

BPR_{aktuell} 2.23

BPR Künne & Partner

BPR Dr. Schäpertöns Consult

SRP Schneider & Partner

DAK Dünser.Aigner.Kollegen

BS Schwarzbart Ingenieure



Stefan Ströhlein, Dr. Ulf Surburg, Dr. Bernhard Schäpertöns, Werner Kuhnlein

BSR Ingenieure: Wir haben einen Plan

Die BPR Dr. Schäpertöns Consult ist über Beteiligungen inzwischen Teil einer Gruppe von Unternehmen mit ganz unterschiedlichen Gesellschafterstrukturen. In diesem Verbund arbeiten ca. 1.000 Menschen jeweils für sich oder gemeinsam an Projekten in allen Größenordnungen. Regional, national, international. Planen für Infrastruktur, Hochbau, Wasser & Umwelt.

Jedes dieser Unternehmen hat seine eigene Historie. Ist bedacht auf Wahrung seiner Identität und Individualität, seiner Marke, seiner Tradition. Und doch verbindet alle ein Ziel: Kapazitäten sowie Expertise gemeinsam zu nutzen und weiter auszubauen, Projektteams zu vernetzen, gemeinsam besser zu werden, zusammen mehr zu erreichen.

In einem ersten Schritt wollen wir deshalb die strategische Ausrichtung der SRP Schneider & Partner Ingenieur-Consult und der BPR Dr. Schäpertöns Consult sowie ihrer Töchter verbindlich bündeln und haben deshalb eine neue Dachgesellschaft gegründet: Die Dreierkürzel fest zusammen geschweißt fügen sie sich zu einem neuen Namen: BSR Ingenieure.

Wir sind überzeugt, dass dies ein Gewinn ist für unsere Auftraggeber, für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für unsere Unternehmen. Gemeinsam blicken wir zielgerichtet in die Zukunft.

Und das Motto soll sein: Eine für alle, alle für eine!

Werner Kuhnlein, Dr. Bernhard Schäpertöns, Stefan Ströhlein, Dr. Ulf Surburg
Geschäftsführer der BSR Ingenieure GmbH

BSR
Ingenieure

Aktuelle Projekte



Grunderneuerung der A37, Hannover

Die A37 soll zwischen den Anschlussstellen Hannover-Misburg und Beinhorn auf ca. 11 km grunderneuert werden. Neben der Erneuerung des Straßenoberbaus umfassen die geplanten Arbeiten die Erneuerung der Schutz- und Leiteinrichtungen und der Beschilderung, die Sanierung bzw. den Ersatzneubau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen, der Entwässerung sowie der Bauwerksinstandsetzung.

BPR wurde im Rahmen dieser Maßnahme von der Autobahn GmbH des Bundes mit der örtlichen Bauüberwachung der Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke beauftragt. Start der Maßnahme war im Frühjahr 2023, die Fertigstellung der Grunderneuerung ist für 2025 vorgesehen.



Erneuerung Geh- und Radwege, Hamburg

Die Geh- und Radwege im Zuge der B 4 befinden sich z. T. in einem schlechten bzw. mangelhaften Zustand. Um einen weiteren Substanzverlust zu vermeiden und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, sollen diese Wege zwischen Kleiner Burstah, einschließlich des Knotenpunktes Ludwig-Erhard-Straße/Holstenwall/Millentordamm auf ca. 12.000 m² erneuert werden. Es ist vorgesehen, die Gehwege mit einem Blindenleitsystem auszustatten und die Radwege auf bis zu 2,5 m zu verbreitern. BPR wurde dazu mit der Objektplanung in den LPH 1, 5, 6, 8 und 9 einschließlich der Bauphasenplanung und der örtlichen Bauüberwachung sowie mit der Planung von zwei Bushaltestellen am Rödingsmarkt beauftragt. Bis Sommer 2024 soll das Projekt abgeschlossen sein.



Linie 2 verbindet, Bremen

Die Stadtgemeinde Bremen beabsichtigt das Straßenbahnnetz zu erweitern. Dazu soll eine neue Verbindung der Linie 2 über die Straßenzüge Bennigsenstraße, Stresemannstraße und Steubenstraße geschaffen werden. Die 1,3 km lange Strecke reicht von der heutigen Haltestelle Bennigsenstraße bis zur Haltestelle Julius-Brecht-Allee. Die Trasse verbindet die Stadtteile Östliche Vorstadt und Vahr und stellt somit ein wichtiges Bindeglied dar. BPR Bremen wurde im Rahmen dieses Projektes mit der Objektplanung Verkehrsanlagen ab der Leistungsphase 6 sowie mit weiteren Besonderen Leistungen, u.a. der örtlichen Bauüberwachung, beauftragt. Das Projekt wird uns die nächsten Jahre begleiten, wir freuen uns!



Veloroute 12, Hamburg

Im Zuge der Herstellung von besseren Voraussetzungen für ein attraktives sicheres und komfortables Radfahren in Hamburg sieht die Freie und Hansestadt einen Lückenschluss auf der Veloroute 12 vor. BPR wurde vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer beauftragt, die Veloroute 12 im Abschnitt Breite Straße/St. Pauli Hafensstraße, von Kirchstraße über Große Elbstraße bis Helgoländer Allee in den LPH 3, 5 und 6 zu überplanen. Im Zuge der Planung sind auf dem 1,25 km langen Abschnitt die vorhandenen Straßenquerschnitte mit geringfügigen Eingriffen zu überplanen und zu erneuern sowie eine regelkonforme Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn (Protected Bike Lane) bzw. teilweise in den Nebenflächen herzustellen.



Erstellung eines Entwässerungskonzeptes, Bremen

Die PATRIZIA Deutschland GmbH projiziert gegenwärtig den Neubau eines REWE-Marktes in Bremen-Vegesack. In diesem Zuge wurde BPR mit der Erarbeitung eines Entwässerungskonzeptes beauftragt. Dabei sind die Belange des Gebietswasserhaushaltes, der dezentralen Entwässerung und der Starkregenvorsorge zu berücksichtigen. In Bezug auf den generellen Umgang mit Regenwasser und der Niederschlagsentwässerung ist im Plangebiet die Wiederherstellung des potenziell naturnahen Wasserhaushaltes anzustreben. Für die Starkregenvorsorge ist ein Überflutungsnachweis durchzuführen und rechnerisch nachzuweisen und räumlich zu verorten, dass und wo das Niederschlagswasser zurückgehalten werden kann.



Radvorrangroute Ost, Dresden

Im Jahr 2022 wurde der erste Abschnitt der Radvorrangroute Ost in Dresden durch Markierungen und Beschilderungen sowie eine zusätzliche Lichtsignalanlage in Betrieb genommen. Bis Ende 2023 soll der zweite Teil zwischen der Fetscherstraße und dem Straßburger Platz in Betrieb gehen. Dazu hat BPR Dr. Schäpertöns Consult den Umbau von Knotenpunkten sowie eines Straßenquerschnittes zur Erhöhung der Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum geplant. Außerdem wurden wir mit den Leistungen zu Bauoberleitung, örtlicher Bauüberwachung und SiGe-Koordination beauftragt. Zusätzlich planen wir zwei Teilprojekte: die Anbindung am Straßburger Platz und die Verlegung einer Bedarfshaltestelle der Straßenbahn in der Fetscherstraße.

Autobahn A8 – Rückbauplanung zur Brücke über das Priental

Wegen des schlechten Bauwerkszustands und des sechsstreifigen Ausbaus der A8 soll die zwischen Rosenheim und Traunstein liegende Prientalbrücke neu gebaut werden. BPR Dr. Schäpertöns Consult wurde von der Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern mit einer Variantenuntersuchung von Lösungsmöglichkeiten für den Rückbau und der Rückbauplanung der Bestandsbrücke beauftragt. Die Talbrücke von 1936 besteht aus zwei Stahlüberbauten und überspannt das Priental mit einem Durchlaufsystem über vier Felder und einer Gesamtlänge von 168 m. Für den Abbruch ist ein Zeitrahmen von fünf Monaten nach Fertigstellung und Verkehrsumlegung auf das neu erstellte nördliche Teilbauwerk vorgesehen.



Barrierefreier Ausbau Bahnhof München-Riem

Nachdem im Jahr 2018 der Mittelbahnsteig erneuert wurde, ist im Rahmen der 2. Bau- stufe geplant, die vorhandene Personenunterführung durch einen Neubau zu ersetzen. Es werden barrierefreie Zugänge in Form einer Aufzugs- und einer Rampenanlage er- richtet. Weiterhin wird der Bahnsteig 1 auf das für den Halt von S-Bahnen erforderliche Maß von 95 cm über Schienenoberkante aufgehöhht. Zur bauzeitlichen Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs sind umfangreiche Verbauten so- wie der Einsatz von Hilfsbrücken und eines Behelfsbahnsteigs erforderlich. BPR Dr. Schä- pertöns Consult erstellt im Auftrag der Franz Kassecker GmbH die Ausführungsplanung für das Vorhaben.



Proben- und Werkstättenzentrum des Bayerischen Staatsschauspiels, München

In dem geplanten Proben- und Werkstättenzentrum werden die Produktionen des Bay- erischen Staatsschauspiels in einer Probendekoration geprobt und zur Bühnenreife ge- bracht. Zu diesem Zwecke werden drei Probebühnen, Räume für musikalische Proben und diverse Dekorationswerkstätten sowie Räume für die Requisite als auch der Kos- tümfundus geplant. Der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Re- gensburg, hat die Planung und Erstellung eines Proben- und Werkstättenzentrum für das Bayerische Staatsschauspiel an den Totalübernehmer Implenia vergeben. BPR Dr. Schäpertöns Consult wurde mit den LPH 4 bis 8 für die Bereiche des Ingenieurbaus (Ent- wässerung) und der Verkehrs- und Freianlagen betraut.



Bildquelle: Staatliches Bauamt Regensburg

DB-Brücke über den Alzkanal, Garching an der Alz

Die 1917 errichtete Brücke südlich von Garching liegt an der Bahnstrecke Mühldorf – Freilassing. In Anbetracht des schlechten Erhaltungszustands der Brücke, der zur Auf- rechterhaltung des Fahrbetriebs bereits Verstärkungsmaßnahmen erforderte und des angedachten Ausbaus der Bahnstrecke von Mühldorf nach Freilassing, ist ein Neubau notwendig. Die Alzkraftwerke Heider sind an BPR Dr. Schäpertöns Consult Traunstein mit der Anfrage herangetreten, eine zum vorliegenden Entwurf kostengünstigere Alter- native für einen Brückenneubau zu untersuchen. Wir sind bemüht, den Alzkraftwerken als Unterhaltsträger der Brücke einen technisch versierten und kostengünstigen Brü- ckenentwurf auszuarbeiten. Gerne nehmen wir diese Herausforderung an!



