

BPR_{aktuell}



BPR Ingenieure
BSR Ingenieure

2.25

Inhaltsverzeichnis

Titel	Modernisierung des ZOB Hamburg Harburg	1
Editorial	42 ist die Antwort auf die Frage aller Fragen	3
Aktuelle Projekte	Lückenschluss Allerufer Reeperbahn, Verden Viergleisiger Ausbau von zwei Straßenbahnhaltestellen, Frankfurt a.M. Umbau Nebenfahrbahn Amsinckstraße, Hamburg Entwässerung einer Feuerwache, Nienburg Umgestaltung Frillendorfer Straße, Essen	4
	Ausbau des Knotenpunktes Bochumer Landstraße, Essen Planung einer Stadtbahn, Hamburg Süd Ersatzneubau einer Straßenbrücke, Region Hannover Neubau von Haltepunkten am Hauptgüterbahnhof, Hannover Planung und Realisierung von Außenanlagen einer Produktionsstätte, Cuxhaven	5
Projekte	Modernisierung des ZOB Hamburg Harburg Erneuerung von Stadtbahnhaltestellen in Braunschweig Neubau des Doppelkreisels Iserlohn-Letmathe Umfassende Projektsteuerung für die „Überseeinsel“ in Bremen	6 10 12 14
Aktuelles + Internes	B2Run-Lauf, Bremen Erneute Rezertifizierung unseres Qualitätsmanagementsystems Markus Mey in den Vorstand des AHO gewählt Alexander Riebe ist wieder Spendenkönig beim MuKo-Lauf auf Amrum Spatenstich Tram München	16
	BPR Sommerfest 2025 Daniel Niehaus ist jetzt Zertifizierter Kanalsanierungs-Berater Wissen aus der Praxis für die nächste Generation Ein kulinarisches Ende: Teamevent der Büros aus der Region West	18

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 Künne
Fotografie: BPR, Bernd Künne

Änderungen vorbehalten
©BPR Ingenieure GmbH & Co. KG, 2025

42 ist die Antwort auf die Frage aller Fragen

Douglas Adams hat in seinem Roman „Per Anhalter durch die Galaxis“ aus dem Jahr 1979 die Frage aller Fragen von dem Supercomputer Deep Thought berechnen lassen. Die Antwort des Supercomputers im Roman war: 42! Wenn man der KI heute die Frage stellt, was die Antwort auf die „Ultimative Frage des Lebens, des Universums und dem ganzen Rest“ sei, bekommt man als Antwort immer noch „42“. Hat die KI in der Zwischenzeit nichts dazugelernt? Doch, sicherlich kann die KI in unserem Aufgabenbereich an vielen Stellen die Arbeit erleichtern, beschleunigen und effizienter gestalten. Auf die wirklich schwierigen Fragen, wie sich beispielsweise der Ukraine-Krieg auf unsere zukünftige Arbeit auswirkt, kommt allerdings die wenig hilfreiche Antwort: „Ingenieurbüros im Straßenbau sind durch den Ukraine-Krieg indirekt stark betroffen, vor allem durch gestiegene Materialpreise, unsichere Lieferketten, veränderte Vergaberegeln und Projektverzögerungen. Die Branche fordert unbürokratische Lösungen und eine nationale Rohstoffstrategie, um die Abhängigkeit von einzelnen Lieferländern zu reduzieren.“ Das hilft nicht wirklich weiter, wir werden uns dazu wohl selbst Gedanken machen müssen.



BPR ist seit 35 Jahren auf dem Markt, seit zehn Jahren führen wir jährlich Strategietreffen mit unseren Führungskräften durch, um eine Standortbestimmung vorzunehmen und gegebenenfalls den Kurs für die Zukunft anzupassen. 35 Jahre erfolgreiche Arbeit und zufriedene Kunden zeigen uns, dass die Richtung von BPR stimmt – und das soll auch so bleiben. Wir sind stolz darauf, dass wir in den vergangenen 35 Jahren an vielen wichtigen und zukunftsweisenden Themen und Projekten beteiligt waren.

Schon von Anfang an ist BPR bundesweit beim Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur mit Planungsaufgaben im Stadtbahnbereich beteiligt. Gerade erst war der erste Spatenstich für die Tram Münchner Norden, deren Planung von BPR ist. In Hamburg sind wir an der Machbarkeitsuntersuchung für eine Stadtbahn von Wilhelmsburg bis Harburg beteiligt und in Braunschweig planen wir die Gleissanierung in der Friedrich-Wilhelm-Straße. Nachdem wir vor fast 30 Jahren diese Strecke schon einmal geplant haben, steht jetzt eine Grunderneuerung an. In Köln befindet sich die von uns geplante 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn im Bau, und seit über zwei Jahrzehnten gestalten wir die Streckenerweiterungen der Bremer Straßenbahn in verschiedensten Rollen mit.

