

An aerial, top-down view of a city street. The street is paved with light-colored tiles and has a tram lane on the left. A red and white tram is moving along the tram lane. There are several cars on the street, including a white car and a yellow car. The buildings are modern, with large windows and flat roofs. There are trees and greenery along the sidewalks. The overall scene is a clean, urban environment.

**BPR** aktuell

**BPR** Ingenieure  
**BSR** Ingenieure

**1.26**

## Inhaltsverzeichnis

<b>Titel</b>	Neugestaltung des Neumarkts in Osnabrück, Quelle: Lützwow 7, Berlin	1
<b>Editorial</b>	20 Jahre BPRaktuell	3
<b>Aktuelle Projekte</b>	Erschließung Marktplatz Kattenturm in Bremen Erschließungsplanung Baugebiet Wenden West II in Braunschweig Neue Stadtbahnhaltestelle und -kreuzung am Energiecampus in Dortmund	4
	Planung der RSW Braunschweig – Wolfenbüttel/Salzgitter Entwässerungsplanung für eine Wohnbebauung, Norderstedt Instandsetzung Sportplatzring bis Siemersplatz in Hamburg	5
	Erschließung im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Bottrop Mehr Grün und mehr Raum für moderne Mobilität in Stuttgart Biotoptypen für den Ersatzneubau einer Brücke in Hemmingen	6
	Verkehrsanlagenplanung Stromer Landstraße / Ochtum in Bremen Umbau der Kupferdreher Straße in Essen Baustellenerschließungskonzept Trinkwassertransportleitung DN600	7
<b>Projekte</b>	Neugestaltung des Neumarkts in Osnabrück	8
	ÖPNV-Anbindung des OT Bienrode in Braunschweig	14
	Nachhaltige Quartiersentwicklung Ostpark in Bochum	16
<b>Aktuelles &amp; Internes</b>	1. Preis im Wettbewerb zur Neugestaltung der Lüneburger Straße	18
	Kohlfahrt 2026: Vom Bollerwagen bis zur Tanzfläche Auszeichnung auf der InfraTech 2026	19
	Erneut ausgezeichnet! MBA berufsbegleitend abgeschlossen – Wissen mit direktem Praxisbezug	

## Impressum

Herausgeber, verantwortlich i.S.d.P.

BPR Ingenieure GmbH & Co. KG

Döhrbruch 103, 30559 Hannover  
Fon 0511 / 860 55-0  
www.bpr-ingenieurbuero.de  
Ust-IdNr. DE365741070

Gestaltung: Ralf Mohr Hannover  
Druck: BerlinDruck GmbH + Co. KG

Verantwortlich für den Inhalt:

Markus Mey, Jens Wittrock,  
Christian van der Velde,  
Dr. Bernhard Schäpertöns

Redaktion: Marie Brünjes, Bernd F. Künne  
Fotografie: BPR

Änderungen vorbehalten  
©BPR Ingenieure GmbH & Co. KG, 2026

## 20 Jahre BPRaktuell

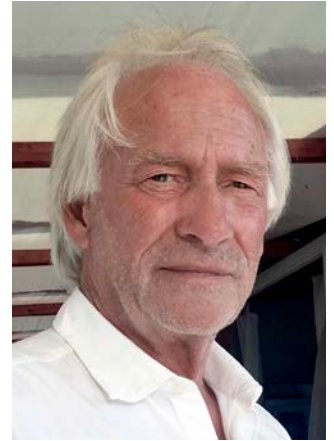
20 Jahre BPRaktuell liegen hinter uns. 20 Jahre, in denen wir die richtigen Worte für Editorials, Berichte über unsere Arbeit und unsere internen Themen gesucht und meistens gefunden haben, in denen wir auf eine hohe Qualität bei unseren Fotos und Plänen geachtet haben. Immer wieder hinterfragen wir uns selbst, diskutieren, ob Gedrucktes noch zeitgemäß ist.

Vieles hat sich in diesen zwei Jahrzehnten verändert. Kommen wir doch aus Zeiten, in denen der Fokus auf Arbeit und Leben gleichermaßen lag. Work-Life-Balance gab es also schon. Es beschreibt gestern wie heute einen Zustand, in dem Arbeits- und Privatleben miteinander in Verbindung stehen (Wikipedia). Bis hierher sind wir uns einig: Work steht für Arbeit, life für Leben und balance heißt Gleichgewicht. Die tausendfach bemühte Formel lautet also übersetzt ins Deutsche: Arbeit-Leben-Gleichgewicht. Einen Augenblick mal: Leben ist doch das große Ganze. Es müsste in der Hierarchie doch über den Begriffen Arbeiten und Freizeit stehen, also eine Stufe höher. Sozusagen die Metaebene. Das sagt KI dazu: Die Metaebene ist eine übergeordnete Sichtweise, die Distanz zu einem Thema oder einer Situation schafft, um diese zu reflektieren, statt direkt in ihr zu handeln. Richtig wäre also: Arbeit-Freizeit-Gleichgewicht.

Lassen wir es mit diesen begrifflichen Feinheiten gut sein. Ziehen wir aber die Schlüsse: Unser Ziel ist es, dass die tägliche Arbeit attraktiv ist, begeistert und in der Summe als Sinn stiftend und zufriedenstellend wahrgenommen wird. Bestenfalls hat sich dieser Kern in den letzten zwei Jahrzehnten wenig geändert. Und so ist es auch mit unserer BPRaktuell. Zugegeben, sie erscheint nur noch zweimal im Jahr, nicht mehr viermal wie in den Anfängen. Homepage und Social Media transportieren tagesaktuelle Informationen und Stimmungen, füllen die entstandene Lücke. Die BPRaktuell ist uns aber nach wie vor viel wert, benötigt sie doch weder Strom noch einen AN-Knopf, liegt gut in der Hand und sieht innen und außen attraktiv aus. Und noch etwas: Wir mögen unsere kleine, selbstgemachte und manches Mal etwas unperfekte Zeitschrift und werden sie am Leben erhalten und selbstverständlich drucken. Wir finden: Ein gutes Zeichen in Zeiten vieler verunsichernder Veränderungen.

Die Unterzeichner haben sich darüber gefreut, gemeinsam an einem Editorial zu arbeiten. 20 Jahre Revue passieren zu lassen. 26 Editorials hatte Bernd Künne bereits in der Vergangenheit geschrieben. Meistens, oder eigentlich immer, ging es um Themen, die nicht direkt BPR betrafen oder etwas zu den Inhalten der jeweiligen Ausgabe sagten. Es ging auch hier wie in unserer täglichen Arbeit um die intensive Befassung mit den Dingen, die uns wichtig sind, und um die im Ergebnis gute Qualität. An dieser Stelle geht der Dank an Bernd F. Künne für die Idee, aus der die BPRaktuell entstanden ist, und an alle, die in den vergangenen Jahren aktiv an ihr mitgewirkt haben. Auch wenn sich die Dinge stetig ändern, sind wir sicher, dass die BPRaktuell den Lesenden auch in der Zukunft Freude bereiten und weitere Jubiläen feiern wird.

Bernd F. Künne und Markus Mey



# Aktuelle Projekte

## Ein Auszug



### Erschließung Marktplatz Kattenturm in Bremen

Die GEWOBA Aktiengesellschaft Wohnen und Bauen plant auf dem Marktplatz Kattenturm den Neubau eines Gebäudes.

BPR übernimmt Leistungen angelehnt an die HOAI auf Basis einer zur Verfügung gestellten Entwurfsplanung. Es ist eine verkehrliche Ausarbeitung zu erstellen, die als Grundlage für den Infrastrukturvertrag mit dem Amt für Straßen und Verkehr verwendet werden kann. Darüber hinaus sind bauliche Vorabmaßnahmen umzusetzen. Ziel ist eine technisch und funktional abgestimmte Lösung, die spätere Umbauten ausschließt. Im Fokus stehen die Barrierefreiheit, gesicherte Feuerwehrezufahrten, die Anbindung des Lieferverkehrs sowie die Berücksichtigung bestehender Gehölze und Ver- und Entsorgungsleitungen.



### Erschließungsplanung Baugebiet Wenden West II in Braunschweig

Die Grundstücksgesellschaft Braunschweig (GGB) und die Stadtentwässerung Braunschweig (SE|BS) planen die Erschließung des 18,4 ha großen Baugebiets Wenden West, 2. BA westlich des Ortsrands.

Gemeinsam mit WES LandschaftsArchitektur PartG mbB und Sweco GmbH bearbeitet BPR für die GGB die Verkehrsanlagen, Frei- und Versickerungsanlagen, für SE|BS den Kanalbau. Grundlage ist ein integriertes, klimaangepasstes Konzept gemäß Integriertes Klimaschutzkonzept 2.0. Regenwasser wird nach dem Schwammstadtprinzip dezentral zurückgehalten und versickert. Die Planung erfolgt interdisziplinär und iterativ, um Schnittstellen ganzheitlich abzustimmen.



### Neue Stadtbahnhaltestelle und -kreuzung am Energiecampus in Dortmund

Die Stadt Dortmund plant entlang der Stadtbahnlinie U47 zwischen den Haltestellen Buschstraße und Obernette eine neue Haltestelle zur Erschließung des zukünftigen Energiecampus. Gleichzeitig soll die bestehende höhengleiche Kreuzung der Stadtbahn mit einer DB-Güterzugstrecke künftig ersetzt werden.

Das Projekt liegt zwischen den Stadtteilen Huckarde und Nette. Als Teil der Bietergemeinschaft mit unserem Partnerbüro Obermeyer Infrastruktur (OINF) erbringt BPR Planungsleistungen der LPH 1 und 2 für die Verkehrsanlagen. Der Teil der Ingenieurbauwerke und Tragwerksplanung wird durch OINF bearbeitet. Im Rahmen der Leistungsphase 2 werden die Varianten hinsichtlich ihrer Nachhaltigkeit untersucht. Die gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Untersuchung des ÖPNV-Infrastrukturprojekts wird nach der Standardisierten Bewertung 2016+ durch den Nachunternehmer Intraplan erbracht. Ziel sind eine leistungsfähige ÖPNV-Erschließung des neuen Quartiers und eine Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie eine Förderung der Verkehrswende.