Ersatzneubau in Dinkelsbühl

Im Zuge der Staatsstraße 2220 ist die Brücke über die aktuell noch stillgelegte Bahnstrecke Dinkelsbühl-Dombühl zu erneuern. Die Bahnstrecke soll im Jahr 2027 reaktiviert werden. Im Zuge eines erfolgreichen zweistufigen Vergabeverfahrens konnten wir uns den Auftrag des Staatlichen Bauamtes Ansbach sichern. Zunächst ist der Abbruch des Bestandsbauwerkes, eine gemauerte Natursteingewölbebrücke, zu planen. Mit der Objekt- und Tragwerksplanung für das Ersatzbauwerk ist auch die Straßenführung vor und nach der Brücke in geringem Umfang anzupassen, da auf der Brücke eine unzureichende Fahrbahnbreite und keine getrennten Gehwege vorhanden sind. In der Bauphase werden von SRP zusätzlich die Bauoberleitung und die örtliche Bauüberwachung erbracht.



Neuer Trinkwasserspeicher

Nach dem Projektende des ersten Testprojekts für einen neugewonnen Auftraggeber, einen Trinkwasserbehälter mit 2 x 300 m³ Inhalt und einer Projektlaufzeit von zwei Jahren (zwischen Planungsbeginn und Bauende) darf SRP Schneider & Partner nun einen neuen Hochbehälter mit dem fünffachen Speichervolumen planen. Der Behälter selbst wird auf der grünen Wiese errichtet und dient mit zur Abdeckung des Tagesspitzenverbrauchs der Wasserversorgungsanlage von rund 18.000 m³/d. Wir freuen uns über diesen interessanten Auftrag im Bereich der Objektplanung, Tragwerksplanung und der technischen Ausrüstung sowie das entgegengebrachte Vertrauen.



Gelungenes Ende eines Hafenbeckens

Bürogebäude „ZigZag“ Hafenspitze Zollhafen Mainz



Fotos: Ossip

Im Rahmen der Entwicklung des neuen Stadtquartiers Zollhafen am Standort Hafenspitze in Mainz wurde ein Bürokomplex, bestehend aus einem Hochhaus und einem Büroriegel vom Architekturbüro MVRDV – Rotterdam und dem Büro morePlatz Berlin geplant. Die Planung sah vor, dass beide Gebäude auf einem gemeinsamen Untergeschoss errichtet werden sollen. Städtebaulich grenzt das Gebäude den Rotterdamer Platz zur Straße hin ab. Die Projektent-

wicklung erfolgte durch die CA Immo Mainz Hafenspitze GmbH. Im Zuge der Ausführung wurde entschieden, vorab nur den Büroriegel mit ca. 4700 m² Bürofläche zu errichten, mit der Möglich-

keit einer späteren Untergeschoss- und Hochhauserweiterung. Der Büroriegel ist siebengeschossig einschließlich Untergeschoss. Die Grundrissabmessungen betragen im UG L/B= 51,60/14,30 m. An den Stirnfassaden weitet sich das Gebäude im Erdgeschoss keilförmig auf, so dass die Gebäudelänge im 1. Obergeschoss L= 60,60 m beträgt, bei gleicher Gebäudebreite. Die Geschossdecken wurden als Flachdecken unterzugfrei ausgeführt. Die ausgeführ-

te Deckenstärke beträgt in allen Geschossen h= 25 cm. Die Außenwände wurden als tragende Stahlbetonlochfassade konstruiert. Als Fassade kam eine zickzackförmige Fal-

haut aus Aluminiumpaneelen zur Ausführung. Die ausgeführte Fassade war auch namensprägend für das Bürogebäude „ZigZag am Zollhafen“. Der zu hohe und damit störende Schallpegel, verursacht durch die im Hintergrund befindlichen Technologiekonzerne und der Eisengießerei, erfordert zum Schutz der anschließenden Wohnbebauung die Errichtung einer Schallschutzwand. Die Schallschutzwand wurde als optisch ansprechende Glas-Metallkonstruktion ausgeführt.

Die Befestigung der Schallschutzwand erfolgte an der Stirnseite des eigenen Gebäudes und in Längsrichtung der Schallschutzwand zwangungsfrei am Nachbargebäude. Zur Gewährleistung eines ausreichenden Schallschutzes wurde die Schallschutzwand geschosshoch über die eigene Dachfläche und über die Dachflächen der angrenzenden Gebäude geführt.

Der Büroneubau liegt direkt an der Stirnseite des Hafenbeckens, was hohe Anforderungen an hochwasserangepasstes Bauen, wie z. B. Dichtigkeit, Aufschwimmsicherheit usw., erfordert. Die Gründung des Gebäudes wurde aufgrund der vorhandenen Bodenverhältnisse mit einer Pfahlgründung realisiert.

Wolfgang Sprey,
BS Schwarzbart Ingenieure,
Büro Frankfurt



wicklung erfolgte durch die CA Immo Mainz Hafenspitze GmbH. Im Zuge der Ausführung wurde entschieden, vorab nur den Büroriegel mit ca. 4700 m² Bürofläche zu errichten, mit der Möglich-

te Deckenstärke beträgt in allen Geschossen h= 25 cm. Die Außenwände wurden als tragende Stahlbetonlochfassade konstruiert. Als Fassade kam eine zickzackförmige Fal-



Zwei Linien - ein Großprojekt

Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 in Bremen

Im Bremer Stadtteil Huchting laufen seit Januar 2022 umfangreiche Bauarbeiten, die den gesamten Stadtteil in Atem halten: Die Arbeiten zur Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 wurden begonnen. Ein für Bremen riesiges Projekt wird nach langen Vorbereitungen endlich in die Tat umgesetzt.

Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 nach Mittelshuchting und der Linie 8 über die Bremer Landesgrenze hinaus bis in die Gemeinden Stuhr und Weyhe soll vor allem der ÖPNV gestärkt und noch attraktiver gemacht werden. Mit der Verlängerung dieser Linien bietet der ÖPNV zukünftig nicht nur eine Direktanbindung dieser Wohnorte bis in die Bremer Innenstadt, zusätzlich wird parallel durch den Umstieg auf klimafreundlichere Verkehrsmittel der Autoverkehr verringert; dies ist vor allem ein Gewinn für Umwelt und Klima. Das Erreichen von langfristigen Zielen wird somit möglich.

Der finale Streckenverlauf stellt sich wie folgt dar: Von der Endwendeschleife am Roland-Center aus werden die Straßenbahnlinien 1 und 8 zunächst über eine gemeinsame Trasse durch die Kirchhuchtinger Landstraße, den Willakedamm auf die BTE-Trasse geführt. Auf Höhe Neuer Damm zweigt die Trassenführung der Linie 1 auf die Heinrich-Plett-Allee ab und wird dort bis zur Huchtinger Heerstraße / Brüsseler Straße in Mittelshuchting geführt. Die Linie 8 folgt der BTE-Trasse bis zu Varreler Landstraße (Landesgrenze) und darüber hinaus. Mit der BTE-Trasse ist die Streckenführung ab der Landesgrenze klar vorgegeben. Endpunkt wird

in Weyhe-Leeste sein, womit die Gemeinden Stuhr und Weyhe eine Direktanbindung an die Bremer Innenstadt erhalten. Da es sich bei der BTE-Trasse um eine Nebenstrecke der Deutschen Bahn handelt, gilt mit der Einfahrt auf die BTE-Trasse die Eisenbahnbetriebsordnung. Äußerlich bleibt der Wechsel nahezu unbemerkt, die Spurweite bleibt dieselbe. In Zahlen bedeuten diese Verlängerungen 13 km Strecke und 19 neue Haltestellenpunkte. Hierbei entfallen 3,7 km Streckenlänge und 6 neue Haltestellenpunkte und Bahnsteige auf die Linie 1 und 9,3 km Streckenlänge sowie 13 neue Haltestellenpunkte und Bahnsteige auf die Linie 8.

Im Rahmen des Gesamtprojektes werden die Straßenräume neu gestaltet und neu aufgeteilt. Der Verkehrsraum für den MIV wird zu Gunsten der übrigen Verkehrsteilnehmer reduziert. Somit entsteht mehr Raum für den ÖPNV sowie für Radfahrende und zu Fuß Gehende. Durch die Verbesserung der Verkehrssituation insgesamt erhöht sich die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität.

Außerdem werden im Zuge dieses Projektes die Bahnübergangssicherungen erneuert bzw. verbessert, wodurch eine zusätzliche Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende erreicht wird.

Aber fangen wir von vorn an. Die Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting ist bereits seit Ende der 90er in Planung. Von 2001 bis 2003 wurden zwei verschiedene Trassenvarianten hinsichtlich ihrer Machbarkeit geprüft. Beide waren

machbar, beide wurden von Anwohnenden und Gewerbetreibenden gleichermaßen befürwortet bzw. abgelehnt. Ein Planungsbeirat sollte 2003 Klarheit schaffen und eine Empfehlung erarbeiten, welche der Planungsvarianten weiter zu verfolgen ist. 13 stimmberechtigte Mitglieder mit Vertreterinnen und Vertretern der Interessengemeinschaft Huchtinger Unternehmer, des Roland-Centers, der Initiative gegen die Verlängerung über die BTE-Trasse, der Handelskammer, des Beirates Huchting, der Bürgerchaftsfraktionen, des Senators für Wirtschaft und Häfen, des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr, der Bremer Straßenbahn AG und des Amtes für Straßen und Verkehr bewerteten die zwei Varianten anhand unterschiedlicher Kriterien. Nicht zuletzt wegen der erheblich geringeren Investitionskosten wurde empfohlen, der Variante über die BTE-Trasse den Vorrang zu geben.

Es folgte die Einigung zwischen den Gemeinden Stuhr, Weyhe sowie der Stadt Bremen, die Verlängerung der Linie 8 als Gemeinschaftsprojekt durchzuführen. Ein Planfeststellungsantrag wurde für die Linie 8 im Juni 2009 gestellt. Der Beschluss wurde im Juli 2013 erlassen. Für die Linie 1 wurde die Planfeststellung im Mai 2014 beantragt. Der Beschluss liegt seit Juni 2016 vor.

Durch eine Vielzahl von Gegenklagen verzögerte sich die Realisierung dieses Projektes aber erheblich. Es folgten einige Änderungen der Planunterlagen, resultierend aus verschiedenen Bürgerforen, Gesprächen und Diskussionen mit KlägerInnen und Klägern.

Letztendlich dauerte es bis Ende 2019 bis auch die letzten Einwände und Klagen abschließend bearbeitet bzw. beigelegt wurden und die weiteren Schritte eingeleitet werden konnten.

