



BPR_{aktuell}

BPRGruppe

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

BPR Dr. Schäpertöns Consult
GmbH & Co. KG

SRP Schneider & Partner
Ingenieur Consult GmbH

1.16

Inhalt BPRaktuell 1.16

Titel	Südschnellweg Hannover
Editorial	Prima gelaufen Alles aus einer Hand
Neue Projekte	Nachrechnung BW 17/2 und BW 17/3, Feldmoching Fernbusterminal, Bremen Lückenschluss der A 94, München-Passau Wohnen zwischen Tübinger- und Hansastraße, München Druckrohrleitung Westerschließungstraße, Bremerhaven Ostpark, Bochum Am Wiesengarten, Wolfsburg Neubau eines Bürogebäudes am Leuchtenbergring, München Weiterentwicklung Überseestadt nördlich Hilde-Adolf-Park, Bremen Der Rohbau steht! Swiss Life Deutschland, Frankfurt Josef-Hospital, Delmenhorst Alternative Grüne Route, Wolfsburg
Projekte	Neue Skateskulptur im Allerpark, Wolfsburg Behandlungszentrum Aschau / Chiemgau ZOB in Salzgitter-Lebenstedt Ideenwettbewerb Südschnellweg Hannover gewonnen Erneuerung der typischen „Hortenkachel“-Fassade aus Keramik von 1961 Oststraße Wolfsburg Neubau von Brücken für die Forstwirtschaft in Berchtesgaden Schützenstraße/Glockenstraße in Peine
Aktuelles + Internes	Thomas Lokatis nun in Osnabrück Eine neue Stimme und ein neues Gesicht Preisverleihung Wettbewerb Südschnellweg Skirennen in Kelchsau - Wie immer großartig! 1. Platz: Wettbewerb Neuer Markt in Emden CQS Integrales Projektmanagement - Neue Web-Präsenz unter www.cqs-pm.de

Zum Ende letzten Jahres habe ich meine Anteile an unserer Partnerschaftsgesellschaft an Thomas Pfeiffer, Partner seit 1999, Markus Mey, Partner seit 2009, Jens Wittrock, Partner seit 2013 und Dr. Bernhard Schäpertöns, mein Partner in München seit 2005, weitergegeben. Sozusagen eine Familienlösung, die auch dafür sorgt, dass die Zusammenarbeit in der BPRGruppe weiter gepflegt wird. Ich freue mich aber sehr, weiter beratend für beide Büros tätig zu sein. Auch das ist Teil unserer Vereinbarung.

Nach 19 Jahren Obermeyer Planen + Beraten und der Selbstständigkeit seit April 1990 scheint mir ein Leben ohne Arbeit noch nicht erstrebenswert.

Es fiel mir leicht, mich zu beschäftigen, Langeweile käme nicht auf. Und natürlich habe ich diese oder jene kleine Reise im Sinn, und etwas mehr Museum und Theater wären nicht schlecht. Aber nein, meine Frau wird sich um den Garten weiterhin alleine kümmern und ich darf die Dinge tun, die ich mag: Mich mit den gestalterischen Aspekten unserer Projekte befassen, schauen, dass unsere Büros in der BPRGruppe weiter zusammenwachsen, unsere BPRaktuell zusammentragen, redigieren und layouts, Kontakte zu Auftraggebern halten und natürlich an Projekten mitarbeiten. Genau genommen: Alles wie eh und je, mit dem Unterschied, dass die Übergabe an die jungen Leute erfolgt ist. Und das ist natürlich wunderbar. Die Verträge sind unterschrieben. Mein Gefühl sagt mir, dass ich im Laufe der Jahre die Richtigen ausgesucht habe.

Alle sind zufrieden, dem Büro geht es gut, im letztes Jahr haben wir erstaunlich viele VOF-Verfahren gewinnen können. Also prima gelaufen. Und natürlich hoffe ich, noch lange gebraucht zu werden. Inzwischen sind ja viele meiner jungen Kollegen – eingestellt bei uns fast noch als Kinder - auch meine Freunde. Ich würde sie schon vermissen und möchte mir das Glück, ein so zufriedenstellendes Arbeitsleben zu haben, noch eine Weile erhalten.

Thomas, Markus, Jens und Bernhard wünsche ich viel Erfolg und hoffe sehr, dass sie ihre Entscheidung immer als genau richtig empfinden werden. Ich werde auch in Zukunft alles dafür tun, dass die Dinge sich positiv entwickeln.

Bernd F. Künne

Alles aus einer Hand

1990 habe ich an der Technischen Universität München mein Hauptstudium mit einer Diplomarbeit und einer Prüfung in zehn Grundfächern abgeschlossen: Baubetrieb und Bauen unter Tage, Baustatik, Bau von Landverkehrswegen, Grundbau und Bodenmechanik, Hydraulik und Gewässerkunde, Massivbau, Stahlbau, Verkehrs- und Stadtplanung, Wasserbau und Wassermengenwirtschaft, Wassergütwirtschaft und Gesundheitsingenieurwesen.

Eine Menge Fächer, dachte ich damals, und ich stellte mir die Frage, ob mir ein Wissen in dieser Breite jemals nutzen würde. Heute bin ich froh, dass ich eine so fundierte Bauingenieurausbildung genossen habe; denn inzwischen sind wir in allen Bereichen und darüber hinaus tätig. Das Projektmanagement hatte seinerzeit noch keinen Eingang in die Lehrpläne gefunden und die Technische Gebäudeausrüstung war ganz außen vor.

Nach einer Zeit des organischen Wachstums haben wir uns mit Kooperationen und Beteiligungen noch breiter aufgestellt. Mit dem Band einer Überkreuzbeteiligung werden die Ingenieurbüros ZWP Ingenieur-AG und BPR Dr. Schäpertöns Consult GmbH & Co. KG in Zukunft als ganzheitlich orientierter Planungspartner auftreten. BPR Dr. Schäpertöns Consult ist zudem maßgeblich an der DÜNSER.AIGNER.KOLLEGEN Ingenieurplanungsgruppe GmbH und an der SRP Schneider & Partner Ingenieur-Consult GmbH beteiligt. Mit BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner mbB besteht ebenfalls ein Beteiligungsverhältnis.

Für ZWP / BPR werden damit in den Bereichen Hochbau, Verkehr, Wasser und Umwelt zukünftig mehr als 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an mehr als 20 Standorten tätig sein. Damit sind wir deutschlandweit präsent und denken, dass wir damit für Sie ein überaus interessanter Auftragnehmer und Arbeitgeber sind.

Nun gilt es, Ganzheitlichkeit weiterzuentwickeln, ohne dabei auf Spezialisierung und Markenidentität zu verzichten.

Dr. Bernhard Schäpertöns



Neue Projekte



Bildquelle: Autobahndirektion Südbayern



Bildquelle: Wim Petry



Bildquelle: MUC Real Estate GmbH



Quelle: Stadt Bochum

Nachrechnung BW 17/2 und BW 17/3, Feldmoching

Die Rampenbauwerke des Autobahnreiecks Feldmoching bei München, Baujahr 1977, das den Autobahnring A 99 um München mit der A 92 Richtung Flughafen verbindet, sind in die Jahre gekommen. Die Autobahndirektion Südbayern möchte deshalb das Rampenbauwerk BW 17/2, eine dreifeldrige Spannbeton-Fertigteilebrücke im Zuge der Abfahrt von der A 92 auf die A 99, und das Rampenbauwerk BW 17/3, ebenfalls eine dreifeldrige Spannbeton-Fertigteilebrücke über die DB-Strecke München - Landshut im Zuge der Abfahrt von der A 99 auf die A 92, nachrechnen lassen. BPR Dr. Schäpertöns Consult wurde deshalb mit den Berechnungen nach Nachrechnungsrichtlinie Stufe 1 und Stufe 2 beauftragt.

Fernbusterminal, Bremen

Gemeinsam mit dem Architekturbüro Westphal wurden wir von der Freien Hansestadt Bremen beauftragt, die Überlegungen für den neuen Fernbusterminal auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs in Bremen durch eine Machbarkeitsstudie zu konkretisieren. Unterstützung bekommen wir dabei von der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft, der IGES Institut GmbH und der Justus Wohltmann oHG. Als interdisziplinäres Team bearbeiten wir neben den städtebaulichen und verkehrsplanerischen Inhalten somit auch die Themen Verkehrstechnik, Betrieb und Betreiberkonzeption sowie vermarktungsrechtliche Aspekte. Wir freuen uns, an diesem für Bremen zentralen und wichtigen Verkehrsprojekt mitwirken zu können.

Lückenschluss der A 94, München-Passau

Public Private Partnership (PPP) ist auch für BPR ein aktuelles Thema. In mehrfacher Hinsicht sogar. Nachdem wir an einem Verfügbarkeitsmodell an der A 7 in der Angebotsphase mitgewirkt haben, steht nun der Lückenschluss der A 94 zwischen München und Passau in der Umsetzungsphase an. Die Autobahn endet heute bei Pastetten und Heldenstein und soll in den nächsten vier Jahren von den Baukonzernen BAM und Eiffage vervollständigt werden. Auch hier schreiben wir Partnerschaft groß, da wir mit unserem Partnerbüro SRP aus der BPRGruppe gemeinsam an diesem 33 km langen Autobahnprojekt arbeiten. Wir befassen uns in diesem Verfahren vorrangig mit Absetzbecken, querenden Straßen und PWC-Anlagen.

Wohnen zwischen Tübinger- und Hansastraße, München

Im Planungsgebiet zwischen Westend-, Hansa- und Tübinger Straße im Westen Münchens schafft die ISARIA Wohnbau AG anspruchsvollen Wohnraum. Die Lage besticht durch ihre gute Verkehrsanbindung an das Stadtzentrum und das Münchner Umland durch ÖPNV und Individualverkehr, das Neubaukonzept ist modern und eindrucksvoll. Die vier Wohngebäude setzen sich aus ca. 380 Geschosswohnungen, Maisonetten und Townhouses sowie lokalem Einzelhandel und Kita zusammen. Durch die Anordnung der Baukörper auf dem Grundstück entstehen drei Freiräume mit unterschiedlichen Charakter, die durch ein Wegeband miteinander verbunden sind. Die Architektur stammt von Meili, Peter Architekten. BPR Dr. Schäpertöns Consult erstellt die Tragwerksplanung.

Druckrohrleitung Westerschließungstraße, Bremerhaven

Im südlichen Fischereihafen der Stadt Bremerhaven planen wir seit Jahren im Auftrag der Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung bzw. der Bremerhavener Entwicklungsgesellschaft Alter/Neuer Hafen Gewerbegebieterschließungen. Nachdem die Planungen für die äußere Erschließungsstraße abgeschlossen ist, wurde die Planung einer Schmutzwasserdruckrohrleitung beauftragt. Es sind sowohl die Investorenflächen zwischen der Erschließungsstraße und dem alten Lunearm als auch die konzeptionell strukturierten Flächen der Luneplate einzubeziehen. Wieder einmal keine einfache Aufgabe, da trotz einiger unklarer Rahmenbedingungen eine möglichst zutreffende Dimensionierung vorzunehmen ist.

Ostpark, Bochum

Gemeinsam mit dem Ramboll Studio Dreiseitl haben wir Ende letzten Jahres das VOF-Verfahren zur Erschließung des Baugebiets Ostpark in Bochum gewonnen. In einem ersten Schritt sollen auf ca. 11 ha ungefähr 700 Wohneinheiten entstehen. Aufbauend auf einem robusten städtebaulichen Rahmenplan wurde bereits ein erstes Entwässerungskonzept entwickelt. Die besondere Herausforderung dieser Aufgabenstellung liegt in der Kombination und Verknüpfung der Planung der Verkehrsanlagen mit Entwässerungs- und Freianlagen. Dieser anspruchsvollen Aufgabe sehen wir mit großer Spannung entgegen und freuen uns, mit der Stadt Bochum einen neuen Auftraggeber gefunden zu haben.

Am Wiesengarten, Wolfsburg

Die Stadt Wolfsburg hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 6.000 neue Wohneinheiten zu schaffen. Die Planung wurde europaweit ausgeschrieben und wir freuen uns, ein weiteres Baugebiet im Auftrag der Stadt Wolfsburg planen zu dürfen.

Im Stadtteil Reislingsen sollen auf „grüner Wiese“ 150 neue Wohneinheiten auf einer Fläche von ca. 10 ha entstehen.

