wissenschaftsstadt Adlershof - Bahnhof Schönweide.

Vor den eigentlichen Planungen der Straßenbahnstrecken waren umfangreiche Untersuchungen und Variantenbetrachtungen durchzuführen. Erster Schritt war ein Verkehrsmittelvergleich, in dem überprüft wurde, ob die Straßenbahn überhaupt das wirtschaftlichste und stadtverträglichste Verkehrsmittel ist. Es folgte eine Variantenuntersuchung zur optimalen Streckenführung und Lage des Endpunkts. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden Grundlage der sich anschließenden Vorplanung und der Standardisierten Bewertung.

Anhand der Straßenbahnneubaustrecke vom Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Turmstraße stellen wir den Ablauf und die Ergebnisse der Untersuchung vor.

Verkehrsmittelvergleich

Für den innerstädtischen Berliner Nahverkehr kommen die Verkehrsmittel S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus in Betracht, die für den Einsatz auf der betrachteten Strecke miteinander verglichen wurden.



Lageplan: Mögliche Streckenführung zwischen Hbf. und Turmstraße

Grundlage: Geodateninfrastruktur Berlin/Brandenburg

Um die Einbeziehung aller infolge der Straßenbahnmaßnahme auftretenden Wirkungen zu gewährleisten, wurden die Zielgruppen Fahrgast, Betrieb, Kommune und Allgemeinheit definiert.

Bei der Zielgruppe „Fahrgast“ handelt es sich um die Fahrgäste, die heute bereits öffentliche Verkehrsmittel nutzen, und die potenziellen Fahrgäste, die bereit sind, den privaten Pkw stehen zu lassen und auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen.

Die Zielgruppe „Betrieb“ steht für die Erbringer der Verkehrsleistungen. Das sind die Berliner Verkehrsbetriebe BVG, die den Betrieb von U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen durchführen, sowie die S-Bahn Berlin GmbH.

Die Zielgruppe „Kommune“ umfasst das Land Berlin als Träger öffentlicher Belange. Neben der Verkehrsentwicklungsplanung wurden die Stadtplanung, die Stadtentwicklung sowie die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur betrachtet.

Die Zielgruppe „Allgemeinheit“ umfasst alle Personen, die durch die Projektmaßnahmen betroffen sind. Etwa die Anlieger, die durch die Umweltwirkungen neuer Anlagen und dem Betrieb der öffentlichen Verkehrsmittel be- oder entlastet werden, sowie deren Kunden und Besucher.

Für jede der Zielgruppen waren unterschiedliche Kriterien für die Entscheidung, welches der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel für sie das „optimale Verkehrsmittel“ darstellt, ausschlaggebend. Jedes Kriterium wurde eindeutig einer Zielgruppe zugeordnet, um eine Doppelbewertung auszuschließen.

Im Vergleich schnitt die Straßenbahn am besten ab und wurde als das geeignetste Verkehrsmittel für die vertiefende Betrachtung in den weiteren Planungsschritten empfohlen.

Variantenuntersuchung

Diese Untersuchung wurde zur Bestimmung der optimalen Streckenführung und der besten Lage des Endpunkts durchgeführt.

Um die Anzahl der Varianten durch die Kombination von Strecken- und Endpunktvarianten zu begrenzen, wurden Strecke und Endpunkt unabhängig voneinander bewertet.

Die Ermittlung der Vorzugsvariante wurde in Anlehnung an das „Formalisierte Abwägungs- und Rangordnungsverfahren“ (FAR) vorgenommen, das von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) empfohlen wird. Das Bewertungsverfahren wurde zweistufig durchgeführt: In der ersten Stufe erfolgte eine Grobbewertung zur Reduzierung der Anzahl der Varianten. In der zweiten Stufe wurden die bestplatzierten Varianten detaillierter beurteilt und bewertet. Zunächst wurde ein Kriterienkatalog erstellt, anhand dessen die Wirkungen der Trassenvarianten auf die im Verkehrsmittelvergleich ausgewählten Zielgruppen beurteilt werden konnten. Der Kriterienkatalog wurde so gestaltet, dass alle maßgeblichen Wirkungen betrachtet, deren Ausprägungen beurteilt und eine Bewertung nach einer festgelegten Bewertungsskala vorgenommen werden konnten. Die Ausgewogenheit der Kriterien sowie deren Beurteilung und Bewertung waren dabei von größ-

ter Bedeutung, so dass dieser Arbeitsschritt einen erheblichen Anteil an der Gesamtarbeit hatte.

Anschließend wurden die zu betrachtenden Trassenvarianten ausgewählt. Im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung war es erforderlich, nicht nur Verkehrssinnvolle Trassenführungen auszuwählen, sondern auch Varianten einzubeziehen, die zwar aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll erscheinen, aber aus anderen Gründen z.B. städtebaulichen oder umwelttechnischen in Frage kamen. Entscheidend für die Ermittlung der Vorzugsvariante war die Summe aller Vor- und Nachteile in Bezug auf die Betroffenheiten, die sich unter Einbeziehung aller Aspekte ergab.

Da für die Streckenführung nur die zwei Varianten Turmstraße oder Alt-Moabit in Frage kamen, konnte die erste Stufe bei der Streckenbewertung entfallen.

Im Lageplan sind die möglichen Streckenführungen zwischen Hauptbahnhof und U-Bahnhof Turmstraße dargestellt.

- Variante 1: Alt Moabit (blau im Lageplan auf der ersten Seite)

- Variante 2: Rathenower Straße / Turmstraße (rot)

Nach Abwägung aller Kriterien konnte festgestellt werden, dass die Bewertungen der beiden Trassenführungen sehr

dicht beieinander lagen und keine Trasse als eindeutiger Favorit aus dem Variantenvergleich hervorging.

Die Entscheidung musste durch eine Abwägung der wichtigsten Kriterien erfolgen.

Entscheidend waren die städtebaulichen und verkehrlichen Ziele des Bezirks, die eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und Stärkung der Aufenthaltsqualität vorsahen.

Das sprach für die Variante Turmstraße. Der Nachteil der umwegigen Führung über die Rathenower Straße wurde dabei in Kauf genommen. Da außerdem die mittelfristig geplante Verlängerung der Strecke über die Turmstraße hinaus erfolgen soll und diese von der Straße Alt-Moabit sehr schlecht erreichbar wäre, wurde die Variante Turmstraße als Vorzugsvariante gewählt.

Im Anschluss daran wurde die optimale Lage und Ausbildung des Endpunkts untersucht (Abbildungen unten). Es wurden diverse Varianten untersucht, die sich in der Lage und Anordnung der Kehranlage unterschieden. In Frage kam eine Kehranlage oder eine Wendeschleife, die entweder im Straßenraum oder im kleinen Tiergarten liegt.

Als Vorzugsvariante stellte sich eine Kehranlage in Mittellage der Turmstraße

westlich des Aufzugs zum U-Bahnhof heraus (Endpunktvariante 1c). Sie wurde für das weitere Verfahren ausgewählt.

Standardisierte Bewertung

Um den volks- und betriebswirtschaftlichen Vorteil nachzuweisen, wurde eine Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem bundesweit anerkannten Verfahren der „Standardisierten Bewertung“ durchgeführt. Dabei wurde der Nutzen, der den Fahrgästen, den Finanzierungs- und Aufgabenträgern des ÖPNV und der Allgemeinheit entsteht, den Investitionskosten der Maßnahme gegenüber gestellt. Als Ergebnis der Bewertung wurde ein Nutzen-Kosten-Indikator deutlich größer als 1,0 ermittelt.

Damit wurde der volkswirtschaftliche Nutzen der Maßnahme nachgewiesen, eine der wichtigsten Voraussetzungen zur Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

Wir danken der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt für die Zusammenarbeit.

Selten haben wir ein Verfahren so intensiv und zeitaufwendig durchgeführt und dabei so viel gelernt. Für die zukünftigen Projekte sind wir nun bestens gerüstet.