Das Projekt ist unterteilt in fünf Streckenabschnitte:

Der Streckenabschnitt 1 beinhaltet die Trasse von der Wendeschleife am Roland-Center über die Kirchhuchtinger Landstraße und den Willakedamm bis zur BTE-Trasse. Der Streckenabschnitt 2 beinhaltet den gesamten Trassenverlauf in der Heinrich-Plett-Allee. Der Teilabschnitt der BTE-Trasse zwischen Willakedamm und dem Abzweig zur Heinrich-Plett-Allee bildet den Streckenabschnitt 3 (Strecke zwischen Streckenabschnitt





Bushaltestelle Roland-Center - Einbau Asphalttragschicht



Bushaltestelle Roland-Center - vor dem Betoneinbau



Heinrich-Plett-Allee - Herstellung des Gehwegs im Straßenkörper



Bushaltestelle Roland-Center - nach dem Betoneinbau

te 1 & 2). Der Streckenabschnitt 4 beinhaltet die weiterführende Trassenführung der Linie 8 auf der BTE-Trasse bis zur Landesgrenze. Der Streckenabschnitt 5 beginnt an der Landesgrenze und stellt die Verlängerung der Linie 8 auf Niedersächsischem Gebiet bis zur Endhaltestelle in Weyhe-Leeste dar.

Bisher wurden für die ersten zwei Abschnitte die Hauptbauleistungen (Kanal, Gleis- und Straßenbau) ausgeschrieben und vergeben. Baubeginn für diese Abschnitte 1 und 2 war Januar 2022. Die Hauptbauleistungen im Abschnitt 3 befinden sich derzeit in der Ausschreibung. Die Vergabe ist für diesen Herbst vorgesehen.

Die Fertigstellung des größeren Abschnitts 2 ist derzeit für Ende 2024 geplant. Auch die Abschnitte 1 und 3 folgen, um nach den Folgegewerken den Betrieb der Linie 1 aufzunehmen. Doch bis dahin ist noch einiges zu tun.

Wir freuen uns, dass wir dieses für Bremen so wichtige Projekt von Anfang an begleiten dürfen: Im Rahmen einer Ingenieurgemeinschaft mit Vös-

sing Ingenieure bearbeiten wir die LPH 1 bis 5 für die Verkehrsanlagen. Mit dem Büro Umtec aus Bremen haben wir eine weitere Ingenieurgemeinschaft gebildet, als dessen Partner wir die LPH 6 bis 9 für die Straßenbauleistungen bearbeiten. Weiterhin übernehmen wir die örtliche Bauüberwachung für den Straßenbau, die Nachtragsprüfungen und das Nachtragsmanagement, diverse Koordinierungsleistungen sowie Teile der Öffentlichkeitsarbeit. Neben der LPH 6 „Straßenbau“ haben wir für die bisher ausgeschriebenen Abschnitte 1 und 2 ein umfangreiches Ausbau- und Verkehrskonzept inkl. Bauablaufterminplan sowie übergeordnete Baubeschreibungen erarbeitet.

Im Rahmen der Bauabwicklung wird durch unseren INGE-Partner Umtec eine fachgutachterliche Aushubbegleitung durchgeführt.

Ursprünglich sollten wir Mitte 2016 mit der LPH 6 aktiv werden. Durch voran genannte Hindernisse und Verzögerungen befinden wir uns aber erst seit 2020 in der Bearbeitung. Dieses Projekt birgt viele Herausforderungen: Durch die pa-

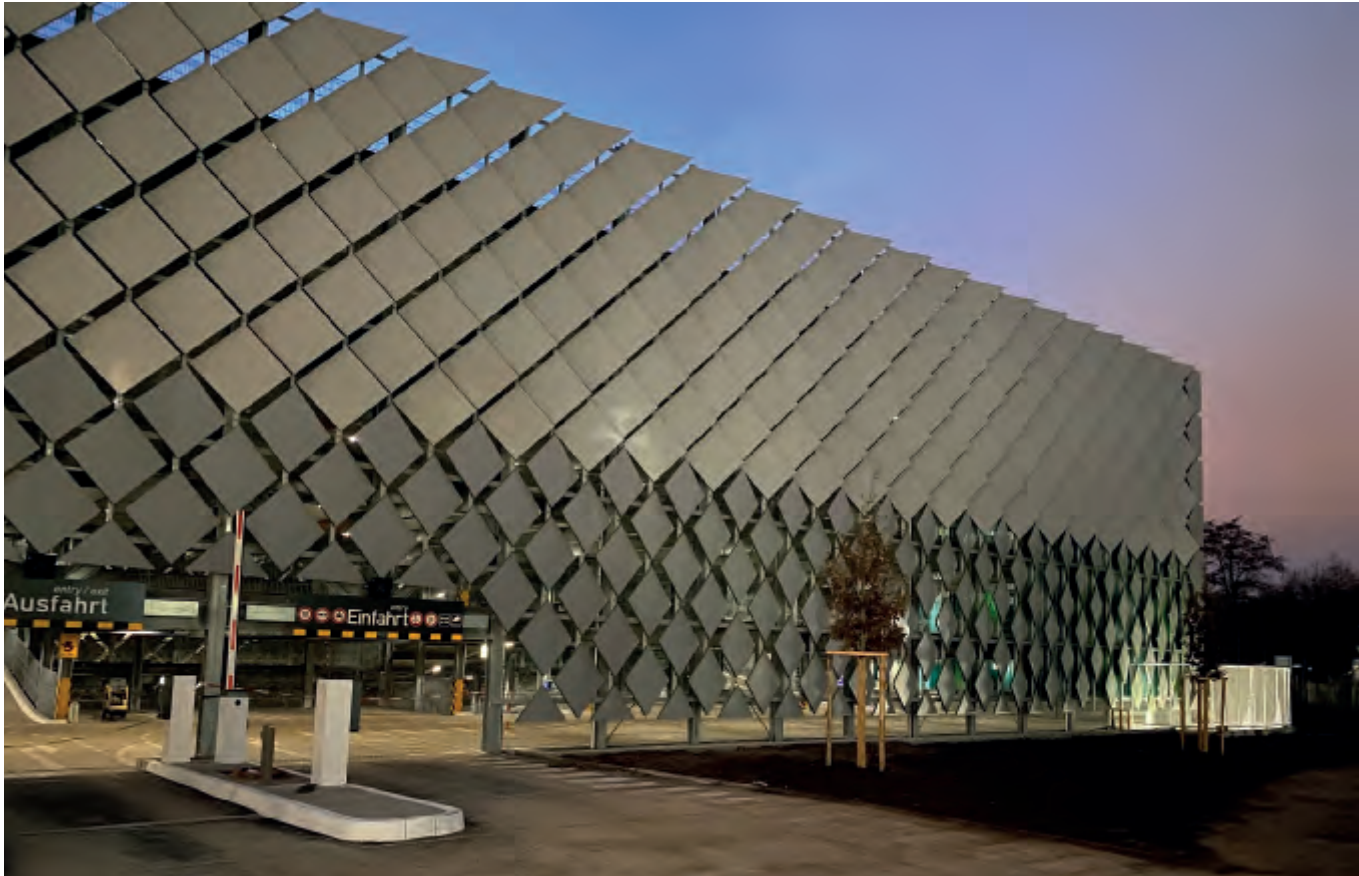
ralelle Ausführung der beiden größten Abschnitte gilt es, ein hohes Maß an Konzentration zu behalten. Beide Abschnitte, 1 und 2, haben große Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung im Stadtteil Huchting und beeinflussen sich außerdem gegenseitig. Kleine Ereignisse können große Auswirkungen haben. Die Bearbeitung bringt die Notwendigkeit mit, in einem engen und intensiven Austausch mit den betroffenen Versorgungsunternehmen, den anordnenden Behörden und natürlich mit den vor Ort tätigen Auftragnehmern zu stehen. Zu guter Letzt gibt es wenig kontrollierbare bzw. berechenbare Einflüsse von außen, die das Projektgeschehen nicht immer einfacher machen.

Aber eben diese Herausforderungen machen das Projekt so spannend. Und wenn wir die Strecken der Linie 1 und 8 erstmals mit der Straßenbahn befahren, blicken wir sicherlich aus einem neuen Blickwinkel auf die Bearbeitungszeit zurück.

Stephan Peronne,
BPR Künne & Partner, Büro Bremen

So schön kann Parken sein

Neubau Parkhaus TechCampus in Regensburg



Der Anspruch unserer Auftraggeber, der Stadt Regensburg, vertreten durch das Stadtwerk Regensburg GmbH, war es, am Areal des TechCampus ein funktionales, zur Umgebung passendes, optisch ansprechendes Parkhaus zu errichten. Der architektonische Entwurf stammt von peter bohne + assoziierte (Leistungsphasen 1 bis 4).

Mit der Leistungsphase 5 (in Form einer Begleitung des AG zur Qualitätssicherung) bis hin zur Leistungsphase 9 haben diese BPR Dr. Schäpertöns Consult Regensburg beauftragt.

Der Bau wurde durch die Firma Max Bögl realisiert. 377 Stellplätze wurden als sechsgeschossiges Systemparkhaus im Split-Level-System mit halbgeschossig versetzten Ebenen geplant und errichtet. Dabei handelt es sich zum einen um ein oberirdisches, halboffenes, stützenfreies Großparkhaus in Systembauweise, zum anderen sollte die Sonderfassade eine ganz spezifische Anmutung transportieren, welche auch verschiedene Funktionen wie Schall- oder Blendschutz übernehmen muss.

Das Parkhaus hat elf Parkebenen, davon zwei unterirdisch, acht oberirdisch

überdacht und eine Dachhälfte, die als Parkebene genutzt wird. Das Parkhaus ist mit Einrichtungsverkehr geplant. Der Schrankenbereich liegt außerhalb des Parkhauses. Die Einfahrt des Parkhauses ist so weit wie möglich nach Süden verschoben, um einen optimalen Schallschutz für die nördlichen Anwohner zu gewährleisten.

Die Fußgängerschließung erfolgt über eine Brücke vom Quartiersplatz aus. Die Gestaltung der Anlage wurde entsprechend den Vorgaben des Gestaltungsleitfadens TechCampus und in Abstimmung mit dem Gremium zur Einhaltung des Gestaltungsleitfadens entwickelt. Da eine städtebauliche Einfassung des Quartiersplatzes entstehen soll, ist ein besonderes Augenmerk auf eine gestalterisch anspruchsvolle Fassaden- und Freiraumgestaltung gerichtet. Prinzipiell folgt die Freiraumgestaltung der losen, einer eher zufällig „natürlicher“ Bepflanzung. Das Hauptmotiv ist, die umliegenden Freiräume zu verbinden und mit qualitätsvollen Planzungen ökologisch und gestalterisch aufzuwerten. Alle nicht genutzten Dachflächen sind extensiv begrünt. Die Fassade wurde so gestaltet, dass sich aus verschiedenen Blickwinkeln wechselnd grüne Farbwirkungen ergeben, die

mit der Freiraumgestaltung zusammen eigene „grüne Räume“ erzeugen. Die Südfassade ist nur teilweise, die Nordfassade komplett geschlossen in Form einer Trapezblechverkleidung, mit Grüntönen schattiert. Darauf aufbauend folgt über diese Flächen eine Fassadenbegrünung mit Rankpflanzen. Dies dient der gestalterischen und ökologischen Aufwertung, trägt zur Akzeptanz bei den Nachbarn bei und erlaubt ebenfalls die Nutzung einer Dachhälfte als Parkdeck (Fassadenbegrünung als Kompensationsmaßnahme für die dort entfallene Dachbegrünung). Die Vorgaben zum Schallschutz erfordern eine weitgehend geschlossene Fassade, vor allem in Bezug auf die angrenzende Wohnbebauung im Norden.