Geplant sind Eigenheime, Miet- und Eigentumswohnungen, die um einen zentralen Wiesenanger gruppiert sind. Um den Ortskern Reislingsen nicht durch zusätzliche Verkehre zu belasten, ist ein neuer Knotenpunkt zur Anbindung des Baugebiets Am Wiesengarten geplant.



Neubau eines Bürogebäudes am Leuchtenbergring, München

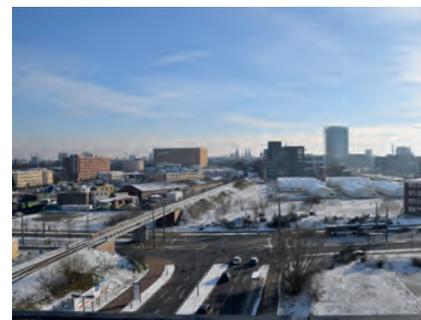
Für das Bauvorhaben am Leuchtenbergring haben die Arbeiten auf der Baustelle mit Herstellung der Baugrube und Abbruch der ehemaligen Lagerhalle begonnen. Die Dr. Schöpertöns Consult ist mit der Tragwerksplanung der Gesamtmaßnahme beauftragt. Als erstes werden jetzt für den erforderlichen Baugrubenverbau die Großbohrpfähle und der verankerte Trägerverbau hergestellt. Die für die erforderliche Sicherung des bestehenden Hotelgebäudes (Designhotel angelo) geplanten HDI-Arbeiten wurden bereits im Vorlauf ausgeführt. Der Bauherr, die „Münchner Grund Immobilien Bauträger KG“, plant auf dem Gelände die Erweiterung des bestehenden Hotelgebäudes sowie den Neubau von Büro- und Einzelhandelsflächen mit zwei Tiefgeschossen.



Weiterentwicklung Überseestadt nördlich Hilde-Adolf-Park, Bremen

In den vergangenen Jahren haben wir maßgeblich zur Entwicklung der Überseestadt in Bremen beigetragen. Ein neues Projekt ist die Erschließung nördlich des Hilde-Adolf-Parks. Uns wurden von der WFB die Ausführungsplanung, Ausschreibung sowie die Betreuung der baulichen Umsetzung (Bauoberleitung und Örtliche Bauüberwachung) übertragen. Die zu planenden Straßen im vorderen Bereich der Überseestadt sollen eine Wohnbebauung erschließen.

Eine spannende Aufgabe, da in dem Umfeld in der Vergangenheit überwiegend Büro- und Gewerbeflächen entstanden sind. Eine weitere Chance, den revitalisierten Hafenviertel neues Leben einzuhauchen. Ganz nebenbei: Ein Besuch lohnt sich.



Der Rohbau steht! Swiss Life Deutschland, Frankfurt

Ende März 2016 wird der Rohbau der Wohnanlage für die Swiss Life Deutschland in Frankfurt-Riedberg fertiggestellt. Somit wurden in Rekordzeit ca. 62.000 m³ umbauter Raum geschaffen. Das V-förmig ausgerichtete Ensemble umschließt mit seinen fünf oberirdischen Baukörpern einen Innenhof. Das Areal ist vollflächig unterkellert und bietet neben den Keller- und Technikbereichen die notwendigen Tiefgaragen-Stellplätze für die darüber liegenden Wohneinheiten. Nach Beendigung der Kälteperiode beginnen die Mauerwerksarbeiten für die im Detail sehr aufwändigen Klinker-Vorsatzschalen der Fassaden. Die Ausbauarbeiten laufen ebenfalls an, so dass mit einer termingerechten Fertigstellung und Übergabe an den Bauherrn im März 2017 gerechnet werden kann.



Josef-Hospital, Delmenhorst

Gemeinsam mit dem Architekturbüro GSP Gerlach Schneider Partner aus Bremen, dem Ingenieurbüro Assmann und den Landschaftsarchitekten Dittloff + Paschburg haben wir Ende letzten Jahres das VOF-Verfahren zum Neubau des Josef-Hospitals in Delmenhorst gegen starke Konkurrenz gewonnen. Unser Büro ist in diesem Team für die Leistungen auf dem Gebiet der Verkehrsanlagenplanung verantwortlich. Die ersten Planungsarbeiten werden kurzfristig beginnen. Das neue Josef-Hospital wird auf dem Gelände des ehemaligen St.-Josef-Stifts in der Delmenhorster Innenstadt entstehen. Nach dem Ausbau der Fußgängerzone in zwei Bauabschnitten ist dies nun unser drittes stadtkernnahes Großprojekt in Delmenhorst. Schön, dass wir dort so erfolgreich sind.



Quelle: Gerlach Schneider Partner

Alternative Grüne Route, Wolfsburg

Unter dieser schwer nachvollziehbaren Überschrift verbirgt sich eine Untersuchung, deren ersten Teil wir in Zusammenarbeit mit dem Büro VCDB, Dresden, Mitte letzten Jahres abgeschlossen haben.

Wir haben eine Trasse für eine attraktive, möglichst elektrische, Schnellbusverbindung gesucht, um die geplanten großen Baugebiete im Südosten der Stadt und einen P+R-Platz an das Mobilitätszentrum am Bahnhof und das VW-Werk anzuschließen. Eine Stadtbahn sollte auch möglich sein.

Der erste Teil endete vor dem Innenstadtring. Der ausstehende zweite Teil, beginnend an der Reislingsen Straße, soll nun untersucht werden. Keine leichte Aufgabe.



Preisträger beim Deutschen Spielraumpreis

Neue Skateskulptur im Allerpark, Wolfsburg



Blick auf die neue Skateskulptur



Skulptur 3, Blickrichtung Nordwest

Seit der Eröffnung im Jahr 2004 galt die Skateskulptur im Allerpark als fester und wichtiger Bestandteil der lokalen und regionalen Skatekultur in und um Wolfsburg. Im Zuge der Landesgartenschau wurde sie vor einem Jahrzehnt, bereits unter BPR-Beteiligung, in das Gesamtkonzept des Allerparks integriert und ist seitdem nicht mehr wegzudenken. Nach über zehn Jahren intensiver Nut-

zung wurde es Zeit für eine Neugestaltung. Die Anlage sollte erweitert und erneuert werden, um den aktuellen Anforderungen in Bezug auf Sicherheit standhalten zu können, aber auch um die Attraktivität des Allerparks für die Skater aus nah und fern hoch zu halten. Dazu wurden zuerst die lokalen Nutzer eingebunden: In mehreren Workshops hat das Planungsbüro DSGN concepts

die Wünsche, Ideen und Anregungen der Locals aufgenommen. Der erste Entwurf zeigte eine Skateanlage mit zwei Skulpturen als aufgehende Bauten, die den urbanen Raum nachbilden. Mit Stufen, Schrägen, Mauern und Geländern wurde ein Bereich nachempfunden, der sich am modernen Streetskating orientiert. Die dritte Skulptur, der „Flow-Bowl“, bietet mit seiner Versenkung u.a.



Lageplan der neuen Skateskulptur

Grundlage: LGN - Landesvermessung + Geobasis Information Niedersachsen



Skulptur 3, Blickrichtung Südwest



Skulptur 3, Blickrichtung Südwest



Skulptur 2, Blickrichtung West



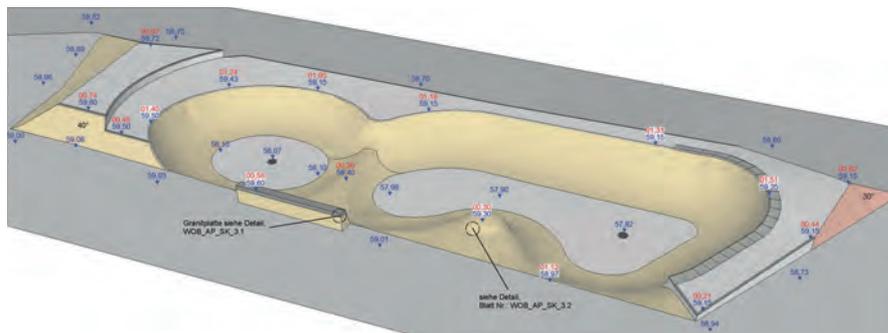
Skulptur 1, Blickrichtung Ost

die Möglichkeit zum klassischen Pool-skaten. Hier wurde auf die bestehende Topographie eingegangen und der vorhandene abgängige Senkgarten durch einen Bowl ersetzt. Die Asphaltfläche wurde durch eine Betonfläche ersetzt und damit auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Diese hat eine geringere Verletzungsgefahr zur Folge, ist langlebiger und bietet zudem auch bessere Rolleigenschaften. In diesem Sinne wurden auch die verschiedenen Flächen in ihrer Farbe unterschiedlich gestaltet: Die ebenen Flächen wurden anthrazit, die radialen und geneigten Bereiche hingegen gelb gefärbt. Dies verringert den Blendungseffekt bei starker Sonneneinstrahlung und ermöglicht eine bessere Einschätzung von Übergängen, Entfernungen und Abständen.

Außerdem wurde bei der Planung darauf geachtet, dass die spätere Anlage rollstuhlgerecht sein wird. Durch die langjährige Zusammenarbeit von DSGN concepts mit dem Wheelchairskater David Lebuser ist eine Anlage entstanden, bei der sämtliche Zugänge und Standflächen auch für Rollstuhlfahrer erreichbar und befahrbar sind. Die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Anlage, wie auch die der einzelnen Skulpturen, ermöglicht eine gelungene Inklusion. Dafür wurde die Skateskulptur beim Deutschen Spielraumpreis 2015 mit dem Hauptpreis im 2. Rang prämiert. Insgesamt entstand eine Skulptur, die sich in ihrer Gestaltung nahtlos in die Umgebung einfügt. Eine Skulptur, deren Gestaltung sich explizit nach den Wünschen ihrer Nutzer richtet. Eine Skulptur, die für sämtliche Facetten des Rollsports

einen hohen Anspruch stellt und neue Herausforderungen bietet. Soweit Ingo Naschold von DSGN concepts über die neue Skateskulptur im Allerpark. Wir konnten bei der Einweihung Ende September 2015 auch ihn ein paar Runden durch den neuen Bowl drehen sehen. Davor stand jedoch eine intensive und für uns interessante Planungs- und Bauphase. Die Stadt Wolfsburg hat das Büro DSGN concepts als kreativen Part und uns als allerparkerfahrendes Büro in einer Planungsgemeinschaft zusammengebracht. Wir waren in der Planungsphase zuständig für die Leitungsverlegung, die Entwässerungsplanung und hatten einen ordentlichen Bauantrag zu erstellen. Darüber hinaus galt das Augenmerk der technischen Realisierung der Ideen von DSGN concepts, immer in enger Abstimmung. Diese Arbeitssteilung setzten wir dann in der Ausschreibungsphase und während der Objektüberwachung fort. Ähnlich wie die Golfskulptur ist auch die Skateskulptur ein nicht alltägliches Projekt und, auch wenn wir uns keine typische Skatercap gekauft haben, gilt unser Respekt all denen, die die Anlage im Allerpark fortan nutzen.

Ingo Naschold / Thomas Pfeiffer



Isometrie Ansicht Skulptur 3



Skulptur 2, Blickrichtung Ost



Skulptur 1, Blickrichtung West

Malerisch. Trügerisch

Behandlungszentrum Aschau / Chiemgau

Die orthopädische Kinderklinik in Aschau hat Weltruf. Und wurde 2013 Opfer der Jahrhundertregenfälle mit daraus folgendem Hochwasser.

Ein Einzugsgebiet von 18 km² hat seinen Tiefpunkt im Priental in Niederaschau, genau am Standort der orthopädischen Kinderklinik.

