

# BPR aktuell



**BPR** Künne & Partner

**BPR** Dr. Schäpertöns Consult

**SRP** Schneider & Partner

**DAK** Dünser, Aigner, Kollegen

**BS** Schwarzbart Ingenieure

# 1.23



## Aufmerksamkeit bewusst lenken

Seit vielen Jahren werden Lösungen für die Steigerung der Produktivität oder besser gesagt, die Beibehaltung einer möglichst hohen Produktivität in der Wissensarbeit gesucht und angeboten. Nahezu jedes Jahr kommen neue Ansätze, Studien und Apps auf den Markt, die uns dabei helfen sollen, die Flut an E-Mails und Aufgaben in möglichst noch kürzerer Zeit zu bewältigen. Lösungen werden auch benötigt, da die Geschwindigkeit und damit der Druck zugenommen haben.

Die vielen digitalen Tools zur Verbesserung der Kommunikation sollen uns helfen unsere Arbeit besser zu verrichten. Nur: Die Produktivität in der Wissensarbeit ist jedoch nicht gleichermaßen mit der Anzahl der digitalen Tools gestiegen. Im Gegenteil. Durch das „Always on“ und die permanente Erreichbarkeit über eine Vielzahl von Kanälen, sehen wir uns einer hohen Anzahl an Unterbrechungen, Ablenkungen und Informationsüberlagerungen gegenüber. Das Arbeitstempo hat sich in den vergangenen Jahren enorm erhöht und wir halten es inzwischen für normal. Damit will ich nicht ausdrücken, dass früher alles besser war. Ein „einfach so weiter“ ist jedoch sicherlich auch nicht der richtige Ansatz.



Vera Starker (et al.) hat in der kürzlich veröffentlichten Studie „Kosten von Arbeitsunterbrechungen für deutsche Unternehmen“ dargelegt, dass der durchschnittliche Wissensarbeitende alle vier Minuten unterbrochen wird. Einige Berufsgruppen sogar noch deutlich häufiger. Das hat enorme wirtschaftliche Konsequenzen, wie sie rechnerisch aufzeigt.

Sie schreibt in ihrem Buch (et al.) „Endlich wieder konzentriert arbeiten“: „Denn wirklich gut sind wir doch, wenn wir in Ruhe und Tiefe versinken. Erst der Fokus schafft die Voraussetzung für Präzision. Dagegen ist die Fragmentierung unserer Arbeitsprozesse und -abläufe heute typischer Kristallisationspunkt für eine erhöhte Fehlerrate und eine abnehmende Produktivität. Die Fähigkeit, Ihre Aufmerksamkeit wieder zielgerichtet zu steuern, ist so ziemlich die wichtigste Eigenschaft für geistigen Erfolg, welche Sie zurückerobern und entwickeln sollten.“

Die Zukunftsfähigkeit eines Unternehmens in der Wissensarbeit wird sich bereits heute und künftig verstärkt darin zeigen, wie es die begrenzten Ressourcen der Wissensarbeitenden einsetzt. Das betrifft beispielsweise die Schaffung von Rahmenbedingungen, in denen – je nach Tätigkeit und Aufgabe – die Mitarbeitenden fokussiert und möglichst unterbrechungsfrei arbeiten können.

Aber wenden wir uns hinsichtlich der begrenzten Ressourcen an dieser Stelle unserem privaten beziehungsweise persönlichen Leben einmal zu. Auch im Privaten sind unsere Ressourcen begrenzt. Aufgrund unterschiedlicher Lebensumstände können uns die Begrenzungen der persönlichen Ressourcen, wie beispielsweise der Gesundheit und der Lebenszeit, in das Bewusstsein treten. Damit einher geht häufig die Frage nach dem, was „im Leben wirklich zählt“.

John Mark Comer schreibt in seinem Buch „Das Ende der Rastlosigkeit“ im Kontext der begrenzten Ressourcen über den Aspekt unserer Aufmerksamkeit. Er kommt zu der Erkenntnis, dass letzten Endes unser Leben nicht mehr ist, als die Summe aller Dinge, denen wir unsere Aufmerksamkeit schenken.

Diese Aussage finde ich vor dem Hintergrund des „permanenten Kampfes um unsere Aufmerksamkeit“ durch ausgeklügelte Marketingansätze, digitale Medien und des „Always on“ bemerkenswert. Wem oder was schenke ich im Rahmen meiner wertvollen und begrenzten Lebenszeit Aufmerksamkeit? Dies auch vor dem Hintergrund, dass wir allesamt zu einem Großteil unseres Tages im „Autopiloten“ unterwegs sind, das heißt, unseren Gewohnheiten folgen.

Ich möchte Sie ermutigen, einmal eine persönliche Inventur durchzuführen und sich zu vergegenwärtigen, wer oder was an einem Tag und die Woche über ihre Aufmerksamkeit erhält. Sind es die Menschen und Dinge, die ihnen wirklich wichtig sind und ihnen am Herzen liegen? Wenn Sie mit dem Ergebnis nicht zufrieden sind, können Sie sich entscheiden, die Prioritäten neu zu setzen.

Christian van der Velde



### Barrierefreier Ausbau der Parkwege am „Zollplatz“, Königslutter am Elm

Die Parkwege des Zollplatzes in Königslutter sollen saniert und barrierefrei ausgebaut werden. Dies ist dringend notwendig, wie das Foto zeigt. Der Zollplatz verbindet den Bahnhof mit der südlich gelegenen Innenstadt und ist ein wichtiger Knoten- und Verbindungspunkt der innerstädtischen Freiflächen. Unser Braunschweiger Büro wurde durch die Stadt Königslutter am Elm mit der Objektplanung der Sanierung der Wege beauftragt. Die Wurzeln der Kastanien und Eichen haben die Beläge stark angehoben und verschoben. Daher gehört es zu den Herausforderungen dieses Projektes, die ausladenden Wurzelwerke in die Wegeplanung zu integrieren und in der Ausführungsphase die hochsensiblen Bodenarbeiten zu überwachen.



### Projektsteuerung Neue Ortsmitte, Oyten

Die Neue Ortsmitte der Gemeinde Oyten ist Teil des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Oyten Ortszentrum“. Bei dem Projekt handelt es sich um ein für die Gemeinde strategisch wichtiges Projekt zur Belebung und Stärkung des Ortszentrums. Unter anderem soll die Ortsmitte durch Einzelhandel und Gastronomieangebote sowie die Ausweitung neuer Wohnbebauungen gestärkt werden. Durch eine ansprechende Gestaltung der öffentlichen Infrastruktur sowie der Freiräume soll außerdem die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Wir freuen uns, die Gemeinde Oyten mit unserem Projektsteuerungsteam bei der weiteren Projektentwicklung bis zum Ende der baulichen Umsetzung zu begleiten.



### Umgestaltung der Hauptstraße in Köln-Porz

Die Stadt Köln beabsichtigt, die Hauptstraße in Köln-Porz umzubauen, da sie nicht mehr den heutigen Ansprüchen hinsichtlich Funktionalität und Gestaltung entspricht. Die quartiersprägende Stadtstraße ist Teil der rechtsrheinischen Verkehrstangente. Sie weist hohe funktionale Defizite auf, da der Straßenraum überwiegend durch die Belange des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs geprägt ist. BPR ist damit beauftragt, den rund 950 m langen Streckenabschnitt zwischen der Steinstraße und der Poststraße umzugestalten. Ziel ist es, mit einer ansprechenden Straßenraumgestaltung, einschließlich Begrünung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs, die Qualität des öffentlichen Raumes deutlich zu verbessern.



### Flächen südlich des Flughafens der Airport-Stadt Bremen

Auf einer Fläche von ca. 40 ha südöstlich des Flughafens Bremen wird geprüft, inwieweit dort eine aviationsbezogene Gewerbeansiedlung etabliert werden könnte. Dazu werden im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung die möglichen Erschließungsvarianten untersucht und miteinander verglichen. Dabei spielen, neben den üblichen Bewertungskriterien, auch flughafen- und sicherheitstechnische Besonderheiten eine wesentliche Rolle. Insgesamt ist die Anbindung schwierig – liegt der Flughafen doch in einer naturräumlich sehr bedeutsamen Umgebung. Daher sind wir sehr gespannt, ob es gelingen wird, eine für alle Seiten zufriedenstellende Erschließungsvariante entwickeln zu können.



### Strandlust Quartier, Bremen

Die 2P GmbH projiziert die Umgestaltung des Geländes des altherwürdigen Hotel und Ausflugslokals „Strandlust“ in Bremen Vegesack. Die Strandlust hatte eine hohe gesellschaftliche Bedeutung für Bremen-Nord und gesamt Bremen. Hier haben seit 1898 Generationen ihre Feste gefeiert. Dies soll für die Zukunft auch bewahrt werden. Die künftige Bebauung und Nutzung des Areals, der Erhalt des Außengeländes mit dem historischen Baumbestand sowie die Ver- und Entsorgung des denkmalgeschützten Bootshauses ist die Kernaufgabe, bei der wir den Bauherren im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes hinsichtlich der Erschließung, der Infrastruktur und der Entwässerung beraten.



### Marktplatz Osterholz, Bremen

Seit vielen Jahren, wir selbst haben vor 13 Jahren an dem Platz geplant, wird über eine Neugestaltung des sehr lebendigen, vom Marktgeschehen, dem Verkehr (Bahnen, Busse, Autos, Fahrräder, und FußgängerInnen) und den umliegenden Einkaufszentren mit großzügigen Parkplätzen geprägten Ortes nachgedacht.

Nun sind wir von einem Verein der Kaufmannschaft unter der Ägide der Vesta Verwaltungsgesellschaft beauftragt, eine Studie zu erstellen, die Vorschläge für eine Neugestaltung dieses Zentrums des großen Stadtteils Osterholz macht und sich dabei hauptsächlich mit der Frage beschäftigt, ob es sinnvoll ist, den motorisierten Individualverkehr zu verdrängen oder ihm in verträglicher Art weiterhin Platz zu bieten.

### Verlängerung Linie 8, P+R- und B+R-Anlagen, Stuhr und Weyhe

Im Rahmen der Planungen zur Verlängerung der Linie 8 durch die Stadtgemeinde Bremen und den Gemeinden Stuhr und Weyhe von der heutigen Endwendeschleife am Roland-Center bis zur Landesgrenze Bremen/Niedersachsen und weiter bis zum zukünftigen Endhaltepunkt in Weyhe-Leeste wurden Flächen für die Realisierung von B+R- sowie P+R-Anlagen festgesetzt. Außerdem sollen weitere Verknüpfungsanlagen des Regionalbusverkehrs geplant werden. BPR ist mit der Objektplanung der P+R- und B+R- sowie der Verknüpfungsanlagen der Bushaltestellen im Umfeld der Verlängerung der Linie 8 in den HOAI-Leistungsphasen 1 bis 6, optional 7 bis 9 und der Örtlichen Bauüberwachung durch die Gemeinden Stuhr und Weyhe beauftragt.



### Realisierung BAB 281, BA 2/2, Bremen

Die BAB 281 stellt die Verknüpfung zwischen den Autobahnen A 27 und A 1 dar. Sie lässt eine deutliche Verkehrsverbesserung für den gesamten nordwestdeutschen Verkehrsraum erwarten. Mit der Inbetriebnahme des BA 1/2 im Jahr 2008 wurde der erste Teilbauabschnitt erfolgreich abgeschlossen. Nunmehr befindet sich der zweite Teilbauabschnitt in der Bauvorbereitung. Anschließend wird mit dem eigentlichen Bau, welcher u. a. aus einer Hochstraße, der freien Strecke, diversen kleineren Bauwerken und einem Tunnelbauwerk besteht, begonnen. BPR ist bei diesem Projekt Teil einer Ingenieurgemeinschaft und betreut die vorbereitenden Baumaßnahmen sowie den Bau der freien Strecke, angrenzende Stadtteilstraßen und Entwässerungsanlagen.



### Projektsteuerung für das Entwicklungsgebiet „Überseeinsel“, Bremen

Der südlichste Bereich der Überseestadt (Überseeinsel) wurde, im Gegensatz zum Rest des ca. 300 ha großen Gebiets, bisher nicht weiterentwickelt. Da größere Gewerbeunternehmen ihren Betrieb aufgegeben haben, konnte unter öffentlicher Beteiligung 2019 ein Rahmenplan für die zukünftige Nutzung beschlossen werden. Auf dem ca. 41,5 ha großen Areal sollen zwischen Weser und Europahafenbecken hochwertiger Wohnraum, Dienstleistungs- und Gewerbestandorte, attraktive Grün- und Naherholungsbereiche und ein Bildungscampus realisiert werden. BPR übernimmt für die WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH die Projektsteuerung zur Herstellung der öffentlichen Infrastruktur. Spannende Herausforderungen, die wir in den nächsten Jahren lösen wollen.



### PUZ – E-Bus-Depot, Regensburg

Die „das Stadtwerk Regensburg.Mobilität GmbH“ plant die weitere Anschaffung von Elektrobussen. Auf dem Areal von das Stadtwerk.Mobilität soll deshalb eine neue Verkehrsfläche zur Aufstellung für die emissionsfreien Fahrzeuge errichtet und zusätzlich eine Ladeinfrastruktur für Elektrobusse aufgebaut werden.

Die Lage der Ladeinfrastruktur und die dafür notwendigen Baumaßnahmen sind in der Verkehrsanlagen- und Entwässerungsplanung zu berücksichtigen, mit der BPR Dr. Schäpertöns Consult beauftragt wurde. Die Baumaßnahme richtet sich nach dem für das Areal erarbeiteten Masterplan. Es sind daher mehrere Schnittstellen zu berücksichtigen.