In den Ansichten bietet die Fassade je nach Blickwinkel spannende Farb- und Oberflächeneindrücke. Die Fassade besteht aus quadratischen Alupaneelen, die ebenfalls über eine Aluunterkonstruktion an den Außenseiten der Parkdecks befestigt sind. Eine natürliche Belüftung aller Parkebenen ist mit der Konstruktion gelungen.

Die Dachentwässerung wird in den Mischwasserkanal geleitet, da die Ver-

sickerungsfähigkeit des Bodens dafür nicht ausreichend ist. Ein Teil des Dachwassers aus dem Bereich des extensiv begrünten Dachteils wird zur Bewässerung der Bepflanzung verwendet.

Die Stahlstützen und Unterzüge des Parkhauses werden verzinkt ausgeführt, die Parkdecks und die Rampen in Stahlverbundbauweise. Die Betonfahrbahnplatten sind nahezu wartungsfrei und erfordern keine Beschichtung.

Aufgrund des lehmigen Baugrunds ist die Gründung auf den Felsboden in ca. 6 m Tiefe mittels Bohrpfählen realisiert worden. Die Parkdecks der untersten beiden Ebenen sind mit Betonsteinen gepflastert. Im Untergrund wurde ein Bodenaustausch mit Kiesaufschüttung erforderlich.

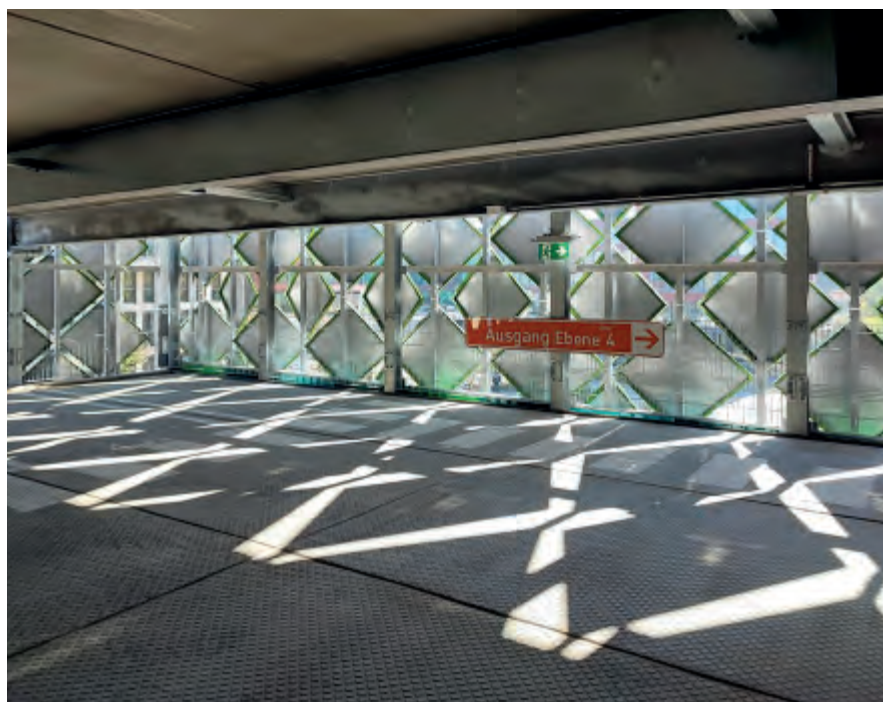
Die Treppenhäuser sind mit Betonwänden entsprechend Bauart „Brandwand“ von den Parkdecks abgegrenzt. Die Treppenläufe sind als oberflächenfertige Betonteile eingesetzt. Das Treppenhaus Süd ist nahezu geschlossen hergestellt (Zugang von außen in der Ebene 0 ist offen). Die Außenwand wird durch eine ergänzende Verglasung gebildet. Der Traforaum befindet sich im Untergeschoss, unabhängig von der Systemkonstruktion, als „eigenes Bauteil“. Die Einbringung der Trafos erfolgt über einen autarken Zugang von außen. Die technische Ausstattung des Park-



hauses besitzt eine Parkabfertigungstechnik mit Schranken, Detektoren, einem Parkleitsystem zur Anzeige der freien Stellplätze und einem Zellenrechner (Leistung Dritter). Um eine optimale Energieeffizienz zu erreichen, wird in allen Parkbereichen eine LED-Beleuchtung mit Steuerung/Regelung über Tageslichtsensoren und Präsenzmeldern verwirklicht. Auch die Treppenhäuser

und Technikräume sind mit LED-Leuchten ausgestattet.

Noch ein paar weitere Angaben: Die Grundstücksfläche beträgt 3.474,44 m², die Gebäudegrundfläche 1.902 m², die Bruttogeschossfläche 9.512 m². 50 Elektroladestellplätze ab Herbst 2023, erweiterbar auf 100 Stück.



Das Quartiersparkhaus dient den Nutzerinnen und Nutzern der umliegenden Betriebe und AnwohnerInnen des Technologie Campus Regensburgs als Mitarbeiter- und Besucherparkhaus. Es ist an 365 Tagen/24 Stunden in Betrieb. Nachts gibt es aus Lärmschutzgründen eine Beschränkung der Fahrbewegungen. Die Bauarbeiten konnten nahezu fristgerecht abgeschlossen werden, wobei der nicht geplante Austausch belasteten Bodenmaterials und durch die Pandemie bedingte Engpässe bei Personal und in der Materialbeschaffung eine Herausforderung waren. Die Bauzeit war von Mai 2021 bis Dezember 2022.

Doris Stadlbauer,
BPR Dr. Schäpertöns Consult,
Büro Regensburg

Operation ohne Krankenhaus

Planung Neues Hulsbergviertel in Bremen

Das Neue Hulsbergviertel liegt im Herzen der östlichen Vorstadt. Das großzügige Krankenhausgelände mit einer über 150 Jahre gewachsenen Struktur wird aufgeteilt: 19 ha Gesamtfläche, davon 5 ha modernisierter und räumlich optimierter Klinikbetrieb des zentralen Krankenhauses und 14 ha Entwicklung des neuen Bremer Viertels. Die Anordnung und der Entwurf der Tief- und Hochbauten sowie die innere und äußere Erschließung bilden eines der größten und anspruchsvollsten Bauvorhaben der Hansestadt Bremen.

Was wird es ausmachen, im Neuen Hulsbergviertel zu wohnen, zu arbeiten, zu leben?

Der nun vom heutigen Klinikkomplex abgetrennte ehemalige weitläufige Campus des Krankenhauses soll umgenutzt werden. Aus den historischen, zum Teil unter Denkmalschutz stehenden Klinikgebäuden wird ein Neues Kulturzentrum mit gestaltetem Vorplatz. Die Augenklinik wird zu einem öffentlichen Schulgebäude mit Neuer Kita, die Häuser 21 und 99 zu einem Neuen Park mit Düne und ökologischer Abenteuerwelt mit Anschluss an einen Vielseitig-

keitsspielplatz. Zwei Bunker weichen für Neues Wohnen. Die alte Tischlerei wird für eine öffentliche abgerissen. Das klinikinterne Rohrpostsystem wird technisch erneuert und zukunftsorientiert ausgerichtet. Die Außenanlagen des Neuen Eltern-Kind-Zentrums der GeNo werden in das Viertel integriert. Der alte Baumbestand wird weitestgehend erhalten. Das Gesamtkonzept erhält dadurch neue Anreize für die Sinne.

Wie lautete die Diagnose und der Heilungsplan zum Quartierswandel?

Fragen Sie nicht ihren Arzt oder Apotheker, sondern gestalten Sie über partizipative Dialogprozesse mit! Bevor also die eigentliche Planung einer verkehrlichen Erschließung das Neue Hulsbergviertel beginnen sollte, wurde ab April 2011 ein bis dato nie dagewesenes, professionell organisiertes und moderiertes Beteiligungsverfahren vorgeschaltet. In Sprechzimmern wurden durch die Bauverwaltung und die städtische Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG (GEG) mehrere öffentliche Bürger*innenforen veranstaltet. Dieses Vorgehen lebt von der Auseinandersetzung und Vielfalt der Mei-

nungen. Es bot den Menschen in der Nachbarschaft, dem Klinikpersonal aber auch den zukünftigen Bewohnenden und Besucher*innen des Quartiers an, die Mobilität und Freiraumplanung im Neuen Hulsbergviertel im Dialog mit behördlichen Stellen und Vertreter*innen aus der Politik kreativ mitzugestalten, wirkungsvoll Einfluss zu nehmen und die „Planungsbeilage“ festzuschreiben. Am Ende des Prozesses stand der Plan für den Quartierswandel fest.

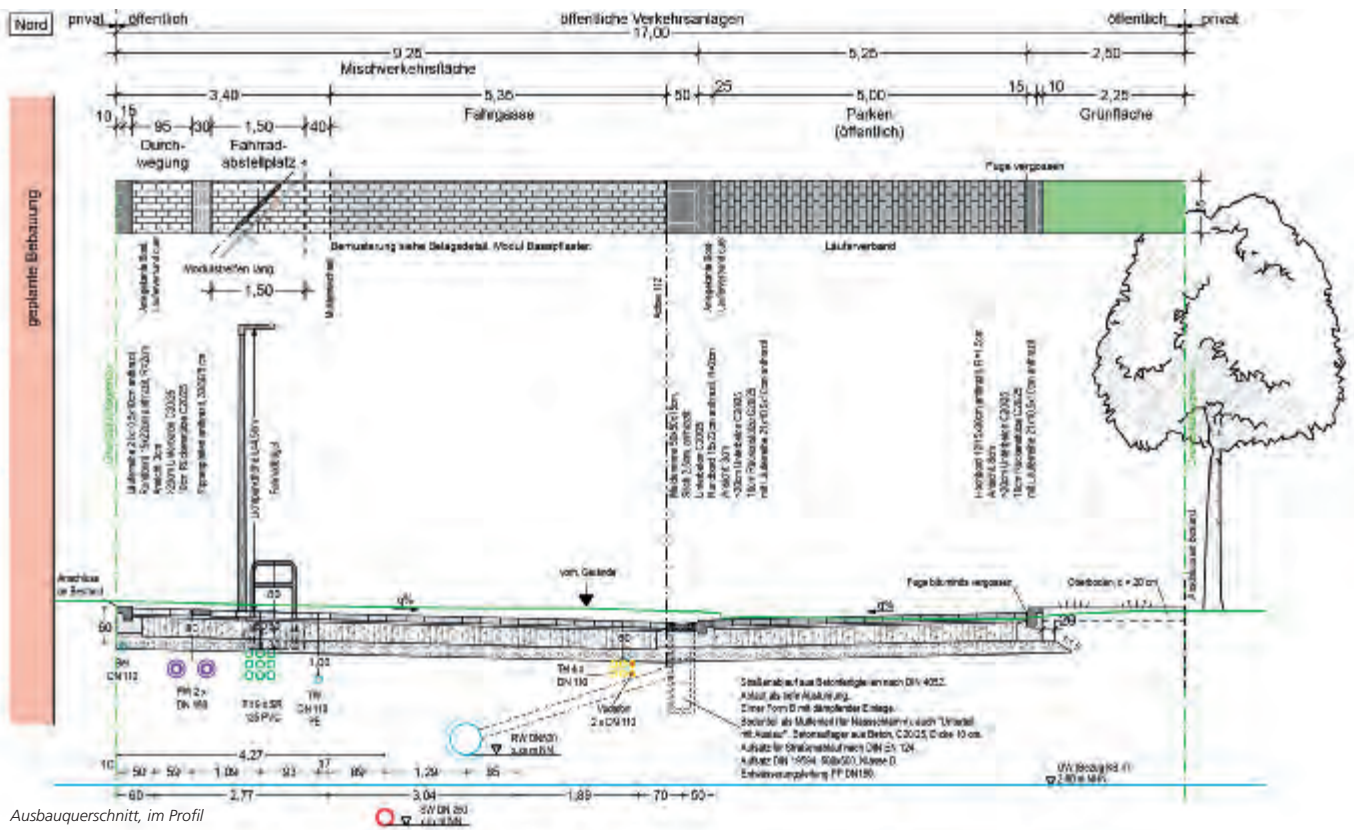
Was haben wir damit zu tun?