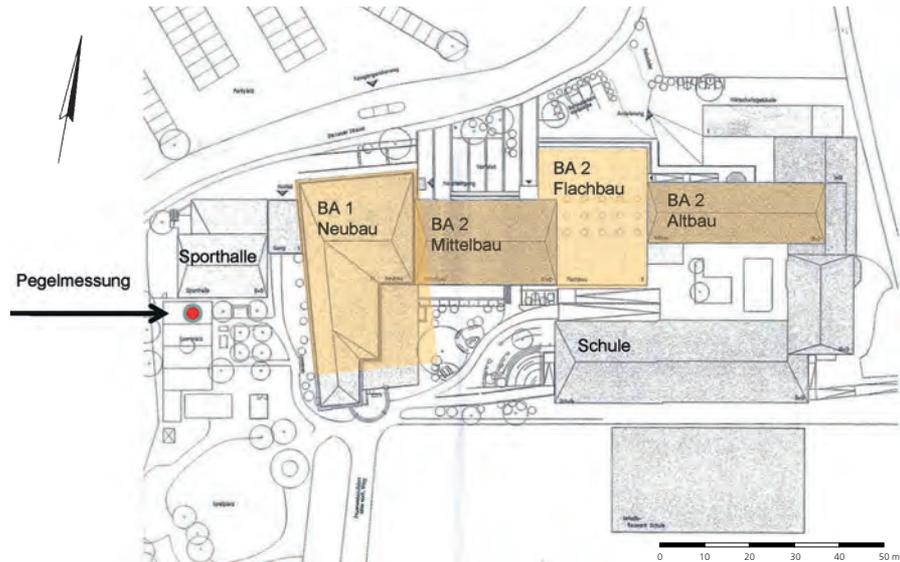
Die planungsrelevante Höhenkote für ein Jahrhunderthochwasser wurde dabei um rund 1,50 m übertroffen. Damit waren entsprechende Schutzmaßnahmen im Rahmen des Neubaus (2005) sowie die Altbauten überfordert und alle Technikräume, ergotherapeutischen und physiotherapeutischen Behandlungsräume sowie die beiden Operationsäle mit Nebenräumen wurden überflutet.

Die Wassermassen sind durch Fenster- und Türanschlüsse, durch Gebäudetrennfugen und durch eigentlich versiegelte Betonankerlöcher eingedrungen. Nach Abpumpen und Reinigung wurden umgehend Sofortmaßnahmen zur Wiederherstellung des Klinikbetriebs ergriffen.

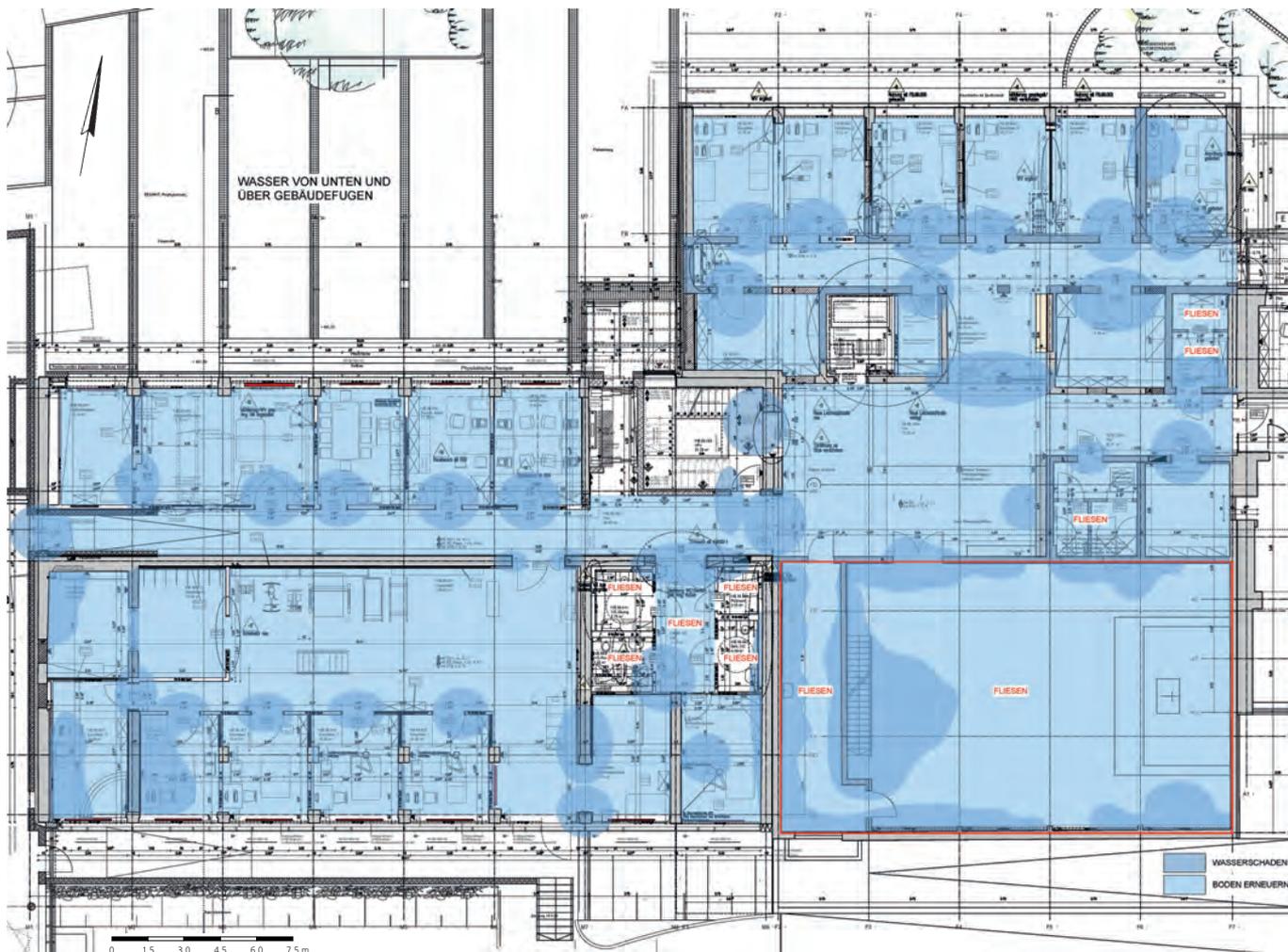
Die Sanierung der einzelnen Bauteile (Klinik, Schule, Physiotherapie, Ergotherapie, OP-Bereich) erfolgt in gesonderten Abschnitten, was organisatorisch entsprechend zu berücksichtigen ist. So wurden bei laufendem (eingeschränktem) Betrieb Sanierungsmaßnahmen in den Behandlungsräumen sowie der klinikbegleitenden Schule vorgenommen. Die Sanierungsmaßnahmen werden bis

zu 100% durch ein eigenes Hilfsprogramm zur Wiederherstellung der Infrastruktur in den Gemeinden in Bayern gefördert.

Um in einem möglichen Wiederholungsfall den Schaden zu minimieren, wurden in Abstimmung mit dem Fördergeber Vereinbarungen über den Einsatz von „wasserträglichen“ Materialien, etwa in Fußbodenaufbauten (z.B.



Übersicht der Gebäudeteile, Orthopädische Kinderklinik Aschau



OKA Orthopädische Kinderklinik Aschau - 2. Bauabschnitt, Untergeschoss - Mittelbau und Flachbau

Gussasphalt anstelle von Zementestrichen) getroffen.

Der OP-Bereich kann aus betrieblich-organisatorischen Gründen nur mit einer Interimslösung für die Operationsäle in einem externen Provisorium saniert werden.

Dieser provisorische OP besteht aus 13 einzelnen Modulen mit bis zu 16 m Länge, 5,20 m Breite, 4,20 m Höhe,

43 t Eigenlast, die mittels Sondertransport in der denkbar unpassendsten Zeit, Sommerferienbeginn in Bayern, angeliefert wurden und mittels 1000 t- Kran auf einem Stahlrost in Höhe des ersten Obergeschosses montiert wurden.

Die Bauzeit für die Sanierungsphase der Operationsäle ist durch den Mietvertrag über die Module mit nachfolgender Nachnutzung durch Dritte be-

grenzt, daher ist intensive Betreuung der betroffenen Klinikmitarbeiter, der Planungsbeteiligten und ausführenden Firmen unerlässlich.

Die CQS Integrales Projektmanagement ist mit umfassenden Projektsteuerungsleistungen beauftragt und stellt sich gerne dieser ungewöhnlichen Aufgabe.

Bert Leifeld



Sondertransport mit Überlänge und -breite



Malerische Umgebung



Ensemble Kinderklinik von Süden



Einhub 43 t-Element



Trägerrost Ebene +1



OP-Modul Saal 4

Gut durchdacht

ZOB in Salzgitter-Lebenstedt

Im Dezember 2014 hat der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) pünktlich zur Einführung des Regionalbahnkonzepts 2014+ einen neuen Standort in Salzgitter-Lebenstedt erhalten. Der alte Standort an der Albert-Schweitzer-Straße lag zwar günstig zur Innenstadt, aber ungünstig zum Bahnhof. Dies wollten die Stadt Salzgitter und der Zweckverband Großraum Braunschweig ändern und eine bessere Verknüpfung zwischen den öffentlichen und nicht öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen.

Im Mai 2011 wurde BPR zunächst vom Zweckverband Großraum Braunschweig mit einer Machbarkeitsstudie für einen Verknüpfungspunkt zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Regionalbahngleisen beauftragt. Ergebnis der Untersuchung mit drei Standortvarianten für den ZOB war, dass ein ZOB in diesem Bereich zwar möglich, aber mit hohen Baukosten (mindestens vier Mio. €) verbunden ist.

Daher sollte nach einer kostengünstigeren Lösung an der Konrad-Adenauer-Straße auf Höhe des City-Tors gesucht werden. Im Auftrag der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig (KVG) bearbeitete BPR von Dezember 2012 an eine Machbarkeitsuntersuchung für diesen neuen Standort. Die geometrische und wirtschaftliche Machbarkeit konnte auf Grundlage eines ÖPNV-Betriebskonzepts nachgewiesen werden. Insgesamt neun Haltepositionen wurden zwischen Albert-Schweitzer-Straße und Berliner Straße auf beiden Straßenseiten konzipiert.

Die verkehrstechnische Machbarkeit der von BPR konzipierten Verkehrsabläufe wurde mit einer Verkehrssimulation durch das Büro Schubert aus Hannover nachgewiesen und der Politik vorgestellt. Dabei wurden nicht nur die Funktionen des ZOB aus Sicht des Fahrgastes beleuchtet, sondern auch betriebliche Abläufe aus Sicht des Verkehrsunternehmens.

Von den über 30 Linienbussen, die den ZOB in der Spitzenstunde erreichen, nutzen etwa 60 % den ZOB als Durchgangshaltestelle. Für die übrigen Linienbusse fungiert der ZOB als Start- und Endhaltestelle. Diese Busse benötigen daher Wendemöglichkeiten und Abstellflächen zum Verbringen der Ruhezeiten. Für die von Westen kommenden Linien dient der Parkplatz südlich der Berli-

ner Straße als Wende- und Abstellanlage für zwei Busse. Die von Osten kommenden Linien wenden am Bahnhofsvorplatz und können dort eine Warteposition nutzen.

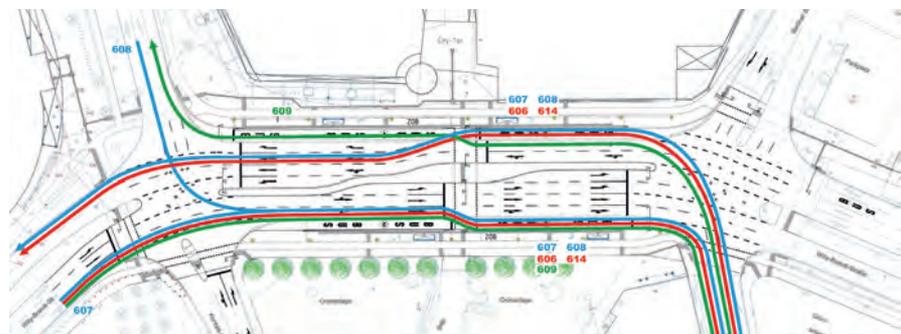
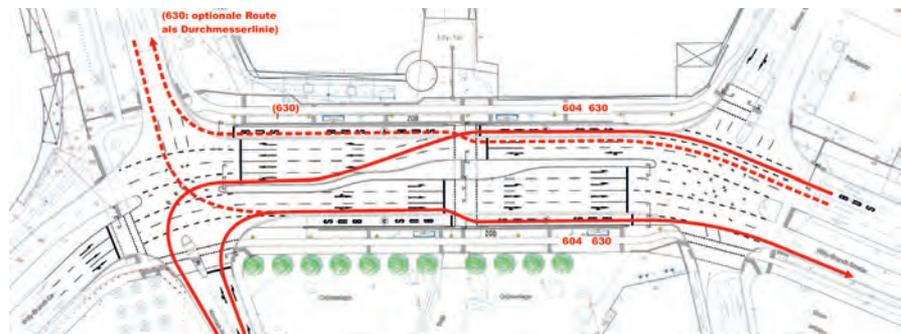
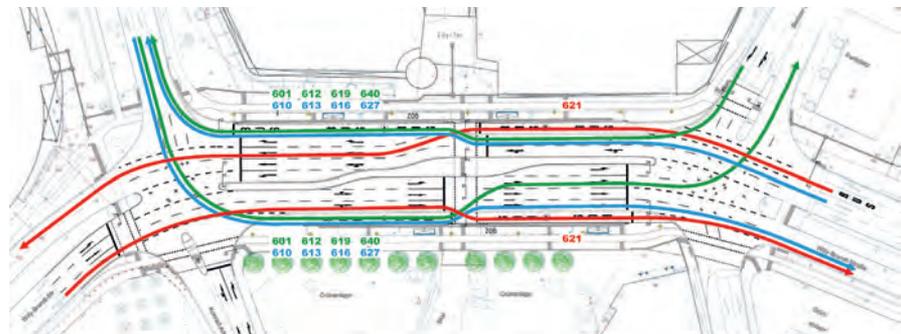
Auf Grundlage dieses Betriebskonzepts wurden auch die Haltepositionen der einzelnen Linien festgelegt. Dabei spielten die Fahrlinien innerhalb des stark frequentierten Hauptverkehrsstraßennetzes eine wichtige Rolle. Die signalisierte Fußgängerfurt am City-Tor teilt dabei beide Fahrtrichtungen in zwei Bussteige mit jeweils zwei bis drei Haltepositionen, die für Gelenkbusse geeignet sind.