Aber auch Radschnellwegverbindungen gehören schon seit einigen Jahren zu unserem Portfolio, wie beispielsweise die Planungen für den Radschnellweg Achim zwischen Bremen-Nord und Achim mit einer Länge von rund 70 Kilometern. Jetzt beginnen wir mit den Planungen für die Radschnellverbindung Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel mit einer Länge von 18 Kilometern.

Im Zusammenhang mit dem Klimawandel hat es das Thema Schwammstadt inzwischen auch in die Nachrichtenmagazine von ARD und ZDF geschafft. Für uns Verkehrsanlagenplanende ist das Thema eigentlich nicht neu, nur die Begriffe gab es früher noch nicht. Unter anderen Bezeichnungen haben wir uns schon lange mit dem unschädlichen Abführen von Regenwasser in den Straßen sowie dessen Zwischenspeicherung beschäftigt. Beim Sanierungsprojekt Arnum Mitte ist beispielsweise die Herausforderung, dass wir bei der Umgestaltung der ehemaligen B3 im Ortskern das Schwammstadtprinzip umsetzen. In Braunschweig haben wir aktuell den Auftrag für die Erschließungsplanung des neuen Wohngebietes in Wenden West II – auf der grünen Wiese – nach dem Prinzip der Schwammstadt bekommen. Wir freuen uns, dass wir unser Fachwissen hier einbringen dürfen und als federführendes Büro eines interdisziplinären Planungsteams mit zwei Projektpartnern zu einem attraktiven und zukunftsfähigen Wohnumfeld beitragen können.

Auch wenn 42 nicht immer die Antwort auf alle Fragen ist – wir blicken zuversichtlich in die Zukunft und wünschen Ihnen in diesem Sinne viel Spaß bei der Lektüre unserer neuen BPRaktuell.

Viele Grüße aus der Geschäftsleitung

Jens Pohl



Quelle: Stadt Verden (Aller)

Lückenschluss Allerufer Reeperbahn, Verden

2013 haben wir den gesamten Straßenraum der Reeperbahn in Verden barrierefrei erschlossen. 2015 wurde der Ausbau Kreisel/Parkpalette umgesetzt. Nun soll der Straßenquerschnitt des Lückenschlusses im Abschnitt vom Anschlusspunkt der Straße „Am Nordertor“ bis zur Anbindung an den bestehenden Teil der Reeperbahn, in Höhe Blumenwisch, neu strukturiert werden. Dazu gehört auch die Fortsetzung der Hochwasserschutzmauer. Ergänzt wird die Fahrbahn um Senkrechtparkplätze, die durch Alleebläume und Staudenflächen gegliedert werden und der Straße einen grünen Charakter verleihen. BPR ist als Nachunternehmer von Lohaus Carl Köhlmos mit der Bauoberleitung der Objektplanung Verkehrsanlagen beauftragt.



Quelle: Architekten schneider+schumacher

Viergleisiger Ausbau von zwei Straßenbahnhaltestellen, Frankfurt a.M.

Der Vorplatz des Frankfurter Hauptbahnhofs und die Düsseldorfer Straße sollen umgestaltet werden, um den Anforderungen an einen leistungsfähigen ÖPNV und eine moderne Stadtgestaltung gerecht zu werden. Das Projekt sieht eine Zurücknahme der KFZ-Nutzung vor, so dass dieser Stadtraum den zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zur Verfügung gestellt wird. Das Vorhaben basiert auf einem städtebaulichen Wettbewerb und einer Vorplanung, die wir zusammen mit dem Architekturbüro schneider&schumacher und den Landschaftsarchitekten lad+ bereits erfolgreich bearbeitet haben. Wir freuen uns, gemeinsam mit der VGF, der traffiQ und der Stadt Frankfurt den Stadtraum zwischen dem Baseler Platz und dem Platz der Republik fit für die Zukunft zu machen.



Umbau Nebenfahrbahn Amsinckstraße, Hamburg

Im Rahmen des Busbeschleunigungsprogrammes der Metrobuslinie 3 in der Freien und Hansestadt Hamburg dürfen wir uns mittlerweile über unser zweites Projekt im diesem Zusammenhang freuen. Nachdem wir uns dem Knotenpunkt Amsinckstraße / Nagelsweg im Auftrag des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) planerisch gewidmet haben, begleiten wir derzeit, ebenfalls für den LSBG, den Umbau der Nebenfahrbahn der Amsinckstraße unmittelbar unterhalb der Nordkanalbrücke zwischen Recha-Lübke-Damm und Woltmanstraße. Wir freuen uns, wieder einen kleinen Beitrag zur Stärkung des ÖPNV zu leisten und damit zur Verkehrswende beitragen zu können.