Wir wollen nicht rundoktern, haben daher die im Dialog verbindlich abgestimmten Vorgaben und Wünsche auf Herz und Nieren geprüft und dann planerisch umgesetzt. Eine besondere Herausforderung war es, das Viertel mit allen heutigen und zukünftigen Bedürfnissen aus Wohnen, Arbeiten und Leben unter Berücksichtigung einer zukunfts-gewandten Mobilität richtliniengetreu in einen bereits bestehenden, umschließenden, dicht besiedelten Stadtteil Bremens einzubetten und die Räume zu vernetzen.

Wir verbinden also die Themen und Orte miteinander, zentral durch einen Boule-



Ausbauquerschnitt, als Draufsicht



Ausbauquerschnitt, im Profil

vard in Ost-West-Richtung und vernetzt durch Wege, Plätze und Straßen. Eben Schule und Kita mit Spielplatz, Patienten*innen mit Naherholung und Aufenthalt, Wohnen mit Einkauf und Lebensqualität, Arbeiten mit alternativen Mobilitätsmöglichkeiten und Anschlüssen an umliegende Stadtteile. Und das alles mit einem guten Straßen- und Wegenetz sowie Ver- und Entsorgungssystem für Verbindungen im Viertel. Die Erreichbarkeit aus und in das Viertel für die umliegenden Bremer Ziele wie die Weser, den Hauptbahnhof, das Theater und die Kunsthalle, die Bremer City, das Weserstation, Ausbildungsstätte, Arbeitsplätze und Gewerbe schaffen wir durch insgesamt sieben Anbindungen an die umliegenden Straßen. Eine erstklassige ärztliche Versorgung mit allen Anwendungen liegt mit der Klinik Bremen Mitte in der unmittelbaren Nachbarschaft zum Neuen Hulsbergviertel. Wer auf das Auto angewiesen ist, kann dies ausgehend von den am Außenrand des Viertels vorhandenen Garagen abstellen und es dann aus dem Viertel heraus nutzen. Weitere Angebote wie Car-Sharing, Fahrradabstellanlagen auch für Lastenfahrräder und Behindertenstellplätze geben den Ton an. Zu Gunsten der geforderten hohen Aufenthaltsqualität soll zwingend der motorisierte Individualverkehr aus dem Viertel möglichst herausgehalten werden. Dies wird durch die Führung der vier geplanten Straßen in der Art umgesetzt, dass die Straßen zwar ins Viertel hinein führen aber dann direkt wie-

der herausführen. Sie verbinden damit keine übergeordneten Verkehrsadern, sondern dienen ausnahmslos den Bedürfnissen des Viertels selbst. Selbstverständlich werden sie als verkehrsberuhigte Bereiche angeordnet und geben damit Zufußgehenden und Radfahrenden den Vorrang. Oberirdische Parkplätze sind auf ein Minimum reduziert, so dass parkende PKW hier eben nicht das Bild des Viertels prägen. Einzig für Radfahrende wird eine starke Ost-West-Verbindung über den Boulevard angeboten und verbindet damit über das Viertel hinaus das Bremer Radhaupttroutennetz.

Wo ist der Berg?

Der Hulsberg war schon immer in dem über 20 km langen Dünenrücken, der mit der Bremer Düne beginnt, ein kleiner Teilbereich. Jetzt wird der Hulsberg zur Düne und die Düne zur gelebten Naherholung und Grünen Mitte. Dem herausragenden Wunsch nach hoher Aufenthaltsqualität wurde entsprochen, in dem Zufußgehende über die Anbindungen und weiter über einen Marktplatz, einen Eingangsplatz West mit Bäumen, der Hulsbergbank, dem Angebot von Spiel und der Einrichtung, über Quartierplätze in das Viertel zur Düne und in die grüne Mitte eingeladen werden. Die vier Straßen wurden mit einem sehr hohen, identitätsstiftenden Gestaltungsanspruch entworfen und berücksichtigen in jeder Hinsicht eine nachhaltige Bauweise sowie klimarelevante Vorgaben nicht nur über die strassenbegleitenden breiten Grünanlagen.

Und was ist mit Grün?

Der Erhalt von möglichst vielen Bäumen im Quartier wird großgeschrieben. Sämtliche technischen Möglichkeiten werden genutzt, um die bestehenden Bäume in das Gesamtkonzept zu integrieren, die Vitalität und Verkehrssicherheit zu erhalten.

Was haben wir für einen Anspruch?

Ein vielseitiges Angebot soll das miteinander in den Vordergrund stellen. Die gezielte Gestaltung, vielseitige Bewegungsangebote, Grünanlagen mit einem Wechselbild durch die Jahreszeiten sollen alle Sinne der BürgerInnen anregen und so ein gesundes Leben fördern. Wir schaffen die Verbindungen dazu.

Wie haben wir das bis jetzt geschafft?

Unabhängig für den Erfolg eines solchen Projektes ist die interdisziplinäre Zusammenarbeit von Planungsteams unterschiedlichster Ausrichtung, die kontinuierlich lösungsorientierte Begleitung durch Bremer Behörden, eine starke Entwicklungsgesellschafterin und damit Bauherrin sowie die Aufgeschlossenheit und Neugier der Bremer und Bremerinnen. Wir machen weiter und freuen uns schon jetzt auf die Umsetzung der Verbindungen.

Marion Finke,
BPR Künne & Partner,
Büro Bremen

Kreative Lösungen für den New Work-Standort

Fritz Schillerstraße in München



Fotos: Gleb Polovnykov

QUEST Investment Partners erwarb mit dem Gebäude „Fritz“ in der Ludwigsvorstadt sein erstes Objekt in München. Das Revitalisierungsprojekt begann Mitte 2020 und wurde im Jahr 2022 abgeschlossen. Das Bürogebäude aus den 70er Jahren wurde vollständig renoviert und um zwei neue Vollgeschosse erweitert, wobei der Rohbau erhalten blieb. Das architektonische Konzept wurde in Zusammenarbeit mit den Architekten von CSMM entwickelt. Im Rahmen der Revitalisierung erhielt das Gebäude eine neue Fassade mit großflächigen Fenstern, die für helle Stockwerke und ein markantes Erscheinungsbild des Eckgebäudes sorgt. Balkone, Wintergärten und ein verglaster Anbau mit Terrassenflächen wurden hinzugefügt, um den zukünftigen Innenhof zu beleben. Der Innenhof selbst wurde teilweise überbaut, um einen großzügigen Freibereich für die Mieter zu schaffen.

Mit dem Gebäudekonzept für das „Fritz“ veranschaulicht das Team, wie der Transfer in moderne Architektur gelingen kann und Nutzwert sowie Erscheinungsbild einer Immobilie zukunftsweisend optimiert werden. Der CO₂-neutrale Erhalt des Bestandsbetons verlängert den Lebenszyklus des Gebäudes deutlich und ist eine nachhaltige Investition in die Zukunft.

Das Fritz bietet auf insgesamt acht Geschossen 4.500 m² Büroflächen mit modernster Technik und flexibel nutzbaren Räumen. Besonders hervorzuheben sind die Maisonette-Büroflächen im 6.

und 7. Obergeschoss sowie die Dachterrasse mit einem wunderbaren Rundumblick über die Stadt. Mit 220 Arbeitsplätzen und 18 Tiefgaragen- und Außenstellplätzen ist das Gebäude Fritz ein gelungenes Beispiel für modernes Bürodiesign und hochwertige Architektur in München. Das BPR-Team leistete mit Engagement, Fachkompetenz und Kreativität einen guten Beitrag zu diesem Erfolg. Durch enge Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber und den Architekten wurden die gesteckten Ziele des Projekts erreicht. Im Zusammenspiel der Kompetenzfelder Revitalisierung und effizienter Flächennutzung durch die Raumplanung entwickelten die ArchitektInnen ein Konzept, das alle Ansprüche an einen Neubau erfüllt und mit seinen flexibel nutzbaren Innenräumen auf moderne, variierbare New Work Konzepte der nächsten Jahrzehnte ausgelegt ist.

BPR Dr. Schäpertöns Consult erhielt den Auftrag für die Leistungsphasen 1 bis 6 gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI). Das Projekt war von zahlreichen besonderen Herausforderungen geprägt, die es äußerst anspruchsvoll machten. Eine der Herausforderungen bestand in der sehr begrenzten Zahl von Bestandsunterlagen. Lediglich zwei Prüfberichte sowie einige Grundrisse und Schnitte der Architektenplanung lagen vor. Eine Herausforderung war zwei weitere Obergeschosse mit einer Dachterrasse zu realisieren. Um die Lasterhöhungen

zu kompensieren, entschied sich das Team für den Einsatz von Leichtbeton. Dies sollte helfen, die zusätzlichen Belastungen aus den Eigengewichten zu reduzieren. Jedoch brachte der Einsatz von Leichtbeton neue Schwierigkeiten mit sich. Vorgefertigte Lösungen wie Verbindungssysteme und Verbindungsmittel konnten aufgrund fehlender Zulassungen für den Einsatz mit Leichtbeton nicht verwendet werden. Es war daher entscheidend, alternative Lösungen zu finden, um die Tragfähigkeit und Stabilität der Konstruktion sicherzustellen, ohne auf die üblichen fertigen Lösungen zurückgreifen zu können.

Eine weitere komplexe Aufgabe bestand darin, zusätzliche Balkone in jedem Geschoss einzubauen, die ursprünglich nicht geplant waren. Dies führte zu einer Erhöhung der Lasten in den entsprechenden Bereichen und stellte eine technische Herausforderung dar. Insbesondere bei der nachträglichen Integration der Balkone an die Bestandsbauteile. Zusätzlich sollte eine neue Terrasse im Innenhof realisiert werden, die von den Mietern genutzt werden sollte. Diese Baumaßnahmen führten zu signifikanten Lasterhöhungen, die sorgfältig berücksichtigt und analysiert werden mussten.