Eine Besonderheit stellt auch die sequenzielle Aufstellung der Busse dar. Eine Sägezahaufstellung schied wegen der geringen Wirtschaftlichkeit aus. Wesentliches Merkmal der in den Jahren 2013 und 2014 bearbeiteten Objektplanung war, dass große Teile der vorhandenen Fahrbahnflächen erhalten bleiben konnten. Alle Busaufstellflächen wurden in Faserbeton ausgeführt, um eine möglichst große Nutzungsdauer zu gewährleisten.

Zu der Ausstattung des ZOB gehören vier Fahrgastunterstände, die Straßenbeleuchtung und die statische Haltestellenbeschilderung. Hinzu kommt das dynamische Fahrgastinformationssystem mit Text-To-Speech-Modul für Blinde und Sehbehinderte, das ebenfalls von BPR geplant und ausgeschrieben wurde. Der gesamte ZOB wurde barrierefrei mit taktilen Leiteinrichtungen ausgestattet. Um eine Verknüpfung mit dem Regionalbahnhof Salzgitter-Lebenstedt zu gewährleisten, wurde eine barrierefreie Gehwegverbindung zum Bahnsteig geplant. Durch die Herstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten am ZOB und am südlichen Rand des Bahnhofsvorplatzes wurde auch die Verknüpfung mit dem Radverkehr verbessert.

Die Maßnahme wurde von der Stadt Salzgitter und dem Land Niedersachsen in Form von Fördermitteln der Landesnahverkehrsgesellschaft für die Bushaltestellen und der KVG (Fahrgastinformation) finanziert.

Heiko Biesler



Fahrlinienpläne für den ZOB

Grundlage: LGN - Landesvermessung + Geobasis Information Niedersachsen



Blick von Westen auf den neuen ZOB nördlich und südlich der Konrad-Adenauer-Straße



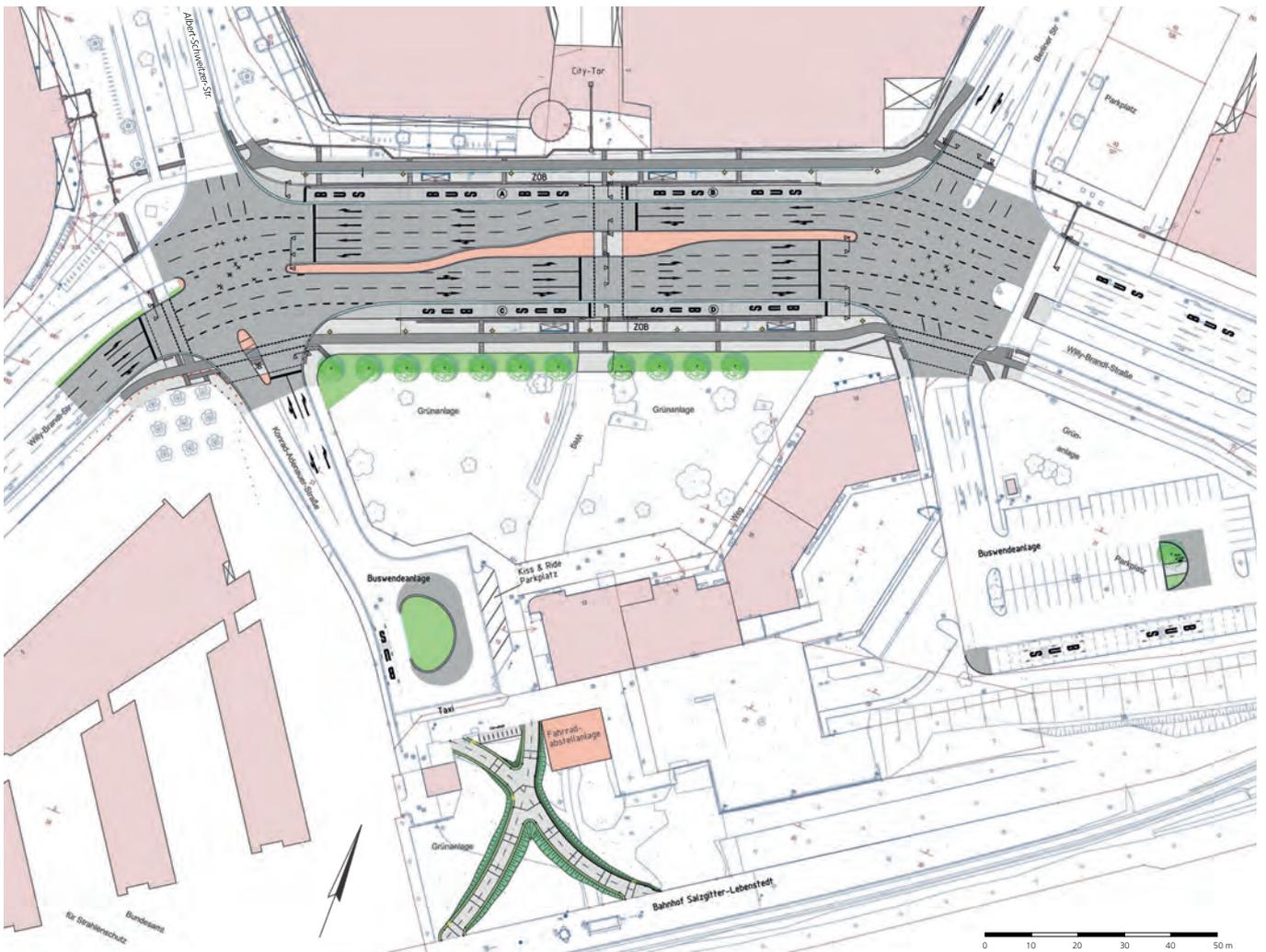
Busspur auf der südlichen Seite der Konrad-Adenauer-Straße



Busspur auf der nördlichen Seite der Konrad-Adenauer-Straße



Bussteig mit Haltestellenbeschilderung und Fahrgastinformationssystem



Lageplan ZOB mit Buswendeanlagen und Gehwegverbindung zum Bahnsteig des Regionalbahnhofs

Grundlage: LGN - Landesvermessung + Geobasis Information Niedersachsen

Ein Grund zur Freude

Ideenwettbewerb Südschnellweg Hannover gewonnen



Leinemasch mit neuer Brücke

Von dem anstehenden Wettbewerb wussten wir schon einige Zeit, waren sogar gesetzte Teilnehmer. Zunächst versucht man, ein gutes Team zusammenzustellen. Die Architekten und Stadtplaner schneider + schumacher aus Frankfurt, mit denen wir bereits einige Projekte gemeinsam bearbeitet haben und befreundet sind, waren ebenfalls gesetzt. lad+ Landschaftsarchitekten aus Hannover, Martin Diekmann, auch ein befreundetes Büro, ebenfalls sehr viele gemeinsam absolvierte Projekte, waren die Dritten im Bunde. Zur Beratung in Fragen der Tragwerksplanung, also für Brücken und Tunnel, hatten wir bereits im Vorwege dem Büro grbv aus Hannover zugesagt. Das Team stand.

Unsere gemeinsame Arbeit begann mit dem Rückfragen-Kolloquium, Ende Oktober letzten Jahres. Dann trafen wir uns

alle zwei Wochen freitags, später wöchentlich. Nach einigen Diskussionen, Ortsbesichtigungen und dem Studium der Unterlagen schälten sich unsere Planungsgrundsätze, sozusagen die Thesen, deutlich heraus:

1. Im bebauten Bereich Ersatz der Brücke durch einen Tunnel.
2. In der Leinemasch Ersatz der Brücke durch eine längere und schönere Brücke mit weniger Dämmen.
3. Weitgehende Beibehaltung der derzeitigen Trassenführung. Also keine Experimente, z.B. eine Parallellage zur Güterumgebungsbahn.
4. Konsequente Beibehaltung der derzeitigen Verkehrsbeziehungen. Keine zusätzlichen Verkehre, keine neuen Abbiegebeziehungen, insbesondere nicht direkt von der Schützenallee auf den

Südschnellweg, die die Belastung der Straße am Maschsee stark erhöhen würden.

5. Einfacher Tunnel ohne Abbiegebeziehungen. Rein, raus, sicher, unkompliziert. Und nicht so teuer. Unser gutes Beispiel: der Brudermühltunnel im Verlauf des südlichen mittleren Rings in München; das schlechte Beispiel (dort aber notwendig): der Luise-Kiesselplatz-Tunnel am Abzweig des mittleren Rings auf die Autobahn nach Garmisch. Ständiger Geschwindigkeitswechsel; obwohl nagelneu eine Gefahrenstrecke erster Güte.
6. Untertunnelung der Schützenallee und Einführung der Flyover. Lange diskutiert, nicht so einfach. So werden aber die heutigen Verkehrsbeziehungen aufrechterhalten und - für unser Team ein wichtiges Argument - wir kommen ohne Dämme aus, haben größtmögliche Trans-



1. Bau einer Behelfsbrücke (rahmenartige Stahlkonstruktion)



2. Abriss Brücke und Bau des Tunnels Fahrtrichtung Ost



3. Inbetriebnahme des Tunnels Ost und Rückbau Behelfsbrücke



4. Bau des Tunnels Fahrtrichtung West



5. Inbetriebnahme des Tunnels Fahrtrichtung West



6. Bau der Straße auf der Oberfläche und Fertigstellung der Flyover



Willmerstraße zwischen Schützenallee und Hildesheimer Straße

parenz zwischen der nördlichen und südlichen Bebauung der Willmerstraße.

7. Klare, verständliche Konzeption für den Bauablauf. Das hört sich viel einfacher an als es ist. Sehr lange Diskussionen im Team. Wenig Platz zum Ausweichen in den Straßenräumen. Zum Schluss eine Behelfsbrücke, die unterfahrbar sein muss. Eine plausible Lösung.

Neben den Planungsgrundlagen entstanden - in unseren Köpfen und dann auf dem Papier - die Bilder für den bebauten Bereich und für die südliche Leineaue. Sie wurden diskutiert, verworfen, Vor- und Nachteile verschiedener Lösungen wurden abgewogen.

Die bis in die Innenstadt Hannovers reichende südliche Leineaue ist als weiträumige, offene Erholungslandschaft im kollektiven Gedächtnis der Bevölkerung verankert. Die Aufständigung des Schnellwegs in gesamter Breite der Niederung ermöglicht es, den landschaftsräumlichen Zusammenhang im Bereich der Ricklinger Kiesteiche wieder herzustellen und die Leineaue in ihren räumlichen Dimensionen besser erlebbar zu machen. Durch den partiellen Rückbau

der aufgeschütteten Straßendämme wird Platz für den Aufenthalt und die Erholung an den Teichen zurückgewonnen. Der Naturraum profitiert von einer verminderten Zerschneidung und höherer Durchlässigkeit für Flora und Fauna. Der Retentionsraum wird vergrößert. Die Gestalt der aufgegliederten Brücke macht die Leineaue auch für die Autofahrer erfahrbar.

Die Verlegung des Durchgangsverkehrs in den Tunnel ermöglicht es, die Willmerstraße vom Charakter der Durchgangstraße zu befreien und in eine mit Leben erfüllte Stadtstraße zu verwandeln. Die Neugestaltung des öffentlichen Raums wertet den nördlichen Rand des angrenzenden schönen Gründerzeitviertels auf und wird zum Katalysator für ein neues Stück Stadt zwischen Döhren und dem Bahndamm. Der Straßenraum der Willmerstraße wird in Gestalt einer Platanenallee räumlich gefasst. Mehr Grün wollten wir nicht.