### Planung der Radschnellwegverbindung Braunschweig – Wolfenbüttel/Salzgitter

Die Städte Braunschweig, Wolfenbüttel und Salzgitter planen eine rund 18,3 km lange Radschnellwegverbindung als Y-Trasse ab Braunschweig. Ziel ist die leistungsfähige Verknüpfung der Zentren für den Alltagsradverkehr mit prognostizierten Potenzialen von bis zu 5.400 Fahrten täglich.

BPR übernimmt die Verkehrsanlagenplanung bis LPH 5, koordiniert das Gesamtprojekt und begleitet die Öffentlichkeitsbeteiligung. In LPH 1 und 2 sind aus rund 100 Trassenabschnitten unter intensiver Beteiligung der Kommunen und der Öffentlichkeit bis zu drei Hauptvarianten zu entwickeln und eine Vorzugsvariante abzuleiten. Besondere Anforderungen ergeben sich u. a. aus Schutzgebieten entlang der Oker sowie festgesetzten Überschwemmungsbereichen.



Quelle: Plan²A Architekten

### Entwässerungsplanung für eine Wohnbebauung in Norderstedt

Für Norderstedt, gelegen im Süden Holsteins, angrenzend an Hamburg und viertgrößte Stadt im Schleswig-Holstein, ist im Bereich Liesel-Hünichen-Weg die Errichtung von rund 70 Wohneinheiten in drei Gebäuden mit Tiefgarage geplant. Für das Bauvorhaben wird die Entwässerungsplanung der Außenanlagen erforderlich, um eine regelkonforme und nachhaltige Ableitung und Behandlung des Niederschlagswassers sicherzustellen. Hinzu kommt die Planung zur Beseitigung des Schmutzwassers, das in den Gebäuden anfällt.

BPR übernimmt diese Leistungen als Besondere Leistungen nach HOAI 2021. Hierzu zählen die Erstellung eines Entwässerungskonzepts, die Aufstellung der Genehmigungsunterlagen einschließlich wasserrechtlicher Anträge für die Versickerung sowie eine Überflutungsprüfung nach DIN 1986-100.

Ergänzend werden die Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung erarbeitet sowie die Vergabe vorbereitet und begleitet. Die Örtliche Bauüberwachung und das Nachtragsmanagement sichern außerdem eine fachgerechte Umsetzung.



### Instandsetzung Sportplatzring bis Siemersplatz in Hamburg

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) der Freien und Hansestadt Hamburg plant die Instandsetzung des Straßenzuges Sportplatzring, Koppelstraße, Julius-Vosseler-Straße und Vogt-Wells-Straße von der Kreuzung Kieler Straße/Sportplatzring bis zur Kreuzung Vogt-Wells-Straße/Siemersplatz. Die Maßnahme umfasst drei Abschnitte und ist mit fester Bauzeit in den Sommerferien 2026 terminiert.

BPR übernimmt die Objektplanung Verkehrsanlagen in den LPH 8 und 9 sowie die Bauvorbereitung und Örtliche Bauüberwachung. BPR wirkt bei der Umsetzung des Verkehrskonzeptes, z. B. bei den Einholungen von Genehmigungen und regelmäßigen Verkehrsbesprechungen, mit. Auf rund 48.700 m<sup>2</sup> wird die Deckschicht erneuert. Mehrere Bushaltepunkte – u. a. Siemersplatz und Hagenbeck Tierpark – werden, sofern nicht bereits in Beton ausgeführt, regelkonform umgebaut.

# Aktuelle Projekte

## Ein Auszug



### Erschließung im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Bottrop

Die Freiheit Emscher Entwicklungsgesellschaft mbH (FEEG) plant mit dem Projekt „Freiheit Emscher“ für ehemalige bergbaulich genutzte Flächen zwischen Bottrop und Essen eine tragfähige Nachfolgenutzung.

Das heute v. a. landwirtschaftliche, 11 ha große Teilgebiet „Welheimer Mark“ soll im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung gewerblich umfunktionierte werden. BPR plant die verkehrliche und entwässerungstechnische Erschließung. Dabei werden auch die Schnittstellen zwischen Baureifmachung, Anschluss an die Haupteerschließungsplanung des Gesamtprojektes, Integration an die umliegenden Freianlagen sowie Reinigung und Einleitung des Regenwassers in das naheliegende Gewässer betrachtet.



### Mehr Grün und mehr Raum für moderne Mobilität in Stuttgart

Für das Veielbrunnengebiet und die Wildunger Straße wird ein Konzept entwickelt, das die Straßenräume neu ordnet und die Klimaanpassung im Quartier stärkt. Vorgehen sind zusätzliche Straßenbäume, Entsigelung, Elemente des Schwammstadtprinzips sowie Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr. Im Mittelpunkt stehen Reichenbachstraße, Veielbrunnweg, Bellingweg, Heinrich-Ebner-Straße und die Wildunger Straße. BPR übernimmt die Planungsleistungen in Arbeitsgemeinschaft mit einem Landschaftsarchitekturbüro in den ersten Leistungsphasen. Wir freuen uns, diese Aufgabe für die Stadt Stuttgart zu übernehmen und an einer lebenswerten, klimafitten Quartiersentwicklung mitzuwirken.



### Biotoptypen für den Ersatzneubau einer Brücke in Hemmingen

Die Stadt Hemmingen plant den Ersatzneubau einer Brücke über einen Entwässerungsgraben im Verlauf des Hundepfuhlswegs. Aufgrund der Lage innerhalb eines vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiets sowie eines Landschaftsschutzgebiets mit angrenzenden geschützten Biotoptypen sind – obwohl es sich um eine kleine Brücke handelt – umfangreiche wasser- und naturschutzrechtliche Genehmigungsverfahren erforderlich.

Im Zuge der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung wird eine Biotoptypenkartierung durchgeführt. Das Untersuchungsgebiet umfasst den unmittelbaren Brückenbereich sowie einen etwa 13 m breiten Streifen beidseitig des Grabens. Ziel ist es, die bestehende Biotopstruktur zu erfassen und die dauerhaften sowie bauzeitlichen Eingriffe fachlich zu bewerten.



### Verkehrsanlagenplanung Stromer Landstraße / Ochtum in Bremen

Die Stedinger Brücke verbindet im Ortsteil Bremen-Strom die Stadt Bremen mit Niedersachsen und stellt eine wichtige Achse zum Güterverkehrszentrum Bremen Seehausen sowie zum Neustädter Hafen dar. Als Gemeindestraße der Straßengruppe C übernimmt die Stromer Landstraße eine zentrale Zubringerfunktion im regionalen Güterverkehr.

Im Rahmen der Maßnahme ist neben der notwendigen verkehrlichen Anpassung des Bestandes an das neue Brückenbauwerk, eines barrierefreien Ausbaus der Bushaltestelle auch die Planung der Oberflächenentwässerung vorgesehen. Mit Blick auf die Dauer des Abbruchs und des Neubaus des Ersatzbauwerkes wird die Aufrechterhaltung des Verkehrs geprüft. Herausforderungen sind u. a. die Interessen durch das Queren von Deichen, das Tangieren eines Naturschutzgebietes und die Aufrechterhaltung des Betriebes von Rettungsdiensten.



### Umbau der Kupferdreher Straße in Essen

Die Stadt Essen führt den grundhaften Umbau der Kupferdreher Straße ab Poststraße sowie der Langenberger Straße bis zur A44 durch. Es erfolgen ein Vollausbau von Fahrbahn und Nebenanlagen, die Erneuerung der Entwässerung, Arbeiten an Beleuchtung und Lichtsignalanlagen sowie der barrierefreie Ausbau von drei Bushaltestellen mit fünf Bussteigen.

Die Kolleginnen und Kollegen aus Essen erbringen Leistungen der LPH 8 inkl. Örtlicher Bauüberwachung und Kostenkontrolle. Die Maßnahme ist in mehrere Bauteile gegliedert und erfordert eine enge Abstimmung aller Akteure. Bereits zuvor hatten wir den planerischen Auftrag für das Fahrbahndeckenbuch und die Oberflächenentwässerung.



Quelle: Rolf Hassel

### Baustellenerschließungskonzept für eine Trinkwassertransportleitung

Für den Oldenburgisch-ostfriesischen Wasserverband (OOWV) wird ein Baustellenerschließungskonzept im Zuge des Neubaus einer Trinkwassertransportleitung DN 600 entlang der Nordseeküste entwickelt. Die Maßnahme ist in zwei Bauabschnitte unterteilt und betrifft die Landkreise Wittmund, Friesland und Wesermarsch auf einer Gesamtlänge von 23 km. Ziel ist die Sicherstellung eines leistungsfähigen und sicheren Baustellenverkehrs zwischen Trasse und zentralen Lager- und Umschlagflächen.

BPR übernimmt die Planung der verkehrlichen Abläufe einschließlich Routenführung, Anbindung an das öffentliche Straßennetz sowie der Abstimmung mit betroffenen Behörden und Trägern öffentlicher Belange. Besondere Herausforderungen ergeben sich aus sensiblen Küstenräumen, saisonalen Verkehrsbelastungen und eingeschränkten Bestandswegen.

Bis November dieses Jahres werden wir uns mit diesem Projekt beschäftigen.