Quelle: Das Stadtwerk, Regensburg

### LBak Hochstaufen Kaserne, Bad Reichenhall

BPR Dr. Schäpertöns Consult wurde zusammen mit DRAGOMIR Stadtplanung beauftragt, das liegenschaftsbezogene Ausbaukonzept der Hochstaufen Kaserne zu erstellen. Wir sind in dem Projekt für gleich zwei Teilprojekte beauftragt: Gemeinsam mit DRAGOMIR werden die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten des 38 ha großen militärischen Areals untersucht. Besonderheit ist, dass sich hier deutschlandweit die einzige Dienststelle für das Einsatz- und Ausbildungszentrum für Tragtierwesen befindet. Mit B.A.C. aus Leipzig untersuchen wir den Zustand der technischen Infrastruktur der Liegenschaft. Dazu zählen insbesondere die Regen- und Schutzwasserableitungen, die Lösch- und Trinkwasserversorgung sowie die verkehrliche Infrastruktur.

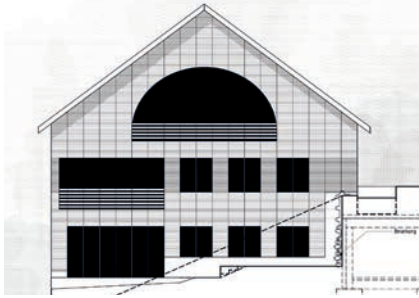


### Wohnanlage Danklweg, Schönau am Königssee

Die Volksbank Raiffeisenbank Oberbayern Südost baut auf einem 6000 Quadratmeter großen Grundstück der Gemeinde Schönau am Königssee eine Wohnanlage zwischen Duftberg und Danklweg mit insgesamt 43 Wohneinheiten als bezahlbaren Wohnraum – viele davon in Wohneigentum. Die von Peter Bohn + Assoziierte Gesellschaft von Architekten geplanten fünf Doppelhäuser und vier Mehrfamilienhäuser sind unterirdisch über eine eingeschossige Tiefgarage miteinander verbunden. Hiermit wird die Anlage durch 70 Tiefgaragenstellplätze ergänzt, die über Treppenhäuser und Aufzüge der einzelnen Gebäude direkt zu erreichen sind und gleichzeitig in dem Dolinengebiet sicher gegründet. BPR Dr Schäpertöns Consult ist mit der Tragwerksplanung beauftragt.



Quelle: Peter Bohn + Assoziierte Gesellschaft von Architekten



Quelle: raumstation Architekten GmbH



Visualisierung: Jonas Bloch



Quelle: Kilian Pfeiffer (dpa)



Quelle: Groß & Partner

### Wohnanlage in Holzbauweise, Pöcking

In Pöcking am Starnberger See plant raumstation Architekten für Radtke Essler Immobilien die Errichtung dreier Mehrfamilienhäuser auf einer gemeinsamen Tiefgarage. Hierbei soll natürlich der Seeblick in Szene gesetzt, gleichzeitig aber auch der Baumbestand des Grundstücks ebenso wie die Hanglage integriert werden. Die Häuser werden oberirdisch in Holzbauweise geplant. Das betrifft sowohl die Decken als auch die ablastenden Elemente. Dem hohen Anspruch an Nachhaltigkeit wird zusätzlich durch die Minimierung des Einsatzes von Stahlbeton in den Untergeschossen und durch Ausbildung einer gepflasterten Tiefgarage Rechnung getragen. BPR Dr. Schäpertöns Consult erbringt die Leistungen der Tragwerksplanung für die Gebäude und den Baugrubenverbau.

### Neubau von drei Wohnhäusern mit Kita und Quartiersfunktionen, München

Die städtische Wohnungsbaugesellschaft plant im Entwicklungsgebiet Nusselstraße eine Wohnanlage mit drei Wohnhäusern mit Kita, Kinder-, Familien- und Nachbarschaftstreff und einer sorgenden Hausgemeinschaft. Die drei Häuser umschließen einen Innenhof. Verbunden werden die drei Baukörper durch eine gemeinsame Tiefgarage. Die Planung von Palais Mai Architekten verbindet die Anforderungen des sozialen Wohnungsbaus mit hohem gestalterischem Anspruch, der sich u. a. in den individuellen Grundrissen, aber auch in der hochwertigen Klinkerfassade niederschlägt. BPR Dr. Schäpertöns Consult erbringt die Leistungen der Tragwerksplanung für die Gebäude und die Baugrube standortübergreifend aus München und Dresden.

### Umgestaltung des Dorfplatzes, Anger

Die Gemeinde Anger im Berchtesgadener Land beabsichtigt die Umgestaltung und Instandsetzung des namensgebenden Dorfplatzes mit Anger im Zentrum. 2018 wurde die Gemeinde in das bayerische Städtebauförderungsprogramm "Innen statt Außen" aufgenommen. Zur Vorbereitung der geplanten Maßnahmen wurde ein Rahmenplan erarbeitet, der Anfang 2020 vom damaligen Gemeinderat beschlossen wurde. Im Zuge der Erstellung des Rahmenplans wurden bereits die Bürger sowie Anlieger und wichtige Akteure beteiligt. Die Arbeitsgemeinschaft BPR Dr. Schäpertöns Consult und mahl gebhard konzepte Landschaftsarchitekten und Stadtplaner hat den Auftrag zur Freianlagen- und Verkehrsanlagenplanung zur Entwicklung der Ortsmitte erhalten.

### Kunsteisbahn, Schönau am Königsee

2021 wurde die Kunsteisbahn in Schönau am Königsee im Berchtesgadener Land durch langanhaltende und intensive Regenfälle und daraus resultierende Geröllmassen zum Teil zerstört. Inzwischen ist die Bahn von tonnenweise Geröll befreit und die Schäden konnten begutachtet werden. Teile der Bahnschale wurden beschädigt und auch die Startgebäude im oberen Abschnitt sind betroffen. Die Planungsbüro Deyle GmbH wurde als Generalplaner mit dem Wiederaufbau mit einem von den Büros aquasoli und iC Consulents entwickelten nutzungsgerechten und effektiven Objektschutz gegen Georisiken der Anlage beauftragt. BPR Dr. Schäpertöns Consult erbringt dazu im Subunternehmerverhältnis die Objektüberwachung.

### Bahnhofsmodernisierung, Bopfingen

Bopfingen ist eine 12.300 EinwohnerInnen zählende Stadt im äußersten Osten von Baden-Württemberg. Südwestlich erhebt sich der 579 m hohe Schlossberg mit der weithin sichtbaren Burgruine Flochberg. Auch vom Bahnhof, für den BPR Dr. Schäpertöns Consult im Rahmen der Beauftragung durch die Franz Kassecker GmbH die Ausführungsplanung erstellt, ist dieses Wahrzeichen gut zu erkennen. Richtung Bayern oder Stuttgart steht hier eine direkte Zuganbindung zur Verfügung. Die Erneuerung des Hausbahnsteigs sowie der Neubau eines Außenbahnsteigs ist geplant. Weiterhin soll durch den Bau einer neuen Personenunterführung mit zwei Aufzugsanlagen zukünftig die Barrierefreiheit sichergestellt werden.

### Tragwerksplanung Wohn- und Geschäftshaus – Neue Welt, Neu-Isenburg

Der Frankfurter Projektentwickler Groß & Partner entwickelt in der Stadt Neu-Isenburg (Kreis Offenbach) das Quartier „Neue Welt“. Auf dem ehemaligen Agfa-Gelände soll auf einer Fläche von rund elf Hektar ein Wohnquartier für 1.700 Menschen sowie 1.900 Arbeitsplätzen mit der dazugehörigen Infrastruktur entstehen. Der energetische Standard der Wohnhäuser soll dem von KfW-55-Effizienzhäusern entsprechen. BS Schwarzbart Ingenieure ist mit der Tragwerksplanung eines Wohn- und Geschäftshauses am „Platz der Neuen Welt“, das mit rund 14.400 m<sup>2</sup> Geschossfläche Platz für 126 Mietwohnungen, einen 1.850 m<sup>2</sup> großen Edeka-Markt und Gastronomie bietet, beauftragt.

## Vierstreifiger Ausbau B 173, LK Lichtenfels

Die B 173 wird zwischen Michelau und Redwitz im Landkreis Lichtenfels als Umgehung der Ortschaften Trieb und Hochstadt auf 8 km Länge vierstreifig, d. h. autobahnähnlich, neu gebaut. Nachdem SRP Schneider & Partner bereits fünf Brückenbauwerke planen durfte, erhielten wir nach einem für uns erfolgreichen VgV-Verfahren den Auftrag für Ausschreibung, Bauoberleitung, Bauüberwachung, Bauvermessung und SiGeKo für die Straßenbauarbeiten. Das Bauvolumen beträgt ca. 50 Mio. Euro. Die ersten Herausforderungen sind die Festlegungen, wie die umfangreichen Altlasten saniert und ein verschlammter Baggersee gekreuzt werden soll. Wir freuen uns auf dieses Großprojekt direkt vor unserer Haustür.



## JVA Würzburg – Neubau Anstaltsküche

In einem zweistufigen Vergabeverfahren wurden die Planungsleistungen für den Neubau bzw. Rückbau der Anstaltsküche in der Justizvollzugsanstalt in Würzburg sowie die vorbereitenden Maßnahmen ausgelobt.

SRP Schneider & Partner konnte sich gegen die Mitbewerber behaupten und erhielt den Auftrag für die Planungsleistungen der Ingenieurbauwerke und Verkehrsanlagen sowie für die Örtliche Bauüberwachung. Auch für uns eine nicht alltägliche Aufgabe, da hier sicherheitsrelevante Themen ins Spiel kommen, die die Bearbeitung auf ein besonderes Level heben. Die Maßnahme ist unter gestalterischen und funktionalen Gesichtspunkten zu planen, zu koordinieren und zu überwachen.



## Hochbehälter Wasserversorgung, Hochstadt

Mit aktuellen Materialien rekonstruiert SRP Schneider & Partner die historische Dachform des Hochbehälters der Wasserversorgung Hochstadt. Unter Berücksichtigung der Bauphysik erfolgt die Erneuerung des alten Blechdaches samt des Belüftungssystems. Dies ist auch der Abschluss der Generalsanierung des ca. 60 Jahre alten Behälters. Es wurden unter laufendem Betrieb die beiden Kuppelbehälter saniert, die hydraulische Anlage mit Druckerhöhung und die EMSR-Technik erneuert. Trotz aktueller Lieferprobleme kann der gesteckte Zeitrahmen eingehalten werden. Im nächsten Abschnitt erfolgt die Generalsanierung der Aufbereitungstechnologie sowie der beiden Tiefbrunnen.



## Erschließung eines Areals südlich des Flughafens Tirana, Albanien

SRP Albanian Engineering wurde mit dem Architekturbüro casanova+hernandez architecten mit der Erschließung eines 240 ha großen Areals südlich des Flughafens von Tirana beauftragt. Größtenteils soll das Areal weiterhin der Universität für Landwirtschaft als Anbauflächen diverser Kultur- und Nutzungsarten dienen. Zudem soll ein „Agropark“ geschaffen werden, der als Naherholungsgebiet für Familien dienen und zugleich Einblick in die albanische Land- und Kreislaufwirtschaft geben soll. Ingenieurleistungen sind in den Bereichen Zufahrtstraßen und Parkplätze, Be- und Entwässerung, Wasserversorgung, Abwasserentsorgung und Aufbereitung, Gewässerschutz, Gebäudeplanung und Agri-Photovoltaik zu erbringen.



## Uniklinikum Würzburg – Erweiterungsgelände Nord

Nachdem die Bayerische Staatsregierung für die nördliche Erweiterung des Uniklinikums Würzburg eine Zusage von 1,5 Mrd. Euro gab, konnte SRP Schneider & Partner Ende 2022 die Beauftragung für die Planungsleistungen der Ingenieurbauwerke und Verkehrsanlagen entgegennehmen. Das unerschlossene Gelände mit einer Fläche von ca. 13,7 ha grenzt im Nordwesten an die Liegenschaft des Uniklinikums. Zu planen sind begehbare Versorgungstunnel und Verteilerbauwerke sowie Regenwasserbewirtschaftungsanlagen, Lösch- und Trinkwasserversorgung, Kanalnetz, Stützkonstruktionen, Straßen, Wege und Plätze. Wir danken dem Staatlichen Bauamt Würzburg für das entgegengebrachte Vertrauen und hoffen auf weiterhin gute Zusammenarbeit.



## Kläranlage Irschenberg

Die Kläranlage ist durch Anstieg des Abwasseranfalls ausgelastet und stößt an Kapazitätsgrenzen. Besonderheit ist ihr sensibler Standort und der sich anschließende Vorfluter Schwamhamer Graben. Er soll künftig wieder Quellwassercharakter haben. Daher soll eine vierte Reinigungsstufe zum Rückhalt weitergehender Nährstoffe und Entfernung von Mikroschadstoffen und Spurenstoffen sowie eine Teil-Hygenisierung implementiert werden. Die biologische Abwasserreinigung soll vorzugsweise mit dem SBR-Verfahren realisiert werden. Unser Projektteam verfügt diesbezüglich über einen weitreichenden Erfahrungsschatz. Dünser.Aigner.Kollegen freuen sich mit ENWACON Engineering GmbH & Co. KG und allen weiteren Projektbeteiligten auf dieses innovative Projekt.



# 36 Meter bergauf mit dem Schiff von der Ostsee nach Berlin

Ersatzneubau Schiffshebewerk Niederfinow



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

1934 gebaut ist das fast 90 Jahre alte Schiffshebewerk in Niederfinow inzwischen das älteste noch arbeitende Schiffshebewerk in Deutschland. Es ermöglicht Schiffen, den Höhenunterschied von 36 m zu überwinden und verbindet damit den Ostseehafen in Stettin über den Oder-Havel-Kanal mit der Berliner Hauptstadtregion.

Das alte Hebewerk ist ein geschütztes Industriedenkmal. Es genügt nicht mehr den Anforderungen an Länge, Breite und Tiefgang moderner Schiffe. Aus diesem Grund wurde 1997 beschlossen, das Schiffshebewerk Niederfinow Nord als Senkrechtbewerk mit Gegengewichtsausgleich zu errichten. Es kann dann von zweilagigen Containerschiffen, ungetrennten Schubverbänden und Großmotorschiffen befahren werden. Aber es sollte weitere 25 Jahre dauern, bis es im Herbst dieses Jahres in Betrieb gehen konnte.