Entwässerung einer Feuerwache, Nienburg

Der Nienburger Ortsteil Marklohe erhält eine neue Feuerwehrtechnische Zentrale. Im Zuge dessen sollen auf einem 35.000 m² großen Grundstück ein Feuerwehrgebäude mit einer Nutzfläche von ca. 6.000 m² und nutzungsgerechten Außenanlagen entstehen. Das Regenwasser soll über in großflächige Rigolen zur Versickerung abgeleitet werden. Zusätzlich wird es genutzt, um einen Löschwasserbehälter zu befüllen, welcher zu Feuerlöschübungen genutzt wird. Zusammen mit Horeis + Blatt planen wir die Verkehrs- und Freianlagen für die technische Außenanlagen in häufig erprobter Konstellation in den LPH 1 bis 9. Außerdem führen wir eine Überflutungsprüfung durch, holen die Genehmigungen für die Planung ein und kümmern uns um die Örtliche Bauüberwachung.



Umgestaltung Frillendorfer Straße, Essen

Die Umgestaltung der Frillendorfer Straße beinhaltet eine umfassende Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur auf einer Hauptverkehrsachse. Ziel ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, den Verkehrsfluss zu verbessern und nachhaltige Mobilität zu fördern. Die Herausforderungen bestehen in der Berücksichtigung vielfältiger Interessen: hohe Verkehrsbelastung, bestehende Unfallhäufungsstellen, Integration des Radverkehrs ohne Mindestmaße, barrierefreier Ausbau mehrerer Bushaltestellen sowie umfangreiche Leitungscoordination und Brückeninstandhaltung. Auch Umweltaspekte wie Baumbilanzierung und Regenwassermanagement sind integrale Bestandteile. Wir kümmern uns in Auftrag der Stadt Essen um dieses spannende Projekt!

Ausbau des Knotenpunktes Bochumer Landstraße, Essen

Der Knotenpunkt Bochumer Landstraße / Rodenseelstraße / Sachsenring soll durch umfangreiche Maßnahmen deutlich verbessert werden. Die heute versetzten Einmündungen sollen aufgelöst und zu einem vierarmigen Knotenpunkt zusammengefasst werden. Im Rahmen dieses Projektes, welches wir für die Stadt Essen umsetzen, kümmern wir uns in den LPH 3 und 5 bis 8 der Objektplanung Verkehrsanlagen sowie in den LPH 1 bis 3 sowie 5 bis 8 der Objektplanung Ingenieurbauwerke (Entwässerung) um die Verbesserung dieses wichtigen Knotenpunktes. Hinzu kommen die Örtliche Bauüberwachung, SiGeKo-Leistungen sowie die Leitungsträgerkoordination. Bis Anfang 2029 soll der Knotenpunkt wieder uneingeschränkt befahrbar sein.



Planung einer Stadtbahn, Hamburg Süd

Ist eine Stadtbahn für die Hansestadt Hamburg ein sinnvolles und wirtschaftliches Verkehrssystem? Bereits vor 25 Jahren haben wir schon einmal eine Stadtbahn für Hamburg geplant, die leider nicht weiterverfolgt wurde. Nun starten wir einen neuen Versuch. Im Auftrag der Hamburger Hochbahn untersuchen wir in Zusammenarbeit mit WTM Engineers und ARGUS Stadt und Verkehr die Einführung eines für Hamburg neuen Stadtbahnsystems zwischen Wilhelmsburg und Harburg. Die Aufgabe besteht aus einem Trassenvergleich und einer Prüfung der baulichen und technischen Machbarkeit der Vorzugsvariante. Mit den daraus ermittelten Kosten wird eine Kosten-Nutzen-Untersuchung durchgeführt, die hoffentlich zu einem positiven Ergebnis kommt.



Quelle: Wolfgang Weiser, Pixabay

Ersatzneubau einer Straßenbrücke, Region Hannover

Die Straßenbrücke über die Erse im Zuge der K 127 (Benroder Straße) zwischen Uetze und Eltze soll ersetzt werden. Im Zuge der Arbeiten plant die Region Hannover, den Straßenquerschnitt auf das heute erforderliche Maß anzupassen. Die Straßenfahrbahn wird an den Brückenanschlüssen erneuert, außerdem wird eine Fahrbahnrandverziehung und Verbreiterung vorgenommen. Start der Maßnahme war im Juni. Unsere Kolleginnen und Kollegen aus dem Büro Hannover wurden von der Region Hannover mit der Bauoberleitung, der Örtlichen Bauüberwachung sowie der Sicherheits- und Gesundheitskoordination beauftragt. Bis zum Frühjahr 2026 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.