# Ein Platz in der Transformation

## Neugestaltung des Neumarkts in Osnabrück

**Auftraggeber**  
Stadt Osnabrück

**ARGE Neumarkt**

Lützwow 7 Landschaftsarchitekten (Landschaftsarchitektur)  
BPR Ingenieure (Verkehrsplanung)  
LOMA (Nachunternehmer (NU); Planung ZOB-Dach)  
Tilebin Ingenieure (NU; Tragwerksplanung ZOB-Dach)  
Jürgen Fiedler (NU; Brunnentechnik)  
Ingenieur-Büro Kohmächer (NU; TGA-Planung)  
VILLARET Ingenieurgesellschaft (NU; Betongutachten)

**Flächen (inkl. Kollegienwall)**

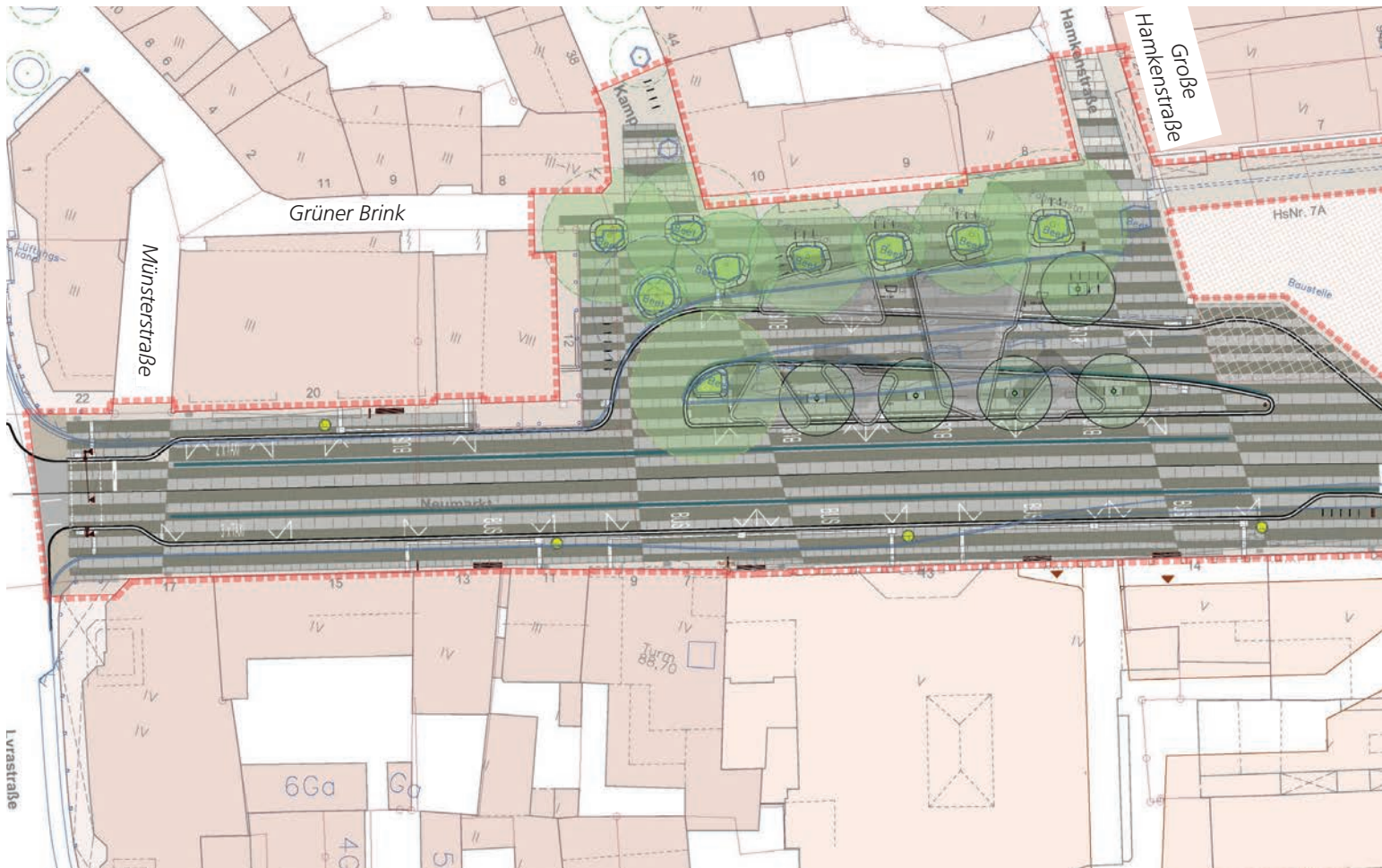
12.000 m<sup>2</sup> Fahrbahn in Betonbauweise  
4.000 m<sup>2</sup> Nebenanlagen in Beton und Naturstein

**Beauftragte Leistungen (BPR)**

Objektplanung Verkehrsanlagen LPH 1 – 9, Örtliche Bauüberwachung, Leitungsträgerkoordination, Projektsteuerung

**Besonderheiten**

Vereinigung von Gestaltung und Funktionalität in einem hochkomplexen innerstädtischen Raum



Übersichtsplan des Planungsraumes „Neumarkt“ (rot gestrichelte Linie), Lilienentwässerung „Schwerlastrassen“ (dicke blaue Linien) und alte Bordanlage (dünne blaue Linien)

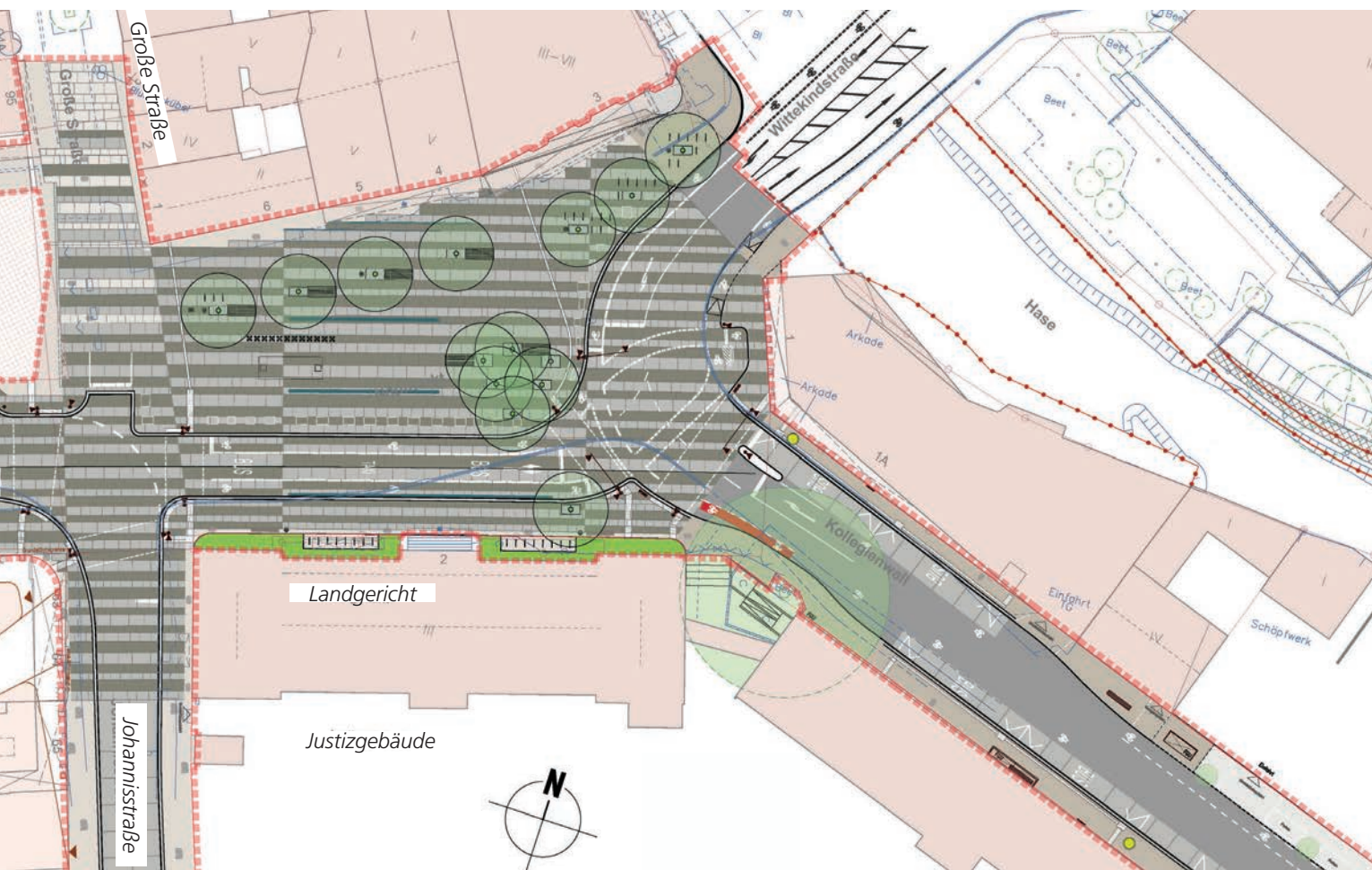
Der Neumarkt gehört zu den komplexesten innerstädtischen Räumen der Stadt Osnabrück. Gestalterische Brüche, eine unklare Funktionsaufteilung und die starke Dominanz des motorisierten Individualverkehrs führten zunehmend dazu, dass der Platz weder als Verkehrsknoten noch als urbaner Aufenthaltsort überzeugen konnte. Mit der vorangetriebenen Neugestaltung verfolgt die Stadt das Ziel, diesen zentralen Bereich grundlegend zu modernisieren. Die Planung begann bereits 2014 und basiert auf dem politischen Beschluss, den motorisierten Individualverkehr vollständig von dem Platz zu verbannen. Dadurch entsteht Raum für leistungsfähige Busanlagen, sichere Wegebeziehungen und neue Aufenthaltsflächen mit hoher Qualität.