Jürgen Hofmann, BPR Künne & Partner

Haltestelle und Kehranlage in der Turmstraße



Endpunktvariante 1a

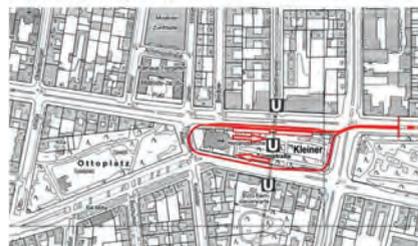


Endpunktvariante 1b

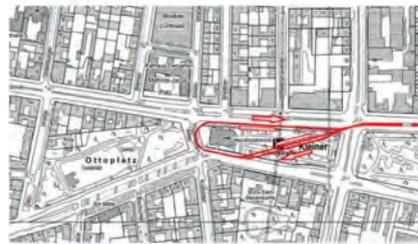


Endpunktvariante 1c

Haltestelle und Wende/Kehranlage im Kleinen Tiergarten



Endpunktvariante 2a

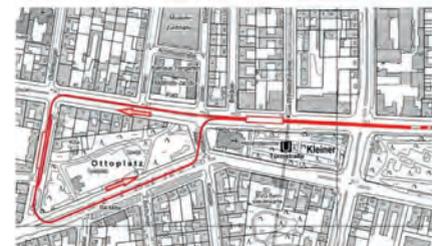


Endpunktvariante 2b

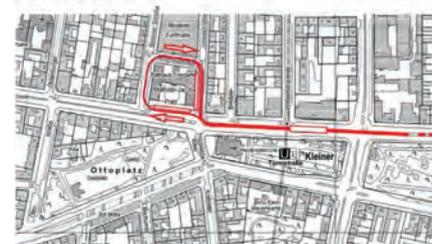


Endpunktvariante 2c

Haltestelle und Wende/Kehranlage in der Ottostraße oder am Rathaus



Endpunktvariante 3a



Endpunktvariante 3b



Endpunktvariante 3c

Überschüttverfahren, Streifendrains und Gründungspolster

Die A 26 von Stade nach Hamburg



Herstellung der Arbeitsbene

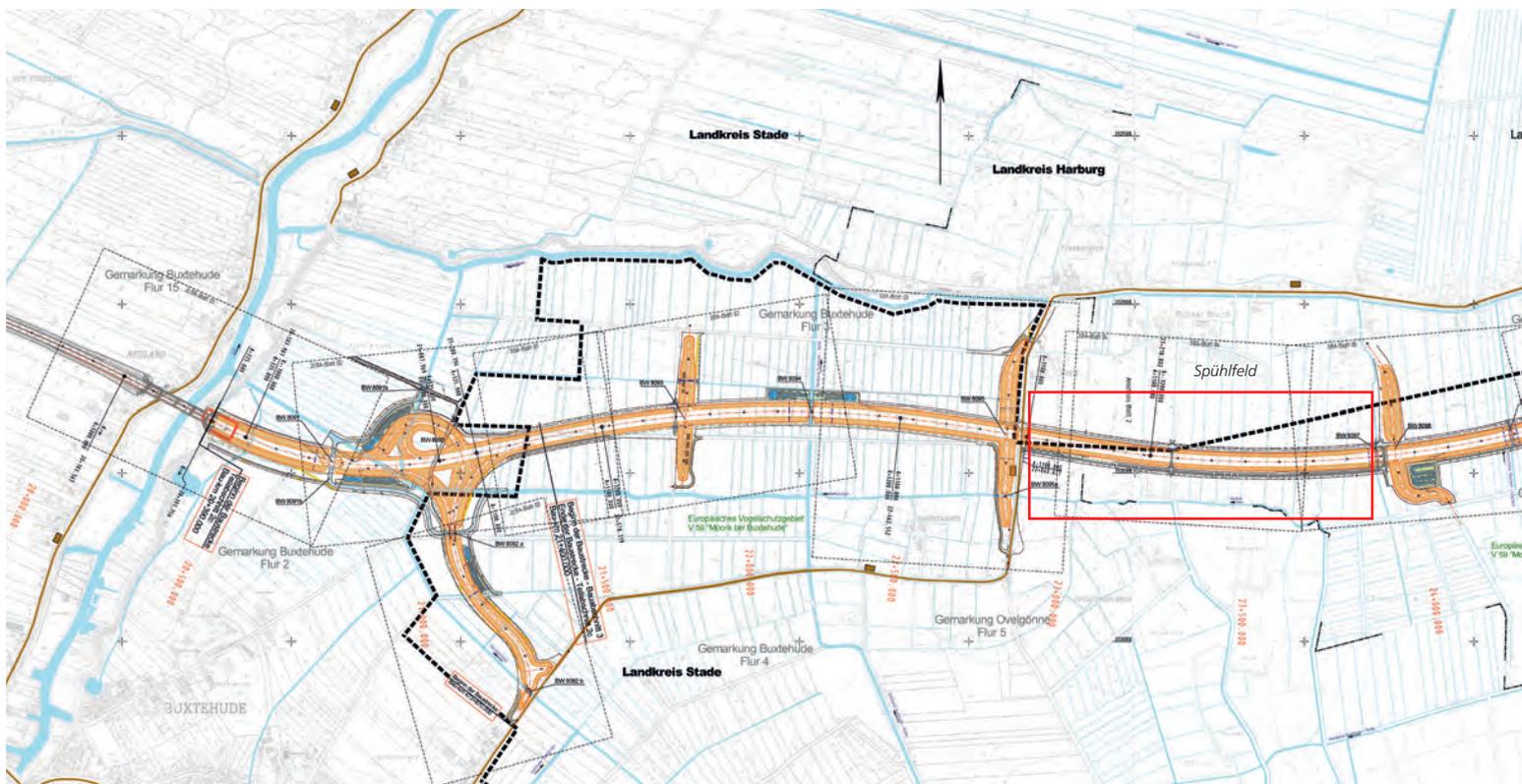


Sandeinbau in die Trasse

Die Ingenieurgesellschaft Vössing und BPR ist mit der örtlichen Bauüberwachung für den Bau der A 26, Bauabschnitte 2 und 3 von Horneburg bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Hamburg, beauftragt. Nachdem im November 2013 der Bauabschnitt 2a von Horneburg bis Jork freigegeben wurde, wurde ab Frühjahr 2014 mit den vorbereitenden Arbeiten für den Weiterbau des Abschnitts 3 von Buxtehude bis zur Landesgrenze Hamburg begonnen. Im Umfang der vorbereitenden Arbeiten waren im Wesentlichen die Baufeldberäumung, Verfüllung von Bracks und Herstellung einer Baustraße, um die Baustellenlogistik vom öffentlichen Verkehr zu entkoppeln, enthalten.

Im Februar 2016 wurde mit der Herstellung des Vorbelastungsdamms für die A 26 im Bauabschnitt 3 begonnen. Die Trasse der A 26 verläuft überwiegend durch das Elbe-Urstromtal. Im Bereich der Trasse stehen holozäne, wenig tragfähige Weichschichten aus organischem Klei und Torf über pleistozänem tragfähigem Sand an. Ein Teilbodenaustausch ist aus ökologischen und ökonomischen Gründen ausgeschlossen, so dass zur Erhöhung der Tragfähigkeit des Untergrunds und zur Vorwegnahme von Setzungen ein Überschüttverfahren zur Ausführung gekommen ist. Bei dem Überschüttverfahren werden die Trasse der A 26 sowie die Überführungs- und Anbindungsrampen mit einem

Sandkörper vorbelastet. Die Schütthöhen betragen im Trassenbereich zwischen 5 und 8 m, in Rampenbereichen bis zu 12 m. Zur Konsolidierungsbeschleunigung der holozänen Weichschichten werden über die gesamte Trasse Vertikaldrains unter den Überschüttedamm und den beidseitig eingebauten Bermen eingebaut. Hierfür werden Streifendrains aus Vliesstoff mit einem wirksamen Draindurchmesser von 6 cm bis zu 8 m tief durch ein Druckverfahren eingebaut. Im Bereich von Brückenbauwerken wird ein aufgeständertes Gründungspolster hergestellt. Hierbei werden kunststoffummantelte Sandsäulen mit einem Durchmesser bis zu 80 cm durch die Weichschichten bis in den tragfähigen