Intensiv hat sich das Team weiter mit den Bauabläufen für Tunnel (schwierig!) und Brücke befasst.

Die Wahl der Straßenquerschnitte muss-

te begründet werden. Zum Hochwasserschutz waren Erläuterungen gefordert, ebenso zu den Lärmemissionen. Abgabe der Arbeit war Mitte Dezember, also vor Weihnachten. Eine Zeit, in der ohnehin immer viel zu tun ist.

Egal, nun sind wir Erster geworden, gemeinsam mit einer Berliner Bürogemeinschaft. Also zwei erste und ein dritter Platz.

Am 24. Februar war die Preisverleihung. Wir durften unseren Entwurf vorstellen. Leider führt dieser Ideenwettbewerb nicht automatisch zu weiteren Aufträgen. Nun läuft ein Ausschreibungsverfahren für die weitere Planung, in der aber die Ideen der Erstplatzierten verwendet werden sollen. Natürlich bewerben wir uns. Vielleicht gibt es ja doch einen Pluspunkt für den Wettbewerbsgewinner. Für unser Renommee in der Stadt Hannover ist der erste Platz sicher wertvoll. Ein großer Dank gilt unseren Kollegen von schneider + schumacher, lad+ und grbv. Immer wieder spannend und schön, mit Euch zu arbeiten.

Bernd F. Künne



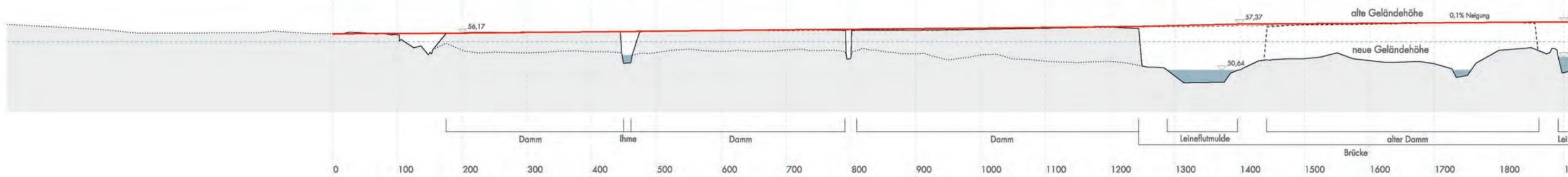
1. Bau der südlichen Brücke

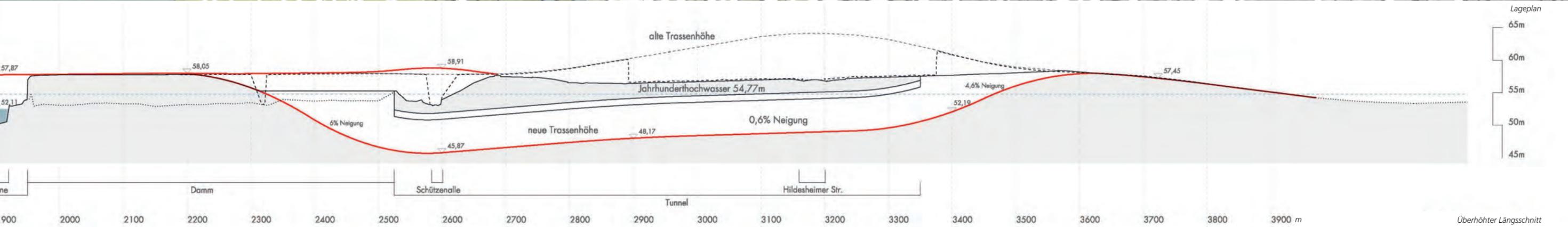
2. Abriss der nördlichen Brücke (Bestand)

3. Bau der neuen nördlichen Brücke



Grundlage: LGN - Landesvermessung + Geobasis Information Niedersachsen





Lageplan
65m
60m
55m
50m
45m
Überhöhter Längsschnitt

Neue Silberfassade für die Galeria Kaufhof Pforzheim

Erneuerung der typischen „Hortenkachel“-Fassade aus Keramik von 1961



Bauherr: METRO Properties, Architektur: ACME London, Kühl + Schmidt Architekten AG, Karlsruhe



Für die Galeria Kaufhof in Pforzheim wurde die Fassade aus Keramikelementen von 1961 durch 2.000 lasergeschnittene Paneele aus Aluminium ersetzt.

Der Fassadenentwurf ist inspiriert durch die Technik des Guillochierens. Der Bewegungseindruck auf der Fassadenfläche entsteht durch festinstallierte, quadratische Metallpaneele, deren Einzelsegmente in unterschiedlich großen Anstellwinkeln aus der Fläche ragen und auf diese Weise ein erkennbares „Wellenmuster“ entstehen lassen.

Das ursprüngliche Gebäude stammt aus der Nachkriegszeit um 1952. Im Zuge zahlreicher Um- und Anbauten wurden die Bauten ca. 1961 durch eine umlaufend vorgehängte Keramikfassade verkleidet.

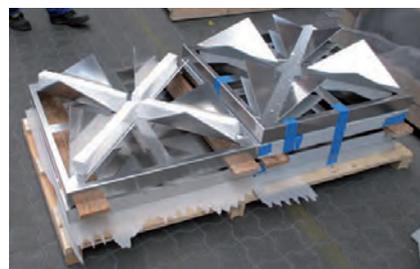
2011 wurden Risse und Abplatzungen an den Keramikkacheln festgestellt, die

eine Erneuerung der Fassade erforderten. Das optische Prinzip der Konstruktion und die Bauart der vorgehängten Fassade sollten beibehalten werden.

BPR Dr. Schäpertöns Consult wurde mit der Genehmigungs- und Ausführungsplanung beauftragt. Eine besondere Schwierigkeit stellte die stark variierende Unterkonstruktion dar. Infolge der zahlreichen Um- und Anbauten lagen stark schwankende Abstände zwischen neuer Fassadenhaut und Bestandsgebäude vor.

Die Gebäudeaußenwände bestehen aus Stahlbeton-Fertigteilen, teilweise mit Gasbetonausfachungen, sowie aus tragendem Mauerwerk. Bestandsunterlagen lagen nur sehr unvollständig vor. Dieser Umstand erforderte letztendlich eine kontinuierliche Anpassung des Tragwerks in der Bauphase.

Eine weitere Herausforderung lag in der



Einzelelemente

Überbauung des einspringenden Eingangsbereiches mit einer leichten Unterkonstruktion, um die eigentliche Fassade „über Eck“ schließen zu können. Da der Eingangsbereich weitgehend stützenfrei bleiben sollte, entschied man sich für ein in das Gebäude zurückverhängtes Stahlfachwerk.

Im Dezember 2013 starteten wir mit der Genehmigungsplanung und im Juni 2014 ging es mit dem Abbruch der Bestandsfassade los. Die durchgehende Begleitung der einzelnen Bauschritte durch BPR sowie die ablaufbedingt sehr kurzfristigen Überarbeitungen des Tragwerks und der Anschlüsse an die Bestandsituationen in Zusammenarbeit mit der ausführenden Firma ermöglichte die Fertigstellung der Konstruktion bis Weihnachten 2014 und die Einhaltung des Übergabetermins im Frühjahr 2015.

Fabio Di Valentin

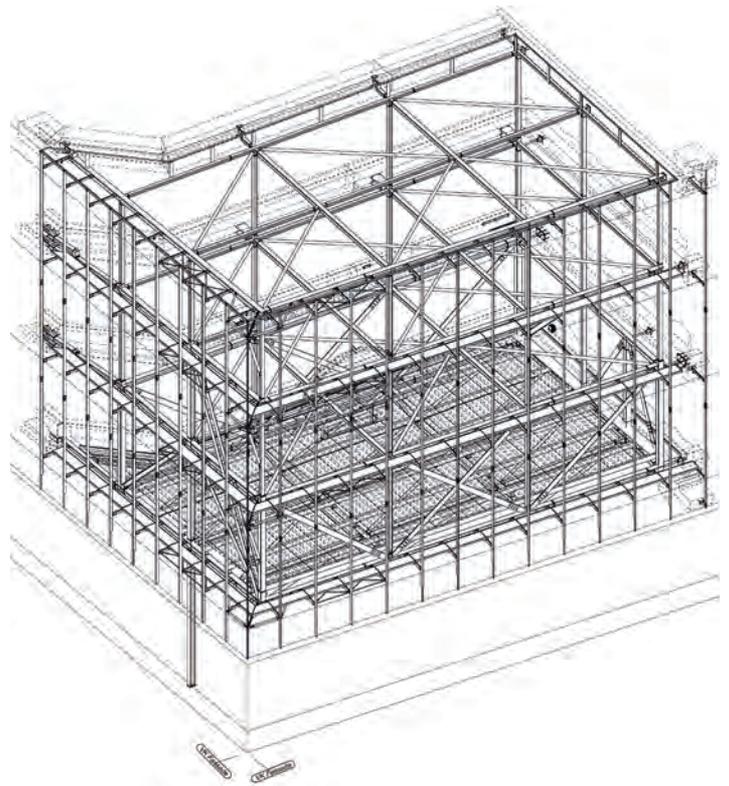


Keramikelement

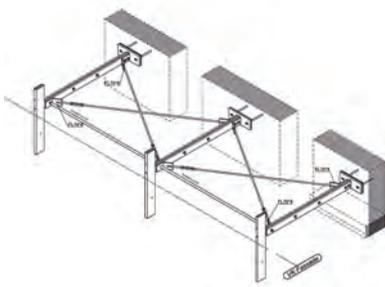




Fachwerkkonstruktion im Eingangsbereich



Fachwerkkonstruktion



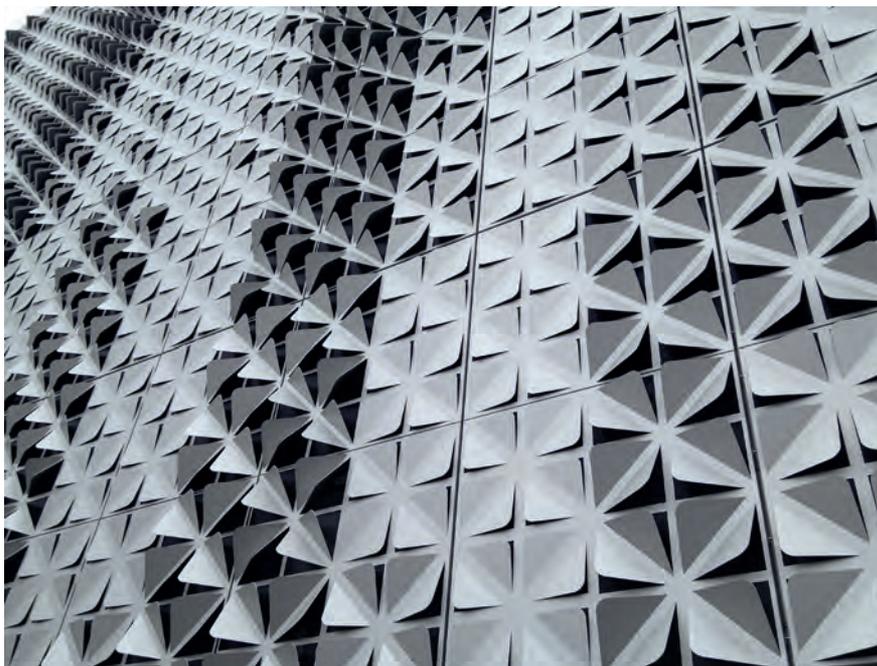
Aussteifungen



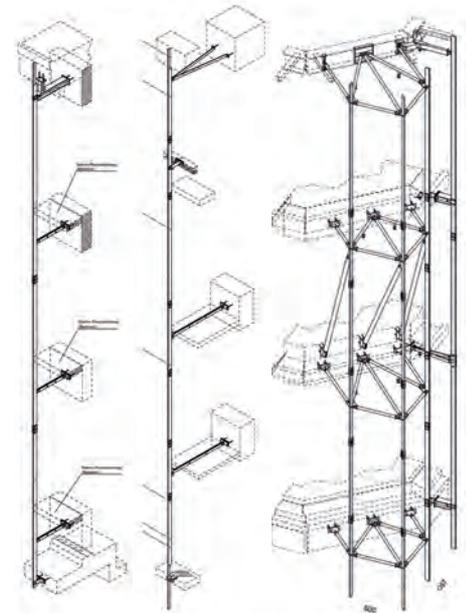
Eckdetail



„alt“ hinter „neu“



Der Fassadenentwurf ist durch die Technik des Guillochierens inspiriert



Tragesysteme

Verkehr flüssiger gemacht

Oststraße Wolfsburg

Das Volkswagenwerk in Wolfsburg kann von den meisten der dort arbeitenden Personen nicht mit dem eigenen Pkw oder Fahrrad befahren werden. Die Fahrzeuge sind vor dem Werkszaun abzustellen.