Um die Auswirkungen der Lasterhöhungen zu bewerten, wurden zwei Methoden für Nachrechnungen angewendet und kombiniert. Zum einen wurden vereinfachte statische Ersatzsysteme für bestimmte Bereiche verwendet, um eine



grobe Abschätzung der Belastungen und Beanspruchungen zu erhalten. Diese Methode ermöglichte eine detaillierte Analyse spezifischer Teilbereiche des Gebäudes und die Ableitung geeigneter Maßnahmen. Zusätzlich wurden aufwendige 3D FE-Modellierungen durch-

über die vorhandenen Fundamente, so dass das Tragwerksplaner-Team nicht auf vorhandene Daten zur Tragfähigkeit und Stabilität der Bestandsfundierung zurückgreifen konnte. Darüber hinaus bestand die Aufgabe darin, einen ausreichenden Brandschutz



Bau der zwei neuen Obergeschosse aus Leichtbeton, Bauabschnitt II alle darunterliegenden Geschosse. Aufgrund einer kompakten Zeitplanung musste zum Teil gleichzeitig in beiden Bauabschnitten gearbeitet werden. Eine sorgfältige Koordination und Abstimmung waren er-



Ansicht West



Ansicht Nord

geführt, um eine präzise Berechnung der Belastungen und Verformungen unter Berücksichtigung der spezifischen Geometrie und Materialeigenschaften zu ermöglichen.

Eine weitere Herausforderung bestand im Einbau eines neuen PKW-Aufzugs für die Tiefgarage und den Umbau im Untergeschoss. Fehlendes Baugrundgutachten und unbekanntes Bestandsfundament erschweren die Planung erheblich. Es gab keinerlei Informationen

für die Bestandsbauteile nachzuweisen. Da das Gebäude Fritz revitalisiert und erweitert wurde, mussten die vorhandenen Bauteile entsprechend den aktuellen Brandschutzvorschriften nachgewiesen werden. Aus ästhetischen Gründen kam eine Verkleidung mit brandfesten Materialien nicht in Frage. Mithilfe aufwendiger Nachrechnungen konnten wir das Problem schließlich lösen.

Der Bau wurde in zwei Abschnitte unterteilt. Bauabschnitt I umfasste den

forderlich, um den reibungslosen Ablauf der Baumaßnahmen sicherzustellen.

BPR bewältigte die gestellten Aufgaben erfolgreich. Unser Fachwissen, Erfahrung und Fähigkeit des Teams, innovative Lösungen zu finden, ermöglichten es, das Projekt mit hoher Qualität abzuschließen.

Dmytro Koldayev,
BPR Dr. Schäpertöns Consult,
Büro Augsburg

Von Ost nach West

Verlegung der Staatsstraße St 2205 nördlich von Coburg

Durch die Grenzöffnung und die deutsche Wiedervereinigung im Jahr 1990 hat die Staatsstraße St 2205 besondere Bedeutung erlangt. Sie stellt eine wichtige Ost-West-Verbindung dar und verbindet den nordost-oberfränkischen Raum Coburg mit dem süd-ost-thüringischen Raum Hildburghausen. Die Verkehrsbelastung beträgt bis zu 11.300 Kfz/24 h. Mit der Verlegung der St 2205 kann der Verkehr von Bad Rodach / Thüringen mit Zielrichtung Coburg und BAB A 73 vollständig aus den Ortsdurchfahrten von Beiersdorf und Neuses herausgenommen und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden in den beiden Ortschaften erheblich verbessert werden.

Gemäß RAS-N ist diese Straße der Kategoriegruppe A II (überregionale / regionale Verbindung) zuzuordnen. Somit wird eine Entwurfsgeschwindigkeit von $v_e = 80$ km/h gewählt.

Der bisherige bauliche Zustand und die Linienführung dieses Streckenabschnittes entsprachen nicht mehr den verkehrlichen Anforderungen.

Die zu veranschlagenden Baukosten belaufen sich auf rund 45,4 Mio. Euro. Kostenträger ist der Freistaat Bayern.

In einem Vergabeverfahren des Staatlichen Bauamtes Bamberg konnte sich SRP durchsetzen und erhielt den Auftrag für dieses Großprojekt.

Die Maßnahme umfasst im Wesentlichen:

- Neubau der Staatsstraße St 2205, ca. 5,5 km
- Neubau der Ersatzstraße für die Staatsstraße St 2205 alt, ca. 1,1 km
- Neubau der Kreisstraße CO 4, ca. 259 m
- Neubau von Gemeindeverbindungsstraßen, gesamt ca. 1 km
- Bau / Anpassung öffentlicher Feld- und Waldwege mit Asphaltoberbau bzw. ungebundener Oberfläche, ca. 1,3 km
- Bau eines Geh- und Radweges neben der Kreisstraße CO 4, ca. 700 m
- Rückbau der befestigten Straßenflächen mit teilweiser Rekultivierung
- Bau von Entwässerungsleitungen, Durchmesser ca. 150 – 1200 mm
- Neubau von neun Regenrückhaltebecken
- Neubau von zwei Absetzbecken

SRP erbringt hier die Planungsleistung für acht Brückenbauwerke sowie für

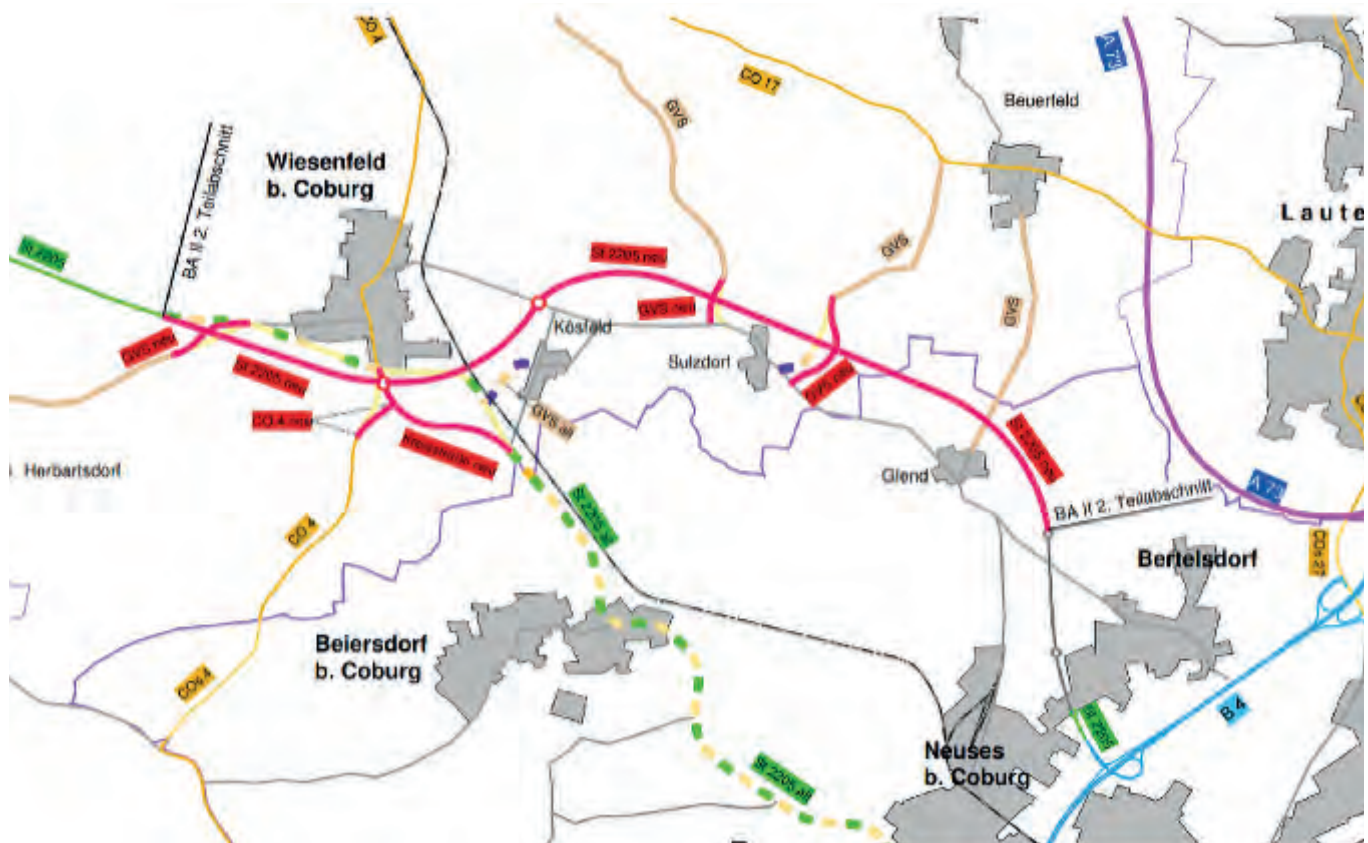
die Erd- und Oberbauarbeiten. Auch die Ausschreibung, Bauoberleitung, Bauüberwachung, Bauvermessung und SiGeKo werden durch uns erbracht.

Die äußeren Randbedingungen haben es in sich:

- Der Verkehr auf der St 2205 soll über die gesamte Bauzeit aufrechterhalten werden.
- Auf Grund eines Kampfmittelfundes im Zuge des Oberbodenabtrags musste das gesamte Baufeld kampfmitteltechnisch nachuntersucht werden.
- Im gesamten Baugebiet ist mit hohem Gipsgehalt zu rechnen. Eine Verbesserung des anstehenden Bodens ist des halb nicht möglich.
- Die Baugrundverhältnisse wechseln häufig. Teilweise steht unterhalb des Oberbodens Fels an. An anderer Stelle ist erst in großen Tiefen tragfähiger Baugrund anzutreffen.

Kann man bei solchen Randbedingungen überhaupt bauen?
Ja – man kann!

Nun zur eigentlichen Aufgabenstellung, der Verlegung der St 2205. Bei der hohen Komplexität war es erforderlich ver-



schiedene Varianten bis zur Entwurfschärfe auszuarbeiten. Nur so war es möglich, alle Abhängigkeiten und Konsequenzen zu erkennen und so zu belastbaren Kosten zu kommen.

Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der St 2205 während der Bauarbeiten wurden am Anfang und Ende der Umverlegung jeweils ca. 450 m lange Behelfsumfahrungen vorgesehen.

Die Brücken wurden je nach Untergrund flach oder auf bis zu 18 m tiefen Bohrpfählen gegründet. Hier waren teilweise Schutzmaßnahmen aus Hüllrohren während der Herstellung der Bohrpfähle wegen des sehr weichen Auelehms erforderlich.