Die Pläne waren ehrgeizig: Der Trog sollte 115 m Nutzlänge, 12,5 m Nutzbreite und 4 m Tiefe erhalten. Der wassergefüllte Trog wiegt 9.800 t und wird über 224 Seile im Gleichgewicht

mit den Gegengewichten gehalten. Da ein Schiff stets so viel Wasser verdrängt, wie es selbst wiegt, bleibt das Gewicht des wassergefüllten Troges immer dasselbe. Im Gegensatz zu einer Schleusentreppe bietet ein Hebewerk den Vorteil, dass große Höhenunterschiede in kurzer Zeit überwunden werden können. Die erforderliche Längsentwicklung des Bauwerks ist gering und es tritt kein Schleusenverlust in der Kanalhaltung auf.

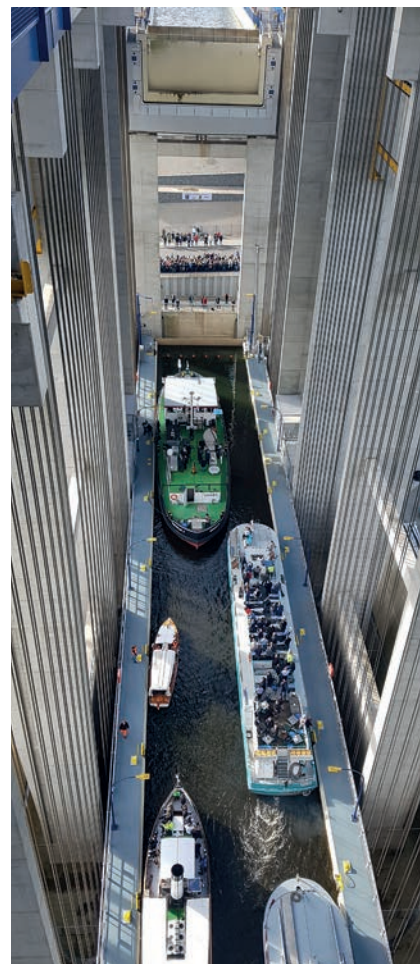
Das Bauprojekt wurde von der ARGE Implenia, DSD, Johann Bunte und SIEMAG TECBERG ausgeführt. Die Federführung für die Ausführung des Massivbaus lag bei dem ARGE Partner Implenia AG, für den wir bereits diverse Planungsleistungen erbringen durften.

Unser Auftrag bezog sich zunächst auf die Lieferung der Ausbauplanung für die gesamte Anlage. Hier waren Berechnungen und Ausführungspläne zu Pollern, Fenderungen, Kranbahnen, diversen Geländern, Türen, Treppen, Leitern, Stegen, Stahlbühnen, Hydran-

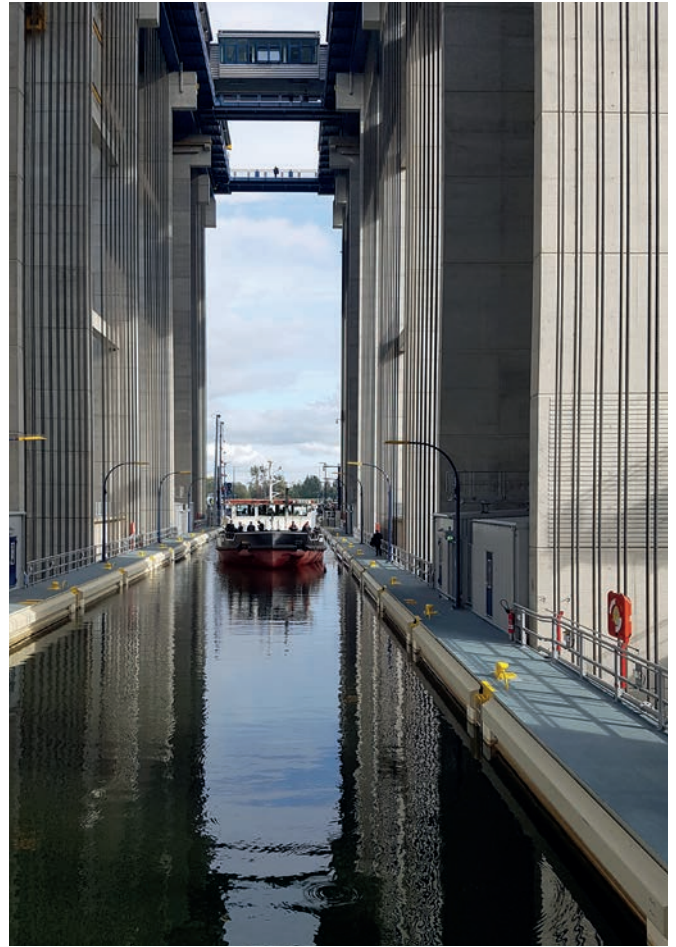
tenanlage, Dächern, Einhausungen, Fassadenelementen und die Besucherbrücke zu erstellen.

Hinzu kamen weitere Aufgaben, wie die Überarbeitung und Ergänzung des Notfall- und Brandschutzkonzepts in Zusammenarbeit mit dem Münchner Brandschutzsachverständigen Herrn Kühleis. Ein spezielles Augenmerk wurde dabei auf den Umgang mit einem brennenden Schiff innerhalb des Hebewerks gelegt. Dazu werden die Seile, an denen der Trog und die Gegengewichte hängen, mittels einer Sprühnebelanlage vor schädlicher Temperaturerhöhung geschützt und das manövrierunfähige Schiff mit einer speziellen Verholanlage aus dem Trog gezogen.

Auch bei der Bewehrungsplanung der Sohlplatte, des Stahlbetontroges, des unteren Haltungsabschlusses und der Pylone durfte das BPR-Konstruktions-team tatkräftig unterstützen und über 100 Bewehrungspläne anfertigen. Eine weitere Aufgabe war es, die Ge-







Fotos: Claudia Knappeide

nehmungsstatik und die Stahlbau-übersichtszeichnungen für den Bedienstand zu erstellen. Der Bedienstand liegt über dem Trog und spannt als Einfeldträger mit einer Stützweite von 15,60 m quer zwischen den Pylo-nen. Er wird von zwei relativ schlanken Walzträgern HEB 650 getragen, so dass Verformungs- und Schwingungs-berechnungen durchgeführt werden mussten. Daraufhin wurden Aussparungen eingeplant, die den ggf. erforderlichen Einbau von Schwingungstil-gern ermöglichen.

Eine besondere Herausforderung stellten die sehr großen Verformungen der Py-lone dar, die sich - als frei auskragende Kragarme – auf Höhe des Bedienstandes um 314 mm aufeinander zu und um 170 mm voneinander wegbewegen. Die Verschiebungen resultieren aus Kriechen, Schwinden, Bautoleranzen, Tem-peratureinwirkung und vor allem aus der Last des schweren Troges und der Gegengewichte. Die Auflagerkonsolen, die Lager sowie Fußboden, Wände und Dach des Bedienstandes mussten auf diese Verformungen ausgelegt werden.

Insgesamt wurden 24 Standsicherheitsnachweise und 380 Ausführungs-pläne von BPR angefertigt und termin-gerecht geliefert. Wir sind stolz, dass das Bauwerk jetzt fertiggestellt werden konnte, und freuen uns auf eine Pro-befahrt.

Und ganz nebenbei: Sieht es nicht toll aus! Eine große Skulptur, die uns die Titelseite wert ist.

Dr. Frank Jungwirth  
BPR Dr. Schäpertöns Consult,  
Büro München



Bedienstand zwischen den Seilrollenhallen



Im Hintergrund das alte Hebewerk

Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

# Ein historischer Platz erstrahlt im neuen Gewand

## Umbau Schlossplatz Wolfenbüttel



Foto: Nikolai Benner

Der Ursprung ist die ehemalige Dammfestung, eine mittelalterliche Burg der „Herren von Wolfenbüttel“. Die Burg ist erstmals 1188 erwähnt worden, wurde aber schon 1255 wieder zerstört. Um 1283 erbaute Herzog Heinrich der Wunderliche dann eine Wasserburg. Aus dieser entstand nach mehrfachen Umbauten das heutige, dem Platz den Namen gebende Schloss Wolfenbüttel. Es ist nach Wikipedia das zweitgrößte erhaltene Schloss in Niedersachsen. Es diente den Herzögen von Braunschweig-Lüneburg von 1283 bis 1754 als Wolfenbütteler Residenz. Heute wird das Schloss vom Gymnasium im Schloss Wolfenbüttel, der Bundesakademie für kulturelle Bildung und dem Schlossmuseum genutzt.

Der Platz wurde im Jahre 1654 zum ersten Mal namentlich erwähnt und hat seitdem einige Veränderungen mitgemacht. Zunächst diente er als Exerzierplatz, entwickelte sich im Laufe der Zeit aber weiter zum Markt- und Rummelplatz und wurde durch die „autogerechte Stadt“ in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts von einer Fahrbahn quer durchschnitten.

Es gab viele Punkte, die man anzugehen hatte, wollte man wieder einen Platz „für die Bürger mit den Bürgern“ gestalten. Deshalb ging dem eigentlichen Planungsprozess ein umfangreicher Beteiligungsprozess über 18 Monate voraus. Der damalige Bürgermeister Thomas Pink hat bei der Einweihung erwähnt, dass der Prozess „...auch vielen Beteiligten gezeigt hat, man muss Kompromisse eingehen, man muss diskutieren und Demokratie ist manchmal auch sehr anstrengend.“

Im Anschluss an den Beteiligungsprozess wurde 2015 ein freiraumplanerischer Wettbewerb ausgelobt, den das Büro Mann Landschaftsarchitektur aus Fulda gewonnen hat.

Die Beschreibung des Wettbewerbssiegers sei hier zitiert:

„An der Nahtstelle zwischen Innenstadt und Bibliotheksquartier formuliert der neue Schlossplatz einen großzügigen, freien Stadtraum für vielfältige Nutzungen. Die östliche und nördliche Raumkante werden durch das Schloss bzw. das Zeughaus geprägt. Die südliche und westliche Platzseite werden jeweils durch eine Baumreihe gestärkt und formulie-

ren von der Fußgängerzone Löwenstraße kommend den „Eingang“ auf den Platz. Wichtige Blickachsen werden freigehalten bzw. durch Wegnahme von Bäumen ermöglicht. Der offene, steinerne Schlossplatz steht im Dialog zur grünen Parkanlage und verzahnt die zentrale Innenstadt mit dem Bibliotheksquartier. Ein großes Wasserbecken im Zentrum des neuen Schlossplatzes schafft einen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig ist der neue Brunnen eine weitere Interpretation des Themas Wasser in der Stadt Wolfenbüttel. Die neue Straßenführung über den Schlossplatz ermöglicht einen großzügigen, freien Stadtplatz vor dem Schloss. Die Straße ist Teil des Platzes und die heutige Trennwirkung wird überwunden.“

(Quelle: <https://mann-la.de/Projekte/Schlossplatz-Wolfenbuettel>)

Wir wurden für die weitere Planung und Realisierung als technisch versiertes Büro hinzugezogen. Eine spannende Aufgabe, der wir uns gerne gestellt haben. In enger Kooperation mit dem Büro Mann haben wir den straßenbaulichen Entwurf für die Fahrbahnen und Seitenräume übernommen.

In den für die Realisierung maßgebenden HOAI-Leistungsphasen 6 bis 8 einschließlich der Örtlichen Bauüberwachung waren wir dann maßgeblich mitbeteiligt. Dabei gab es spannende Fragestellungen, z. B. vergaberechtlich für das ausgewählte Natursteinpflaster.

Für den Bauablauf unter Aufrechterhaltung der zahlreichen Anliegerverkehre und dem Übergang in die Fußgängerzone wurden in umfangreicher Abstimmung mit den beteiligten Experten der Stadt Wolfenbüttel ausführliche Konzepte entwickelt. Die Umsetzung in insgesamt drei vergaberechtlich getrennten Bauabschnitten verlief terminlich außerordentlich gut.

Außerdem haben wir uns um alles im Untergrund gekümmert. Für die ABW, den Abwasserbeseitigungsbetrieb Wolfenbüttel, haben wir die Planung der Erneuerung der Regen- und Schmutzwasserkanäle durchgeführt. Für die Stadtwerke haben wir den tiefbautechnischen Teil der Versorgungsgewerke wie



Trinkwasser, Gas und ELT übernommen. Letztendlich waren diese Gewerke alle noch mit der Deutschen Telekom zu koordinieren. Experten wissen, das ist keine leichte Aufgabe.

Schlussendlich wurde in der Bauzeit von 2018 bis 2020 ein echtes Schmuckstück geschaffen, das nicht nur für das Schloss,

sondern auch für die angrenzende, international bekannte Herzog August Bibliothek wieder im bester Manier den Teppich ausrollt. Wir sind stolz, unseren Beitrag dafür geleistet zu haben.

Thomas Pfeiffer, BPR Künne & Partner, Büro Hannover



# Die Quadratur des Kreises

Neubau MUC.ONE – MOBILITY HUB & OFFICE SPACE, München



Quelle: OSA Ochs Schmidhuber Architekten - Visualisierung

Mitten im Bahnhofsviertel, nahe der Sonnenstraße, stand das Alpina-Parkhaus. Das viergeschossige Gebäude ist inzwischen abgebrochen. Es hatte bessere Tage gesehen, die Stellplätze entsprachen nicht mehr den heutigen Anforderungen der großen Fahrzeuge. Nun entsteht in der Adolf-Kolping-Straße 10 ein Neubau. Da das Gelände der Stadt München gehört und das Parkhaus an einen Erbbaurechtsvertrag gebunden ist, müssen bei der neuen Bebauung mindestens 550 Stellplätze geschaffen werden. Eine reine Bürobebauung z. B. ist also nicht möglich.