Neubau von Haltepunkten am Hauptgüterbahnhof, Hannover

Am ehemaligen Hauptgüterbahnhof in Hannover entstehen vier neue Bushaltestellen sowie drei neue Pausenpositionen. Die Haltestellen werden auf Grundlage der Standardhaltestelle der Region Hannover barrierefrei ausgebaut. So können diese auch von 18,75 m langen Gelenkbussen angefahren werden. Zur barrierefreien Nutzung erhalten die Haltestellen eine erhöhte Bordanlage, ein Blindenleitsystem sowie standardisierte Oberflächenneigungen. Die Pausenpositionen sind unabhängig von den eingesetzten Bussen anfahrbar und mit Ladesäulen ausgestattet. Zudem wird das Projekt durch Fördermittel des Landes Niedersachsen über die LNVG unterstützt. BPR übernimmt im Auftrag der Region Hannover die LPH 1 bis 8 sowie die Örtliche Bauüberwachung.



Planung und Realisierung von Außenanlagen einer Produktionsstätte, Cuxhaven

Als zuständiger Bauplaner bringen wir die Außenanlagen der Produktionsstätte von Titan Wind Energy (Germany) GmbH in Cuxhaven voran. An der Neuenfelder Straße stehen bereits vier Produktionshallen; weitere Neubauten erweitern den Standort. Wir steuern aus unserem Bremer Büro die ersten orientierenden Planungen und Untersuchungen – von der Objektplanung der Verkehrsanlagen bis zu den Ingenieurbauwerken (Entwässerung). In enger Abstimmung mit unserem Auftraggeber übersetzen wir Anforderungen in klare, umsetzbare Lösungen, koordinieren Schnittstellen und halten die Abläufe auf Kurs. So wächst der Standort Cuxhaven Schritt für Schritt weiter – funktional, zukunftsfähig und mit einem echten Beitrag zur nachhaltigen Energiegewinnung.