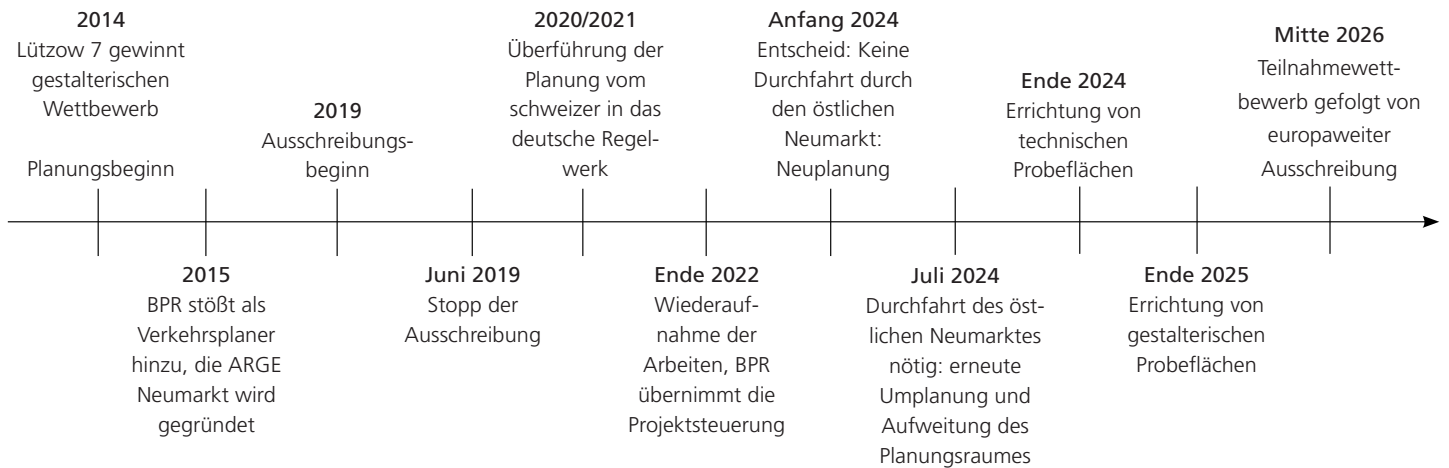
Ein wesentlicher Ausgangspunkt war der Wettbewerb, gewonnen vom Landschaftsarchitekturbüro Lützwow 7 aus Berlin, deren Entwurf den gestalterischen Rahmen vorgibt. Um die Verkehrsanlagenplanung des Projekts zu konkretisieren, stößt BPR auf Anraten der Stadt Osnabrück ins Projekt. Im späteren Verlauf bindet die ARGE Neumarkt mehrere Nachunternehmer, die parallel die weiteren Planungsobjekte bearbeiten. Diese enge Zusammenarbeit bildet ein wesentliches Fundament für den Gesamtprozess.

Die Verbindung zwischen den gestalterischen (gefärbter Beton, spezielle Möblierung, etc.) und den belastungstechnischen Anforderungen (2.000 Busse am Tag) erfordert außerdem Spezialwissen in Bezug auf innerstädtischen Betonstraßenbau. Hierfür wurde sich zunächst auf ein Referenzprojekt in Betonbauweise, den Osnabrücker Rosenplatz, berufen und die Konstruktionsweise adaptiert.

## Anpassungen und Weiterentwicklung

Im Jahr 2019 wurde die Ausschreibung veröffentlicht, kurze Zeit später aber vom damaligen Bürgermeister der Stadt Osnabrück gestoppt, da sich beim Referenzprojekt bauartbedingte Schäden an der Betonkonstruktion zeigten, die dann auch am Neumarkt befürchtet wurden. In der Folge wurden Ursachenforschung betrieben und Übergangsszenarien erarbeitet, wonach man sich in einem ersten Schritt auf die eigentliche Platzfläche konzentrierte und die ursprünglich noch im Projekt integrierte Johannisstraße separierte. Ab dem Jahr 2020 wurde das Bauvorhaben dann im Rahmen eines ziel- und zukunftsorientierten Mediationsverfahrens aufgearbeitet, wobei sich Optimierungspotenziale herauskristallisierten und ein konsensualer Schulterchluss zwischen Verwaltung, Politik und der ARGE Neumarkt erwirkt wurde. Die Wiederaufnahme der Planung und der Weg zurück zur deutschen Betonbauweise brachten dem Projekt mehr Struktur und Akzeptanz im politischen Raum. Mit dem Ingenieurbüro Villaret aus Berlin wurde zudem ein renommierter deutscher Betongutachter im Projekt tätig. Auch BPR qualifizierte sich weiter und erwarb den BStB-Schein (Fachmann für Betonstraßenbau). Die Wiederaufnahme des Planungsprozesses erfolgte Ende 2022. Man entwickelte die vorhandene Planung weiter und transformierte sie in Bezug auf die anzuwendenden deutschen Regelwerke für die Betonbauweise. Aufgrund übergeordneter verkehrlicher Fragestellungen war der Neumarkt, insbesondere der östliche (historische) Abschnitt, in der Folge mehrfach Teil politischer Debatten und Entscheidungen. Zunächst sollte dieser Bereich in seiner Ge-





samtheit, unter Inkaufnahme einer Sperrung für jeglichen motorisierten Verkehr, als Platz zum Verweilen, Flanieren sowie für jährliche Großveranstaltungen wie Volksfeste und Weihnachtsmärkte als Bühne dienen. Als Folge einer umfangreichen Verkehrsuntersuchung in Zusammenhang mit der Entwicklung des zukünftigen städtischen ÖPNV-Netzes wurde allerdings politisch beschlossen, die aus dieser Sperrung resultierenden verkehrlichen, kapazitiven und damit auch finanziellen Folgen nicht mehr im vollen Umfang tragen zu wollen bzw. zu können. Somit wurde sich auf einen politischen Kompromiss in Form einer einstreifigen Durchfahrt des östlichen Bereichs per Einbahnstraße von West nach Ost geeinigt. Dies führte zu erneuten Anpassungsbedarfen in der Planung und auch zu einer Erweiterung des Planungsraums in den angrenzenden Kollegienwall hinein, wo weitere Bushaltestellen geschaffen werden mussten.

### Materialwahl und Betonbauweise als technische Leitlinie

Der Siegerentwurf von Lützw 7 sieht vor, den Platz vollständig mit zweifarbigen Betonflächen zu gestalten. Die hohe Beanspruchung durch das Busaufkommen macht Beton zum sinnvollsten Werkstoff, da er die erforderliche Dauerhaftigkeit und Tragfähigkeit bietet. In intensiven Arbeitsgesprächen wurden Fugenanordnungen, Farbabstufungen, Plattengeometrien und Oberflächenqualitäten diskutiert und weiterentwickelt. Dieser Prozess fand in enger Abstimmung zwischen der ARGE und dem Betongutachter statt.

Um die spätere Qualität und Optik der Betonflächen abzusichern, wurden umfangreiche Probeflächen erstellt. Die erste dieser Flächen entstand Ende 2024 am Piesberg in Osnabrück, einem Ort, der durch die Zufahrt zur Mülldeponie bzw. einem Steinbruch täglich starken LKW-Belastungen ausgesetzt ist. Die Fläche sollte vor allem bautechnische und betontechnologische Fragestellungen beantworten. Dabei wurden unterschiedliche Varianten der Betonbauweise geprüft. Die Probefläche zeigte, wie sich verschiedene Beschichtungen, Fugenlayouts und farbige Betonrezepturen unter realen Bedingungen verhalten würden. Ebenso wurde bewertet, wie sich Plattenformate und Anschlüsse mit Natursteinpflaster in der Praxis bewähren, da auf dem Neumarkt der Anschluss der nördlichen Einkaufsstraße, bei der sowohl eine Fußgängerzone als auch eine Anlieferzone mit Schwerverkehr technisch und optisch aufeinander abgestimmt werden müssen. Eine weitere Probefläche, die neben

technischen Aspekten vor allem gestalterische Themen betrachtete, wurde Ende 2025 erstellt. Neben den Tests für Fertigbetonplatten für die späteren Nebenanlagen sowie die finale Wahl des zu verwendenden Natursteinproduktes, fanden hier Versuche statt, nach deren Ergebnissen die finale Farbgebung der Betonplatten festgelegt wurde. Darüber hinaus wurde die spätere Bearbeitung der Oberfläche erprobt. Die Wahl fiel auf ein Verfahren, das so genannte „Bushammern“, bei dem die oberste Schicht des Zementleims kontrolliert abgetragen wird, so dass die gebrochene Gesteinskörnung freiliegt. Durch dieses Verfahren entsteht eine Oberfläche, die farblich stabil bleibt und gleichzeitig eine hohe Widerstandsfähigkeit aufweist. Ferner entschied man sich für eine abschließende Imprägnierung, welche die Farbwirkung verstärkt und den Beton vor Witterungseinflüssen und Verunreinigungen schützen soll.

### Gestaltung und Struktur des neuen Platzraums

Die Gestaltung des Platzes folgt einem klaren funktionalen und räumlichen Prinzip. Invertierte Farb Räume entlang der Sichtachsen ordnen die Bewegungsströme, schaffen klare Sichtbeziehungen und strukturieren den Raum, ohne visuell dominant zu wirken. Wegebeziehungen und Aufenthaltsflächen werden klar zu erkennen sein. Gleichzeitig bleibt die Gestaltung zurückhaltend genug, um die vorhandenen und zukünftigen Baukörper im Umfeld nicht zu überstrahlen. Den aktuellen klimatischen Herausforderungen der Innenstädte begegnet der Neumarkt in Form eines Wasserspiels, mehreren Trinkbrunnen sowie der Pflanzung und dem Erhalt mehrerer Gehölze. In der letzten Überarbeitung wurde die Anzahl und auch die Größe dieser Bäume nochmals erhöht, so dass sie im Einklang mit den bereits bestehenden Bäumen im Bereich des ZOB ein abgestimmtes Gesamtbild präsentieren.