Eine der größten dieser Anlagen ist der Parkplatz West mit bei Beginn der Planung ca. 4.000 Stellplätzen für PKW und ca. 300 Stellplätzen für Fahrräder, direkt am Tor Sandkamp gelegen, eine stark frequentierte Zu- und Ausfahrt des Wolfsburger Werks.

Die Anfahrt zum Parkplatz West erfolgte bis 2013 ausschließlich über die Heinrich-Nordhoff-Straße und, ein Linksabbiegeverbot ignorierend, über die Ortsdurchfahrt Sandkamp.

Damit gingen zweierlei Probleme einher. Der Linksabbieger auf der Heinrich-Nordhoff-Straße war permanent überstaut und trug zu einem schlechten Verkehrsfluss stadteinwärts maßgeblich bei. Die Einwohner Sandkamps beschwerten sich über zuviel Verkehr auf der Ortsdurchfahrt, der eigentlich unerwünscht ist.

Mit der von uns geplanten Maßnahme der neuen Anbindung des Parkplatzes West (siehe BPRaktuell 1.14) als Privatstraße der Volkswagen AG wurde be-

reits eine Verbesserung insbesondere für Sandkamp erzielt.

Doch wie konnte man die Heinrich-Nordhoff-Straße entlasten?

Die Antwort wurde in umfangreichen Verkehrsuntersuchungen und Simulationen durch das Büro Dr. Brenner, Magdeburg gemeinsam mit dem Team Verkehrsplanung der Stadt Wolfsburg entwickelt.

Durch einen Ausbau der Oststraße nördlich der Mittellandkanalbrücke und kleine Eingriffe im Bereich der Heinrich-Nordhoff-Straße (Verlängerung des Linksabbiegers) und der Oststraße südlich des Mittellandkanals wurde eine spürbare Entlastung im Modell aufgezeigt.

Die Stadt Wolfsburg beauftragte uns mit der Umsetzung in der Objektplanung bis zur Objektüberwachung.

Die Herausforderungen lagen in folgenden Fragestellungen:

Wie gestaltet man den Ausbau von zwei schmalen auf vier vollwertige Fahrstreifen auf möglichst umweltverträgliche Art?

Antwort: Die südliche Böschung wurde mit ihrem gesamten Baumbestand nicht angetastet.

Wie wird die bislang diffus abgewick-

te Straßenentwässerung nach den anerkannten Regeln der Technik organisiert?

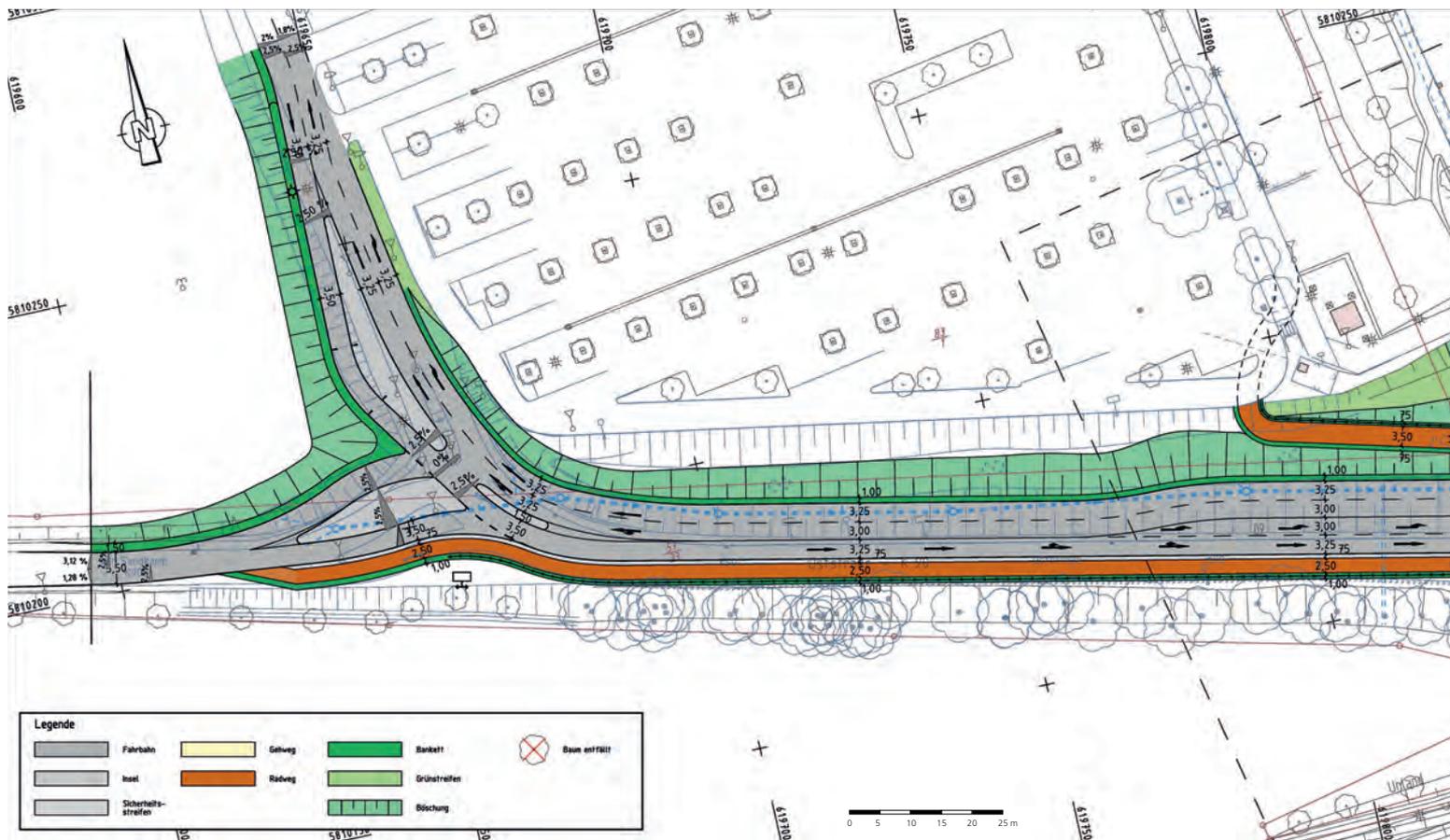
Antwort: Mit einem neuen Straßenentwässerungskanal und Anschluss an ein vorhandenes verrohrtes Gewässer, Sohlentiefe des Anschlussschachtes ca. sechs Meter!

Wie regelt man den Bauablauf unter Aufrechterhaltung der Zufahrt zum Parkplatz West und der Zufahrt zum Tor Sandkamp?

Antwort: Durch ein ausgeklügeltes Ablaufkonzept, das alle Belange auch der Volkswagen AG berücksichtigt und der Ausschreibung beigefügt wurde. Von Vorteil war außerdem die bereits fertiggestellte Westanbindung.

Wie integriert man die Verlegung der Fernwärme und von Hochspannungskabeln und die Sicherung der Gas-hochdruckleitung in diesen Bauablauf?

Antwort: Die Stromkabel und die Fernwärmeleitungen der Volkswagen AG wurden vorab verlegt. Die Sicherung der Gashochdruckleitung des Betreibers Gas-Unie wurde in sehr intensiven Abstimmungen in den Bauablauf einbezogen.



Lageplan Oststraße

Wie kann man gleichzeitig die Anbindung des Parkplatzes West für die Fußgänger und insbesondere die aus Richtung Stadtmitte ankommenden Radfahrer verbessern (im Auftrag der Stadt und der Volkswagen AG)?

Antwort: Durch eine neue Rampe, die in die Böschung des Straßendamms integriert wurde und für die sich Stadt und Volkswagen AG auf sehr pragmatische Weise über die Aufteilung der Kosten einigen konnten.

Wir durften dann auch die Verlängerung des Radwegs auf dem Parkplatz weiterplanen.

Nachdem Anfang November 2014 die Maßnahme „Oststraße“ für den Verkehr freigegeben werden konnte, zeigte sich bereits schnell die positive Wirkung auf den Verkehrsablauf bis hinunter zur Heinrich-Nordhoff-Straße. Das Verkehrsmodell hatte also nicht zu viel versprochen. Und die Volkswagen AG hat bereits reagiert und die Stellplatzanzahl durch den Neubau einer Parkpalette auf dem Parkplatz West erhöht. Eine weitere Palette ist in Vorbereitung.

Thomas Pfeiffer



Grundlage: LGN - Landesvermessung + Geobasis Information Niedersachsen



Tor Sandkamp



Neue Oststraße in westlicher Richtung



Fahrradrampe zu den Fahrradabstellanlagen



Fahrradabstellanlagen

Walzträger, Lärchenholz und Krainerwand

Neubau von Brücken für die Forstwirtschaft in Berchtesgaden

Der Forstbetrieb Berchtesgaden erstreckt sich über das Berchtesgadener Land und Teile des östlichen Chiemgaus auf einer Fläche von 28.500 Hektar. Dabei werden 430 Kilometer Forstwege unterhalten. Die Topografie des Voralpen- und Alpenraums ist mit unzähligen Bächen und Gräben durchzogen. Die Vielzahl von Brücken und Durchlässen baulich zu unterhalten, ist Aufgabe der Bayerischen Staatsforsten.

Basierend auf den Ergebnissen der Bauwerksprüfung wurde von BPR für 32 Bauwerke eine Prioritätenliste für eine strukturierte Herangehensweise an die Sanierung erstellt. Neben baulichen Aspekten war die forstwirtschaftliche Bedeutung der jeweiligen Brücke für die Einstufung ausschlaggebend. Bald ließ sich eine Kategorisierung der Brücken ableiten: Nebenwege, Hauptwege und Bauwerke mit größeren Breiten und Spannweiten. In Zusammenarbeit mit dem Forstbetrieb Berchtesgaden haben wir für jede Kategorie ein passendes und robustes Brückensystem entwickelt. Die Dauerhaftigkeit stand bei der Wahl der Konstruktion im Vordergrund.

Bei den Brücken ist die teilweise entlegene Lage zum öffentlichen Straßennetz zu beachten. Das bedeutet, dass die gewählte Brückenkonstruktion auf die Transportmöglichkeit der größten und schwersten Einzelteile zur Einbaustelle Rücksicht nehmen muss. So führt der Anfahrtsweg zu den Klausbachbrücken in der Aschauer Klamm über ca. 10 km steile Kiesstraßen mit engen Kehren und durch zwei Felstunnel. Nebenwege haben für die Waldbewirtschaftung eine untergeordnete Bedeutung. Die Transportfahrzeuge sind hier entsprechend kleiner. Somit ist die Kon-

struktionsart auch entsprechend einfach gewählt: verzinkte Walzträger mit aufgelegten Holzbohlen aus heimischem Lärchenholz. Die einspurigen Brücken mit Holzgeländer haben eine Breite von ca. 3,50 m. Auf diese Art wurden Spannweiten bis ca. 6 m ausgeführt. Der Vorteil von Holz für Belag und Geländer liegt in der einfachen Auswechselbarkeit bei Beschädigung. Vielfach kann sich der Forstbetrieb bei der Materialbeschaffung auch selbst unterstützen.

Die Hauptwege dienen dem Abtransport des geschlagenen Holzes mit Langholzfahrzeugen. Die 40-Tonner stellen höhere Anforderung an die Traglast dieser Brücken. Wegen der Dauerhaftigkeit werden anstelle des Holzbohlenbelags hier Stahlbetonfertigplatten auf Stahlträgern verlegt. Die vor Ort rasch zu verlegenden Fertigteilplatten haben eine Abmessung von ca. 2,0 m x 4,5 m bei einer Plattenstärke von ca. 30 cm.

Die lichte Breite zwischen den Lärchenholzgeländern beträgt ca. 4,0 m. Größte Brücke dieser Art ist die Steinbach-Grenzgraben-Brücke als Zweifeldbrücke mit je 10 m Feldlänge.

Zur Überbrückung größerer Spannweiten und der Berücksichtigung der Schleppkurven der Langholzfahrzeuge mussten zwei nebeneinander liegende Stahlbeton-Fertigteilträger mit Ortbetonergänzung als direkte Fahrbahnplatte gebaut werden.