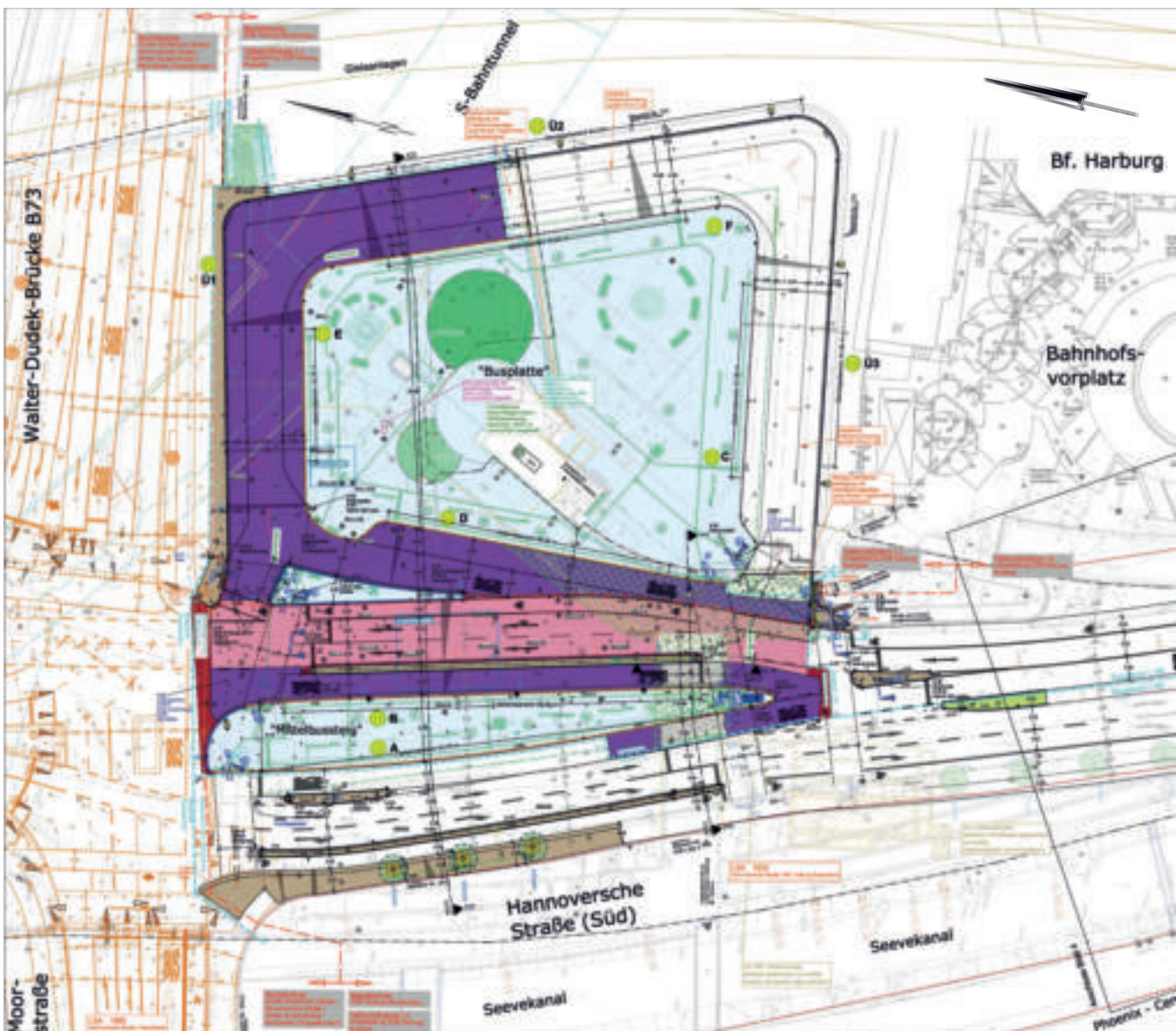
Quelle: Christian Richter

Auch nicht alle Tage: Spezial-Taucher-Einsatz

Modernisierung des ZOB Hamburg Harburg



Quelle: Groth & Co. Bauunternehmung GmbH



Übersichtsplan

Quelle: IB Münster

Der zentrale Omnibusbahnhof Hamburg Harburg wird umfassend umgebaut, da die bisherige Anlage den gestiegenen Anforderungen an Kapazität, Verkehrsfluss und Sicherheit nicht mehr gerecht wird. Ziel der Modernisierung ist es, den Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern, die Abläufe für Busse reibungsloser zu gestalten und den Reisenden mehr Komfort sowie Barrierefreiheit zu bieten. Damit soll nicht nur die Verkehrsanbindung optimiert, sondern auch die Qualität des Reisens insgesamt deutlich verbessert werden.

Neben der Modernisierung der Busumsteiganlage wird auch ein zusätzlicher Busmittelsteig in der Hannoverschen Straße errichtet. Die übergreifende Dachkonstruktion, die sowohl die Umsteiganlage als auch den Busmittelsteig

seit Ende 2024 um die Umsetzung der Verkehrswege sowie der Entwässerung. Der 3. BA umfasst den Hauptteil des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) und der Busplatte sowie die westliche Hannoversche Straße, die direkt an den ZOB anschließt.

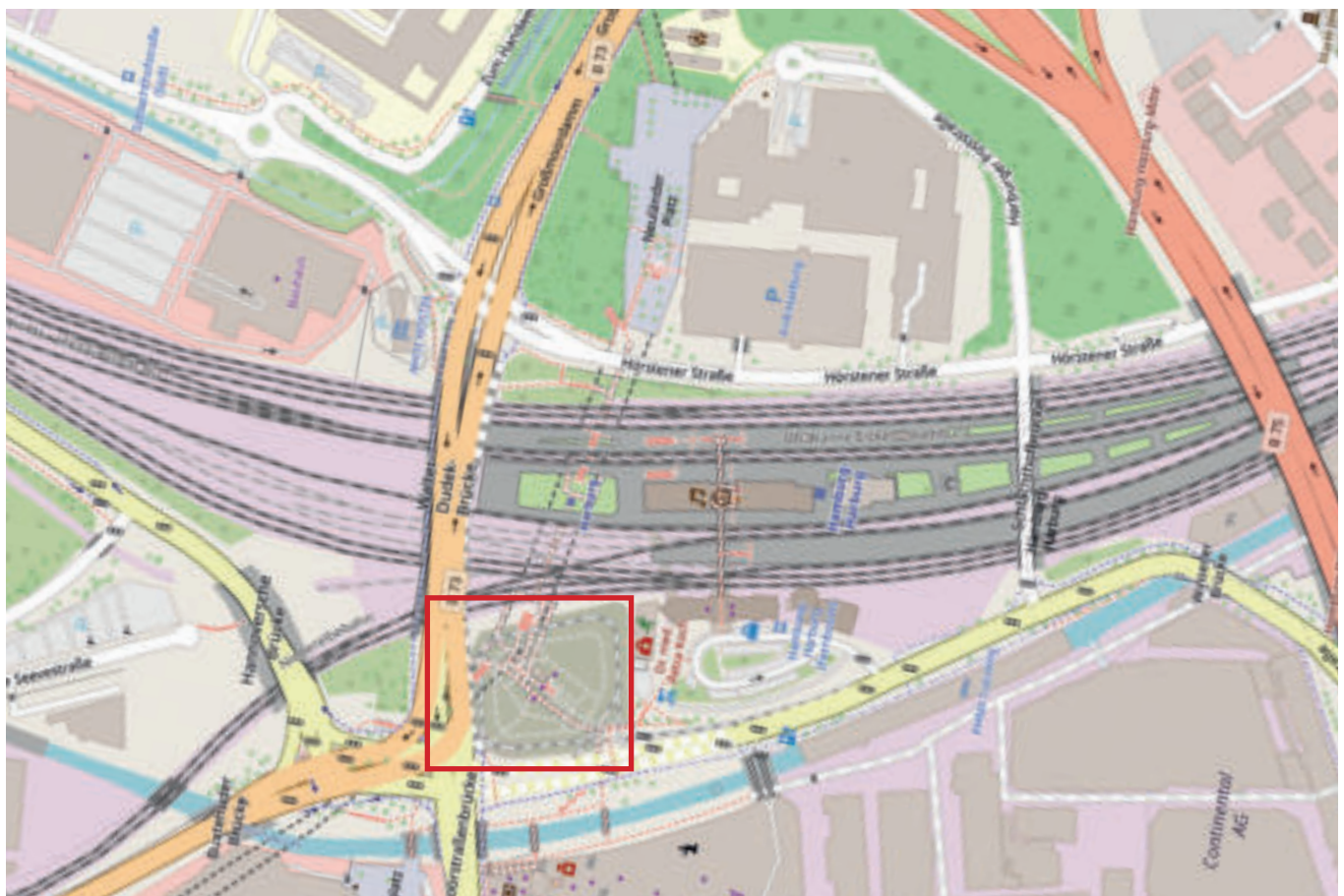
Im Anschluss wird der 4. BA auf der lastbeschränkten Busplatte (bedeutet einen hohen konstruktiven Anteil zzgl. zum Straßenbau) gebaut. Den Abschluss bilden die Arbeiten an der Moorstraße und dem riesigen Doppelknoten an der Walter-Dudek-Brücke als 5. BA.