### Verkehrskonzept für einen leistungsfähigen Knotenpunkt

Die vollständige Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs stellt eine der zentralen Zielsetzungen dar. Der Neumarkt soll ausschließlich dem ÖPNV sowie dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten bleiben. Damit entsteht ein Raum, der verkehrlich klar strukturiert ist und ausreichend Kapazität für den sehr intensiven Busverkehr bietet. Dieses Konzept reduziert nicht nur Konflikte zwischen unterschiedli-

chen Verkehrsarten, sondern ermöglicht auch eine übersichtliche Organisation des Busbetriebs. Die neu geordneten Haltezonen werden so gestaltet, dass sie kurze Wegebeziehungen, sichere Querungen und eindeutige Nutzungsstrukturen ermöglichen.

### Ein Projekt mit anspruchsvollem Umfeld

Der Platz liegt zwischen mehreren unabhängigen Bauprojekten – darunter die Johanneshöfe im Süden, der Neubau der ehemaligen „Sportarena“ im Nord-Osten sowie Baumaßnahmen am Landgericht. Obwohl zwischen diesen Projekten keine formale Abstimmungsnotwendigkeit besteht, werden sie den späteren Bauablauf eindeutig beeinflussen, insbesondere in Bezug auf die Baustellenlogistik dieser Drittmaßnahmen. Die ARGE berücksichtigt diese Rahmenbedingungen bereits in der Vorbereitung der Ausschreibung, die Mitte 2026 veröffentlicht wurde.



### Ausblick

Mit dem vorliegenden Entwurf liegt ein technisch leistungsfähiges und funktional durchdachtes Konzept vor, welches die Anforderungen an einen zentralen Verkehrsknoten erfüllt und gleichzeitig durch deutliche, gestalterische und klimaangepasste Optimierungen eine verbesserte Aufenthaltsqualität ermöglicht. Die enge Zusammenarbeit zwischen der Stadt Osnabrück, der ARGE und den beteiligten Fachplanenden war entscheidend, um die Vielzahl der Randbedingungen erfolgreich zu integrieren.

Durch die konsequente Weiterentwicklung des Entwurfs entsteht ein Platz, der die hohe Verkehrsbelastung aufnehmen kann und einen neuen städtebaulichen Schwerpunkt in Osnabrück bildet.

### Maximilian Herzer

BPR Ingenieure, Büro Bremen



Quelle Visualisierungen: Lützw 7, Berlin

# Viel mehr als eine Umsteigeanlage

## ÖPNV-Anbindung des OT Bienrode in Braunschweig

Der Braunschweiger Ortsteil Bienrode bekommt einen neuen Regionalbahnhaltepunkt. Dies wird durch das bundesweite DB-Programm der „Stationsoffensive“ möglich. Der Regionalverband Großraum Braunschweig hat dank seiner finanziellen Förderung der Planung massiv dazu beigetragen, dass dieser Bahnhof in das Programm aufgenommen wurde. Der Bahnhof liegt im Norden der Stadt an der Strecke Braunschweig – Uelzen und soll im nächsten Jahr realisiert werden.

Für eine optimale Verknüpfung mit dem bestehenden Busverkehr ist es erforderlich, einen Bushaltepunkt mit direktem Umstieg zur Regionalbahn sowie P+R- und B+R-Anlagen zu errichten. Dafür ist die Stadt Braunschweig zuständig. Sie hat hierfür den bestehenden B-Plan angepasst.

BPR hat dieses Projekt bereits in einer vorangegangenen Machbarkeitsstudie untersucht. Damals wurden mehrere Varianten für die Lage und Erschließung des Busverkehrs entworfen, diskutiert und verglichen.

Das Ergebnis dieser Studie bildete anschließend die Grundlage für die weitere Objektplanung, der sich BPR gewidmet hat.

Die Anlage umfasst vier Bushaltestellen sowie P+R- und B+R-Anlagen. Die Bushaltestellen sind so angeordnet, dass ein unabhängiges Ein- und Ausfahren der Busse möglich ist. Dazu wurde eine Anbindung an die Forststraße geplant, um die Durchfahrt für Busse zu realisieren.

Die am stärksten frequentierten Buslinien werden direkt am Bahnsteig halten, so dass ein schneller und komfortabler Umstieg zwischen Bus und Bahn möglich ist. Die gesamte Anlage wird barrierefrei gestaltet.

Die P+R-Anlage ist in zwei Ausbaustufen geplant. Die Fläche kann bei Bedarf erweitert werden. Eine ursprünglich vorgesehene Parkpalette mit zwei Etagen sollte nicht weiterverfolgt werden, um eine erhöhte Versiegelung zu verhindern und mehr „Grün“ zu erhalten. Außerdem wird die Wirtschaftlichkeit einer PV-Anlage geprüft.

---

### Auftraggeber

Stadt Braunschweig

---

### Planungszeit

08/2024 bis heute

---

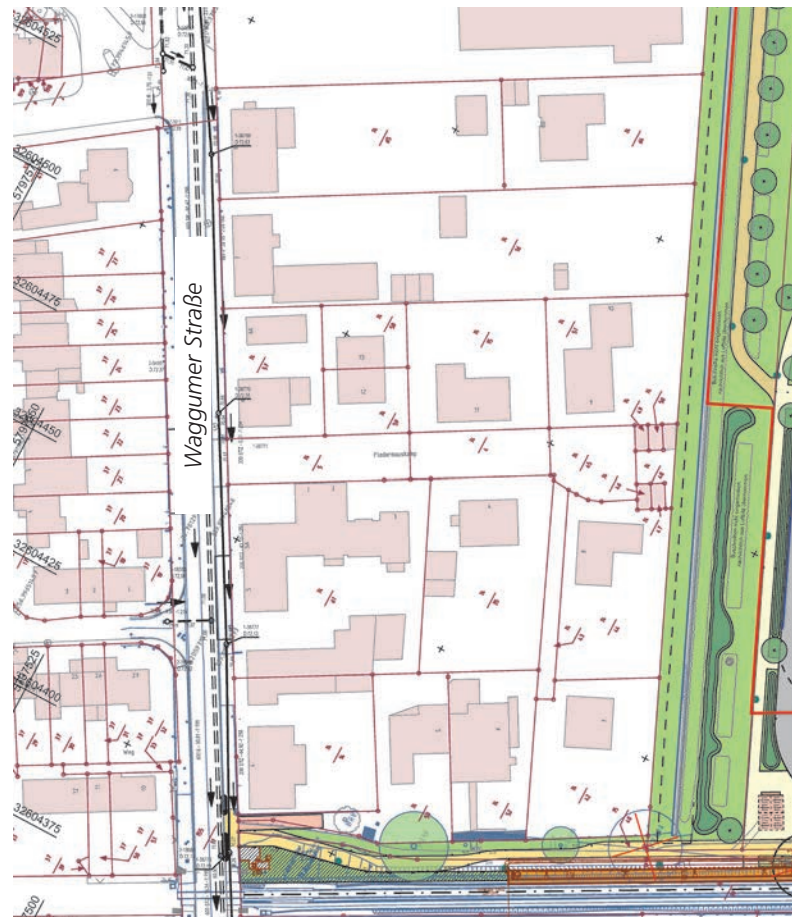
### Beauftragte Leistungen

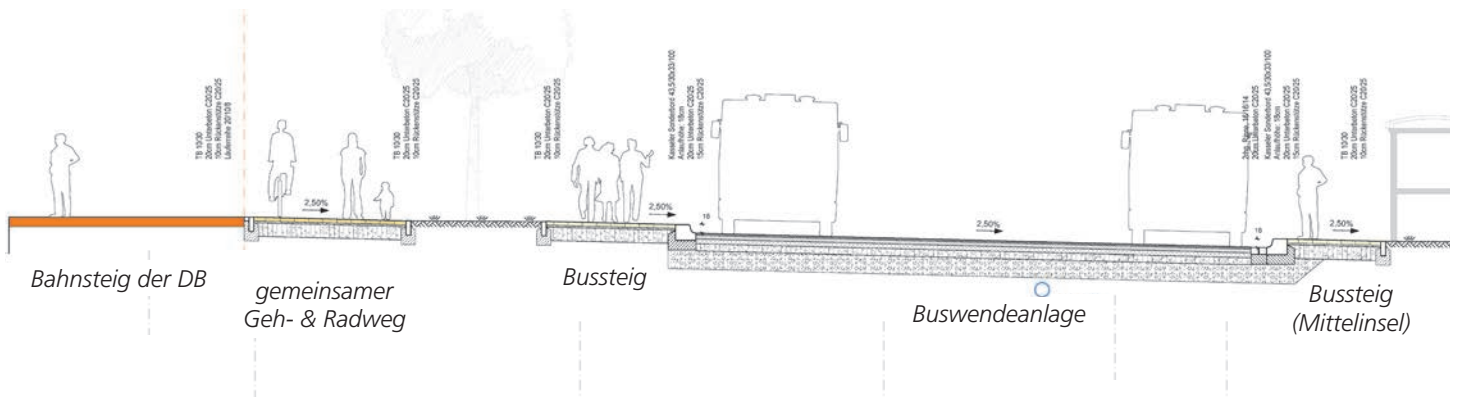
Objektplanung Verkehrsanlagen, Freianlagen sowie Ingenieurbauwerke (Entwässerung) jeweils in den Leistungsphasen 1 – 9

---

### Besonderheiten

- Erhalt und Integration prägender Bestandsbäume
- Regenwasserrückhalt/unterirdische Speicherung an Baumstandorten, Minimierung der Kanableitung bei gleichzeitiger Sicherung von Überflutungsflächen
- Barrierefreie Umsteigeanlage mit unabhängigen Busfahrbeziehungen und kurzen Wegen Bus-Bahn
- Fördergelder durch den Regionalverband





Neben der Verkehrsanlage war auch die Entwässerung der Anlage ein wichtiges Thema. Unter den Gesichtspunkten einer blau/grünen Planung wurde die unterirdische Speicherung/Versickerung des Regenwassers an den Baumstandorten untersucht. Ziel war es, möglichst wenig Regenwasser über den Kanal abzuleiten. Gleichzeitig musste berücksichtigt werden, dass die Fläche derzeit Retentionsraum bei Starkregenereignissen ist.