Eine neue Planung in einer so zentralen Lage, unmittelbar außerhalb des Altstadtringes und in direkter Nähe zum Hauptbahnhof bietet viele Möglichkeiten einer verbesserten Infrastruktur, z. B. im Sinne einer autoarmen Altstadt, mehr Elektro- und Sharing-Mobilität und neuen Räumen für Kultur und die Bewohner des Viertels. Vorgaben und Wünsche seitens der Stadt und der Anwohnenden sind daher in die Planung eingeflossen.

Als Ergebnis baut die österreichische Imfarr-Gruppe hier auf einer Grundstücksfläche von rund 2.700 m<sup>2</sup> das größte

öffentliche vollautomatische Parkhaus Deutschlands. Darüber: Eine Mobility Plaza, Gastronomie und Büro- und Gewerbeflächen auf geschätzt 12.500 m<sup>2</sup>. Das MUC.ONE – MOBILITY HUB & OFFICE SPACE.

Der von OSA Ochs Schmidhuber Architekten stammende Entwurf sieht fünf Untergeschosse, EG, drei Obergeschosse sowie zwei Staffelgeschosse vor.

Hierbei gelang die Quadratur des Kreises: Ein wirtschaftlich rentables, zukunftsgerichtetes Objekt, das zugleich den Anforderungen einer modernen Innenstadt gerecht wird und öffentliche und private Nutzungen vereint. Neben den vermietbaren Büro- und Gastronomieflächen sowie der umfangreichen Infrastruktur des MUC.ONE, werden eine grüne Fassade und ein blühender, grüner Garten mit Bäumen auf dem Dach zum Verweilen einladen, dienen somit als eine Verbindung zwischen Matthäuser Dachgärten und den begrünten Höfen bis zum „grünen“ Klinikbezirk am Sendlinger Tor. Zudem soll eine möglichst sanfte Umgestaltung des Umfeldes in Zusammenarbeit mit der Stadt München auf den vorhandenen Freiraummangel in dem Bezirk eingehen.

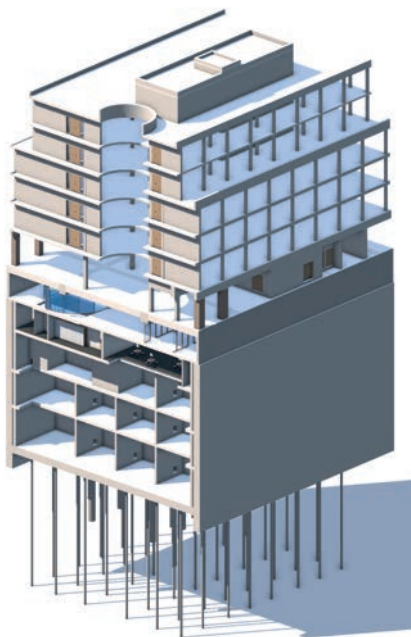
Zusätzlich wird für das Gebäude eine hohe Nachhaltigkeitszertifizierung (LEED GOLD) angestrebt.

Die Planungen und technischen Anforderungen sind äußerst komplex und bedürfen einer durchdachten und ineinandergreifenden Planung und enger Abstimmung mit allen Beteiligten, damit das ambitionierte Konzept aufgeht. BPR Dr. Schäpertöns Consult wurde neben der Tragwerksplanung im oberirdischen Hochbau auch mit der Objekt- und Tragwerksplanung des unterirdischen, automatischen Parkhauses und der Planung des Spezialtiefbaus beauftragt.

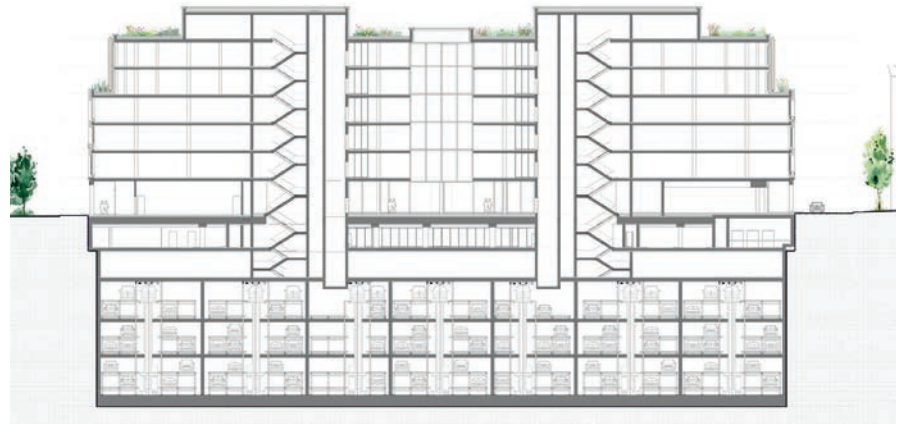
Die Stellplätze werden nicht mehr oberirdisch, sondern z. T. weit unten sein: Bis zu fünf Stockwerke tief (gut 24 m unter der Oberfläche!) werden die Autos mit einem Aufzug ganz ohne Fahrer in die Parkregale gebracht. Um die Parkplätze optimal zu nutzen, wird ein digitales Parkraummanagement eingesetzt. Dieses ermöglicht Leerstände (z. B. durch nicht anwesende Dauerparker) zu reduzieren, verschiedene Nutzungen zu verschränken (Lademöglichkeiten für E-Autos, Car-Sharing, etc.) und gewährleistet somit einen effizienten Betrieb.

BPR Dr. Schäpertöns Consult fungiert auch als Objektplaner und berät zwischen Bauherrn, Stadt (Behörden und Erbpachtgeber), Parkraummanagement und Parksystemhersteller, um zu einer optimalen Lösung zu kommen.

Aufgrund der enormen Tiefe von 24 m und der zentralen Lage birgt auch die Baugrube große Herausforderungen: So erfordert die Einbindung in die quartären und tertiären Grundwasserstockwerke u. a. eine wasserrechtliche Genehmigung durch das Referat für



Klima- und Umweltschutz (RKU). Zur Reduzierung eines eventuellen Grundwasseraufstaus wird eine Grundwasserüberleitung mit Drainfiltern und einem Düker durch das Gebäude vorgesehen. Die immensen Wasserdrücke stellen hohe Anforderungen an den Spezial-



Quelle: OSA Ochs Schmidhuber Architekten - Längsschnitt

tiefbau zur Erstellung einer Baugrubenumschließung. Gleichzeitig verbietet die beengte innerstädtische Lage den Einsatz von Anker, so dass hier auf eine Schlitzwand in Deckelbauweise zurückgegriffen wird. Hierfür werden die späteren Zwischendecken des Parksystems herangezogen. Bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt müssen kritische Punkte, wie der Knotenpunkt aus Schlitzwand, Deckel und Anschluss der nachträglichen WU-Innenschale in großer Detailtiefe betrachtet und mit allen Beteiligten, auch mit der ausführenden Firma, abgestimmt werden, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.

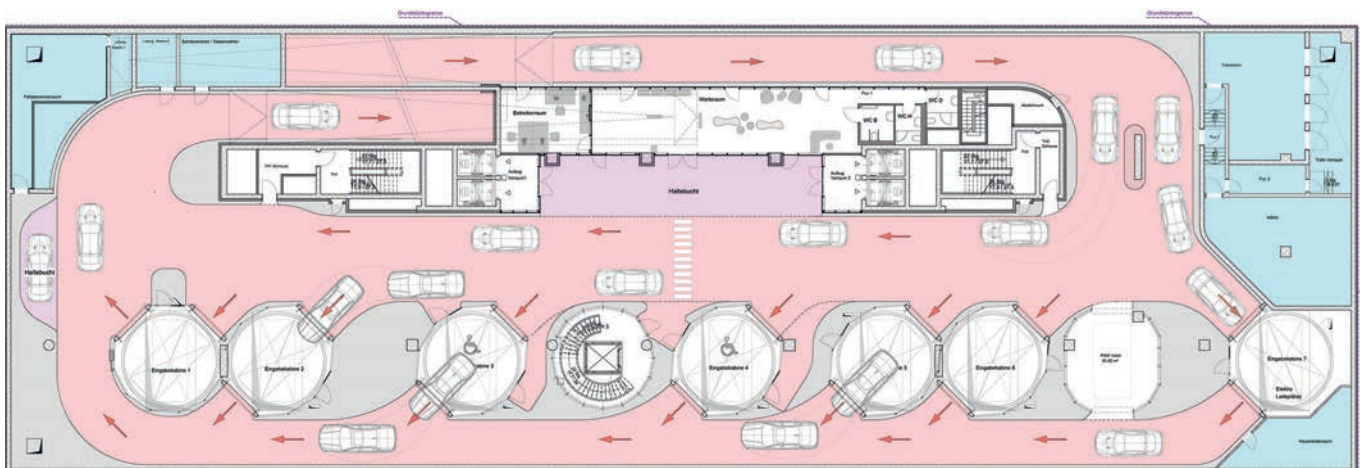
Unter der Bodenplatte kommen Pfähle für die Primärstützen sowie Mikroverpresspfähle, die gemeinsam mit der Schlitzwand angesetzt werden, als Auftriebssicherung zum Einsatz. Oberirdisch gilt für das Bürogebäude das Ziel maximaler Grundrissflexibilität (Zellen-Nutzung oder Open-Space-Flächen), wofür das Tragsystem weitmöglichst reduziert werden soll. Im Erdgeschoss sind Räume für öffentliche

Begegnungsstätten, wie ein Café, sowie Fahrradstellplätze und Mobilitätsknotenpunkte einschließlich eines Umladepunktes für Logistikdienstleister geplant.

Tragwerksplanerisch ist die Verschränkung der verschiedenen Grundrissanforderungen spannend. So gilt es, die Stützenraster der Bürogeschosse durch das EG zu führen und in den Untergeschoßen auf die Raster der Parksysteme zu übertragen. Unter anderem wird hierfür eine Trägerrostebene über dem UG1 mit 90 cm Deckenstärke und 130 cm Unterzughöhe angesetzt.

Wir freuen uns sehr, in diesem spannenden Projekt mitten in München eine große Breite unserer planerischen Möglichkeiten zeigen zu können und durch die intensive Zusammenarbeit mit allen Beteiligten die technischen Herausforderungen effizient zu lösen.

Dr. Benedikt Philipp,  
BPR Dr. Schäpertöns Consult,  
Büro München



1. Untergeschoss - Rampe und PKW Aufzugskabinen

# Zwischen alter und neuer Welt

Tragwerksplanung Micro Apartments - Mona Lisa, Mainzer Landstraße, Frankfurt

Mitten im Zentrum Frankfurts: Büro-drehscheibe und gleichzeitig begehrte Wohnlage sowie verkehrsgünstige Nachbarschaft – und das alles in einem aufstrebenden Stadtteil, der seinen Charme bewahrt hat.

Der Frankfurter Güterplatz verbindet die bestehenden Quartiere Gallus- und Bahnhofsviertel mit dem neuen Europa-viertel und dem Messegelände. Auf der einen Seite kleinteilige Blockrandbebauung und multikulturelles Alltagsleben, auf der anderen Seite hochmoderne Wohn- und Bürotürme nahe dem Einkaufszentrum Skyline Plaza.

Damit ist der Standort ideal für ein Mikro Living Projekt. Der Bedarf an Wohnraum für die Young Professionals ist hier enorm, und damit auch der Wunsch nach komfortablen Wohnformen, die dem schnelllebigen Lebensstil des modernen urbanen Profis entsprechen. So entstand die Idee der MONA LISA City Apartments, die von einem Joint Venture der VIVUM Gruppe und der CURATOR REM AG realisiert wurde. Der Grundgedanke: Ein komfortables und unkompliziertes Wohnerlebnis für Pendler und Berufseinsteiger schaffen. Mit allen Annehmlichkeiten eines Zuhauses, Co-Living und vielen Vernetzungsmöglichkeiten.

Das Büro Stefan Forster erhielt den Auftrag, das Wohnhaus an der Mainzer Landstraße als markanten Ruhepunkt in

dieser exponierten Lage zu entwerfen und damit ein Bürogebäude der Concordia-Versicherung, das leer stand und nicht saniert werden konnte, zu ersetzen.

Entstanden ist ein eleganter Klinkerbau, der sich in seine Umgebung einfügt und sich gleichzeitig erfolgreich von ihr abhebt: In Proportionen und Dimensionen nimmt das Gebäude auf natürliche Weise Bezug auf die Nachbargebäude mit ihrer Traufhöhe und trägt so zur Stadtreparatur bei. Eine Idee, die von der Fassade aus Klinkersteinen in warmen Farbtönen und mit Relief und Verweisen auf die europäische Architekturgeschichte fortgeführt wird. Bemerkenswert und besonders prägnant ist das Motiv des erhöhten Erkers, das die Ecklage und damit die Beziehung zum gegenüberliegenden Güterplatz betont. Dennoch hebt sich die in warmen Tönen gehaltene Klinkerfassade mit ihrer aufwändigen Profilierung von der manchmal etwas tristen Umgebung ab.

BS Schwarzbart Ingenieure wurde mit der Planung des Tragwerks und des anspruchsvollen Schallschutzes des Gebäudes mit seinen 117 Mikroapartments beauftragt.

Die Dachterrassen der beiden Flügel der MONA LISA Urban Apartments bieten viel Platz und viele Nutzungsmöglichkeiten. Beide Terrassen sind für alle Bewohnenden zugänglich.

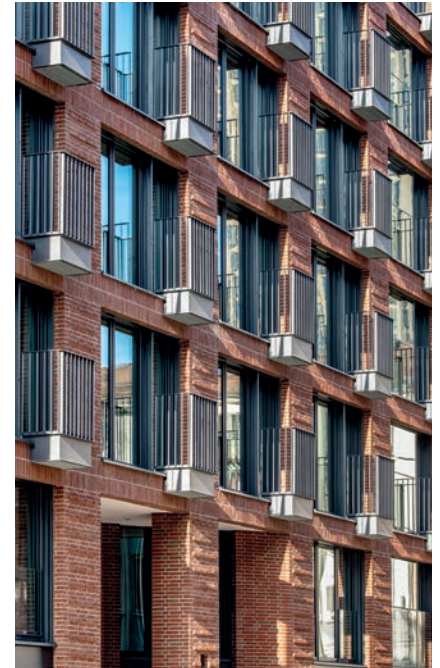
Eine Terrasse befindet sich in der sechsten Etage und ist direkt mit dem Gemeinschaftsbereich verbunden. Die andere befindet sich auf dem Dach des zweiten Flügels des Gebäudes und bietet einen atemberaubenden Blick über die Stadt. Sie ist wirklich ein Highlight und spiegelt die kosmopolitische Atmosphäre der Stadt wider: ob als Ort der Ruhe oder als Treffpunkt für ein cooles Event mit noch cooleren Drinks.