Aufgrund der Herstellung vom 1. und 2. BA mit den zu erwartenden leichten Verzögerungen an einem so urbanen und komplexen Projekt, war unser Zeitfenster eng gesteckt, da an dem Fertigstellungstermin dieses Bauabschnittes im

des Baufeldes sowie die Organisation der entsprechenden Be- und Lagerflächen waren, als wir in das Projekt einstiegen, noch nicht optimal abgestimmt.

Was zu tun war, war uns schnell klar: Beteiligte zusammenbringen, Schnittstellen – terminliche als auch technische – identifizieren sowie koordinieren und Konfliktpunkte auflösen. Nachträglich wurden wir also mit koordinativen Leistungen beauftragt und konnten so einen roten Faden in den weiteren Projektablauf bringen.

In der Folge führten wir eine wöchentlich, übergeordnete Besprechung vor der normalen Baubesprechung ein, bei der wir im Kreis der Fachplanenden bzw. Bauoberleitungen und Auftraggeber versuchten, sämtliche Schnittstellen zu bedienen. Alle vier Wochen erweiterten



Unser Baustellenbereich (rote Markierung) sowie der umliegende innerstädtische Bereich

Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende, ODbL

überspannt, wurde in einem europaweit ausgeschriebenen Architektenwettbewerb ermittelt.

Wir stiegen in dieses spannende Projekt im Rahmen der Bauausführung des 3. Bauabschnittes ein und kümmern uns

Mai 2026 festgehalten wurde. Wir fanden im Rahmen unserer Tätigkeit eine enges und kompliziertes Baufeld vor, auf dem mehrere Baubeteiligte mit unterschiedlichen Bauverträgen und Ausführungsfristen tätig waren. Die terminlichen Abläufe, die gemeinsame Nutzung

wir diese Runde um die ausführenden Unternehmen, um die jeweils anstehenden Bauphasen noch präziser abzustimmen.

Ein Beispiel ist der Bauablauf rund um das Speicherbecken 2.2. Diese Rigole

hat ihre Sohle auf 4,0 m Tiefe unter der neuen Straßenoberkante. Die Stahlträger des Baugrubenverbau zur Herstellung dieses Ingenieurbauwerks ragen aufgrund diverser Weichschichten bis zu 12 m in den anstehenden Boden. Da die historische Straßenoberkante (GOK) bei ca. -8,0 m lag, mussten außerdem Kampfmittelsondierungen an den Bohrpunkten durchgeführt werden. Direkt neben der Rigole mussten auch die Stützen der neuen Dachkonstruktion (inkl. eigener Kampfmittelsondierungen) gebohrt werden. Die einzelnen Gewerke waren meistens durch eigene Bauverträge unabhängig voneinander tätig, mussten aber im Zuge der Projektabwicklung genau eingetaktet werden.

Die komplexe Reihenfolge der Arbeiten wäre also folgendermaßen: Kampfmittelsondierung Rigole, Kampfmittelsondierung Dachstützen, Baugrube Rigole, Einbau Rigole, Verfüllung Baugrube, Bohrpfähle für Dachstützen, Fundament Dachstützen, Oberflächenentwässerung und Leitungsbau, Bordanlage, Straßenoberbau, Herstellung Dachkonstruktion.

Gerade als wir uns eingearbeitet hatten, wurde bei der letzten Kampfmittelsondierung der Rigole 2.2 der nächste Rückschlag in Form einer Anomalie in ca. 12 m Tiefe festgestellt, die den Bauablauf unmittelbar zum Stehen brachte. Wird eine Anomalie erst einmal festgestellt, muss sie komplett erkundet und, im Falle eines Kampfmittelfundes, beseitigt werden. Die Detektor-Messwerte, die Größenverhältnisse und die Zieltiefe deuteten alle auf einen möglichen Kampfmittelfund hin. Ein Fund in 12 m Tiefe (bei der historischen GOK von -8 m) bedeutet eine Eindringtiefe eines abgeworfenen Objekts von ca. 4,0 m, die von den Expertinnen und Experten als realistische Tiefenlage einer möglichen Bombe entspricht.