In der Planung mussten daher ausreichend Überflutungsflächen vorgehalten werden, so dass Starkregenereignisse nicht zu Schäden auf den Anliegergrundstücken führen können.

Ein weiterer Bestandteil des Projekts war die Freiraumplanung. Unser Fachbereich Umwelt- und Freiraumplanung entwickelte ein Begrünungskonzept, um die Auswirkungen zunehmender klimatischer Belastungen möglichst zu reduzieren.

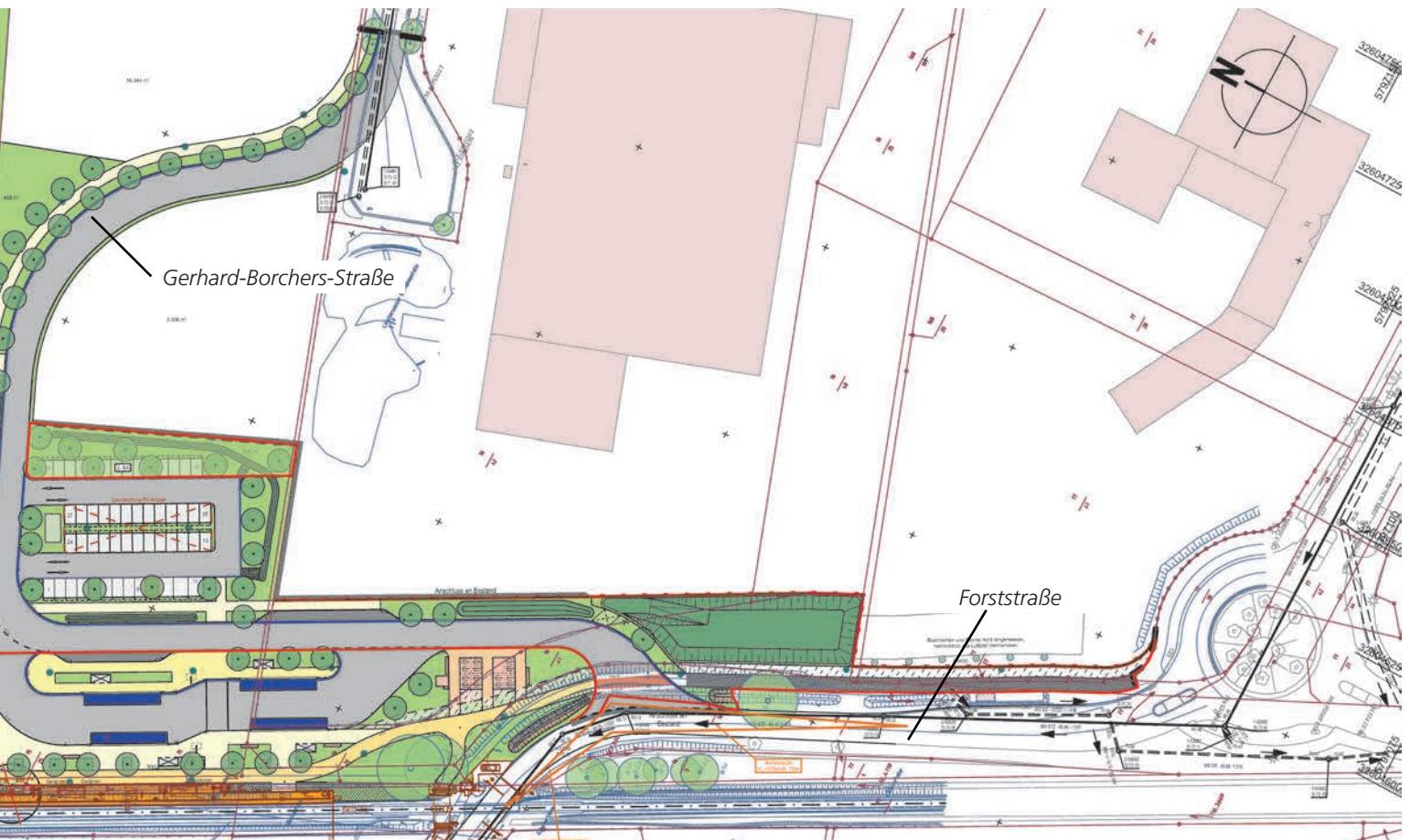
Erwähnenswert sind zwei landschaftsprägende Einzelbäume, deren Erhalt im Planungsprozess intensiv diskutiert und schließlich

gesichert wurde. Die Ausgestaltung der Anlage wurde so entwickelt, dass Funktionalität und Gestaltung zusammenwirken: Übersichtliche Haltepositionen, kurze Umsteigewege und eine reduzierte, einheitliche Ausstattung unterstützen Orientierung und Betrieb.

Ein wichtiger Aspekt war zudem die Betrachtung der Anbindung an die Waggumer Straße in Richtung Ortskern Bienrode. Über den bestehenden Weg dieser Relation verläuft eine wichtige Radverkehrsrouten, die in die Planung eingebunden wurde. Außerdem sollen die zu Fuß Gehenden aus dem Ortsteil Bienrode die Bushaltestellen gut erreichen.

Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit den Bautätigkeiten der DB.

**Alena Hellmann**  
BPR Ingenieure, Büro Hannover



# Grün-blaue Infrastruktur

## Nachhaltige Quartiersentwicklung OSTPARK in Bochum

### Auftraggeber

Stadt Bochum (Tiefbauamt)  
NRW.URBAN GmbH (Treuhand der Stadt Bochum  
für das Quartier Feldmark)

### Planungszeit

2015 – 2025

### Fläche

11.500 m<sup>2</sup>

### Besonderheiten

Größte Wohnbauflächenentwicklung in Bochum  
eines der ersten klimaangepassten Quartiere in der Region  
ausgezeichnet mit dem Preis für „Grün-Blau Infrastruktur“ 2026

### Landschaftsarchitekt

Henning Larsen, Ramboll Gruppe

Mit dem OSTPARK entsteht im Osten Bochums eines der derzeit ambitioniertesten Stadtentwicklungsprojekte der Region. Auf Flächen einer ehemaligen Stadtgärtnerei sowie bisher unbebauten Freiflächen wird schrittweise ein neues Wohnquartier entwickelt, bei dem ökologische, städtebauliche und technische Anforderungen konsequent miteinander verknüpft und zukunftsorientiert umgesetzt werden. Ein zentrales Element ist der Umgang mit Regenwasser: Statt klassischer Ableitung setzt das Projekt auf das Prinzip der Schwammstadt – sichtbar, erlebbar und nachweislich wirksam. Der OSTPARK gliedert sich in zwei Teilquartiere, von denen das

Quartier Feldmark den Auftakt bildet. Hier wurden die verkehrliche Erschließung, die Schmutzwasserentsorgung, die Oberflächenentwässerung sowie eine Lärmschutzanlage entlang des Sheffield-Rings von BPR im Auftrag der Stadt Bochum geplant und umgesetzt.

### Ideen und Ziele

Ziel des Vorhabenträgers war die Entwicklung eines nachhaltigen, zukunftsfähigen Wohnquartiers, das neuen Wohnraum schafft und gleichzeitig Antworten auf die Herausforderungen des Klimawan-





Übersichtslageplan Erschließung Quartier Feldmark

dels gibt. Neben städtebaulichen und sozialen Aspekten spielte insbesondere der Umgang mit Starkregenereignissen und Hitze eine zentrale Rolle. Mit dem OSTPARK entsteht ein Modellquartier, das Prinzipien der Schwammstadt konsequent anwendet: Regenwasser wird zurückgehalten, oberirdisch geführt und in das Freiraumkonzept integriert, so dass gleichzeitig eine hohe Aufenthaltsqualität geschaffen wird. Technische Infrastruktur, Verkehrsflächen und Freianlagen wurden dabei nicht getrennt betrachtet, sondern als zusammenhängendes System geplant.

## Die Planung

BPR war federführend für die Planung der Regenwasserentwässerung verantwortlich und entwickelte das entwässerungstechnische Gesamtkonzept für das Quartier. Ein Schwerpunkt lag auf der Anwendung von Überflutungssimulationen, um das Schwammstadt-Prinzip nicht nur konzeptionell, sondern auch rechnerisch im Sinne der Überflutungsvorsorge abzusichern.

Das Entwässerungskonzept wurde konsequent in die Planung der Verkehrsanlagen integriert. Klassische Regenwasserkanäle wurden im Quartier weitgehend vermieden. Stattdessen erfolgt die Ableitung des Niederschlagswassers überwiegend oberirdisch über Rinnen (Pflaster- und Kastenrinnen), Rasenmulden, Gräben und einer zentralen Gracht. Die Verkehrsflächen im Bereich Wasserplatz übernehmen dabei eine zusätzliche Funktion als temporärer Retentionsraum bei Starkregen. Parallel dazu plante BPR die äußere und innere Erschließung des Quartiers. Aufgrund der schrittweisen Hochbauentwicklung erfolgte die Planung abschnittsweise, teilweise mit



Ausschnitt aus Übersichtslageplan: Kanalnetzmodell und Überflutungssimulation

Langzeitprovisorien, um eine flexible Anpassung an den Baufortschritt zu ermöglichen. Ergänzend wurde die Schmutzwasserkanalisation geplant, die ausschließlich der Ableitung häuslichen Abwassers dient. Die enge Zusammenarbeit mit der Freiraumplanung ermöglichte es, das entwässerungstechnische Konzept auch in den Grün- und Aufenthaltsflächen weiterzuführen und gestalterisch aufzuwerten.