Quelle: Ingenieurgesellschaft für Bau- und Vermessungswesen Werner Odermann, Herbert Krause - Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen



Stapellauf Spülbagger

Baugrund abgesetzt und durch Aufbringen einer Auflast aktiviert. Die Liegedauer des gesamten Systems ist mit 1-1,5 Jahren veranschlagt, wobei Maximalsetzungen bis zu 3 m erwartet werden. Die Arbeitsgemeinschaft Bunte/Strabag hat den Auftrag für die Herstellung des Vorbelastungsdamms erhalten und führt diese Arbeiten seit März 2016 durch. Das Angebot der ARGE basiert darauf, den zu liefernden Sand (ca. 2 Mio. m³) aus einer baustellennahen Entnahmestelle in das Baufeld zu spülen. Bis zur Inbetriebnahme und Aktivierung des Spülbetriebs wurde die benötigte Bodenmasse von ca. 4.000 m³ Sand per Lkw antransportiert, was bei der jetzt schon angespannten Verkehrssituation

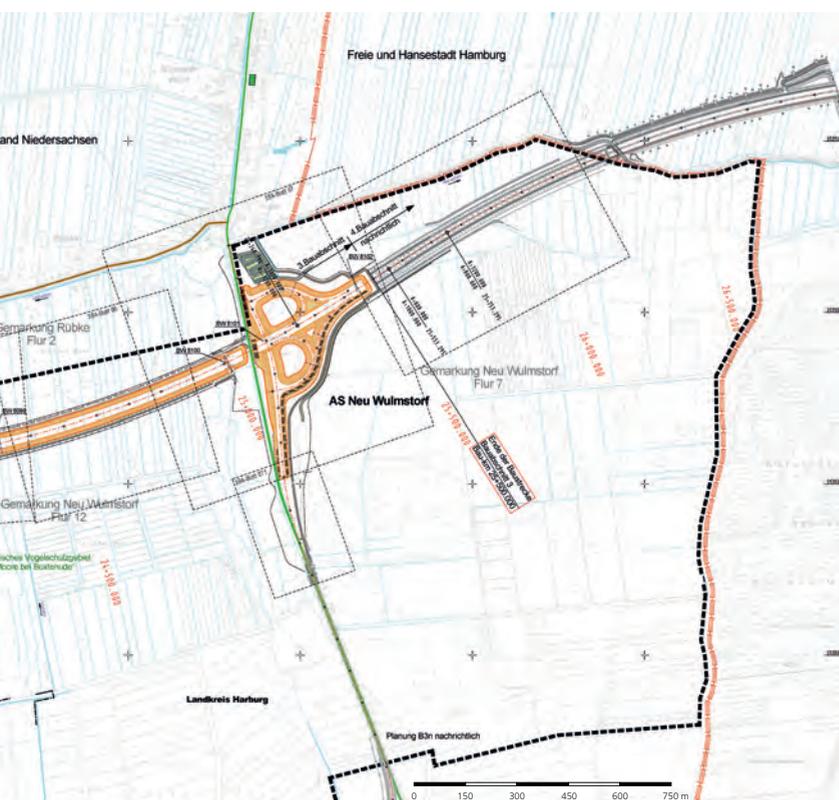


Der Spülbagger - schwimmend

auf der einzigen Verbindungsstraße zwischen Hamburg und Stade, der B 73 / B 3, zu einer noch höheren Belastung geführt hat. Ein großer Vorteil des Spülvfahrens liegt darin, daß ca. 300 Lkw-Transporte pro Tag über 15 Monate eingespart werden. Der Spülbetrieb läuft wie folgt ab: Zwei Spülfelder (Länge ca. 500 m, Breite 30 m, Einspülhöhe ca. 2 m) werden wochenweise befüllt bzw. geleert, so dass ein Volumen von ca. 20.000 m³ / Woche zum Einbau zur Verfügung steht. Der Spülbetrieb wurde im Juli 2016 aufgenommen. Nachdem sich der Betrieb richtig eingespielt hat und die Baumaßnahme voll im Zeitplan liegt, ist aus bisher ungeklärten Gründen am Wochen-

ende 08./09.10.2016 der Spülbagger gesunken. Die Ursache der Havarie ist bis jetzt noch nicht geklärt. Das Sinken des Spülbaggers hat noch nicht absehbare Folgen für die Baumaßnahme. Die Arbeitsgemeinschaft hat kurzfristig den Anlieferbetrieb wieder auf Anlieferung per Lkw umgestellt. Durch dieses Verfahren wird aber bei Weitem nicht der Tagesbedarf an Sand gedeckt. Zurzeit laufen die Planungen für die Bergung des Spülbaggers. Über die Ursachen, Konsequenzen und den weiteren Bauablauf werden wir berichten. Ist ja schon ein besonderes Thema.

Hartmut Müller, BPR Künne & Partner



Übersichtslageplan Vorbelastungsdamm 3. BA mit Spülfeld



Estequerung

Quelle Fotos: Bunte / Strabag

Ein Planungsprozess

Wasserstadt Limmer in Hannover

Die zukünftige Wasserstadt Limmer liegt in einem Dreieck zwischen dem Leineverbindungskanal und dem Stichkanal Linden, der den Mittellandkanal mit dem Lindener Hafen verbindet. Die Fotos auf der letzten Seite des Beitrags zeigen trotz des trüben Wetters die fast romantisch anmutende Situation. Man sieht: Die Wasserstadt trägt ihren Namen zu Recht.

Limmer ist ein traditionsreicher Arbeiterstadtteil, nur vier Kilometer vom Zentrum Hannovers entfernt, eingebettet in Grün, die Leineauen, gleich nebenan die Herrenhäuser Gärten, der Georgengarten, die Universität und der mehr als 800 Jahre alte Ortskern rings um die St. Nikolai-Kirche.

Ich weiß, wovon ich spreche. Ich bin dort aufgewachsen, habe am Kanal mit meinem Opa geangelt, dort schwimmen gelernt, erstes Kino an der Ecke, erster Sportverein ...

Zur Historie der 23 ha großen Fläche:

- 1862: Gründung der Hannoversche Gummi-Kamm-Comp.
- 1899: Umzug nach Limmer
- 1913: Erweiterung als Hannoversche Gummiwerke „Excelsior“ Continental AG und Excelsior AG fusionieren
- 1970: fast 1.000 Mitarbeiter
- 1999: Stilllegung, Industriebrache
- 2002: förmliche Ausweisung eines Sanierungsgebiets

Günter Papenburg, großer hannoverscher Bauunternehmer, kauft mit zwei anderen Firmengruppen das Gelände. 2003: Städtebaulicher Wettbewerbsplan 2005: Städtebaulicher Rahmenplan 2009: Abriss und Sanierungsarbeiten Die denkmalgeschützten Gebäude und der Wasserturm (siehe Fotos unten) bleiben erhalten, sollen möglichst saniert



Wasserstadt Limmer - Funktionsplan 21.03.2011 Grundlage: LGN - Landesvermessung + Geobasis Information Niedersachsen

werden. Unser Büro wird Ende 2010 mit den Siegern des damaligen Wettbewerbs BKSP Architekten und Lohaus Carl Landschaftsarchitekten zusammengebracht.

Der Entwurf wird im Auftrag der Stadt weiterentwickelt. Eher kleine Häuser, 600 Wohneinheiten (siehe Plan oben). Arbeiten bis Mitte 2013. Herr Papenburg, nicht zufrieden mit dem Ergebnis, beauftragt einen anderen hannoverschen Architekten, der mehr Wohneinheiten unterbringen soll. Mit dem Entwurf wiederum ist die Stadt unzufrieden.

Parallel laufen die komplexen Sanierungsmaßnahmen. 100 Jahre Gummiproduktion sind an den Hallen und dem Untergrund nicht spurlos vorübergegan-

gen. Festgestellt wurden gesundheits-schädliche Konzentrationen gefährlicher Stoffe. Eine Sanierungskommission wird 2007 eingesetzt, Sanierungsverträge geschlossen. Belasteter Abraum wird vom Gelände entfernt. Unbelastetes Abbruchmaterial wird geschreddert und als tiefliegende Basisschicht wieder auf dem Gelände verbaut. Darauf kommt eine dicke Lage aus Füllmaterial, nicht vom Gelände, mindestens zwei Meter dick. Man spricht vom Uhrglas, da in der Mitte des Geländes die Aufhöhungen über vier Meter betragen. Gut für unsere spätere Entwässerungsplanung. Es wird gewährleistet, dass auch unterkellerte Neubauten nicht bis an die Basisschicht heranreichen. Die Arbeiten wurden abgeschlossen und kürzlich abgenommen.