Bei der schiefwinkligen Kohlhäuslbrücke im Tal der Stoißer Ache sind genau diese Kriterien zusammengetroffen. Die Schleppkurvenanalyse erfordert eine nutzbare Bauwerksbreite von 4,50 m zwischen den Geländern. Die Fertigteilträger wurden mit einer Länge von 10 m

konzipiert. Dadurch konnte auf ein aufwendiges Lehrgerüst im Wildbachbett der Stoißer Ache verzichtet werden.

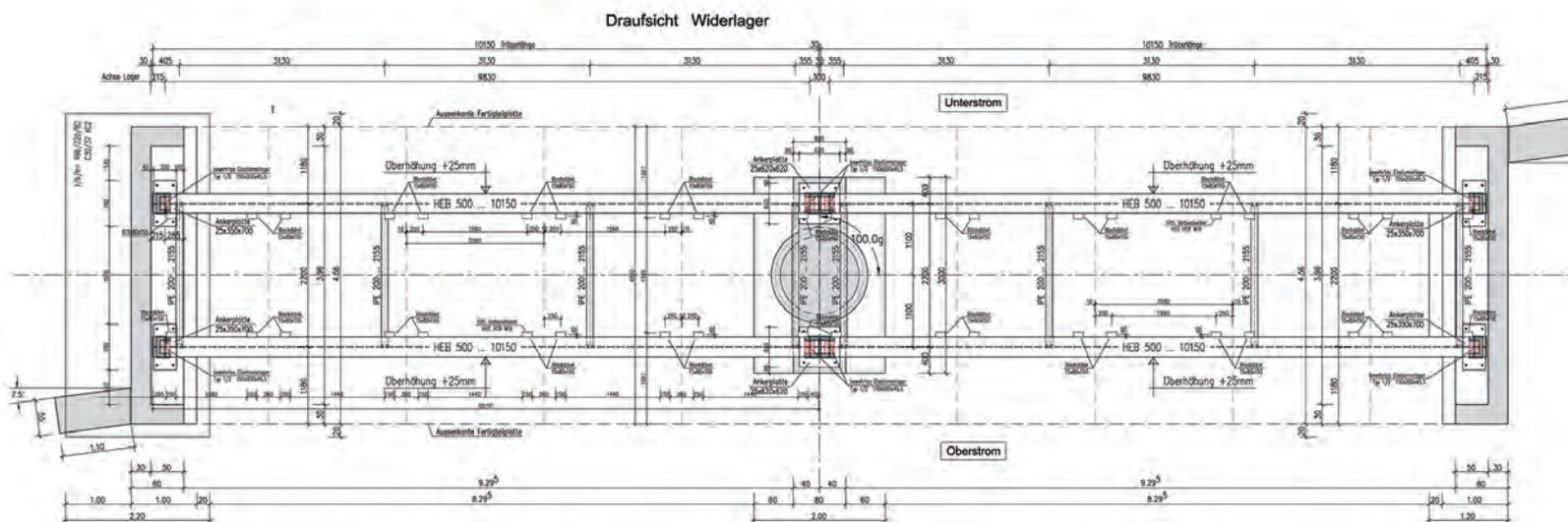
Der Nierentalweg am Untersberg war ein Sonderfall bei den Bauwerken: Hier handelt es sich um eine alte Krainerwand. Darunter versteht man ein kastenförmiges Stützelement aus mehreren Holzstämmen, die kreuzweise versetzt sind.

Der Ursprung dieses Bautyps stammt aus dem Tal Krain in Slowenien.

Der unbefestigte und mit 20% sehr steile Waldweg hatte eine Breite von ca. 2,2 m. Die Krainerwand war ca. 100 m lang. Der neue Fahrweg soll den Einsatz von bis zu 25 t-Fahrzeugen bei einer Wegbreite von 3,0 m ermöglichen. In Absprache mit einem Geologen wurde das System einer vorgespannten vernetzten Ankerwand gewählt. Der Vorteil dieser Bauart ist eine schmale Aufstandsfläche der Verbaukörper. Der Aushub am Böschungsfuß kann so in Grenzen gehalten werden. Die Steilböschung wird lagenweise mit Schüttmaterial aufgefüllt. Die verwendeten Erdnägel haben eine Länge von ca. 8 Metern und werden nach dem Versetzen injiziert um auf voller Länge einen Verbund mit dem Erdreich zu garantieren.

Mittlerweile haben wir ca. 20 Bauwerke saniert, instandgesetzt oder erneuert. Trotz der Einteilung in Konstruktionsarten ist jedes Bauwerk ein Einzelfall und lässt sich nicht einfach von einem Vorgängerprojekt übernehmen. Aber so bleibt es interessant. Innovative Gedanken und Ideen zur Realisierung sind es doch, die BPR auszeichnen.

Hannes Frauenschuh





Die neue Steinbach-Grenzgrabenbrücke



Steinbach-Grenzgrabenbrücke, Stahlträger und 2-Feld Fertigteilplatte



Kohlhäusbrücke mit Fertigteilträgern und Ortbetoneingängung



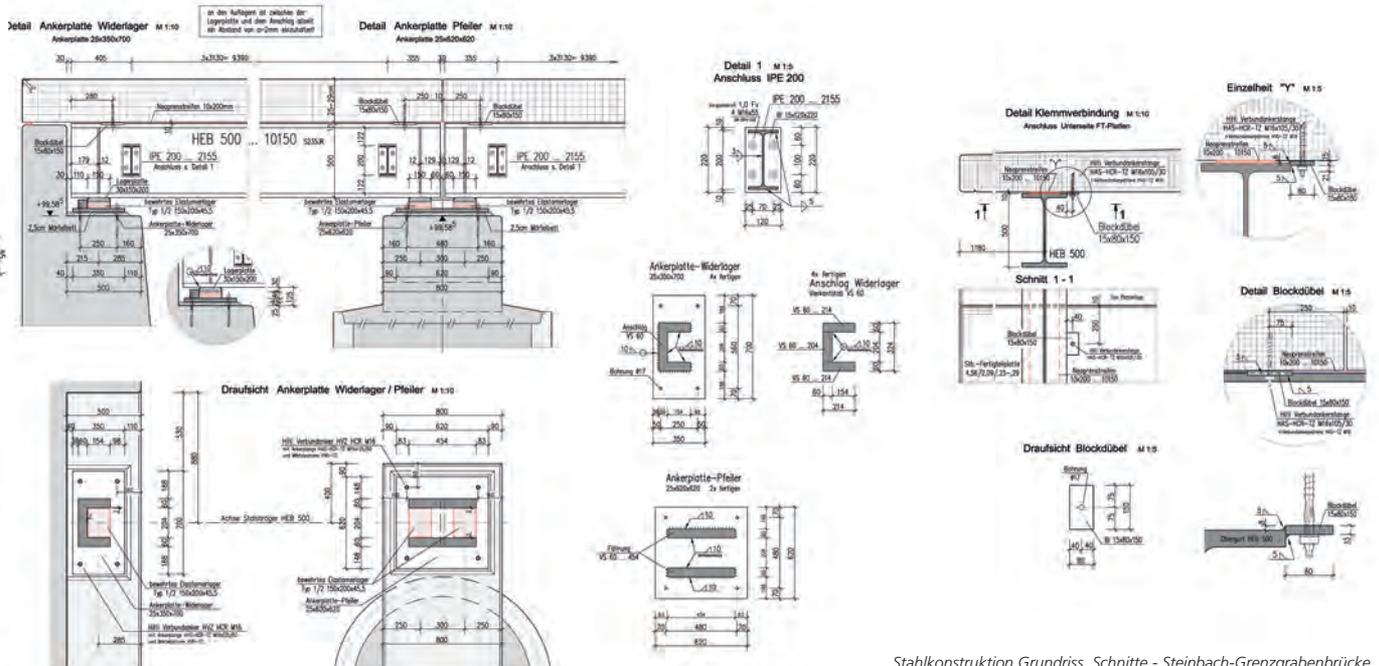
Bei guter Bausubstanz genügt eine Betonsanierung, wie hier am Klausgraben



Litzbachbrücke mit Stahlträgern und Holzbelag



Neuer Nierentalweg mit vorgespannter Ankerwand



Stahlkonstruktion Grundriss, Schnitte - Steinbach-Grenzgrabenbrücke

Nur der Auftakt?

Schützenstraße/Glockenstraße in Peine

In der BPRaktuell 2/2015 haben wir bereits über die Kanalarbeiten in der Schützenstraße in Peine und die spannenden archäologischen Funde berichtet. Heute soll es um den Auslöser dieser Maßnahmen gehen, nämlich die Neugestaltung der Schützenstraße/Glockenstraße als ein Baustein einer größeren Umgestaltung des Zentrums von Peine.

Ausgang war ein 2011 ausgelobter städtebaulicher und freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb für das Areal Schützenplatz/Werderpark. Grundlage hierfür war ein städtebauliches Gutachten des renommierten Professors Ackers, Braunschweig aus dem Jahr 2007. Im Gutachten werden bereits Ziele und Maßnahmen für die Neugestaltung dieses wichtigen Innenstadtbereichs genannt.

Der im Gutachten empfohlene Wettbewerb umfasste das Areal zwischen Bahnhof und Rathaus einschließlich des Schützenplatzes und des Werderparks. Wir nahmen im Team der AG Busch Architekten BDA und Architektengemeinschaft Hübötter und Stürken mit Lohaus Carl, Landschaftsarchitekten, Hannover teil. Unser Team konnte den ersten Preis gewinnen (BPRaktuell 2.12).

Als erster Baustein aus dem Gesamtkonzept sollte der Abschnitt Schützenstraße/Glockenstraße realisiert werden. Ziel war insbesondere die stärkere Vernetzung des Schützenplatzes mit der Schützenstraße-Fußgängerzone bis hin zum Bahnhof. Der Abschnitt der Schützenstraße zwischen Beethovenstraße und Glockenstraße hat dabei eine Gelenkfunktion für die Fußgängerströme im genannten Bereich. Außerdem sind die Straßen wichtiger Bestandteil des städtischen Buslinienetzes und bedeutende Geh- und Radwegverbindungen zum Bahnhof.

Der Wettbewerbsgedanke des Shared Space war leider nicht umsetzbar. Shared Space benötigt eine gleichmäßige Verteilung aller Verkehrsarten. Diese ist im Planungsabschnitt nicht gegeben, da die Fußgängerquerungen sich stark auf den Bereich Fußgängerzone, Werderpark, Post/Sparkasse konzentrieren. In der Glockenstraße dagegen queren nur wenige Fußgänger. Wo nur eine geringe Zahl von Fußgängern und Radfahrern anzutreffen sind, wird sich der „stärkere“ Kfz-Verkehr durchsetzen. Entscheidend ist die richtige Mischung. Weiterhin war auch aufgrund des starken Busverkehrs von 200 SV/Tag Shared Space nicht zu empfehlen. Die vorge-

schlagene Widmung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20-Zone konnte umgesetzt werden.

Entsprechend wurde zunächst für beide Straßenräume eine höhengleiche, barrierefreie Gestaltung mit einem einheitlichen Belag aus Betonsteinen mit Natursteinvorsatz vorgeschlagen. Da die Stadt Peine mit Pflaster gleich welcher Art im Bereich intensiver Busnutzung eher schlechte Erfahrungen hatte und hier die enge Kurvenfahrt noch hinzukam, wurde für die Fahrbahn ein Asphaltbelag gewählt.

Die Fahrfläche ist vom Gehweg durch eine farblich kontrastreich abgesetzte Entwässerungsrinne getrennt. Sie bietet einerseits eine klare Begrenzung der Fahrbahn, erleichtert gleichzeitig das Queren derselben und fungiert als Leitlinie für Sehbehinderte. Um die Verzahnung zur Fußgängerzone zu stärken, sollte dieses Gestaltungsprinzip dort fortgesetzt werden, was trotz sparsamer Verwendung von Haushaltsmitteln noch gelang, da auch die Leitungsträger an der Wiederherstellung der Oberfläche beteiligt wurden. Das Areal konnte in hohem Maße an Aufenthaltsqualität gewinnen, der positive Gesamteindruck stärkt die Attraktivität der Peiner Innenstadt.