Das achtgeschossige Wohn- und Bürogebäude ist in massiver Stahlbetonbauweise errichtet und besteht aus einem Hauptgebäude und einem hofseitigen Erweiterungsbau. Auf der Seite der Mainzer Landstraße kragt ein Erker ab dem ersten Obergeschoss aus. Der Lastabtrag des Erkers erfolgt über massive Attikaüberzüge, die sich oberhalb der Decke des siebten Obergeschosses befinden. Der siebengeschossige, hofseitige Erweiterungsbau hat eine Größe von 14x17 m. Das fünfte und sechste Geschoss sind als Staffelgeschosse ausgebildet. Die Anbindung der Geschosse untereinander erfolgt über das Hauptgebäude. Zusätzlich ist aus Brandschutzgründen eine Stahlterrace als Fluchttreppe vorgesehen, die die Dächer zwischen Hauptgebäude und Anbau verbindet.

Die Geschosse sind durch zwei Treppenhäuser und einen Aufzugskern verbunden. Der Zugang zur Dachterrace erfolgt über ein Treppenhaus. Auf Wunsch der Investoren konnte



FOTOS: LISA FARKAS



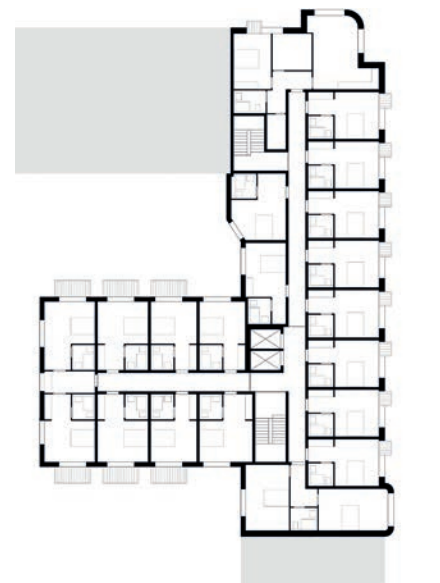
durch das Minimieren der Geschoßhöhen und der Bauteilabmessungen ein zusätzliches Geschoß realisiert werden. Die Fassade zur Rudolfstraße und Mainzer Landstraße besteht aus massiven Stahlbetonwänden, die mit nicht hinterlüfteten Vollklinkern hochwertig verblendet sind. Die hier liegenden Apartments wurden mit kleinen Balkonen ausgestattet, die mit vorgefertigten Stahlkonstruktionen realisiert wurden.

Im vorliegenden Bebauungsplan wurde in vielen Bereichen des Gebäudes straßenseitig Lärmpegelbereich VI vorgeschrieben. Aufgrund der bodentiefen und fast über die gesamte Apartment-

breite reichende Verglasung, stellt dies enorme Anforderungen an die Fensterkonstruktion dar. In Zusammenarbeit mit der isab Ingenieurgesellschaft für Bauphysik mbH und dem Fensterhersteller wurden zahlreiche Versuche durchgeführt, die zu einem Optimum zwischen Anforderung und Wirtschaftlichkeit der Fensterkonstruktion geführt haben.

Wir bedanken uns für die gute Zusammenarbeit an diesem spannenden Projekt.

Wolfgang Sprey,  
BS Schwarzbart Ingenieure,  
Büro Frankfurt



Regelgeschoss



# Etappenziel für RadlerInnen in Sicht

## Errichtung von Hauptradrouten in Stuttgart

Die Landeshauptstadt Stuttgart plant die umfangreiche Einrichtung von Hauptradrouten, um den Radverkehrsanteil innerhalb der Stadt zu steigern.

Die Hauptradroute 2 verläuft von der Innenstadt nach Stuttgart-Hedelfingen. Der Abschnitt von Stuttgart-Ost über Stuttgart-Wangen bis Stuttgart Hedelfingen wurde am 23. Mai 2019 vom Gemeinderat der Stadt Stuttgart in der Vorplanung bestätigt und zur weiteren Planung ab der Leistungsphase 3 freigegeben.

Dabei soll die verkehrliche Situation nicht nur im Hinblick auf den Radverkehr eine Verbesserung herbeiführen. Wert wurde und wird auch auf die gesamte Verkehrssituation gelegt. Moderne Anforderungen an Sicherheit und Leistungsfähigkeit für den ganzen Straßenraum sollen erfüllt werden. Dazu gehören die Radverkehrsanlagen, die Umsetzung der Anforderungen an die Barrierefreiheit an den Querungsstellen, die Erneuerung von Lichtsignalanlagen und die Neuordnung der Parkierungseinrichtungen. Die Schaffung von zusätzlichem Straßengrün und die Erhaltung von vitalen Baumstandorten sowie die Verbreiterung von Gehwegen gehörten ebenso in das Anforderungsprofil. BPR Künne & Partner wurden im Rahmen eines VgV-Verfahrens für diese an-



Bauabschnitt 1, Blickrichtung Norden / Wangen

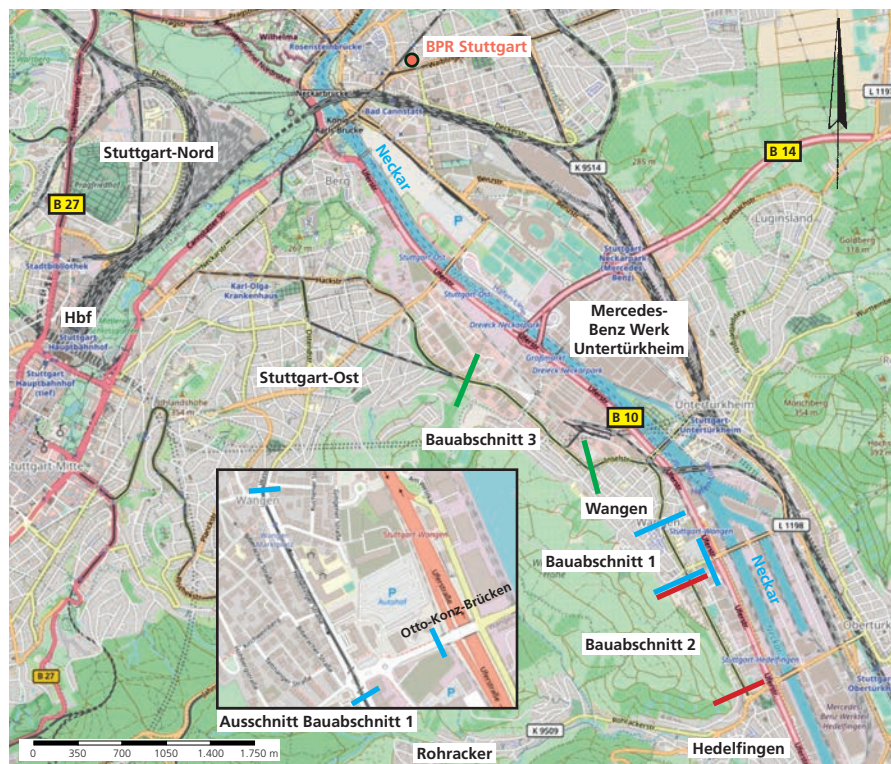
spruchsvolle Aufgabe beauftragt. Dies hat uns die vergangenen zwei Jahre beschäftigt und wird uns weiterhin in den kommenden zwei Jahren begleiten. Wir dürfen alle drei Bauabschnitte planen und in der Realisierung begleiten.

Nach nun mehr als einjähriger Bauzeit ist das erste Etappenziel mit Abschluss des ersten Bauabschnittes erreicht. RadlerInnen kennen die Bedeutung von Etappenzielen. Dieses erste Ziel war echt

herausfordernd. Zahlreiche Randbedingungen kamen und kommen immer wieder ins Blickfeld. Ein großer Autohof, ein Baumarkt und eine Tankstelle waren bei der Bauabwicklung hier die größten Herausforderungen. Diese echten Zwischensprints konnten nur gemeinsam mit allen Beteiligten bei der Stadt Stuttgart, der Bauunternehmung und den Anliegenden bewältigt werden. Hierbei kam eine staubarme Verfestigung der vorhandenen Tragschicht zum Einsatz, um den Bauablauf bei den zusätzlich geforderten Sanierungsabschnitten stabil zu halten.

Das Ziel der ersten Etappe (Bauabschnitt 1) ist geschafft, die beiden von uns geplanten Kreisverkehre sind fertig. Der Startschuss für den zweiten Bauabschnitt wurde bereits gegeben. Im Juli 2023 soll es losgehen. Die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB AG) arbeiten schon im Bereich der zweiten Etappe – im Bauabschnitt 2. Dort werden vorab (wie auch im ersten Bauabschnitt) die Stadtbahngleise erneuert. BPR Künne & Partner hat auch diesen Bauabschnitt geplant und wir werden diesen ebenfalls engagiert in der Realisierung betreuen. Über den weiteren Verlauf werden wir berichten.

Stephan Zabel,  
BPR Künne & Partner,  
Büro Stuttgart



Map data © OpenStreetMap contributors





Baubabschnitt 1, Blickrichtung Norden; 1. Kreisverkehr im Umbau; rechte Ausfahrt Richtung Otto-Konz-Brücken



Baubabschnitt 1, Blick auf 2. Kreisverkehr Fahrrichtung Otto-Konz-Brücken



Baubabschnitt 1 im Vordergrund, Blickrichtung 2. Bauabschnitt (Süden)