## Die Realisierung

In der Realisierungsphase übernahm BPR in den verschiedensten Vergabepaketeten im Gesamtprojekt die Bauüberwachung für Kanalbau / Entwässerungsanlagen, für Verkehrsanlagen im Bereich der Parkplatzerweiterung an der evangelischen Hochschule sowie für die Lärmschutzwand am Sheffield Ring. Die Umsetzung erfolgte in mehreren Bauabschnitten über einen langen Zeitraum, was hohe Anforderungen an Koordination und Kommunikation aller Projektbeteiligten stellte.

Besonders anspruchsvoll war das Zusammenspiel unterschiedlicher Gewerke und Bauunternehmen sowie die Abstimmung der Erschließungsarbeiten mit dem beginnenden Hochbau. Sonderkonstruktionen in der Oberflächenentwässerung erforderten eine enge Begleitung der Ausführung, ebenso das Bodenmanagement im Übergang zwischen Verkehrsflächen, Freiraum und Bebauung.

Die abschnittsweise Realisierung machte es erforderlich, technische Lösungen zu entwickeln, die sowohl kurzfristig funktionsfähig als auch langfristig in das Gesamtkonzept integrierbar waren.

## Besonderheiten und Herausforderungen

Eine besondere Herausforderung stellte der hohe gestalterische Anspruch dar, der mit ebenso hohen funktionalen Anforderungen an das Entwässerungssystem verbunden war. Sichtbare Wasserführung, Aufenthaltsqualität und technische Leistungsfähigkeit mussten in Einklang gebracht werden.

Zur Absicherung des Konzepts wurden Überflutungssimulationen eingesetzt, bei denen das Kanalnetzmodell bidirektional mit einem dreidimensionalen Oberflächenabflussmodell gekoppelt wurde. Auf diese Weise konnte nachgewiesen werden, dass auch bei Starkregenereignissen eine schadlose Ableitung und Zwischenspeicherung des Wassers gewährleistet ist. Externe Rahmenbedingungen, wie die Corona-Pandemie und die Auswirkungen der Ukraine-Krise, wirkten sich auf Abläufe und Marktbedingungen aus – Herausforderungen, die im Projektverlauf organisatorisch aufgefangen werden mussten.

## Ergebnis und Mehrwert

Mit dem OSTPARK ist ein Quartier entstanden, das technische Infrastruktur, Freiraum und Stadtentwicklung beispielhaft miteinander verknüpft. Das Regenwassermanagement ist nicht verborgen, sondern prägt das Quartier über die oberflächige Ableitung und Wasserführung sichtbar und trägt zur hohen Aufenthaltsqualität bei. Gleichzeitig wird sowohl die Widerstandsfähigkeit gegenüber Starkregen sowie Klimafolgen erhöht und der lokale Wasserhaushalt als auch das Mikroklima im Quartier spürbar verbessert.

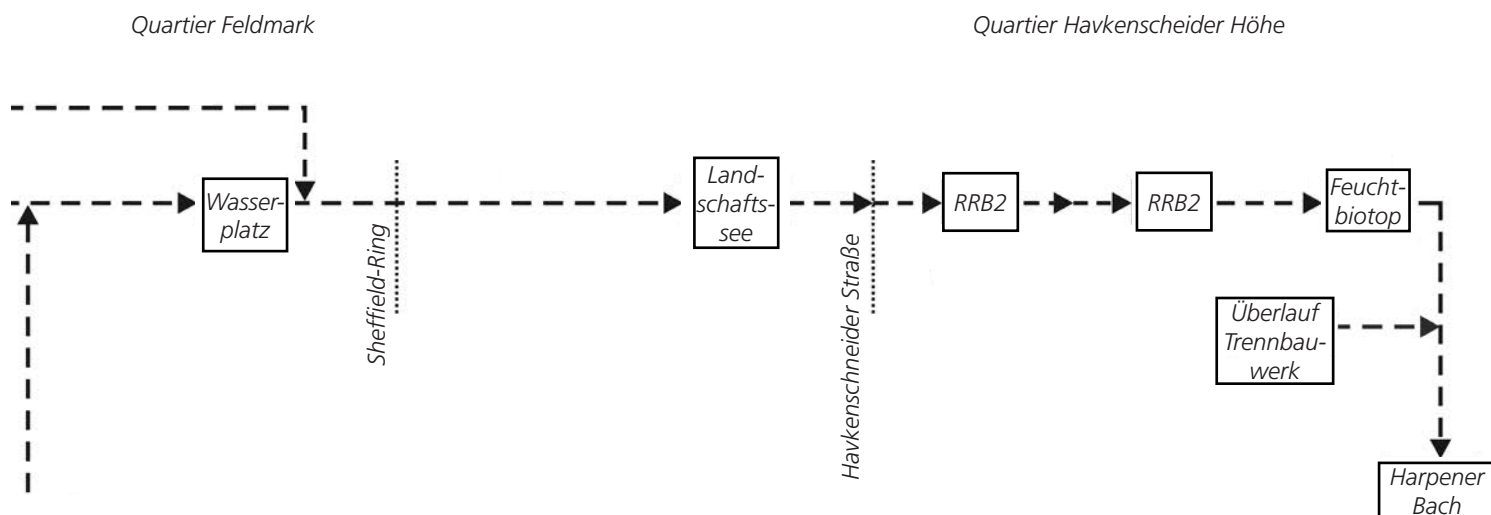
Diese Qualität wurde auch überregional wahrgenommen: Das Projekt OSTPARK Bochum wurde im Januar 2026 auf der InfraTech in Essen mit dem „Grün-Blauen Infrastruktur Preis 2026“ ausgezeichnet. Die Auszeichnung würdigt innovative Projekte der grün-blauen Infrastruktur, die technische Leistungsfähigkeit und gestalterische Qualität verbinden. Für die Stadt Bochum bedeutet der OSTPARK eine Stärkung ihres Profils als zukunftsorientierter Standort nachhaltiger Stadtentwicklung. Für die Bewohnerinnen und Bewohner entsteht ein Quartier mit hoher Lebensqualität und resilienter Infrastruktur. Darüber hinaus besitzt das Projekt klaren Modellcharakter und liefert wertvolle Impulse für vergleichbare Stadtentwicklungsprojekte.

## Persönliche Einschätzung

Der OSTPARK Bochum zeigt, wie integrierte Planung über Fachgrenzen hinweg gelingen kann. Die konsequente Umsetzung des Schwammstadt-Prinzips – von der Simulation bis zur gebauten Realität – macht das Projekt zu einem fachlich wie gestalterisch überzeugenden Beispiel moderner Ingenieurplanung. Die anspruchsvolle und interdisziplinäre Planung und Umsetzung hatte auch bei uns einen hohen Lernerfolg, und wir freuen uns auf weitere Projekte, bei denen wir unsere umfangreichen Erfahrungen zur Schaffung von klimaresilienten Stadträumen einbringen können.

**Stefan Lippert & Stefan Thiemann**

BPR Ingenieure, Büro Bremen, Büro Essen





Wasserführung quer zur Fahrbahn über Kastenrinnen



Wasserführung auf der Fahrbahn über Muldenrinnen



Regenwasserableitung über Kastenrinne in die Gracht



Gracht parallel zur Haupteinfahrstraße



Regenwasserableitung von bewachsener Mulde



Gestaltetes Sitzelement zum Verweilen an der Gracht

# Aktuelles & Internes

## Neuigkeiten abseits der Projektarbeit

### Bruun & Möllers GmbH & Co. KG gewinnt 1. Preis im Wettbewerb zur Neugestaltung der Lüneburger Straße in Hamburg-Harburg

BPR beriet im Bereich Erschließungs- und Entwässerungsplanung

Die Lüneburger Straße soll als zentrale Verbindung zwischen dem Harburger Schloss und der Innenstadt zu einem lebendigen, inklusiven und zukunftsorientierten Stadtraum umgestaltet werden. Bruun & Möllers GmbH & Co. KG wurde für den Entwurf mit dem 1. Preis im Wettbewerb ausgezeichnet. BPR war im Rahmen des Wettbewerbs beratend tätig.

Zentrales Gestaltungselement ist die Weiterentwicklung des „Roten Bands“, das mit ortstypischem rötlichem Klinker in Fischgrätverlegung die historische Identität Harburgs fortführt. Intarsien aus Naturstein gliedern den Straßenraum und schaffen Zonen für Aufenthalt, Begrünung und Außengastronomie – für hohe Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit.

Am Lüneburger Tor öffnet sich die Straße zu einem neuen Platz mit Bäumen, Wasserspiel und Sitzgelegenheiten – ein Ort für Begegnung, Spiel und Erholung. Ergänzt wird das Konzept durch moderne Beleuchtung, klare Mobilitätsstrukturen und klimaangepasste Begrünung. Die Neuplanung stärkt den öffentlichen Raum als identitätsstiftende, nachhaltige und vielfältig nutzbare Achse.



Quelle: Bruun & Möllers GmbH & Co. KG / Willner Visualisierungen

### Kohlfahrt 2026: Vom Bollerwagen bis zur Tanzfläche

Ende Februar fand unsere diesjährige Bremer Kohlfahrt statt – ein rundum gelungener Tag voller Bewegung, Spaß und guter Stimmung. Los ging es im großen Besprechungsraum des Bremer Büros, wo wir uns zunächst mit Essen und Getränken stärkten. Gut ausgerüstet mit zwei Bollerwagen machten wir uns anschließend auf den Weg über den Osterdeich bis zur Schlachte und weiter über die Weserbrücke in Richtung Weserwehr. Auf dem Rückweg ließen wir diesen Teil der Tour mit einem letzten Spiel vor der Kunsthalle ausklingen. Unterwegs sorgten verschiedene Spiele



wie Bierdeckelweitwurf, Flunky-Ball und ein Bremer Quizduell für Unterhaltung. Nach einem kurzen Stopp im Büro führte uns der Weg – weiterhin geheimnisvoll gehalten – zum Marktplatz, bevor wir schließlich im Schüttinger in Bremen-Mitte ankamen. Dort wurde ausgiebig Grünkohl gegessen, bis Mitternacht und teilweise sogar darüber hinaus gefeiert und getanzt. Im Rahmen der Feierlichkeiten wurde auch das neue Königspaar gekürt: Tom Hinrichsen und Lena Gerken übernehmen für 2026/2027 das Amt von Adrian Fischer und Natalia Tepe. Eine rundum gelungene Kohlfahrt, die noch lange in Erinnerung bleiben wird.