Arbeitsstand 29.09.2016

Projekt: Wasserstadt Limmer Hannover Städtebaulicher Entwurf des ehemaligen Continental-Geländes
 Bauherr: Landeshauptstadt Hannover Abteilung Stadtplanung Rudolf-Hillebrecht-Platz 1, 30159 Hannover
 Architekten: Spengler · Wiescholek Elbchaussee 28, 22785 Hamburg

0 25 50 75 100 125 m

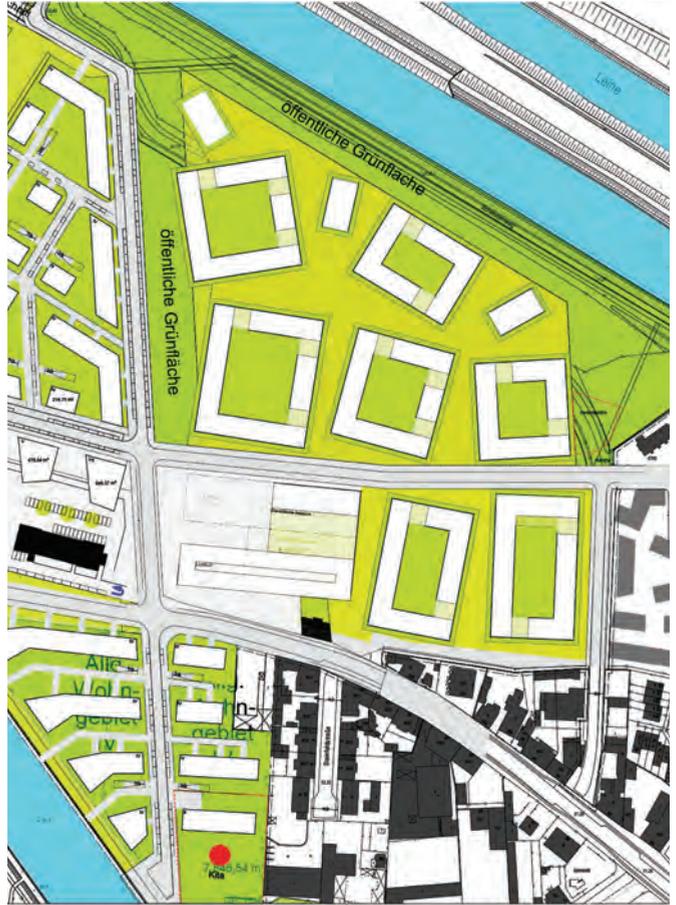
Lageplan
 Baufeld 1 - 4
 19.10.16

Grundlage: LGN - Landesvermessung + Geobasis Information Niedersachsen



Spengler · Wieschöle Architekten Stadtplaner
Breimann & Bruun Landschaftsarchitekten
BPR Beratende Ingenieure
Wasserstadt Limmer Hannover
Arbeitsstand 2014

Erschließungsplanung 2014 mit orthogonaler Erschließung und Gebäudeanordnung



Spengler · Wieschöle Architekten Stadtplaner
Breimann & Bruun Landschaftsarchitekten
BPR Beratende Ingenieure
Wasserstadt Limmer Hannover
Arbeitsstand 02.08.2015

Auflösung des orthogonalen Erschließungssystems, Entwicklung von „tanzenden Blöcken“ Juni 2015



Spengler · Wieschöle Architekten Stadtplaner
Breimann & Bruun Landschaftsarchitekten
BPR Beratende Ingenieure
Wasserstadt Limmer Hannover
Arbeitsstand 14.08.2015

Weiterentwicklung der „tanzenden Blöcke“ August 2015



Spengler · Wieschöle Architekten Stadtplaner
Breimann & Bruun Landschaftsarchitekten
BPR Beratende Ingenieure
Wasserstadt Limmer Hannover
Arbeitsstand 13.10.2015

Stand-B-Plan der „tanzenden Blöcke“ Oktober 2015 mit Stadtbahnanschluss im 2. BA

Zurück zur Planung: Da, wie berichtet, entweder die Stadt oder der Grundstückseigentümer / Investor mit den Planungen nicht zufrieden waren (die letzte Planung des Investors wies deutlich über 2.000 Wohneinheiten aus) wurde die Stadt wieder initiativ und stellte ein neues Planungsteam zusammen: Spengler Wiescholek Architekten und Stadtplaner, Breimann & Bruun Landschaftsarchitekten und BPR.

Wir begannen Ende 2013 mit der Arbeit und haben den 1. BA kontinuierlich bis Herbst 2015 geplant. Ergebnis: Hochgerechnet für die gesamte Wasserstadt ca. 1.800 Wohneinheiten, tanzende Baukörper, neue Formen, schöne, ruhige Innenhöfe.

Parallel wurde auch der 2. BA südlich der Wunstorfer Straße entwickelt. Eine schwierige, tieferliegende Dreiecksfläche, für die wir auch einen Stadtbahnanschluss untersucht haben.

Die planerische Entwicklung des 1. BA ist auf der linken Seite nachzuvollziehen. Inzwischen war große Unruhe in den Reihen der interessierten Stadtbevölkerung und den Bewohnern des nahen Ortskerns von Limmer entstanden.

Die Zahl von 1.800 Wohneinheiten gegenüber den ursprünglich 600 geplanten hatte Ängste hervorgerufen. Also beschloss die Politik, eine Bürgerbeteiligung durchzuführen. Von November

2014 bis April 2015 fanden eine Auftaktveranstaltung (Informationen zum Stand der Planung und zum Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung, Fragen und Anregungen der Bürger und Bürgerinnen zum Prozess und zur Gebietsentwicklung), mehrere Themenwerkstätten (Vertiefte Planungen zur Wasserstadt, Gutachten und Voruntersuchungen, Vorschläge für Leitlinien), eine Planungsworkstatt (Themenbezogene Leitziele) und eine Abschlussveranstaltung (Zusammenfassung der Ergebnisse in einem Katalog von 102 Zielen) statt. Themenkarten zur räumlichen Verortung dieser Ziele wurden vorgestellt.

Eine sogenannte Feedbackwerkstatt mit Diskussion der gewünschten Einwohnerzahl wurde im Mai 2015 durchgeführt. Hier wurden auch die Bürgervertreter/-innen für den „Runden Tisch Wasserstadt“ gewählt.

Natürlich waren wir Planer bei allen Veranstaltungen beteiligt und selbstverständlich waren wir auch Teilnehmer am Runden Tisch, neben den Bürgervertretern, Anwaltsplanern, potenziellen Investoren, Flächeneigentümern und der Stadtverwaltung.

Ziel dieses informellen, beratenden Gremiums war, die qualitativen Anforderungen an die Gebietsentwicklung aus dem Beteiligungsverfahren in den Planungsprozess einzubringen und einen Städte-

baulichen Entwurf für den ersten Bauabschnitt der Wasserstadt zu entwickeln. Der Runde Tisch kam zwölfmal von Mai 2015 bis April 2016 zusammen. Auf Basis der Entwürfe wurde der Bebauungsplan erstellt. Er liegt noch aus. Der Satzungsbeschluss wird zum Ende des Jahres erwartet.

Der Städtebauliche Vertrag, um den fast ein Jahr gerungen wurde, ist gerade unterzeichnet.

Und weiter: Das Baurecht wird voraussichtlich Anfang 2017 erteilt. Dann sollen sofort die Erschließungsmaßnahmen (öffentliche Straßen, Plätze, Freiflächen und alle Versorgungsleitungen) für den 1. BA hergestellt werden.

Noch im Jahr 2017 soll mit den Hochbaumaßnahmen begonnen werden.