Da sich der Boden auf Grund des teilweise sehr hohen Gipsgehaltes nicht verbessern lässt, wurde der Austausch und die Lieferung von ca. 150.000 cbm Material zum Ersatz des nicht einbaufähigen Bodens aus Zwischenlagern des Auftraggebers für die Herstellung der bis zu 8 m hohen Dämme vorgesehen.

Zur Gründung dieser Dämme auf dem sehr weichen Auelehm wurden ca. 1000 Hybridsäulen mit einem Schleusenrüttler eingebracht. Um das Abklingen der Setzungen zu beschleunigen, wurden hier zudem ca. 2500 Vertikal-drains mit einer 60 cm starken Filterschicht bis in eine Tiefe von 10 m eingebracht. Diese sorgen für eine wesentlich schnellere Wasserableitung aus dem Untergrund.

Im Bereich einer bis zu 3,20 m dicken Torfschicht in 5,7 m Tiefe, kommen ca. 150 Fertigteilrammpfähle mit einer Länge von 11 bis 13 m zur Ertüchtigung der Dammaufstandsfläche zum Einsatz.

Das Bauende ist für das Frühjahr 2025 vorgesehen. Wir bei SRP setzen alles daran, dass diese Zeitschiene eingehalten wird und der Auftraggeber eine qualitativ hochwertige Maßnahme übergeben bekommt, die sich natürlich auch innerhalb des Kostenrahmens bewegt!

Markus Möckel und
Matthias Kachel,
SRP Schneider & Partner,
Büro Kronach



Skulptur und Funktion

Brückenwettbewerb Grieser Steg in Regensburg



Der Grieser Steg in Regensburg ist eine Fußgängerbrücke, welche die Donau überspannt und das historische Stadtzentrum mit dem Stadtteil Stadtamhof verbindet und einen wundervollen Blick auf die Donau und das umliegende Stadtbild bietet.

Er war ursprünglich eine Holzbrücke, wurde aber im Laufe der Jahrhunderte mehrmals umgebaut und renoviert. Der heutige Steg wurde bereits 1949 – damals ursprünglich als Provisorium – hergestellt. Wegen des hohen Alters und der damit einhergehenden vielen Korrosionsschäden ist eine Erneuerung in den nächsten Jahren dringend erforderlich. Eine Sanierung ist aufgrund der Konstruktion und der Schäden nicht mehr sinnvoll.

Hinzu kommt, dass die derzeitige Brückenhöhe bei einem 100-jährigen Hochwasser teilweise eingestaut wird, so den Wasserabfluss behindert und die Hochwassersicherheit langfristig gefährdet.

In einem geschlossenen Wettbewerb bzw. einer Mehrfachbearbeitung wurde die Bietergemeinschaft BPR Dr. Schäpertöns Consult, Krebs + Kiefer unterstützt vom Architektur Büro Dietz aus Bamberg, aufgefordert, einen Brückenentwurf einzureichen.

Neben dem Hochwasserschutz soll die neue Fuß- und Radwegbrücke auch Aufenthaltsqualität bieten. Die schmale Breite der derzeitigen Brücke von etwa 3,80 m hat ihre Kapazitätsgrenze erreicht und führt z. B. bei Veranstaltungen zu Gedrängel und Staus. Die neue Brücke soll mehr Platz bieten, was einen reibungsloseren Verkehrsfluss und ein angenehmeres Erlebnis für alle Nutzer ermöglicht. Da der Steg innerhalb des Welterbestands der Altstadt Regensburg liegt, war die Gestaltung des Brückenbauwerks und die Einbindung in den Stadt- und Naturraum von besonderer Bedeutung. Er soll zukünftig eine nutzbare Breite von 6,50 m und eine Länge von rund 120 m haben und das hundertjährige Hochwas-

ser bzw. das zugehörige Abflussprofil berücksichtigen.

Die von BPR Dr. Schäpertöns Consult vorgeschlagene Brückenkonstruktion ist als Trogbücke mit Hauptträgern neben dem Geh- und Radweg konzipiert, die gleichzeitig auch einen Teil des Geländers bilden. Die äußere Form der Längsträger ist skulptural, mit klarer, kantiger Formsprache.

Die Höhe der Träger über der Fahrbahn ist auf 0,75 m begrenzt, so dass zu Fuß Gehende, Radfahrende und auch Sitzende oder Kinder einen ungehinderten Blick auf die Umgebung und die Stadtsilhouette haben. Die Trägerhöhen reduzieren sich in Richtung der Widerlager. Dadurch fügt sich die Brücke nahtlos in die umgebende Landschaft ein.

Im Grundriss weitet sich die Brücke auf der Innenseite der Kurve auf und bietet so ausreichend Platz für einen Aufenthaltsraum. Die Trägerhöhen oberhalb des Gehweges sind in diesen Bereichen deutlich reduziert, so dass der



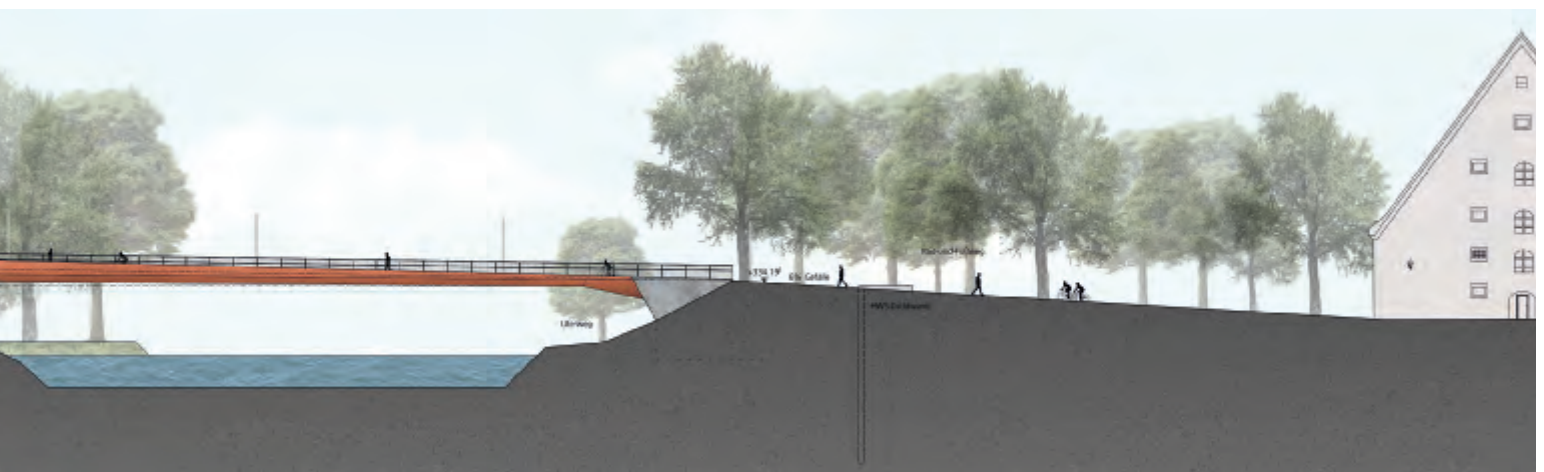
Blick auf die Flusslandschaft, insbesondere auf die Steinerne Brücke, ungehindert möglich ist. Die Brückenunterkante liegt deutlich über dem 100-jährige Hochwasser plus Freibord. Überschneidungen mit der Hochwasserlinie treten nur im Bereich der Treppenanlagen auf der Jahnsinsel und unmittelbar vor den Widerlagern auf.

Die Brückenkonstruktion ist auf Langlebigkeit ausgelegt: Die Stahlbauteile sind in Wetterfestem Baustahl konzipiert und im Bereich neben dem Gehweg beschichtet, um Verschmutzungen zu vermeiden.

Die Konstruktion und die verwendeten Materialien gewährleisten, dass die Brücke auch in den kommenden Jahrzehnten ein schönes und funktionales Bauwerk bleibt.

Unser Entwurf stellte eine beeindruckende, eigenständige und harmonische Ergänzung der Regensburger Architektur dar, der mit einem klaren Konzept und viel Liebe zum Detail entworfen wurde, um sicherzustellen, dass sich der Steg nahtlos in die Umgebung einfügt. Die freie Sicht und der großzügige Aufenthaltsraum machen ihn zu einem idealen Ort, um die Schönheit der Stadt und der Flusslandschaft zu genießen. Sehr gern hätten wir die Brücke realisiert, freuen uns aber natürlich auch über die Platzierung unter den besten drei Teilnehmenden und BewerberInnen. Wir bedanken uns bei den mitwirkenden Kolleginnen und Kollegen Jens Kuckelkorn, Jean-Pierre Oberholzer und Laura Santos del Valle für die tollen Ideen und starke Leistung.

Daniel Schäfer,
BPR Dr. Schäpertöns Consult,
Büro München



Stetige Weiterentwicklung und Verbesserung

(Psycho-)Somatik, Naturschutz, Verkehrskonzept und Parkpalette am Klinikum Wolfsburg



In den vergangenen Jahren haben wir mehrere spannende Projekte auf dem Gelände des Klinikums Wolfsburg begleiten dürfen.

Für den Bauherrn Stadt Wolfsburg war dies der Neubau der Kinderklinik mit zwei getrennten Bauteilen. Der Neubau der Somatik entstand als Anbau an vorhandene Kliniktrakte und erforderte die Umlegung von Leitungsinfrastruktur und der Ringstraße. Der Neubau der Psychosomatik entstand auf einem freieräumten Teilgrundstück mit der Möglichkeit, auch hochwertige Außenanlagen für diese Patientengruppe zu schaffen. Die Landschaftsarchitektur wurde von unserem langjährigen Projektpartner lad+, landschaftsarchitektur diekmann aus Hannover übernommen. Auch hier waren Leitungen umzulegen und die angrenzende Straße auszubauen.

Weiterhin haben wir mit unserer Abteilung Umweltplanung für die beiden Bauanträge den naturschutzfachlichen Teil bearbeitet, einschließlich Umsetzung der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen.

Die ersten Planungen reichen ca. zehn Jahre zurück, in 2022 konnten die letzten Maßnahmen realisiert werden.

Die Planung wurde begleitet von einem Verkehrskonzept für die Ordnung des Verkehrs nach Fertigstellung der Neubauten. Im Ergebnis wurden mehrere zusätzliche Parkplätze auf dem Klinikumgelände geschaffen, aber auch die Sperrung der Durchfahrt im Nahbereich der Kinderklinik realisiert. Die notwendige Infrastruktur in Form von Schrankenanlagen war auch Gegenstand unseres Auftrags.

Da sich die Parkplatzsituation in der Ebene nicht komplett lösen ließ, hat das Klinikum Wolfsburg in eigener Regie die

Möglichkeit der Errichtung einer Parkpalette für die Fahrzeuge der Mitarbeitenden untersuchen lassen. Dieses Projekt hat ebenfalls eine längere Geschichte. Der Auftakt mit einer Machbarkeitsstudie durch BPR gemeinsam mit den Wolfsburger Architekten Koller-Heitmann-Schütz reicht zurück bis ins Jahr 2014. Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurden Themen wie Größe, Schallschutz und Erschließung, auch während der Bauzeit, intensiv betrachtet. Insgesamt konnte, so das Ergebnis, eine Parkpalette mit 375 Stellplätzen entstehen, 225 mehr als im Bestand.