Schützenstraße in Höhe des Postamts, Blickrichtung Osten



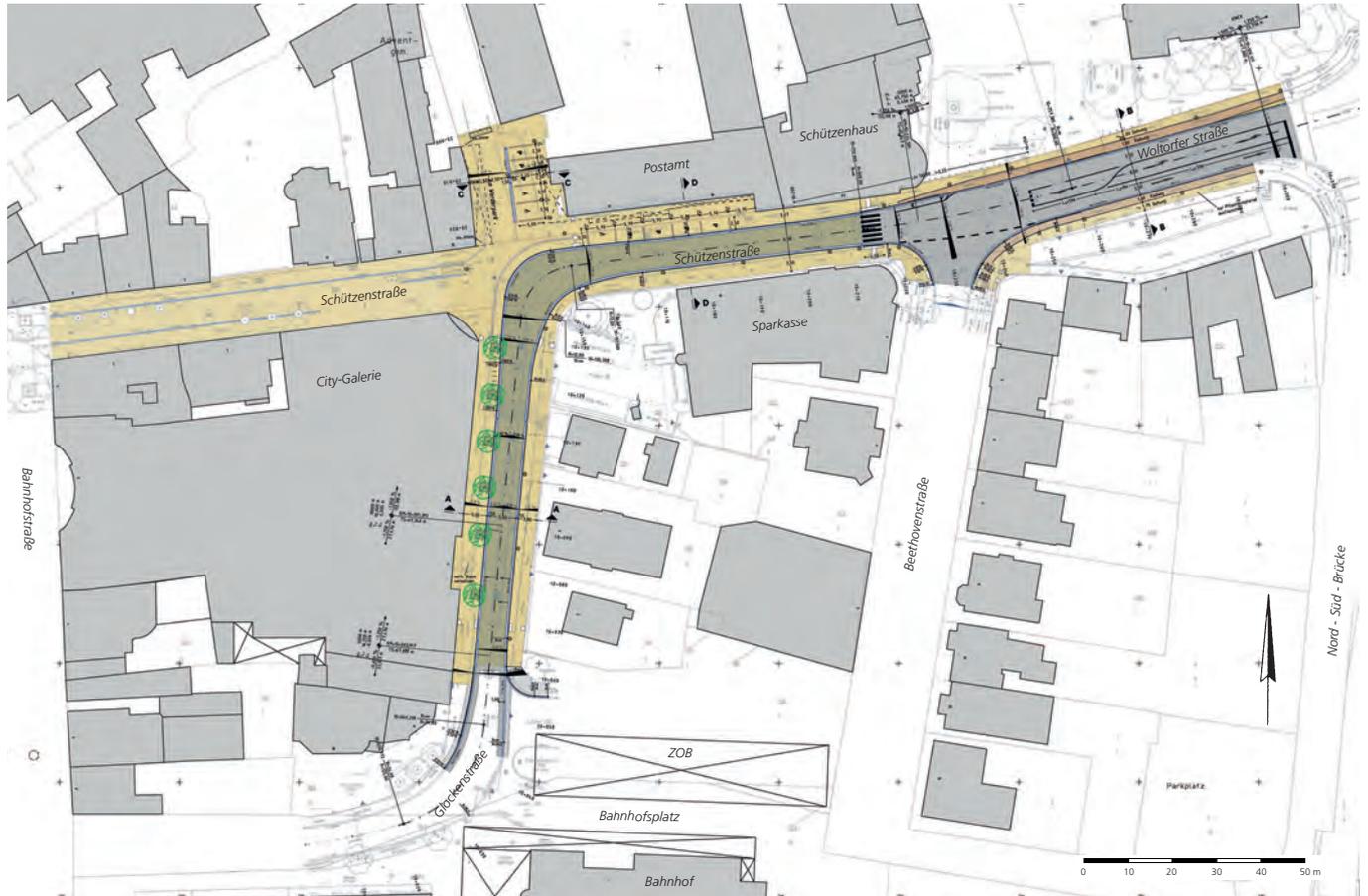
Schützenstraße in Höhe der Sparkasse, Blickrichtung Westen



Schützenstraße im Bereich der Fußgängerzone



Nebenanlagen der Glockenstraße



Lageplan

Grundlage: LGN - Landesvermessung + Geobasis Information Niedersachsen

Bleibt abzuwarten, wann die weiteren Bausteine aus dem Wettbewerb umgesetzt werden, der Schützenplatz ist ein deutlich „dickeres Brett“. Aber wir

wünschen der Stadt Peine, dass es klappt, denn häufig sind öffentliche Investitionen auch Auslöser für positive Entwicklungen im privaten Bereich, wie

im Wettbewerb für das angrenzende Postcarré bereits vorgeschlagen.

Thomas Pfeiffer



Glockenstraße, Blickrichtung Norden

Thomas Lokatis nun in Osnabrück



Länger als acht Jahre hat Thomas Lokatis in München als Angestellter von BPR Dr. Schäpertöns Consult gearbeitet. Damals suchte er eine neue Herausforderung und Bernd Künne einen zuverlässigen, selbstständig arbeitenden Ingenieur für die Straßenplanung (und einen Freund, mit dem er nach Feierabend nochmal ein Bier trinken und am Wochenende zum Wandern in die Berge fahren konnte). Die beiden kannten sich länger als 20 Jahre. Alte Weggefährten sozusagen.

Thomas Lokatis wohnte allerdings weiterhin in Diepholz. Heimfahrten im 3-Wochen-Rhythmus. Seit dem Jahreswechsel ist er in unserem Büro in Osnabrück tätig.

Vor langer Zeit war verabredet worden, dass er ab 2016 zu BPR Künne & Partner nach Norddeutschland wechselt. In Osnabrück hat er früher bereits gearbeitet und Diepholz ist nicht weit. Zur Zeit bearbeitet er aber noch einige Münchener Projekte. Geht auch von Osnabrück aus sehr gut, mit unseren technischen Möglichkeiten. Und ab und zu eine Reise nach München ist ja auch nicht übel. Sehr gut, Mitarbeitern die Möglichkeit geben zu können, auch an anderen Standorten zu arbeiten und zu leben.

Eine neue Stimme und ein neues Gesicht

Vielleicht haben Sie schon mit ihr telefoniert, und wenn Sie in der letzten Zeit bei uns im Haus waren, haben Sie sie auch schon gesehen:

Am 01. Dezember 2015 hat Vanessa Bold bei uns angefangen. Frau Bold hat im vergangenen Jahr eine Lehre als Kauffrau für Bürokommunikation erfolgreich abgeschlossen und verdient sich nun ihre ersten beruflichen Sporen im Büro Hannover. Und nein, bevor Sie fragen: Sie ist nicht verwandt mit dem ziemlich bekannten Sprinter ähnlichen Namens.

Frau Bold unterstützt Andrea Sterz bei allen im Sekretariat anfallenden Aufgaben, kümmert sich um Korrespondenz, Bestellungen und Buchhaltung. Da sie ihre Lehre bei einem vergleichbaren Unternehmen gemacht hat, kannte sie bereits vieler unserer Abläufe und konnte sich schnell einarbeiten. Wir freuen uns, dass sie nun bei uns ist, bemühen uns, ihr den Start ins Berufsleben so erfreulich wie möglich zu gestalten, und wünschen ihr und uns eine lange und angenehme Zusammenarbeit.



Preisverleihung Wettbewerb Südschnellweg



Am 24.02. fand die Preisverleihung für den Ideenwettbewerb zum Ausbau der B 3 Südschnellweg statt. Als Projektleiter durfte Bernd Künne die Urkunde aus den Händen von Minister Olaf Lies vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (links auf dem Foto oben rechts) und dem Baudezernenten der Stadt Hannover Uwe Bodemann (rechts auf dem Foto oben rechts) für das Team entgegennehmen. Anschließend konnten wir unseren Entwurf erläutern. Ein Rundgang durch die Ausstellung der vierzehn Entwürfe zeigte sehr gut die verschiedenen Lösungen und Ansätze der Wettbewerbsteilnehmer, aber auch die unterschiedliche Sicht auf die Schwerpunkte der Planung und natürlich deren Darstellung. Unser Team von links nach rechts: Gregor Schütze lad+, Michael Graupner BPR, Martin Diekmann lad+, Bernd Künne BPR, Michael Schumacher schneider + schumacher, Dr. Malte Kosmahl und Dr. Joachim Göhlmann grbv, Gordan Dubokovic und Joachim Wendt schneider + schumacher.



Skirennen in Kelchsau - Wie immer großartig!



Der Einladung des Staatlichen Bauamts Freising zum Skirennen ins Brixental folgten wir auch in diesem Jahr wieder gern. Mussten wir eine Woche vor dem Rennen noch um ausreichenden Schnee bangen, kam dieser pünktlich zwei Tage vor dem Rennen reichlich. Nach gründlicher Streckenbesichtigung und frisch geschliffenen Kanten konnten wir in fast allen Klassen die vorderen Plätze verbuchen und gewannen reichlich Schinken und Salami. Neuschnee, nette Kollegen und wie gewohnt eine perfekte Organisation sowie Verpflegung im Zielbereich rundeten den schönen Tag ab. Unsere Skihasen von links nach rechts: Hans-Jürgen Nikolaus, Petra Lubek, Dr. Frank Jungwirth, Werner Schiller, Christian Elhardt, Elena Seeser; vorne: Sylvia Wohlgemuth

1. Platz: Wettbewerb Neuer Markt in Emden



Bildquelle: Kilian und Frenz

Gemeinsam mit dem Landschaftsarchitekturbüro Kilian + Frenz aus Bremen/Oldenburg haben wir Ende letzten Jahres am Wettbewerb zur Umgestaltung des Neuen Marktes in Emden teilgenommen. Dabei war unser Büro maßgeblich an der Konzeption der Erschließung und Verkehrsführung im Marktbereich beteiligt. Kernpunkte der verkehrlichen Überlegungen waren neben einer nutzungs- und gestaltungsverträglichen Verkehrsführung die Anordnung und Platzierung von Parkplätzen im unmittelbaren Platzbereich des Neuen Marktes. Wir freuen uns sehr, dass wir in dieser Konstellation zum wiederholten Mal einen ersten Preis in einem städtebaulichen bzw. freiraumplanerischen Gestaltungswettbewerb gewinnen konnten.

CQS Integrales Projektmanagement - Neue Web-Präsenz unter www.cqs-pm.de



Was hat ein Fischschwarm mit Projektmanagement zu tun? Auf den ersten Blick nicht viel. Wer allerdings die Organisation eines Fischschwarms genauer beobachtet, bekommt eine Vorstellung davon, wie gute Prozesse funktionieren: einfach - klar - zielgerichtet. Dieses und weitere ausdrucksstarke Bilder lassen wir sprechen, um unser Selbstverständnis zu präsentieren.

Der überarbeitete Internetauftritt eröffnet unseren Kunden einen detaillierten Einblick in unser Leistungsspektrum und unsere Arbeitsweise. Wir erläutern Ihnen, warum Sie und Ihr Projekt bei uns in guten Händen sind, und zeigen Ihnen, wie Sie von unserem integralen Projektmanagement profitieren. Ein kleiner Auszug erfolgreich abgewickelter Referenzprojekte spiegelt die weitreichende Erfahrung und die Kompetenzen unseres starken interdisziplinären Teams wider.

Wir freuen uns über Ihren Besuch auf unserer neuen Website und ganz besonders über Ihr Feedback.

Bremen

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

Bremerhaven

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

Esslingen

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

Hannover

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

Köln

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

Osnabrück

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

Wolfsburg

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

Würzburg

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

Augsburg

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

Bad Reichenhall

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

Cham

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

Halle

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

Marktoberdorf

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

München

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

Nürnberg

Bahnhofstraße 11b
90402 Nürnberg
Fon 09 11 / 376 08 630 40
info@bpr-nuernberg.de
Ansprechpartner:
Jürgen Becker

Regensburg

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

Regensburg / Neutraubling

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

Traunstein

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

SRP Schneider & Partner Ingenieur Consult GmbH

Kronach

Ruppenweg 24
96317 Kronach
Fon 0 92 61 / 566 – 0
kronach@srp-consult.de
Ansprechpartner:
Werner Kuhnlein

Zeil am Main

Am Mühlbach 1
97475 Zeil am Main
Fon 0 95 24 / 82 8-0
zeil@srp-consult.de
Ansprechpartner:
Hans-Joachim Brandt

Mannheim

International Department

Augustaanlage 50
68165 Mannheim
mannheim@srp-consult.de
Ansprechpartner:
Frank Ehrlicher

GIB - Güthenke Ingenieurgesellschaft für Bauwesen

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

Impressum BPRaktuell 1.16

Herausgeber, verantwortlich i.S.d.P.

BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner
Beratende Ingenieure mbB
Partnerschaftsgesellschaft
PR 0041 Hannover

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

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

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

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