Geplanter Erstbezug der Wohnungen und Reihenhäuser ca. ein Jahr später.

So geht heute Planung!

Wir dürfen als nächstes den 3. Bauabschnitt mit unseren Kollegen planen und mit den Beteiligten diskutieren (der große Übersichtsplan zeigt noch eine frühere Vorstellung der weiteren Bauabschnitte).

Wir freuen uns auf weitere Runde Tische. Ich persönlich würde mich freuen, die komplette Fertigstellung der Wasserstadt Limmer zu erleben.

Bernd F. Künne, BPR Künne & Partner



Gewöhnlich geht anders

Umgestaltung der Esslinger Straße in Denkendorf

Die Zeiten, als es in Denkendorf noch eine Straßenbahn gab, sind lange vorbei. 1978 wurde die in der Esslinger Straße verlaufende Linie mit der Endhaltestelle „Ochsen“ stillgelegt.

Mitte 2015 erhielten wir von der Gemeinde Denkendorf die Planungsanfrage zur Umgestaltung der Esslinger Straße. Damit war leider nicht die Reaktivierung der Straßenbahnlinie gemeint, sondern eine Sanierungsmaßnahme, bei der neben der Erneuerung von Ver- und Entsorgungsleitungen sowie diversen Kabeltiefbauarbeiten die Neugestaltung des Straßenraums im Vordergrund stand. Außerdem waren lärmindernde Maßnahmen zu überprüfen.

Der bauliche Zustand der Esslinger Straße wurde vom Regierungspräsidium Stuttgart als Straßenbaulastträger aufgrund sichtbarer Verdrückungen als sanierungsbedürftig eingestuft, allerdings nicht in allen Bereichen und auch nicht als Vollausbau. Demgegenüber führt die neue Straßenplanung zu einer geänderten Höhenlage, die wiederum einen Vollausbau bewirkt. Damit war klar, dass wir im Rahmen der Bauausführung den genauen Umfang des zu erneuernden Straßenkörpers anhand der tatsächlich vorhandenen Straßenaufbauten vor Ort festlegen müssten.

Die Planung zur Umgestaltung der Esslinger Straße orientierte sich im südlichen Abschnitt am Bestand und sieht eine Fahrbreite von 7,00 m vor. Der zwischen den östlichen Längsparkplätzen und dem Gehweg vorhandene ca. 1,2 m breite Grünstreifen entfällt komplett und wird durch neue Baumquartiere, die die

neuen Längsparkplätze unterbrechen, ersetzt. Der gewonnene Raum wird sowohl für eine Verbreiterung der Längsparkplätze als auch für breitere Gehwege genutzt.

Gestalterische Spielräume ergaben sich im nördlichen Abschnitt zwischen der Einmündung der Boßlerstraße und dem bestehenden Kreisverkehr am nördli-



Historische Aufnahme - Ochsenkreuz



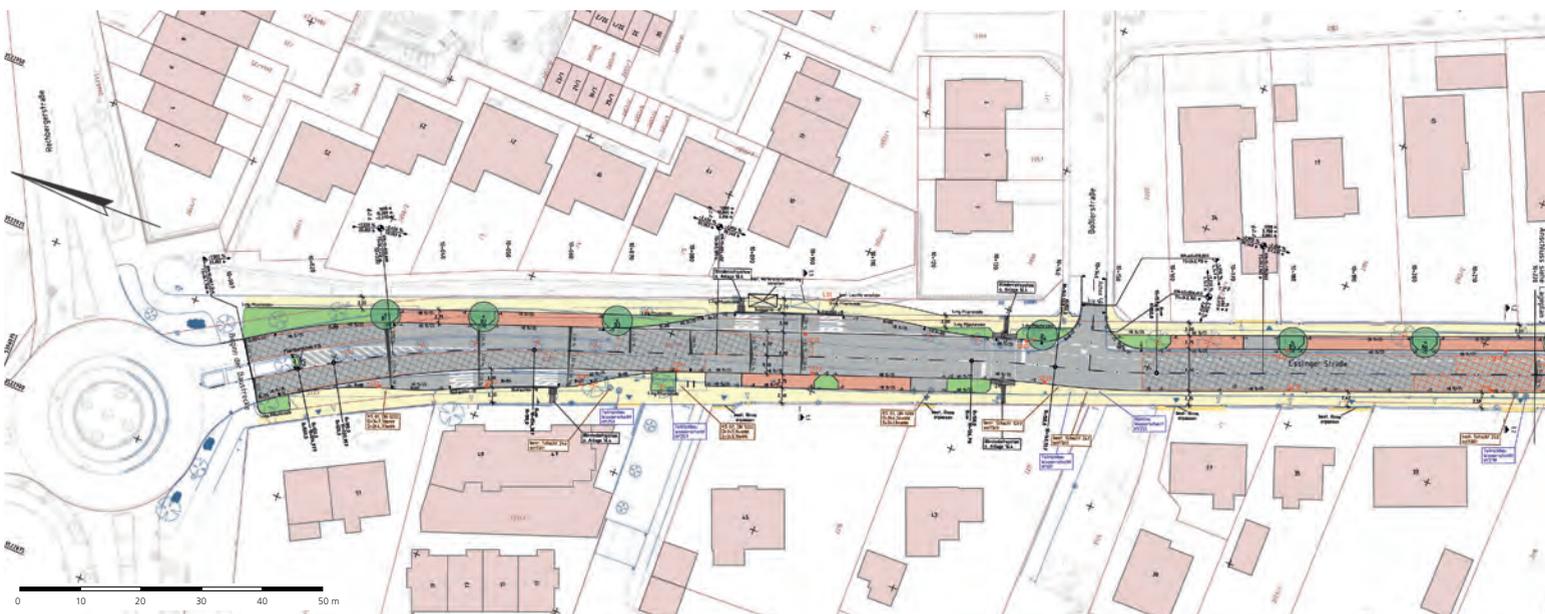
chen Bauende. Durch den Rückbau der langen Mittelinsel vor dem Kreisverkehr wurde der notwendige Platz für zusätzliche Längsparkplätze auf beiden Straßenseiten geschaffen. Für die konzeptionelle Idee weiterer Parkplätze in den Angrenzungsbereichen der Esslinger Straße gab es in der Bevölkerung keine ausreichende Akzeptanz, so dass diese Überlegungen zurückgestellt wurden.

Mit der Neugestaltung der Einmündung der Boßlerstraße kann künftig die Ausfahrt in die Esslinger Straße wieder in beide Fahrrichtungen ermöglicht werden. Dies war über lange Jahre aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich.

Von der Umgestaltung der Esslinger Straße profitiert auch der Radverkehr, der künftig bergauf auf einem ausgewiesenen Schutzstreifen geführt wird. Die weiteren Planungen der Gemeinde Denkendorf sehen hier sogar eine Verlängerung des Schutzstreifens um ca. 1,2 km nach Süden bis zur bestehenden Kreisverkehrsanlage an der L 1204 vor. Wir freuen uns, auch hier planerisch tätig zu sein.

Nach mehreren Monaten Bautätigkeit, bei der auch alte Fundamente der ehemaligen Straßenbahnlinie zum Vorschein kamen, konnten wir die Tiefbauarbeiten abschließen und die neuen Ver- und Entsorgungsleitungen in Betrieb nehmen. Die noch ausstehende Sanierung der Fahrbahnflächen inkl. des Einbaus eines lärmindernden Asphaltbelags wird unter Vollsperrung der Esslinger Straße ausgeführt. Dann endlich können nicht nur die Anlieger, sondern auch der Durchfahrtsverkehr aufatmen und die Esslinger Straße wieder ohne Verkehrsbeeinträchtigung befahren. Vorsicht: Es wurden Vorkehrungen für eine Geschwindigkeitsmessanlage getroffen. Deren Erinnerungsfotos sind sicher nicht so nostalgisch wie die alten Fahrscheine der Straßenbahnlinie.