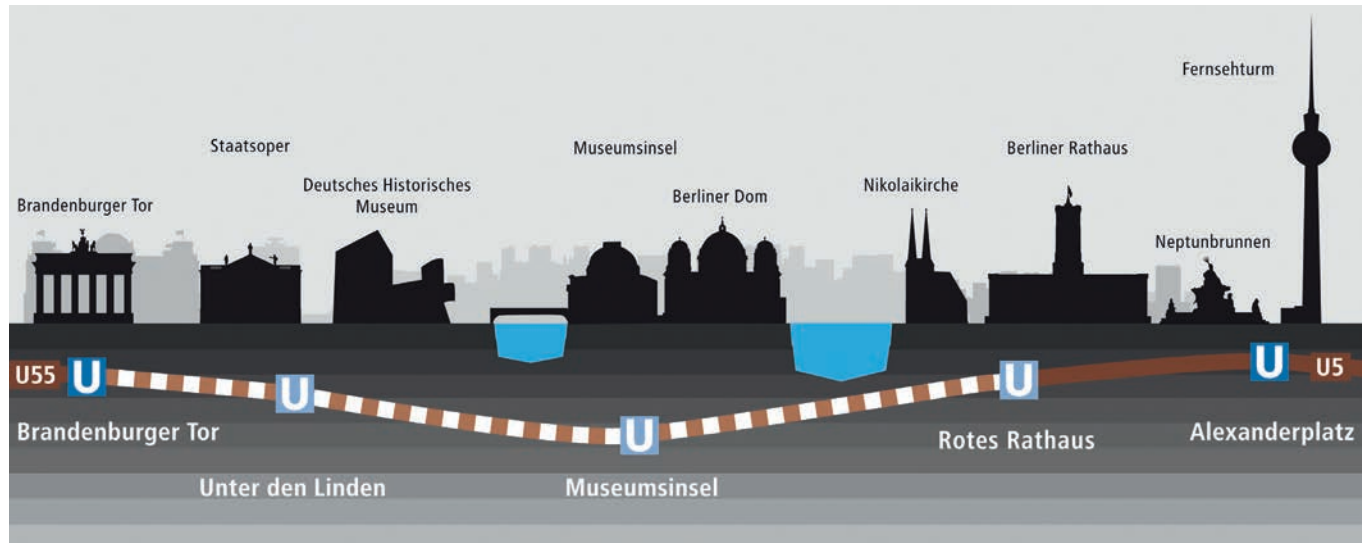


Baubabschnitt 1, Blick auf Haltepunkt Wangen Marktplatz im Bau

Drohenaufnahmen: Vermessungsbüro Uwe Cerny/Ostfildern

# Die Kanzlerlinie

U-Bahn-Linie U5, Lückenschluss, Berlin



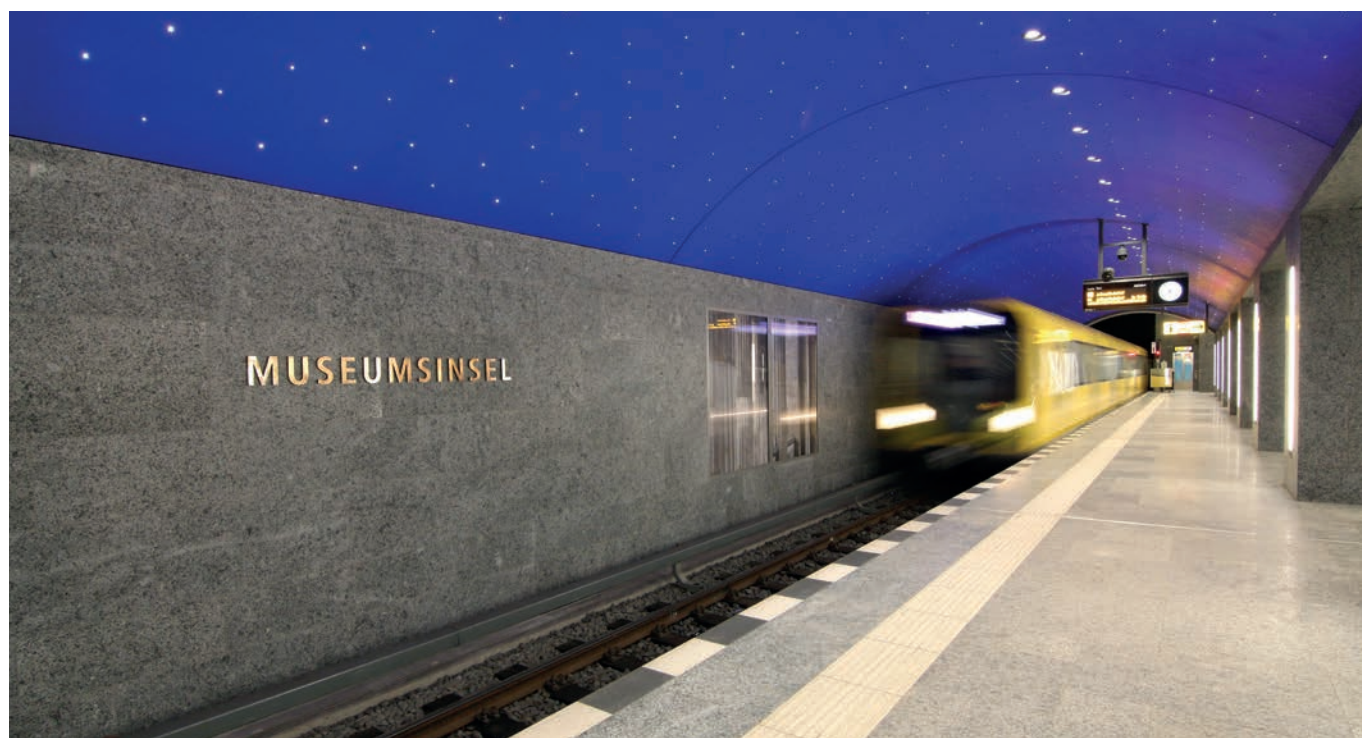
Quelle: Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Zunächst möchten wir ganz allgemein über die grandiose Architektur dieses Projektes berichten. Sozusagen ein wenig allgemeine Bildung, vielleicht für den nächsten Besuch unserer Hauptstadt, vermitteln. Dann, auf den folgenden zwei Seiten, bringen wir Ihnen die herausragende Technik und damit unseren Anteil an dem Projekt näher. Im Rahmen des „Lückenschlusses U5“ wurde von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) die U-Bahn-Linie U5 vom Alexanderplatz bis zum Brandenburger Tor verlängert und mit der U55 zwischen Brandenburger Tor und Hauptbahnhof verbunden. Das Projekt umfasste den Bau von 2,2 km Tunnelstrecke und drei neuen U-Bahnhöfen: Rotes Rathaus, Museumsinsel sowie Un-

ter den Linden. Mit der neuen Tunnelstrecke ist die Lücke zwischen „alter“ U5 und der 2009 in Betrieb genommenen U55 seit Ende 2020 geschlossen. Die Objektplanung der Ingenieurbauwerk sowie Bauleitung für das Gesamtprojekt lagen bei der Planungsgemeinschaft U5, der aufgrund der Größe des Projektes eine Vielzahl von Büros angehörte.

Der Plan, die Berliner U-Bahn-Linie U5 über den Alexanderplatz hinaus bis zum Hauptbahnhof (damals Lehrter Bahnhof) zu verlängern, geht bereits auf die 1990er Jahre zurück. Mit dem Hauptstadtfinanzierungsvertrag wurde die Verlängerung der U5 beschlossen. Als erster Bauabschnitt wurde im Jahr 2009

die Strecke der U55 mit den neuen U-Bahnhöfen Hauptbahnhof, Bundestag und Brandenburger Tor eröffnet. Nach 25 Jahren Planung erhalten mit dem Lückenschluss die großen Wohngebiete im Osten Berlins eine umsteigefreie Verbindung zur historischen Innenstadt, zum Regierungsviertel und zum Hauptbahnhof. Ebenso erhalten die bisher nur von der U55 erschlossenen Gebiete wie der Hauptbahnhof und das Regierungsviertel eine durchgehende Anbindung an das komplette U-Bahnnetz. Durch die zukünftige Umsteigemöglichkeit zur U6 im U-Bahnhof Unter den Linden besteht zudem eine neue Verbindung an die Nord-Süd-Achse. Die Dimensionen beim Bau des neuen U-Bahn-Abschnitts waren gewaltig:



Museumsinsel, Architektur: Max Dudler

Foto: Winfried Kutz



Rotes Rathaus, Architektur: Collignon Architektur

Foto: Antonio Reetz-Graudenz



Unter den Linden, Architektur: Ingrid Hentschel – Prof. Axel Oestreich Architekten BDA

Foto: Oliver Lang

Mit der 700 t schweren Tunnelvortriebsmaschine „Bärinde“ entstanden zwischen Sommer 2013 und Herbst 2015 zwei Tunnelröhren zwischen Marx-Engels-Forum und U-Bahnhof Brandenburger Tor. An Spitzentagen schaffte die Tunnelmannschaft bis zu 20 m Vortrieb. Und nun zu den Haltestellen:

#### *Rotes Rathaus*

Die Gestaltung der Pilzköpfe in der Mitte des Bahnhofs ist inspiriert von den wiederentdeckten Deckengewölben des mittelalterlichen Berliner Rathauses, die bei archäologischen Ausgrabungen zum Vorschein kamen. Unterhalb der Bahnsteigebene befindet sich die neue Kehr-

und Abstellanlage für die Züge der U-Bahn-Linie U5.

Eine Gleiswechselanlage schließt sich an den U-Bahnhof Rotes Rathaus an. Sie dient im Falle einer Gleisstörung zur Überleitung der U-Bahn-Züge auf das ungestörte Gleis, damit der U-Bahnbetrieb aufrecht erhalten bleibt.

#### *Unter den Linden*

Ein Kreuzungsbahnhof der U-Bahn-Linien U5 und U6 auf drei Ebenen. Der so genannte Wissenschaftsbahnhof mit Gestaltung der Hinterglaswände auf der Ebene U5 durch die Humboldt Universität und Verkaufsräumen in der Verteilungsebene.

#### *Museumsinsel*

Als letzter der drei neuen Bahnhöfe wurde im Sommer 2021 der U-Bahnhof Museumsinsel eröffnet und bildet eines der architektonischen Highlights: Für die Gestaltung des U-Bahnhofs ist das Büro von Professor Max Dudler zuständig gewesen. Um den Bezug zu den von dem preußischen Architekten Karl Friedrich Schinkel (1781 – 1841) gebauten Gebäuden der Umgebung herzustellen, ließ sich Dudler von einem Bühnenbild Schinkels zu Mozarts Oper „Die Zauberflöte“ inspirieren. So mutet die gewölbte Bahnhofsdecke in dunkelblau mit 6.662 Lichtpunkten wie ein Sternenhimmel an.

# Nun wird es technisch

## Die Telekommunikationsanlagen der U-Bahn-Linie U5

Nicht nur der Bau der Tunnel, Bahnhöfe und Schienen hatte es in sich. Die Strecke ist auch technisch auf neuestem Stand.

So ist Konnektivität der Schlüssel zu unserer Zukunft, denn so sieht sie aus: Algorithmen, Sensoren und Computerchips übernehmen die Steuerung unseres Alltags – und auch der U-Bahnen. Ein stabiles und zuverlässiges Netz ist die Voraussetzung, damit der Betrieb für die geschätzten 155.000 täglichen NutzerInnen der U-Bahn-Linie 5 gewährleistet ist.

BPR Dr. Schäpertöns Consult war an der Planung der Telekommunikationsanlagen für informationstechnische Anschlüsse zur Übertragung von Daten, Sprache und Bild in den U-Bahnhöfen und den verbindenden Tunnelröhren beteiligt. Die Herausforderungen zum Planungsbeginn waren inhaltlicher und zeitlicher Natur. Einerseits gab eine neue Aufgabenstellung, die den Vorwurf überholt machte, andererseits waren die Planungen der anderen Gewerke teilweise weiter fortgeschritten als die der Telekommunikationsanlagen. Auch die ersten Rohbauten waren bereits im Entstehen, so dass zügig erste technische Lösungen zu liefern waren. Die Planung beinhaltete die Vernetzung von sicherheitsrelevanten Anla-

gen wie die Brandmeldeanlagen und Notrufinformationssäulen, Anlagen zur Fahrgastinformation wie Zuginformationssysteme, Lautsprecheranlage und Infovitriolen und betriebliche Anlagen wie Fernsprecher, Fahrausweisautomaten, Video, Monitorsäulen des Zugabfertigungssystems und Datennetze für die Betriebsräume.

Zusätzlich galt es, die tangierenden kommunikationstechnischen Planungen des Digitalfunks der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS-Funk), dem drahtlosen lokalen Netzwerk (WLAN), dem Mobilfunk (GSM) und für Gewerbeflächen (Läden und Imbisse) zu koordinieren.

Eine wesentliche Aufgabe bestand darin, für die Endgeräte der Telekommunikationsanlagen in den U-Bahnhöfen und den Tunneln die Übertragungswege über Kupfer- und Glasfaserkabel zu den Verteilern und Zentralen in den Technikräumen sicherzustellen. Übergeordnet waren die Verbindungen der neuen U-Bahnhöfe untereinander sowie zu den bestehenden Nachbarbahnhöfen der U5, U55 und U6 zu planen.

Hier mussten in Abstimmung mit den Architekten, den Betriebs- und Technikabteilungen der U-Bahn, dem Rohbau und der technischen Gebäudeaus-

rüstung Lösungen zum Ein- und Anbau von Endgeräten der Kommunikationstechnik unter ästhetischen und technischen Aspekten gefunden werden. Dabei galt es auch, für die Kabel und Leitungen der Telekommunikationsanlagen und deren Führung in den Kabeltrassen die Anforderungen zum Brandverhalten, dem Funktionserhalt, zur elektromagnetischen Verträglichkeit unter den teils beengten räumlichen Verhältnissen in unterirdischen Personenverkehrsanlagen und Gleistunneln zu berücksichtigen.

### *Gleiswechselanlage*

Die Gleiswechselanlage schließt sich an den U-Bahnhof Rotes Rathaus an. Sie dient im Falle einer Gleisstörung zur Überleitung der U-Bahnzüge auf das ungestörte Gleis, damit der U-Bahnbetrieb aufrecht erhalten bleibt.

### *Wehrtore*

Die sich automatisch schließenden Wehrtore im Tunnel beidseitig der Spree schützen das U-Bahnnetz im Falle eines Wassereintruchs; Kabel und Leitung müssen daher druckwasserdicht durch die Seitenwände der Wehrkammer geführt werden.

Unser Leistungspaket umfasste Entwurfs- und Ausführungsplanung sowie Vorbereitung und Mitwirkung bei



Hauptkabelführung unter dem Bahnsteig

Fotos: Winfried Kutz



Unter den Linden, Hauptkabelquerung Foto: Winfried Kutz

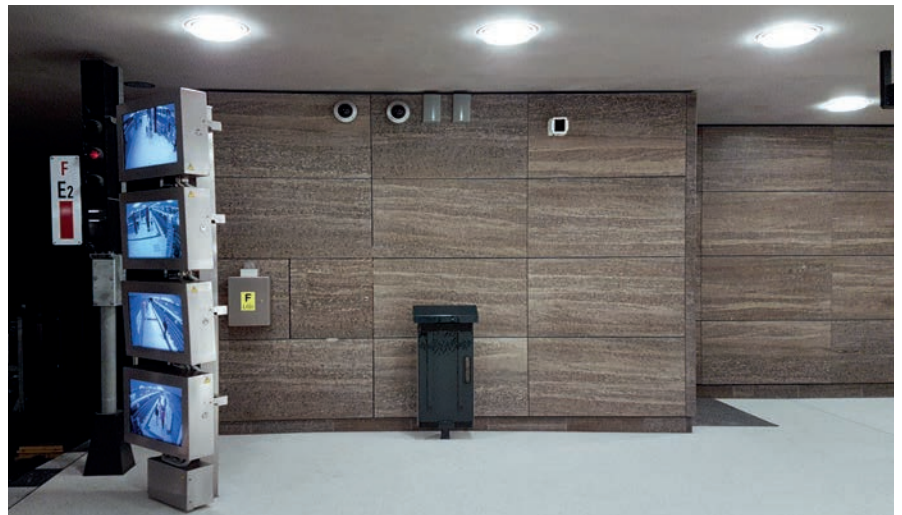


Gleiswechselanlage, Wehrkammertor Richtung Museumsinsel Foto: Antonio Reetz-Graudenz

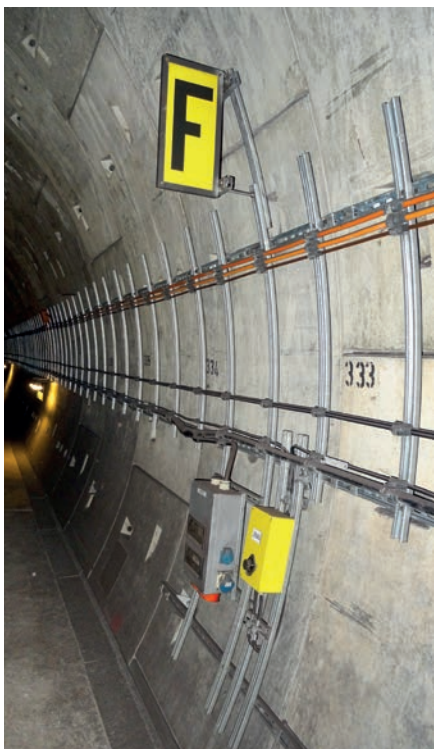
der Vergabe der Bauleistungen für Teilabschnitte.

Darüber hinaus beinhaltete die Leistung von BPR Dr. Schäpertöns Consult auch die Prüfung der Planunterlagen der beteiligten Gewerke auf Kollisionen mit dem Gewerk Telekommunikationstechnik.