Wie also beseitigt man ein möglicherweise explosives Objekt in 12 m Tiefe in einem stark urban geprägten Bereich? Nach Rücksprache mit der Feuerwehr, die in Hamburg für die Kampfmittelbergung zuständig ist, entschied man sich mit der Fachfirma, die auch die Sondierungen durchgeführt hat, für den Einsatz eines Bergungsrohrs. Die Bergungs-

länge dieser Konstruktion beträgt inkl. des erweiterten Aufsatzrohrs ca. 10 m. Wir mussten also zunächst eine tiefere Arbeitsebene für den Bergungstrupp schaffen.

Der ursprünglich geplante Verbau mit Stahlträgern entfiel. Stattdessen wurde eine große abgeböschte Baugrube auf ca. -4 m hergestellt. Diese Tiefe entspricht der Sohle der geplanten Rigole, so dass wir nach Abschluss der Bergungsarbeiten die vorhandene Baugrube weiterverwenden konnten. Beim Aushub fanden wir auch die im Laufe der Jahrzehnte immer wieder aufgeschütteten Straßen aus Asphalt und anderen Baustoffen. Die Stemmarbeiten mussten aufgrund der Nähe zur Anomalie extrem erschütterungsarm erfolgen, um eine Destabilisierung des möglichen Objekts auszuschließen.

Nach Herstellung der Zufahrtsrampe wurde durch den Bergungstrupp der erste ca. 6 m lange Teil des Bergungsrohrs mit Hilfe von Wasser vorsichtig eingepresst bzw. eingespült. Zwischen- durch wurde immer wieder Boden aus dem versenkten Rohr ausgekoffert. Ab einer bestimmten Stelle erreichten wir



Einsatz des Bergungsrohrs



auch den lokalen Grundwasserstand. In der Folge wurde die ca. 4 m lange Erweiterung des Bergungsrohrs ebenfalls erfolgreich eingebracht.

Im Hintergrund der örtlichen Bautätigkeiten liefen die Vorbereitungen für eine mögliche Evakuierung des stark belebten Bereichs in Bahnhofsnähe. Aufgrund eines nahen Einkaufszentrums entschied man sich, die eigentliche Bergung an einem Wochenende durchzuführen. Dabei sollte die Erkundung am Samstag und die mögliche Bergung (und eine damit eventuell einhergehende Evakuierung) am Sonntag stattfinden. Zusätzlich musste auch die Deutsche Bahn bzgl. des Zugbetriebs in und von Richtung Hamburg vorab informiert werden.

Der Tag war gekommen. Das final abgesenkte Bergungsrohr wurde geflutet und der Spezial-Taucher-Einsatz begann. In völliger Dunkelheit, in einer ca. 1,80 m breiten Stahlröhre mit 10 m Länge erkundete der Spezialtaucher kopfüber, ausgestattet mit einer Spezialdüse und einem Absaugschlauch, die direkte Nähe der Anomalie. Nach einiger Zeit war der Bereich rund um das Objekt freigespült.

Per Funk mit der Einsatzleitung verbunden war die steigende Spannung jedem ins Gesicht geschrieben.

Die große Erleichterung kam kurz darauf, als der Taucher bestätigte, dass es sich doch nur um einen alten Spundwandanker handelt. Der Bereich konnte endlich „grün“ (und damit kampfmittelfrei) gemeldet werden. Noch im gleichen Zuge wurde das Bergungsrohr wieder ausgebaut, während der entstandene Hohlraum mit Blähton wiederverfüllt wurde. Diese kleinen Ton-Kügelchen nehmen das Wasser auf und gewinnen exponentiell an Umfang. Durch ihre weiche Konsistenz drückt sich der Ton in nahezu jeden entstandenen Hohlraum, so dass an der Oberfläche auf einem sicheren Untergrund weiter aufgebaut werden konnte. Noch am nächsten Montag begannen bereits die Arbeiten an der Rigolenkonstruktion.

Trotz des Stillstandes von ca. zwei Monaten und den Widrigkeiten zu Baubeginn haben wir es geschafft, den Bauablauf so weit zu optimieren, dass der Straßenbau voraussichtlich sogar früher als Mai 2026 fertiggestellt werden kann.