## Auszeichnung auf der InfraTech 2026



Quelle: Leon Ströter

Andreas Giga (Jurymitglied), Frank Großklags (Tiefbauamt), Johanna Reisch (Henning Larsen), Heike Möller (Stadt Bochum), Stefan Thiemann (BPR), Laura Knappmann (Knappmann), Marcel Wiegard (Jurymitglied), Peter Köddermann (Jurymitglied), Roland Stud (Knappmann) (v.l.n.r.)

Anfang des Jahres durften wir in Essen den „Grün-Blauen Infrastruktur Preis 2026“ entgegennehmen. Unser gemeinsames Projekt „Quartiersentwicklung OSTPARK Bochum“ (siehe S. 16) wurde als eines der drei beispielgebenden Projekte für grün-blaue Infrastruktur ausgezeichnet. Zusammen mit Vertretern unseres Auftraggebers haben wir das Konzept auf der Messe vorgestellt: Ein klimaresilientes Quartier, das nach dem Schwammstadt-Prinzip funktioniert. Statt Wasser einfach abzuleiten, setzen wir auf offene Wasserläufe, Retentionsflächen und multifunktionale Nutzung – für mehr Lebensqualität und Klimaschutz mitten in der Stadt.

## Erneut ausgezeichnet!

Das competition online Ranking bewertet Ingenieurbüros anhand ihrer Wettbewerbsleistungen: Teilnahmen, Platzierungen und Auszeichnungen in offenen Planungswettbewerben. Dass BPR hier zwei Jahre in Folge unter den Top 3 von mehr als 25.600 Fachplanungsbüros landet, spiegelt unser kontinuierliches Engagement in der Verkehrsplanung wider.

Wir freuen uns über diese Platzierung, arbeiten schon tatkräftig daran, auch im nächsten Jahr wieder an diese Leistung anknüpfen zu können. Herzlichen Dank an alle Kolleginnen und Kollegen für das stetige Engagement in unseren Projekten!



Abbildung v.l.n. Christoph M. Zorn, Sybille Scheuffele (Lang Hugger Rampp Architekten GmbH), Leonhard Weizmann (SBI GmbH) und Jens Kuhn (Kuhn Decker GmbH & Co. KG)

## MBA berufsbegleitend abgeschlossen – Wissen mit direktem Praxisbezug

Mit dem erfolgreichen Abschluss des berufsbegleitenden Studiengangs „MBA Unternehmensführung Bau“ an der Hochschule Biberach erweitert unser Kollege Christoph aus Köln gezielt seine betriebswirtschaftlichen und strategischen Kompetenzen – ein konkreter Mehrwert für unsere Projekte und die Weiterentwicklung von BPR

Das Aufbaustudium verbindet betriebswirtschaftliche, rechtliche und strategische Inhalte mit den Anforderungen der Bau- und Immobilienbranche. Die Präsenzphasen fanden in Form von Blockunterricht statt und ließen sich gut mit der beruflichen Tätigkeit vereinbaren, so dass ein direkter Transfer der Inhalte in den Arbeitsalltag jederzeit möglich war.

Im Mittelpunkt standen neben klassischen Managementthemen insbesondere Unternehmensstrategie, Vertrags- und Claim Management, Digitalisierung (BIM) sowie nachhaltiges Bauen. Der starke Praxisbezug ermöglichte es, gewonnene Erkenntnisse unmittelbar in Projekte und interne Abläufe einzubringen.

Ein weiterer Meilenstein in der beruflichen Entwicklung – wir freuen uns, dass wir diesen berufsbegleitenden Weg unterstützen konnten und gratulieren herzlich zum erfolgreichen Abschluss.

## Unternehmen der BPR Gruppe:

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 Ingenieure GmbH & Co. KG

### Braunschweig

Wolfenbütteler Str. 4  
Fon 05 31 / 123 137-0  
info@bpr-braunschweig.de

### Essen

Müller-Breslau-Straße 28  
Fon 02 01 / 12 51 69-0  
info@bpr-essen.de

### Hannover

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

### Stuttgart

König-Karl-Straße 49  
Fon 07 11 / 34 59 71-30  
info@bpr-stuttgart.net

### Bremen

Ostertorstraße 38 / 39  
Fon 04 21 / 335 02-0  
info@bpr-bremen.de

### Hamburg

Shanghaiallee 15  
Fon 0 40 / 32 59 10 78-0  
info@bpr-hamburg.de

### Köln

Holzmarkt 2/2a  
Fon 02 21 / 88 84 88-0  
info@bpr-koeln.de

### Wolfsburg

Porschestraße 86  
Fon 0 53 61 / 84 84 84-0  
info@bpr-wolfsburg.de

### Bremerhaven

Westkai 56  
Fon 04 71 / 97 16 92 48  
info@bpr-bremerhaven.de

### Hamel

Wettorstraße 20  
Fon 0 51 51 / 78 14 39 10  
info@bpr-hamel.de

### Osnabrück

Theodor-Heuss-Platz 10  
Fon 05 41 / 357 49 94-0  
info@bpr-osnabrueck.de

## BPR Sachverständigen GmbH

### Bremen

Ostertorstraße 38 / 39  
Fon 04 21 / 335 02-0  
albrecht.kasten@bpr-gutachter.de



## Unternehmen der BSR Ingenieure GmbH:

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

#### Augsburg

Pilsener Straße 7  
Fon 08 21 / 480 43 04-0  
augsburg@bpr-consult.com

#### Deggendorf

Hafenstraße 28  
Fon 09 41 / 66 08 06-10  
deggendorf@bpr-consult.com

#### Halle

Große Ulrichstraße 7/9  
Fon 03 45 / 12 29 96-0  
info@bpr-halle.de

#### Regensburg

Emmeramsplatz 6  
Fon 09 41 / 66 08 06-10  
regensburg@bpr-consult.com

#### Bad Reichenhall

Wittelsbacherstraße 18  
Fon 0 86 51 / 762 99-0  
bad-reichenhall@bpr-consult.com

#### Dresden

Friedrichstr. 24  
Fon 03 51 / 21 29 52 81  
dresden@bpr-consult.com

#### Hamburg

Speersort 4 - 6  
Fon 040 / 20 94 94 88-0  
info@bprhamburg.de

#### Rosenheim

Stollstraße 5  
Fon 08 031 / 233 261-0  
rosenheim@bpr-consult.com

#### Berlin

Pariser Straße 1  
Fon 030 / 209 67 67 00  
zentrale@bpr-berlin.de

#### Frankfurt am Main

Rotfeder-Ring 5  
Fon 069 / 95 80 11-80  
frankfurt@bpr-consult.com

#### München

Christoph-Rapparini-Bogen 25 - 27  
Fon 0 89 / 520 57 29-0  
info@bpr-consult.com

#### Traunstein

Maxplatz 12  
Fon 08 61 / 909 61 44-0  
traunstein@bpr-consult.de

#### Cham

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

#### Gelsenkirchen

De-la-Chevallerie-Straße 42 - 44  
Fon 02 09 / 947 838-0  
zentrale@bpr-berlin.de

#### Nürnberg

Kressengartenstraße 4a  
Fon 09 11 / 990 98-400  
nuernberg@bpr-consult.com

#### Zeit

Judenstraße 1/2  
info@bpr-halle.de  
Fon 0 345 / 122996-0

### SRP Schneider & Partner Ingenieur Consult GmbH

#### Kronach

Ruppenweg 24  
Fon 0 92 61 / 56 6-0  
info@srp-consult.de

#### Schweinfurt

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

### ENWACON Engineering GmbH & Co. KG

#### Kiel

Niemannsweg 133  
Fon 04 31 / 800 978 0  
info@enwacon.de

### BSR Hesse Ingenieure GmbH

#### Eisenach

Stolzstraße 17  
Fon 03 691 / 29 02-0  
sekretariat.ea@hesseundpartner.com

#### Bamberg

Luitpoldstraße 51  
Fon 09 51 / 993 39-500  
info@srp-consult.de

#### Würzburg

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

#### Bonn

Basteistraße 81  
Fon 02 28 / 367 512-26  
info-bonn@enwacon.de

#### Kassel

Wittrockstraße 14  
34121 Fon 05 61 / 928 76-0  
sekretariat@hesseundpartner.com

#### Nürnberg

Kressengartenstraße 4a  
Fon 09 11 / 990 98-400  
info@srp-consult.de

### SRP Schneider & Partner International Department

#### Mannheim

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

### K+S Ingenieur-Consult GmbH & Co. KG

#### Nürnberg

Kressengartenstraße 4a  
Fon 09 11 / 990 98-400  
office@KplusS-Ing.de

### DÜNSER.AIGNER.KOLLEGEN Ingenieurplanungsgruppe GmbH

#### München

Christoph-Rapparini-Bogen 25 – 27  
Fon 0 89 / 55 22 64-0  
info@duenser-aigner.de

### BS Schwarzbart Ingenieure GmbH & Co. KG

#### Frankfurt

Rotfeder-Ring 5  
Fon 0 69 / 95 80 11-0  
frankfurt@bs-schwarzbart.de