Insbesondere die Erschließung war eine anspruchsvolle Aufgabe. Das Klinikum wird von zwei Seiten erschlossen. Die Hauptzufahrt für Besuchende erfolgt im Süden über die Sauerbruchstraße zum Haupteingang. Die zweite Erschließung erfolgt im Norden über den Hochring. Die zweite Zufahrt ist die Erschließung für Rettungsfahrzeuge, Anlieferung, Mitarbeitende und weitere Anlieger. An dieser Zufahrt liegt auch die Parkpalette. Aus baulogistischen Gründen, insbesondere für die Anlieferung der großen Fertigteile, und zur Sicherstellung der reibungslosen Abwicklung der Rettungsverkehre während der Bauzeit, war es erforderlich, eine neue Baustraße von der Sauerbruchstraße zur Baustelle der Parkpalette herzustellen. Sattelzüge und Lastzüge hatten keine Wendemöglichkeit im Nahbereich der Baustelle und auch nicht auf dem weiteren Klinikumgelände. Doch es wurde eine multifunktionale neue Trasse. Sie konnte auch für den Parkhausverkehr während der Herstellung der Zufahrt Hochring genutzt werden. Und im Nachgang entschied das Klinikum, dass sie als dritter Ret-

tungsweg dauerhaft erhalten bleiben soll.

Ein weiterer interessanter Aspekt war der Schallschutz der angrenzenden Wohnbebauung. Hierfür wurde in Teilen eine spezielle Schallschutzfassade erforderlich und die Nutzung des freien Oberdecks in den Nachtstunden eingeschränkt.

Koller-Heitmann-Schütz übernahmen die Hochbauplanung. Wir waren gemeinsam mit lad+, landschaftsarchitektur diekmann für die Verkehrs- und Außenanlagen zuständig, einschließlich der notwendigen Baustraße. Für die Stadt Wolfsburg konnten wir parallel auch den Ausbau der öffentlichen Zufahrtsstraße Hochring bearbeiten.

Nachdem die Vergabe des ersten Bauauftrags für den Hochbau im Herbst 2015 noch ausgebremst wurde, kam es 2017 zur Wiederaufnahme. „Die Finanzierung des 4,3 Millionen Euro Projektes konnte nur auf Grundlage eines Parkgebührenmodells umgesetzt werden“, so Klinikumsdirektor Wilken Köster in der Pressemitteilung des Klinikums zur Aufnahme des Probebetriebs im Oktober 2018.

Die Herstellung der Außenanlagen wurde durch unbefriedigende Ausschreibungsergebnisse ebenfalls verzögert. Im Jahr 2020 waren dann sowohl die Verkehrsanlagen der Stadt Wolfsburg als auch die Außenanlagen des Klinikums komplett hergestellt.

Wir freuen uns, so umfangreich bei der Weiterentwicklung und Aufwertung des Klinikums aktiv gewesen zu sein.

Thomas Pfeiffer,
BPR Künne & Partner,
Büro Hannover



Furt zur Psychosomatik



Blick auf die neue Somatik mit Vordach am Eingang



Furt in Richtung Tiergehege



Blick in Richtung Psychosomatik



Auf der A26 rollt's!



Sie sind freigegeben, die Bauabschnitte 2b, 2c und 3 der A26, die nach Fertigstellung von Stade bis zur A7 reichen soll. Mit der Freigabe des Stücks zwischen den Ortschaften Horneburg und Jork am 3. Februar ist ein großer Schritt in die richtige Richtung gemacht worden.

Wir freuen uns sehr, Teil dieses Projektes zu sein. Über den Bauzeitraum haben wir die örtliche Bauüberwachung für Erd- und Straßenbau, Markierung, Wildschutzzaun, Beschilderung, Schutz- und Leiteinrichtung, AUSA-Kabel sowie Lärmschutzwände übernommen. Auf unserem Bild zu sehen sind unsere Kollegin Susann Lüders aus unserem Hamburger Büro sowie unser Kollege Hartmut Müller aus Hannover, die vor Ort tätig waren.

BPR begleitet auch durch den letzten Teil des Studiums

Dass wir bei BPR den Nachwuchs schätzen und fördern, ist bekannt. Wir nehmen uns Zeit, den Start bei uns zu organisieren, zu lehren und zukünftigen KollegInnen die Welt des Ingenieurwesens näher zu bringen. Dabei spielt es keine Rolle, ob die StudentInnen regelmäßig als Hilfskräfte, über einen längeren Zeitraum im Praxissemester oder als Duale StudentInnen im festgelegten Rhythmus bei uns sind. Wir übernehmen auch immer wieder gerne die Betreuung von Bachelor- und Masterthesen unserer NachwuchskollegInnen. So haben wir bereits viele verschiedene Themen begleitet und unseren Nachwuchs so durch den letzten anstrengenden Teil vor dem Arbeitsleben geholfen. Viele von Ihnen sind bei uns geblieben und ergänzen nun die Reihen unserer festgestellten IngenieurInnen. Sie alle zu nennen, dauerte zu lang. Stellvertretend seien zwei genannt: Lena Kranke hat ihr Kolloquium Mitte April erfolgreich durchgeführt. Bei Ihrer Bachelorthesis „Auswirkungen auf Arbeits- und Klimaschutz durch temperaturabgesenkte Asphalte – Hat der temperaturabgesenkte Asphalt einen positiven Effekt auf den Arbeits- und Klimaschutz?“ war unser Kollege Albrecht Kasten sogar Erstprüfer. Ein weiterer Student, den wir seit Anfang des Jahres sogar Kollege nennen dürfen, ist Ole Tomhave. Mit seiner Bachelorthesis „Perspektiven der Verwendbarkeit von Recyclingschotter – Mögliche Chancen und Risiken durch Verwendung von RC-Schotter in Bezug auf Umweltauswirkungen und Versuch einer bundeseinheitlichen Neuorganisation der geltenden Regelungen“ hat er sein Studium an der Hochschule Oldenburg erfolgreich abgeschlossen, als Zweitprüfer hat ihn unser Partner Markus Mey begleitet. Es macht uns stolz, hier einen ganz konkreten Beitrag für den Nachwuchs leisten zu können.



Gemeinsam stark – Teamstaffel München



25 km ist jedes Staffelteam bei der diesjährigen 5x 5 km Teamstaffel von Team2Run gelaufen. Insgesamt hatten sich vier Mix-Teams aus vier beziehungsweise fünf LäuferInnen von BPR Dr. Schäpertöns Consult aus München, Nürnberg und Augsburg angemeldet. Unter lautstarker Unterstützung von der Seitenlinie absolvierten unsere sportlichen KollegInnen mehrere Runden à 1,65 km im malerischen Westpark – vorbei am See und dem Rosengarten – bevor Sie den Staffelstab an die nächsten weitergaben. Bei perfektem Laufwetter und toller Atmosphäre erreichten alle LäuferInnen bei diesem kleinen, aber feinen Lauf das Ziel. Großartige Leistung und großartiger Teamgeist. Auch niederlassungsübergreifend.

Es war eine ausgesprochen familiäre Veranstaltung – und eine Frage bleibt offen: Zufall oder eine verkappte Bauingenieurveranstaltung? Unter den insgesamt knapp 80 gemeldeten Teams waren allein 17 von Münchner Ingenieurbüros.

Ausbau Büro Osnabrück

Seit dem 1. April belegen unsere Osnabrücker Kolleginnen und Kollegen die doppelte Bürofläche am gewohnten Standort am Osnabrücker Bahnhof zur Verfügung. Vier weitere Büroräume am Bestandsflur bescheren uns nun die Möglichkeit, den Besprechungsraum mittig im Büro zu positionieren. Mittendrin statt nur dabei (bzw. vorher eine Etage höher) ist unsere Logistik zukünftig einfacher.

Die neuen Räumlichkeiten bieten außerdem viel Entwicklungspotenzial und Raum für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die wir am Standort begrüßen werden. Ein weiterer Pluspunkt ist die jüngst eröffnete Radstation im Untergeschoss des Gebäudes. Das neue Bürofahrrad ist bereits geordert worden – der Standort ist also nicht nur per Zug und Auto, sondern auch per Fahrrad bestens zu erreichen.



Sommerfest bei BPR



Es war wieder so weit: Kolleginnen und Kollegen aus ganz Deutschland kamen nach Hannover, mit dabei ihre Familien und eine große Portion gute Laune. Der Grund dafür war unser alljährliches Sommerfest. Einmal im Jahr verwandelt sich die Außenfläche unseres Büros in Hannover in ein kleines Paradies: verschiedene Stände mit Speisen, wie z. B. Eis oder Ochse am Spieß, Aktivitäten für die Nachwuchs-IngenieurInnen (Trampolin springen, Kinderschminken und Boccia spielen) und verschiedene Getränkeangebote laden zum Plaudern, Schmausen und Spaß haben ein. Immer eine gute Gelegenheit, die doch oftmals nur digitalen Kontakte auf eine persönliche Ebene zu bringen, die nochmal mehr zusammenschweißt für die tägliche Arbeit. Wir freuen uns, dass so viele KollegInnen und Kollegen den Weg zu uns gefunden haben und blicken jetzt schon gespannt auf das nächste Jahr!

Das Mekka der Brückenbauer

Im Mai wurde Dresden erneut zum Mekka der BrückenbauerInnen: Hier fand das Dresdner Brückenbausymposium DBBS zusammen mit der Verleihung des Deutschen Brückenbaupreises statt. Unter den rund 1500 Besuchenden waren natürlich auch KollegInnen von BPR Dr. Schäpertöns Consult und SRP Schneider + Partner, um sich nach der Eröffnungsrede durch den deutschen Bundesminister für Digitales und Verkehr, Volker Wissing, die Vorträge anzuhören und in den Pausen mit KollegInnen, Auftraggebern und MitbewerberInnen Erfahrungen auszutauschen.

Das vom Institut für Massivbau der Technischen Universität Dresden organisierte DBBS hat eine jährliche Tradition und bot sich bereits zum 32. Mal als idealer Treffpunkt für den Erfahrungsaustausch zu Planung, Bauausführung, Instandsetzung und Ertüchtigung von Brücken für alle am Bau Beteiligten und Interessierten an. Auch unsere Teilnahme hat bereits Tradition: Schon lange stellen wir uns auf dem Symposium mit einem Firmenstand vor und waren natürlich auch in diesem Jahr in der neuen Location, der Dresdner Messe, wieder dabei!



v.l.n.r. Johannes Martin, Peter Schubert, Sven Sonntag, Werner Kuhnlein, Sandra Bärke, Lars Manicke

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, Christian van der Velde

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

K+S Ingenieur-Consult GmbH & Co. KG

Nürnberg
Waldaustraße 13
Fon 09 11 / 627 93-0
office@KplusS-Ing.de
Olaf Bock

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