Heiko Weyherer, BPR Künne & Partner



Lageplan Umgestaltung Esslinger Straße



Asphalteinbau



Asphalteinbau



Zusätzliche Längsparkplätze auf Höhe der alten Mittelinsel



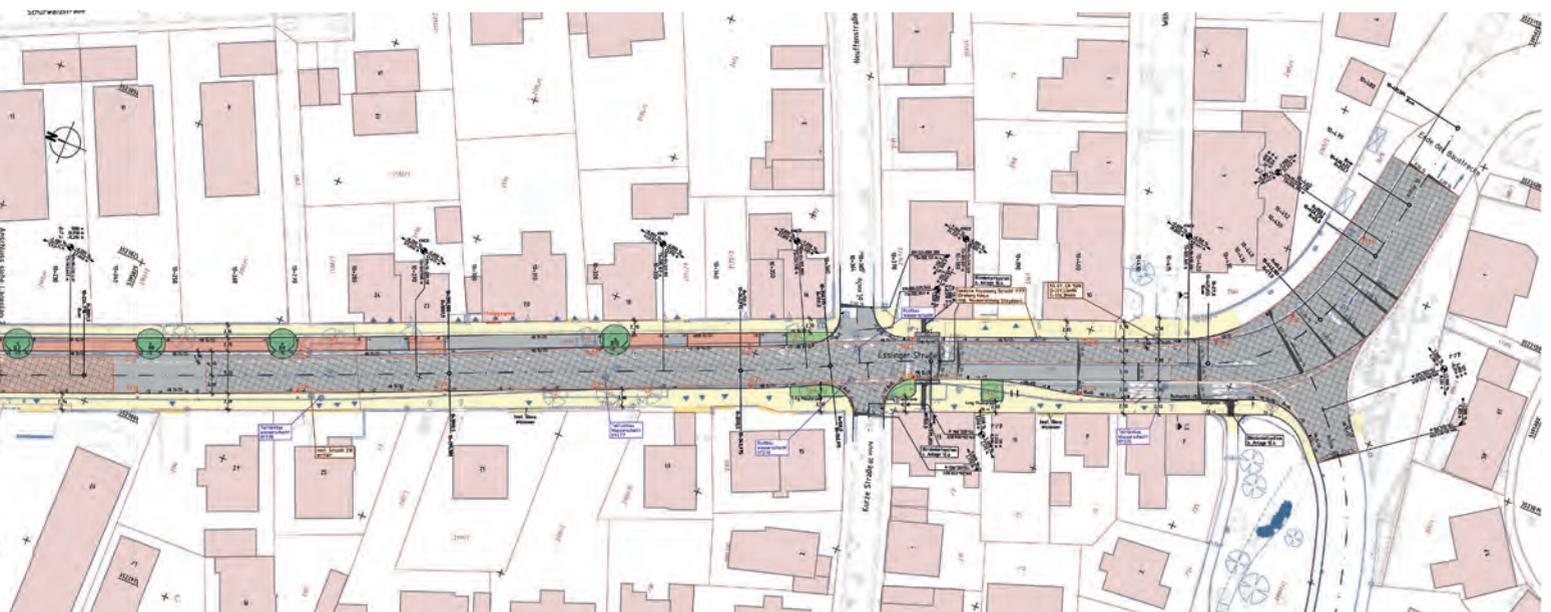
Kabeltiefbauarbeiten



Überprüfung bestehender Schotterdicken



Zukünftige Längsparkplätze



Eine Passage am Unteren Tor

Anbindung NeuerMarkt an die historische Altstadt in Neumarkt in der Oberpfalz

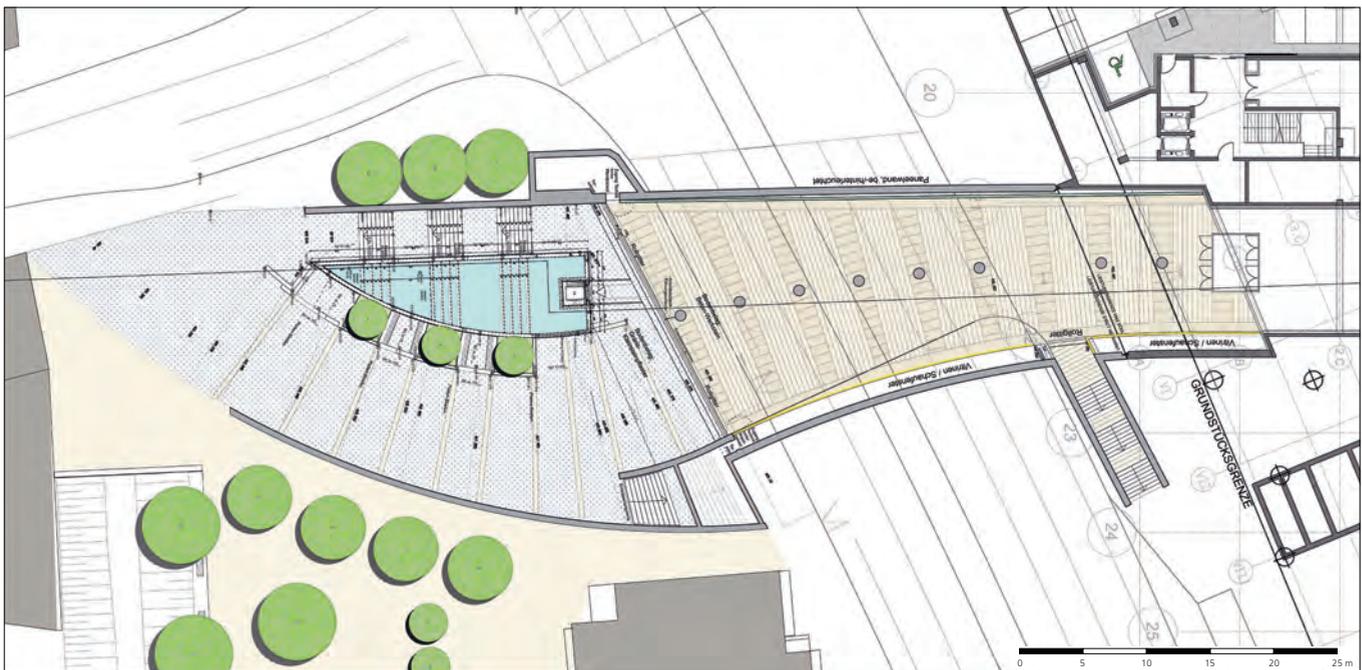
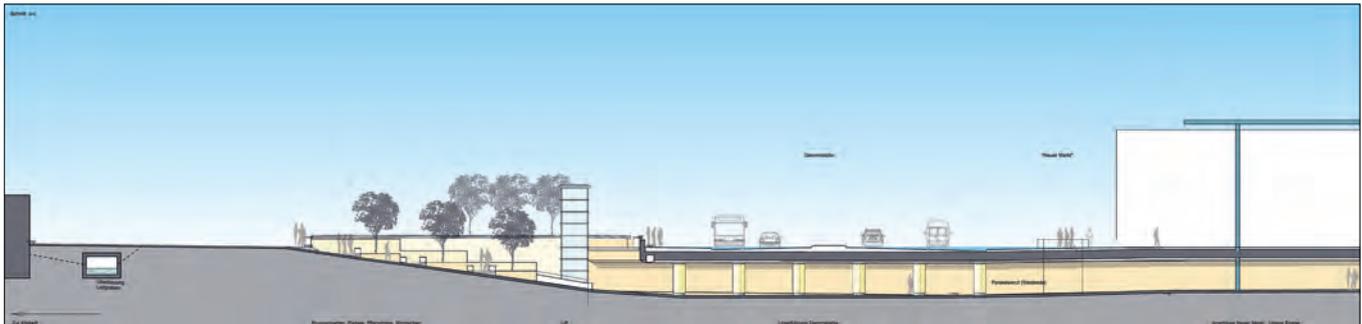
Über den ökonomischen, sozialen, architektonischen und stadtplanerischen Sinn und Zweck von Einkaufszentren, Shopping Malls, Factory-Outlet-Centern etc. im urbanen Umfeld bestehen höchst unterschiedliche Meinungen, wie die gerade zu Ende gegangene Ausstellung „World of Malls“ im Architekturmuseum der TU München eindrucksvoll belegt hat. Das erste Einkaufszentrum West-Deutschlands eröffnete 1964 vor den Toren Frankfurts. Das Main-Taunus-Zentrum, mit eigener Autobahnabfahrt, zeigte den Weg zu der beispiellosen Etablierung einer bisher vollkommen neuen Bautypologie. Seitdem sind im gesamten Deutschland ca. 650 Einkaufsstempel unterschiedlichster Art erbaut worden. Trotz eines Booms im Internet-Shopping scheint sich das klassische Einkaufszentrum weiterhin größter Beliebtheit bei den Kunden zu erfreuen. Das mag an vielerlei Faktoren liegen: Zum Einen zeigen die neusten Entwicklungen, dass Shopping Malls vermehrt in Innenstadtlagen und/oder zumindest in deren unmittel-

barer Nähe errichtet werden. Zum anderen versuchen seit einigen Jahren auch kleinere Städte ihre Attraktivität durch die gezielte Ansiedlung von Einkaufszentren zu erhöhen.