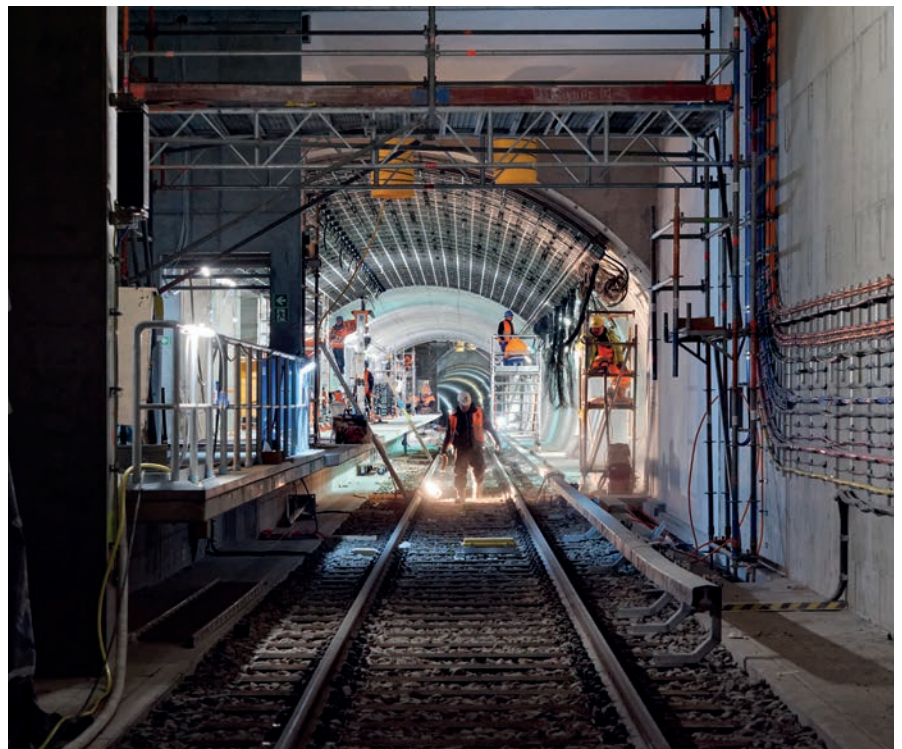
Winfried Kutz, Uwe Mißbach,  
BPR Dr. Schäpertöns Consult,  
Büro Berlin



Unter den Linden, Technische Ausrüstung am Bahnsteiganfang Foto: Winfried Kutz



Kabelführung im Tunnel mit Streckenfernsprecher



Museumsinsel, Tunnelmund Foto: Antonio Reetz-Graudenz

# Einmal drumherum

## Neubau der Ortsumgehung Hemmingen



Knotenpunkt B3 / K 221, links Devese, rechts Gewerbegebiet Hemmingen, Blickrichtung Norden

Aufgrund der vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, der städtebaulichen Situation in den Ortsdurchfahrten, der geplanten, inzwischen in Bau befindlichen Stadtbahnverlängerung aus Hannover und der zu erwartenden weiteren Steigerung der Verkehrsbelastungen waren in den Ortsdurchfahrten Hemmingen-Westerfeld und Hemmingen-Arnum Verkehrsverhältnisse vorhanden, die den Bau

einer Ortsumgehung für die Bundesstraße 3 dringend erforderlich machten.

Die Planung der Ortsumgehung schloss die Umfahrung der Ortsteile Arnum und Westerfeld ein. Der für den Bau nötige Planfeststellungsbeschluss erging bereits am 15. September 2004 und wurde beklagt. Mit der Rechtskraft der Nichtzulassung der Revision wurde am 9. Juni 2010

der Beschluss bestandskräftig (unanfechtbar).

Es dauerte dann noch ein paar Jahre, bis am 8. Dezember 2014 der feierliche erste Spatenstich durch Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und Olaf Lies, auch seinerzeit niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, erfolgte. Die Verkehrsfreigabe fand am 20. November 2020 aufgrund der Corona-Pandemie leider ohne eine offizielle Feierstunde statt.

Der 2,9 km lange Streckenabschnitt der Ortsumgehung vom Baubeginn in Hannover am Landwehrkreisel bis zum Knotenpunkt mit der K 221 (Nordabschnitt) wurde wegen der hohen Verkehrsbelastung vierspurig mit einem Regelquerschnitt (RQ) 20 ausgebildet. Dieser Abschnitt verläuft im Wesentlichen auf Geländeneiveau und ist überwiegend von Lärmschutzwällen bzw. Lärmschutzwänden eingefasst.

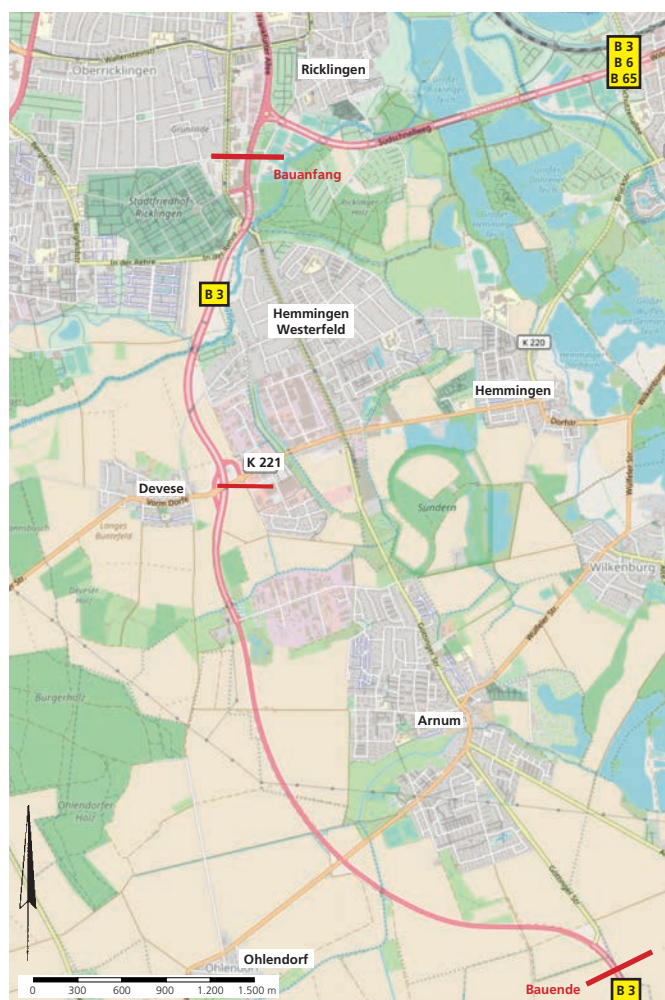
Für den Abschnitt südlich der Kreisstraße 221 bei Devese bis zum Bauende (Südabschnitt) wurde ein RQ 15,5 mit der Betriebsform 2+1 vorgesehen. Dieser 4,6 km lange Abschnitt verläuft überwiegend in leichter Einschnittslage. Die Umgehungsstraße ist anbau- und zufahrtsfrei.

Errichtet wurden 20 Ingenieurbauwerke. Die zu veranschlagenden Baukosten belaufen sich auf rund 70,2 Millionen Euro. Kostenträger ist der Bund.

Unser Beitrag zu diesem spannenden Projekt war die Örtliche Bauüberwachung der Verkehrsanlagen einschließlich der Umlegung und Renaturierung innerhalb von zwei Abschnitten des Fließgewässers Ihme.

Wir haben diese Leistung in Arbeitsgemeinschaft mit dem Büro InrosLackner SE erbracht. InrosLackner SE waren innerhalb der Arbeitsgemeinschaft für die Ingenieurbauwerke zuständig.

Bei den Verkehrsanlagen war zunächst eine Vorabmaßnahme am Schnittpunkt der beiden Abschnitte, der K221 zu überwachen. Anschließend folgte in



Map data © OpenStreetMap contributors



Bauende, neuer Knotenpunkt B 3 / Zufahrtstraße Hemmingen, Blickrichtung Norden

einer großen Vergabeeinheit der Erd- und Straßenbau im Nord- und Südabschnitt. Zahlreiche Fachlose für Markierung, Beschilderung, passive Schutzeinrichtungen und Lichtsignalanlagen folgten.

Für die Amphibien im Projektgebiet wurde ein aufwändiges bauzeitliches Abfangsystem eingerichtet. Im fertigen Zustand dient ein Leitsystem der gesicherten Querung der Tiere von und zu den Laichgebieten.

Thomas Pfeiffer,  
BPR Künne & Partner,  
Büro Hannover

Unter Verwendung von Informationen der NLStBV:  
Quelle: <https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesstrassen/bundesstrasse-3-ortsumgehung-hemmingen-arnum-westerfeld-78707.html>



Deveser Straße Richtung Hemmingen Westerfeld (Linienbusse, Radfahrer und Fußgänger) Blickrichtung Nord-Osten



Brückenbauwerk Deveser Straße, Knotenpunkt B 3 / K 221, Blickrichtung Süden



Hamsterschutzzaun



Knotenpunkt B 3 / Hauptstraße von Ohlendorf nach Arnum, Blickrichtung Norden

Drohnenaufnahmen: Thomas Wergin

# Elegant, zurückhaltend und gelungen

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



Untersicht Brücke im Regnitzgrund

Die ÖPNV-Querung im Regnitzgrund in Erlangen wird Teil der sich in Planung befindlichen Stadt-Umland-Bahn (StUB). Mit rund 26 km Länge handelt es sich hierbei um eines der größten Straßenbahnprojekte in Deutschland.

Die Stadt-Umland-Bahn wird die Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach miteinander verbinden. Sie beginnt an der Haltestelle „Am Wegfeld“, der heutigen Endhaltestelle der Linie 4 im Nürnberger Norden und führt von dort in die Innenstadt von Herzogenaurach. Unterwegs bindet sie mit insgesamt 30 Haltestellen zentrale Universitäts-, Schul-, und Unternehmensstandorte sowie wichtige Verkehrsknotenpunkte und Siedlungsgebiete an.

Die Stadt-Umland-Bahn soll zukünftig den Regnitzgrund, zwischen der Autobahn A 73 im Osten und Alterlangen bzw. Bücherbach im Westen, queren.

Der Regnitzgrund ist ein Landschaftsschutzgebiet und Naherholungsbereich, aber auch ein unverzichtbarer Teil der Strecke. Um eine möglichst umweltverträgliche, architektonisch anspruchsvolle

Gestaltung und technisch optimale Lösung der Brücke zu erreichen, hat sich der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn entschieden, einen Realisierungswettbewerb auszuloben.

In einer Machbarkeitsstudie von BPR Künne & Partner sowie der Vorplanung von der Ingenieurgemeinschaft Stadt-Umland-Bahn wurden eine Vielzahl von Trassenvarianten untersucht und schließlich eine Vorzugslösung ausgewählt. Auf dieser soll die Brücke zum Großteil entlang bereits vorhandener Geh- und Radwege geführt werden und umgeht dabei besonders schützenswerte Biotope. Daraus resultiert eine nahezu 1,5 km lange und beinahe S-förmige Trasse.

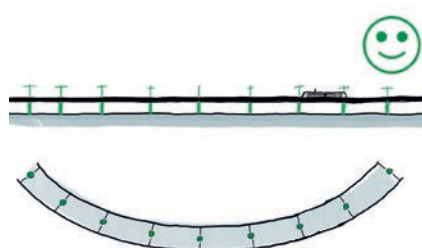
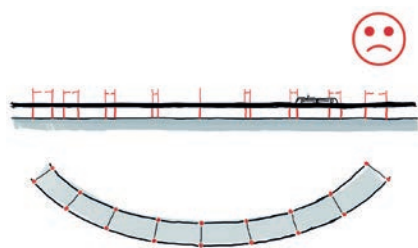
Da es sich um eine Retentionsfläche handelt, darf der Abflussquerschnitt im Regnitzgrund nur so gering wie möglich eingeschränkt werden. Auf Dämme muss weitestgehend verzichtet und die Trasse aufgeständert werden.

Neben der Planung der Brücke, die durch Straßenbahnen und Linienbusse befahren wird, gehörte auch ein Kon-

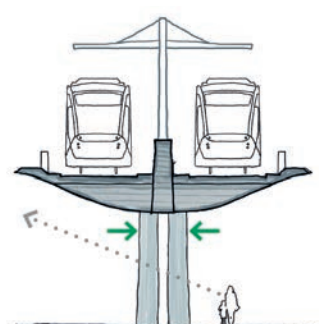
zept zur Querung der im Osten liegenden A 73, inklusive eines Rampenbauwerks sowie ein Ideenteil zur Freianlagengestaltung zum Wettbewerb.

Der vom Planungsteam WTM Engineers, Knight Architects, SRP Schneider & Partner und BPR Dr. Schäpertöns Consult mit Unterstützung von Eger & Partner Landschaftsarchitekten eingereichte Entwurf wurde von der Jury als elegant, zurückhaltend und gelungen beschrieben und mit einem 2. Platz für seine ansprechende Leichtigkeit ausgezeichnet.

Die Gesamtanlage ist so konzipiert, dass zum einen möglichst wenig Retentionsraum verloren geht und zum anderen Abflusshindernisse im Hochwasserfall weitestgehend vermieden werden. Dazu wird die Stadtbahn auf schlanke, zentral angeordnete Doppelstützen aufgeständert und die Anzahl der erforderlichen Stützenpaare optimiert. Die neu angelegten Wegeverbindungen sind niveaugleich angeordnet oder erhalten analog zur Stadtbahn eine aufgeständerte Ausgestaltung.



Vergleich: Stützen an den Außenseiten der Brücke und Mittelstützen



Querschnitt





*Ansicht Brückenabschnitt über die Regnitz*

Der Raum unter dem Überbau – normalerweise eher vernachlässigt – ist für die Freizeitnutzung optimiert: Ein 4 m breiter Radschnellweg folgt, vor Wetter geschützt, der Unterseite der Brücke und erlaubt die sichere und konfliktfreie Nutzung durch Rad- und Pedelec-Fahrer. Ein parallel verlaufender Fußweg bietet an drei Stationen Verweilmöglichkeiten unterhalb der Bestandsbäume und lädt zum Faulenzen oder Grillen ein.