Einen solchen Akzent wollte auch die Kreisstadt Neumarkt in der Oberpfalz als prosperierendes Oberzentrum mit mehr als 40.000 Einwohnern setzen. Zwar liegt die Stadt nur circa 35 Kilometer von der Frankenmetropole Nürnberg entfernt, dennoch stimmte 2011 in einem Bürgerbegehren die Mehrzahl der Neumarkter für die Errichtung des Einkaufszentrums. Den Zuschlag dafür erhielt das mit seiner Konzernzentrale in Neumarkt ansässige Bauunternehmen Max Bögl. Das neue Stadtquartier mit seinen 40 Geschäften, einer Verkaufsfläche von über 13.000 m², einem 105 Zimmer-Hotel und einer unterirdischen Parkgarage mit 500 Stellplätzen liegt direkt gegenüber dem Unteren Tor, dem nördlichen, historisch bedeutenden Eingang zur Neumarkter Altstadt. Mit der Eröffnung des Stadtquartiers „NeuerMarkt“ im September 2015 ver-

größerte sich die Anzahl der Geschäfte im Bereich „Einkaufen“ im direkten Bereich der Neumarkter Altstadt um rund 20%. Der Gastronomiebereich erhielt einen Zuwachs von ca. 15%. Diese Potenzierung von Einkaufsvolumen zieht auch ein entsprechendes Verkehrsaufkommen vom individuellen Fußgänger bis zu den Lkw für die Warenlieferung nach sich. Die dadurch bedingte Verkehrszunahme im innerstädtischen Straßennetz musste planerisch gelöst werden. Über die Vielzahl der neuen Straßen-, Geh- und Radwegflächen sowie die erforderlichen Kanalneubauten und Umlagen haben wir in der letzten BPR aktuell berichtet.

Von der Altstadt durch das Untere Tor gelangt der Passant durch eine neue Straßenunterführung auf direktem Weg in das Einkaufszentrum „NeuerMarkt“. Über eine sehr großzügige, unter Mitwirkung der Münchner Architekten Otto Schultz-Brauns, gestaltete Rampe und Unterführung kommen Fußgänger kreuzungsfrei in das mit Läden bestückte Untergeschoss des Einkaufszentrums.





Den Eingang zur Unterführung bildet der sogenannte „Brunnengarten“, ein kaskadenartig abfallendes Gewässer, das mittig die bis zu 26 m breiten mit Bäumen bestandene Rampe und Eingangstreppe durchfließt. Die Fußgängerunterführung ist 45 m lang und im Mittel 15 m breit. Die tragende Konstruktion der Unterführung besteht im Wesentlichen aus einer überschnittenen Bohrpfehlwand, die bis in die Tonsteinschichten abgeteufelt wurde. Die einzelnen Wandabschnitte sind zu einem wasserdichten Kasten (weiße Wanne) verbunden, damit die natürliche Grundwassersperre und -hemmnis im Bereich der darüber liegenden Dammstraße nicht durch das Bauwerk aufgehoben bzw. zerstört wird. Mit Hilfe einer Stahlbetonplatte in Deckelbauweise gelang die Überführung der Dammstraße. Diese lagert auf den bereits erwähnten Bohrpfehlwänden und einer in der

Mitte der Unterführung angeordneten Stützenreihe. Die barrierefreie Erschließung von der Straßenebene aus erfolgt über einen Aufzug. Schon im Brunnengarten verschönern besonders gestaltete Wand- und Bodenoberflächen den optischen Eindruck. Zu der vorschriftsmäßigen Belichtung kommt noch eine Effektbeleuchtung, die die Wände der Unterführung abwechselnd in changierenden Farben erleuchten lässt und in der Spiegeldecke reflektiert wird. Auf der östlichen Seite beginnt mit einer Reihe von Vitrinen die Einstimmung der Kunden auf das Einkaufszentrum. „Mit dem Kaskadenbrunnen, den farblich wechselnden Lichtwänden im Durchgang und der Spiegeldecke, die einem die Passage als angenehm hoch erscheinen lässt, sowie der großzügigen Bemessung des Durchgangs ergibt sich ein toller Gesamteindruck. Und sie bie-

tet vor allem eine sicherere Querung der Dammstraße für die Fußgänger als sie oberirdisch gegeben ist.“ So äußerte sich Oberbürgermeister Thumann bei der Eröffnung im August 2016. Besonders positiv sei zu vermerken, dass die Stadt im Rahmen der vor Maßnahmenbeginn geschätzten Gesamtkosten für die vielfältigen Kanal- und Straßenbaumaßnahmen von 21 Millionen Euro geblieben sei. Geplant und überwacht wurde von BPR Dr. Schäpertöns Consult aus den Niederlassungen Bad Reichenhall, München und Nürnberg aus mit Unterstützung von BPR Künne + Partner. Das Erfüllen des gestalterischen Anspruchs und die Einhaltung der finanziellen Vorgaben hat uns schon ein klein wenig stolz gemacht.

Christian Breusing, Berlin
Dr. Bernhard Schäpertöns,
BPR Dr. Schäpertöns Consult



We rode a segway - and survived!

Immer wieder hört man von Regeln in Großunternehmen, dass Vorstände nicht im selben Verkehrsmittel zu einem Termin reisen dürfen. Wahrscheinlich ging dieser Anweisung eine monatelange hochdotierte Risikobewertung durch zahlreiche Experten voraus.

Nach eingehender Prüfung haben unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entschieden, dass alle Partner gleichzeitig Segway fahren dürfen/sollen und uns zum 25-jährigen Bürojubiläum eine Tour durch Hannover geschenkt.

Allein dafür etwas geschenkt zu bekommen, hat uns mächtig gefreut. Und das Vertrauen in unsere Fahrkünste mit Verkehrsmitteln gleich weder Art umso mehr. Wir sind dem nicht nur gerecht geworden, sondern hatten durchaus Spaß an der Sache und haben einige uns bisher unbekannte Orte der Stadt kennengelernt.

Ein Lehrauftrag

Es macht Freude, sich um die jungen Leute zu kümmern, sie für ihren späteren Beruf zu begeistern und auch dafür zu sorgen, dass sie lernen, über den oft zitierten Tellerrand hinauszuschauen.

Aus diesen Gründen hat Bernd Künne, seit Anfang des Jahres für die BPR Gruppe beratend tätig, einen Lehrauftrag an der Hochschule Bremen übernommen: Erkennen des Gesamtzusammenhangs in Stadtstrukturen, Einsicht in die Denkweise anderer Disziplinen, Verknüpfen der Elemente Verkehrsplanung und Stadtgestaltung. Also Themen wie für ihn gemacht.

Als bekennender Venedig-Aficionado soll er einer Gruppe Studenten und Professoren der Hochschule Bremen Historie und Entwicklung ausgesuchter venezianischer Stadtplätze vermitteln. Natürlich vor Ort, wo sonst?



Ausgezeichnet

Unsere Kollegin Anne Weinholz (vorne Mitte im Bild) hat in diesem Jahr erfolgreich ihr Studium zur Bauingenieurin abgeschlossen und anschließend ihre Festanstellung in unserem Büro in Osnabrück angetreten.