Der Entwurf sieht als tragende Struktur ein semiintegrales Bauwerk vor, dessen Überbau 39 Felder als Stahlkonstruktion durchläuft und zum Teil monolithisch mit den Pfeilern verbunden ist. In anderen Teilen ist der Überbau über Kallottengleitlager längsverschieblich und querfest auf den Pfeilern bzw. den Widerlagern gelagert. Die zweistieligen Pfeiler bestehen ebenfalls aus mehrzelligen Stahlhohlprofilen und sind monolithisch mit den Pfahlkopfplatten verbunden. Das so entstehende Rahmentragwerk weist einerseits genügend Stabilität und Steifigkeit auf, um die horizontalen und vertikalen Brückenlasten mit relativ geringen Verformun-

gen aufzunehmen. Andererseits ist es aber nachgiebig genug, um Zwangsbeanspruchungen infolge von Temperatur oder Setzungen zu begrenzen.

Der niedrige Brückenträger aus Stahl, zu den Rändern hin verjüngt, wirkt sehr schlank. Für größere Stützweiten wird der Träger durch einen oben liegenden Stahlkasten verstärkt. Die Brückenpfeiler werden zentral angeordnet und durch eine breite, gut sichtbare Fuge getrennt. So dass der Eindruck einer massiven Scheibe vermieden wird.

Für die Überquerung der Regnitz ist eine Stabbogenbrücke mit zentral angeordneten Hauptträgern vorgesehen, der in der Perspektive nicht auffällt. Die Tiefe des Querschnittes ist unterhalb des Decks kaum wahrnehmbar, auch in der Ansicht erscheint es sehr leicht.

Für den Übergang von Brücke zur Unterführung an der A 73 ist eine großzügige Erdschulptur vorgesehen. Das Trogbauwerk wird aufgeweitet und organisch geformt.

Die flachen, begrünten und vorgezogenen Böschungen integrieren die Widerlager der Stadtbahn- und Radwegbrücke unauffällig in die Anlage. Durch die breite, offene Gestaltung kann viel natürliches Licht in die Unterführung fallen. Angsträume werden weitestgehend vermieden. Die Kompensation des unvermeidlichen Retentionsraumverlust erfolgt eingriffsnah in Form von flachen Geländemulden, die bei Bedarf an die Regnitz angeschlossen werden können. Die Situierung der Mulden berücksichtigt die Wertigkeit der Flächen für Natur und Landschaft und vermeidet damit unnötige Eingriffe. Die Ausformung des Retentionsraumausgleiches erfolgt mittels organischer Grundformen, die die natürlichen landschaftlichen Vorgaben widerspiegeln.

Wir bedanken uns bei SRP, WTM, Knight Architects und Eger & Partner für die sehr gute Zusammenarbeit.

Daniel Schäfer,  
BPR Dr. Schäpertöns Consult,  
Büro München



*Strukturplan*

*Darstellungen und Visualisierungen: Knight Architects*

## Der neue Sport in unseren Reihen: Padel-Tennis

Gemeinsam Sport zu machen war lange nur unter besonderen Rahmenbedingungen möglich, Outdoor war aber deutlich mehr zulässig. Zum Beispiel Padel-Tennis! Ein Mix aus Tennis und Squash, kommt ursprünglich aus Spanien und Südamerika und wird mit einer unbespannten, dafür ge-  
lochten Version des Squash-Schlägers, der ein bisschen an Beach Ball erinnert, gespielt.

Vorreiter sind zwei Kollegen aus Köln, die ihre Kolleginnen und Kollegen aus Köln und Essen animiert haben, sich mal daran zu versuchen. Seither trifft sich diese kleine Einheit aus unserer Region West und spielt eine Runde. Wir sind sehr optimistisch, bald wieder öfter gemeinsam Sport machen zu können, sind wir doch in vielen Disziplinen aktiv.



## Straßenplaner-Treffen



Erstmals haben sich alle bayerischen StraßenplanerInnen von SRP, BPR und PIGT zu einem Erfahrungsaustausch getroffen. Vom Büro in Nürnberg ging es in den Kletterwald Weiherhof. Hier haben wir uns, endlich mal außerhalb von Telefon und Videokonferenz, besser kennengelernt und erste Erfahrungen ausgetauscht. Eine zwischenzeitliche Stärkung gab Kraft für den weiteren Tag. Neben dem weiteren Gedankenaustausch ging es darum, unsere künftigen Aufgaben und Ziele weiter ins Auge zu fassen. Informationen verarbeiten, fokussieren und mit ruhiger Hand agieren – was liegt da näher als mit Pfeil und Bogen daran zu arbeiten. Dabei ist der Spaß natürlich nicht zu kurz gekommen. Fazit: Wir haben unsere Ziele im Blick und agieren treffsicher.

## Unterstützen und Fördern – Sponsoring TSV Okel

BPR Künne & Partner unterstützt und sponsert seit über zehn Jahren die Fußballerinnen des TSV Okel, Jahrgang 2004 bis 2006. Inzwischen sind aus den Mädels Frauen und aus der Förderung des Mädchenfußballs die Förderung der ersten Damenmannschaft geworden. Die Bezirksliga im Blick messen sich die natürlich immer noch jungen Damen mit anderen ambitionierten Mannschaften im Landkreis Diepholz. Es ist immer ein großes Privileg, den Vereinssport zu unterstützen und zu sponsern. Für uns ist es eine besondere Freude, diese Mannschaft über Jahre zu begleiten. Es geht darum zu zeigen, dass wir an jeden, sei es Spielerin, Trainerteam oder Fan, glauben und ein verlässlicher Partner bei der Verwirklichung von Titeln und Träumen sind. Wir sind daher stolz, die Damenmannschaft TSV Okel auch in dieser Saison zu unterstützen und wünschen dem Team ein erfolgreiches Jahr!



## Sponsoring TSV Ismaning

Vor über einem Jahr hat BPR Dr. Schäpertöns Consult dem TSV Ismaning Trainingsanzüge und Shirts für die Leichtathletikjugend gesponsert. Da aktuell jede Lieferkette etwas langsamer ist, dauerte es etwas, bis der Ismaninger Kickertreff die neuen Anzüge ausliefern konnte. Inzwischen sind aber fast alle Kinder und Jugendlichen mit der neuen Sportbekleidung ausgestattet und können somit einheitlich in die kommende Saison starten. Wir wünschen dem Kickertreff Ismaning viel Erfolg!



## SRP Standort Schweinfurt

Fast 40 Jahre war Zeil am Main unser „Zuhause“. Jetzt sind wir in der Londonstraße 6 in Schweinfurt zu finden. Nachdem zum 01. September 2022 Werb-SRP mit der Muttergesellschaft SRP Schneider & Partner rechtlich verschmolzen wurde, haben wir nun in Schweinfurt ein gemeinsames Dach gefunden. Dank der helfenden Hände aus Zeil, Schweinfurt und Kronach konnten wir den Umzug zügig abwickeln. Der Standort ist mit aktuellem Equipment und Möbeln ausgestattet, um unseren Mitarbeitenden attraktive und gesundheitsfördernde Arbeitsplätze zur Verfügung zu stellen. Nun sind wir erst einmal angekommen. Es ist noch nicht alles perfekt, doch gemeinsam werden wir eine angenehme Arbeitsatmosphäre schaffen.



## Hauptstraße in Wennigsen freigegeben

Am 17. Dezember 2022 konnte nach insgesamt 32 Monaten Bauzeit auch der letzte Abschnitt der Hauptstraße in Wennigsen für den Verkehr freigegeben werden. Bei strahlendem Sonnenschein beseitigten Bürgermeister Ingo Klokemann und Fachbereichsleiterin Anette Lerch die letzten Barrieren. In seiner Ansprache dankte Bürgermeister Klokemann sowohl den geduligen Bürgerinnen und Bürgern als auch allen am Bau Beteiligten in Verwaltung, Firmen und Büros. Wir wünschen Wennigsen alles Gute und freuen uns, am nächsten Abschnitt der Ortsmitte, der Hirtenstraße und dem Feuerwehrplatz, ebenfalls beteiligt zu sein.

## Aller guten Dinge sind drei!

BPR Dr. Schäpertöns Consult wächst weiter – und so sind im vergangenen Jahr gleich drei unserer Büros in neue und größere Räumlichkeiten umgezogen:

Unser neues Büro in Berlin ist unübersehbar im ACHTUNDEINS. Wie gehabt in der Berliner City West – an einer der prominentesten Kreuzungen im westlichen Teil unserer Hauptstadt. Ku’damm und Bahnhof Zoo sind nur wenige Meter entfernt.

Auch unser Büro in Frankfurt ist umgezogen. Neue Adresse, großartige Architektur und was für ein Blick! Damit ist auch in Frankfurt die Gruppe näher aneinandergerückt: Wir sind mit unseren KollegInnen von BS Schwarzbart Ingenieure auf gemeinsame Flächen im Westhafen Pier gezogen.

Last but not least ist auch unser Bad Reichenhaller Büro umgezogen. Nach wie vor haben die KollegInnen ihre Büros aber direkt hinter dem Königlichen Kurhaus und Kurgarten im Herzen der Stadt.



Quelle: ACHTUNDEINS Berlin © Entwurf und Visualisierung: Eike Becker\_Architekten

## Höher – Schneller – Weiter – Hochfellnberglauf

Im September gingen fast 200 LäuferInnen beim Hochfellnberglauf an den Start. Mit dabei war unser Kollege Michael Köhler, der die 1.074 Höhenmeter in beeindruckenden 1:01:55 Stunden überwand. In den ersten Jahren fand der Wettkampf mehr regional statt, dann deutschlandweit und seit den Neunzigern auch auf internationaler Ebene. Der Klassiker entwickelte sich mit den Jahren zu einem der weltweit bestbesetzten Bergläufen. BPR Dr. Schäpertöns Consult freut sich als Sponsor den Organisator, Skiclub Bergen, bei diesem Traditionslauf zu unterstützen. Wir gratulieren allen Läuferinnen und Läufern zu ihren Ergebnissen!



# BPRGruppe

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

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

**Braunschweig**  
Wolfenbütteler Str.  
Fon 05 31 / 123 137-0  
info@bpr-braunschweig.de  
Thomas Pfeiffer

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

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

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

**Hamburg**  
Shanghaiallee 15  
Fon 0 40 / 32 59 10 78-0  
info@bpr-hamburg.de  
Sven Michaelsen, Jens Wittrock

**Hamel**  
Robert-Henseling-Straße 11  
Fon 0 51 51 / 78 14 39 10  
info@bpr-hamel.de  
Michael Graupner, Thomas Pfeiffer

**Hannover**  
Döhrbruch 103  
Fon 05 11 / 860 55-0  
info@bpr-hannover.de  
Thomas Pfeiffer

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

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

**Stuttgart**  
König-Karl-Straße 49  
Fon 07 11 / 34 59 71-30  
info@bpr-stuttgart.net  
Stephan Zabel, Thomas Pfeiffer

**Wolfsburg**  
Porschestraße 86  
Fon 0 53 61 / 84 84 84-0  
info@bpr-wolfsburg.de  
Thomas Pfeiffer, Peter Böse

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

**Augsburg**  
Max-Josef-Metzger-Straße 21  
Fon 08 21 / 480 43 04-0  
augzburg@bpr-consult.com  
Lorenz Ringeisen

**Bad Reichenhall**  
Wittelsbacherstraße 18  
Fon 0 86 51 / 762 99-0  
bad-reichenhall@bpr-consult.com  
Hannes Frauenschuh

**Berlin**  
Pariser Straße 1  
Fon 030 / 209 67 67 00  
zentrale@bpr-berlin.de  
Dr. Ulf Surburg

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

**Dresden**  
Friedrichstr. 24  
Fon 03 51 / 21 29 52 81  
dresden@bpr-consult.com  
Bernhard Schäpertöns,  
Holger Eberwein, Uwe Seidel

**Frankfurt am Main**  
Rotfeder-Ring 5  
Fon 069 / 95 80 11-80  
frankfurt@bpr-consult.com  
Oliver Altmann

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

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

**Nürnberg**  
Bahnhofstraße 11b  
Fon 09 11 / 37 66 30-40  
nuernberg@bpr-consult.com  
Christian Elhardt

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

**Rosenheim**  
Stollstraße 5  
Fon 08 61 / 909 61 44-0  
traunstein@bpr-consult.com  
Heike Kallert

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

**Zeitz**  
Judenstraße 1/2  
info@bpr-halle.de  
Fon 0 345 / 122996-0  
Sven Sonntag

## SRP Schneider & Partner International Department

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

## DÜNSER.AIGNER.KOLLEGEN Ingenieurplanungsgruppe GmbH

**München**  
Christoph-Rapparini-Bogen 25 – 27  
Fon 0 89 / 55 22 64-0  
info@duenser-aigner.de  
Bernhard Schäpertöns,  
Farshid Ghotbi

## SRP Schneider & Partner Ingenieur Consult GmbH

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

**Schweinfurt**  
Londonstraße 6  
Fon 0 97 21 / 29 29-700  
info@srp-consult.de  
Robert Männling

## PIGT Pongratz Ingenieurgesell- schaft für Tiefbau mbH

**Nürnberg**  
Georg-Strobel-Straße 3b  
09 11 / 91 96 66-40  
info@pongratz-ingenieurbuero.de  
Werner Pongratz  
Markus Möckel

## BS Schwarzbart Ingenieure GmbH & Co. KG

**Frankfurt**  
Rotfeder-Ring 5  
Fon 0 69 / 95 80 11-0  
frankfurt@bs-schwarzbart.de  
Wolfgang Sprey,  
Bernhard Schäpertöns

**Bamberg**  
Luitpoldstraße 51  
Fon 09 51 / 993 39-500  
info@srp-consult.de  
Markus Hopfengärtner

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

**Nürnberg**  
Bahnhofstr. 11b  
Fon 09 11 / 990 98-400  
info@srp-consult.de  
Walter Brandner