Im Zuge ihrer Bachelorthesis hat sie sich mit dem Thema Barrierefreiheit im öffentlichen Raum am Beispiel des ZOB in Gelsenkirchen-Buer beschäftigt. Ziel war es, einen barrierefreien Busbahnhof innerhalb der bestehenden Grenzen, in diesem Fall der Bestandsstraßen rund um den ZOB, zu planen.

Neben der sehr guten Abschlussnote wurde die in 9 Wochen erarbeitete Thesis zusätzlich noch mit dem Karl-Engelard-Sonderpreis 2016 geehrt. Der Preis wird für herausragende Abschlussarbeiten in den Studiengängen der Architektur und des Bauingenieurwesens verliehen.

Wir möchten Anne Weinholz zu diesen Erfolg beglückwünschen und wünschen ihr und uns eine lange und angenehme Zusammenarbeit.

BMW-Firmenlauf 2016 in Bremen

Am diesjährigen 9. BMW-Firmenlauf zur Spätschicht am 20.06.2016 haben sich trotz des originalen Bremer Wetters einige Kollegen gefunden, um gemeinsam sportlich aktiv zu sein.

Von der Sielwallfähre über die Bürgermeister-Smidt-Brücke und von dort zum Café Sand verlief die ca. 5 km lange und sehr anspruchsvolle Strecke. Solche Steigungen in Bremen insbesondere im Bereich der Brücke hatten nicht alle erwartet.

Mit stetem Blick auf die Weser und ein wenig Himmelswasser haben es alle zusammen über die Ziellinie geschafft. Dort gab es dann noch etwas „feucht Kühles“ für den Wasserhaushalt des Körpers. Somit war es eine rundum erfrischende Veranstaltung.



Ein fälliger Museumsbesuch



Fast 30 Mitarbeiter unseres Büros in Hannover folgten unserer Einladung und machten sich ein Bild von der zweiten Museumserweiterung des Sprengel Museums Hannover. Zur Hälfte ging es um die Architektur - das renommierte Züricher Architekturbüro Meili & Peter hatte seinerzeit den Wettbewerb gewonnen und Hannover ein bemerkenswertes, zu Beginn umstrittenes Stück Architektur geschenkt. „Brikett“ wurde es vom weniger sensiblen Teil der Bevölkerung getauft. „Wir brennen für die Kunst“ machte das Museum daraus. Und ist am Ende der Gewinner. „Zehn Räume, drei Loggien und ein Saal“ (auch Titel eines Buches über den Museumsanbau) ergänzen nun den Bestand. Die zweite Hälfte unseres Besuchs war der Kunst gewidmet. Viel besser kam eine Führung nicht sein. Begeisterung bei allen. Mehr davon.

SportScheck- und BMW-Nachlauf in Hannover

Eine in leuchtendes Orange getauchte hannoversche Innenstadt, Sambaklänge, ca. 9.000 begeisterte Läuferinnen und Läufer und mittendrin die BPR-Laufgruppe. Nach fast 3 Jahren Pause hat es wieder ein BPR-Team mit sieben Teilnehmern und treuen Fans geschafft, bei der 14. Auflage des Nachlaufs durch Hannover teilzunehmen. Die Strecke führte uns an zwei unserer Bauprojekte vorbei: Am Hohen Ufer sowie Am Marstall.

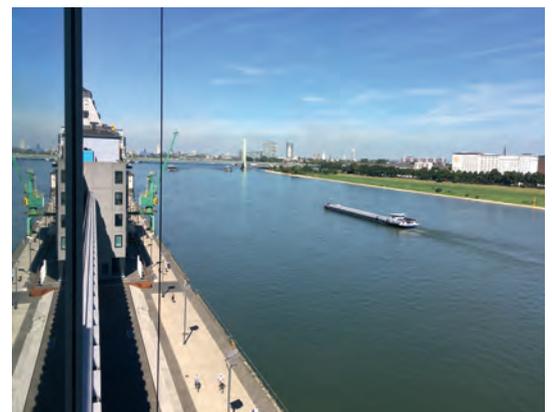
Bei hervorragender Zuschauerkulisse wurden persönliche Bestzeiten und mit einer Gesamtzeit von 2:54:44 der 61. Platz in der Teamwertung erreicht.

Auch im nächsten Jahr wird es wieder einen Nachlauf geben und wir hoffen, dass auch das BPR-Team erneut antreten wird.



Voll funktionsfähig in Köln

Im März dieses Jahres haben wir mit dem Ausbau unseres Büros in Köln begonnen. Nun ist es voll funktionsfähig. Mit der direkten Lage am Rhein haben wir in Punkto Aussicht einen attraktiven Bürostandort gefunden, der unsere Entwicklung im Westen fördern soll. Mit einigen Projekten sind wir bereits beauftragt, so dass wir uns neben der Akquisition ganz konkret mit unserer Projektarbeit befassen können. Wir sind überzeugt, dass wir im Raum Köln ein attraktiver Partner für unsere Auftraggeber sein werden, der neue Ideen und neue Ansätze präsentieren kann. Durch unsere Standorte in Köln und Osnabrück verfügen wir über die erforderliche regionale Nähe. Die Kompetenz, Projekte der Verkehrsinfrastruktur zu bearbeiten, haben wir schon an vielen Stellen gezeigt. Wir freuen uns darauf, diese auch an unserem neuen Bürostandort unter Beweis stellen zu können.



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

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

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

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

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

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
info@bpr-halle.de
Ansprechpartner: Sven Sonntag

Regensburg
Emmeramsplatz 6
93047 Regensburg
Fon 09 41 / 66 08 06-10
info@bpr-regensburg.de
Ansprechpartner:
Winnhard Heigl, Gerhard Müller

**SRP Schneider & Partner
Ingenieur Consult GmbH**

Kronach
Ruppenweg 24
96317 Kronach
Fon 09261 / 566-0
info@srp-consult.de
Ansprechpartner: Werner Kuhnlein

Zeil am Main
Am Mühlbach 1
97475 Zeil am Main
Fon 09524 / 82 8-0
info@srp-consult.de
Ansprechpartner:
Hans-Joachim Brandt

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

Köln
Agrippinawerft 30
50678 Köln
Fon 02 21 / 88 84 88-0
info@bpr-koeln.de
Ansprechpartner: Birgit Hünteler,
Markus Mey, Jens Wittrock

Würzburg
Petrinistraße 33a
97080 Würzburg
Fon 09 31 / 200 910 41
info@bpr-wuerzburg.de
Ansprechpartner:
Dr. Bernhard Schäpertöns

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

Dresden
Webergasse 1, Haus C, Eingang F
01067 Dresden
Fon 03 51 / 21 29 52 81
info@bpr-dresden.de
Ansprechpartner:
Peter Matthes

München
Erika-Mann-Straße 7-9
80636 München
Fon 0 89 / 520 57 29-0
info@bpr-muenchen.de
Ansprechpartner: Dr. Bernhard Schäpertöns,
Bernd F. Künne, Winnhard Heigl, Robert Bajza

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

Nürnberg
Bahnhofstraße 11b
90402 Nürnberg
info@srp-consult.de
Fon 0911 / 376 630-0
Ansprechpartner: Frank Schönknecht

**Mannheim
International Department**
Augustaanlage 50
68165 Mannheim
Fon 0621 / 400 462-0
mannheim@srp-consult.de
Ansprechpartner: Frank Ehrlicher

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

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

Berlin
Rankestraße 5/6
10789 Berlin
Fon
info@bpr-berlin.de
Ansprechpartner:
Dr. Ulf Surburg

Frankfurt am Main
Stresemannallee 30
60596 Frankfurt am Main
Fon
info@bpr-frankfurt.de
Ansprechpartner:
Detlev Pauer, Oliver Altmann

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

Traunstein
Maxplatz 12
83278 Traunstein
Fon 01 70 / 473 61 53
info@bpr-traunstein.de
Ansprechpartner:
Thomas Wurbs

**GIB - Gütchenke Ingenieurgesellschaft
für Bauwesen**

München
Münchner Straße 69 b
85614 Kirchseeon
Fon 0 80 91 / 537 68-24
guethenke@gib-bauingenieure.de
Ansprechpartner: Klaus Gütchenke