Auftraggeber Hochbau: Hochbahn Hamburg
Auftraggeber Tiefbau: LSBG Hamburg
Baufirma Tiefbau: Groth & Co. Bauunternehmung GmbH
Planung von: Ingenieurbüro Münster

Eröffnung ZOB im Winter 2026;
5. BA (Doppelknoten) frühestens 2028

Wir prognostizieren den Abschluss der Hauptstraßenbautätigkeiten (Bordanlage, Asphalt, Fahrbahnbeton) noch im Jahr 2025. Anfang 2026 finden die finalen Pflasterarbeiten in den Nebenanlagen sowie der Einbau von Lichtsignalanlagen, Beleuchtung und Verkehrsschilder statt.

Vielleicht betreuen wir auch den 4. Bauabschnitt dieses spannenden Projekts in der Hansestadt. Die Vergabe der Überwachungsleistungen steht noch an. Den aktuellen BA kann man auf jeden Fall als Erfolgserlebnis einstufen.

Maximilian Herzer, BPR Ingenieure, Büro Bremen und Jon Kordes, BPR Ingenieure, Büro Hamburg



Der Taucher beim Freispülen und Abtasten der Anomalie



Wiederverfüllung der Baugrube mit Blähton

Barrierefreiheit 2.0

Erneuerung von Stadtbahnhaltestellen in Braunschweig

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) modernisiert nach und nach ihre 80 Stadtbahnhaltestellen. Zum einen sollen die Haltestellenkanten an die aktuellen Anforderungen der Barrierefreiheit angepasst, zum anderen die in die Jahre gekommenen Haltestellenausstattungen modernisiert werden. Das gilt insbesondere für die Fahrgastunterstände und die Geländer und deren Spritzschutz.

Im Zuge der Bahnsteigerneuerung werden sämtliche Zugänge mit taktilen Leiteinrichtungen ausgestattet. In den meisten Fällen führt das dazu, dass sämtliche Fahrbahnquerungen barrierefrei umgebaut werden müssen. Damit ist auch die Stadt Braunschweig im Boot, die den Umbau der Fahrbahnquerungen außerhalb der Haltestellenzugänge beauftragt.

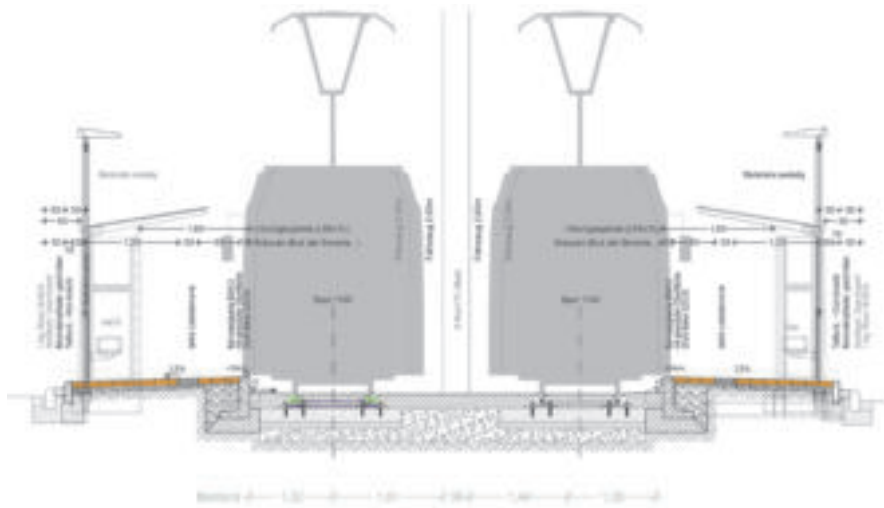
nes 2,65 m-Fahrzeug beachtet werden. Teilweise ist hierfür die Aufweitung des Gleismittenabstands einzuplanen, sofern er nicht bereits vorhanden ist.

Das betraf die Gleise an der Haltestelle Siegfriedstraße. Die Gleise, die zudem das Ende ihrer Nutzungsdauer mit über 40 Jahren erreicht hatten, mussten umgebaut werden. Die dafür erforderliche Sperrpause des Stadtbahnbetriebs sollte aus betrieblichen Gründen auf die Dauer der Sommerschulferien begrenzt werden. Die gesamte Umbaumaßnahme musste also in sechs Wochen durchgeführt werden. Ein ambitionierter Zeitplan, der aber eingehalten wurde.

Das Spaltmaß am Bahnsteig, also die Lücke zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante, muss auf ein Minimum begrenzt werden. Da die Haltestellen aber nicht immer vollständig in einem geraden Abschnitt liegen, sind fahrzeugabhängige Hüllkurven zu berechnen. Wir können die Hüllkurve mit der von uns eingesetzten Trassierungssoftware card_1 für jedes Stadtbahnfahrzeug berechnen und daraus die optimale Bahnsteigkantenführung ermitteln. Eine sehr wichtige Angelegenheit, die insbesondere für bewegungseingeschränkte Personen, z. B. Rollstuhlfahrende, wichtig ist.

Wie so oft ist das Bauen im Bestand eine größere Herausforderung als eine neue Trasse auf der grünen Wiese. Wie gemacht für uns.

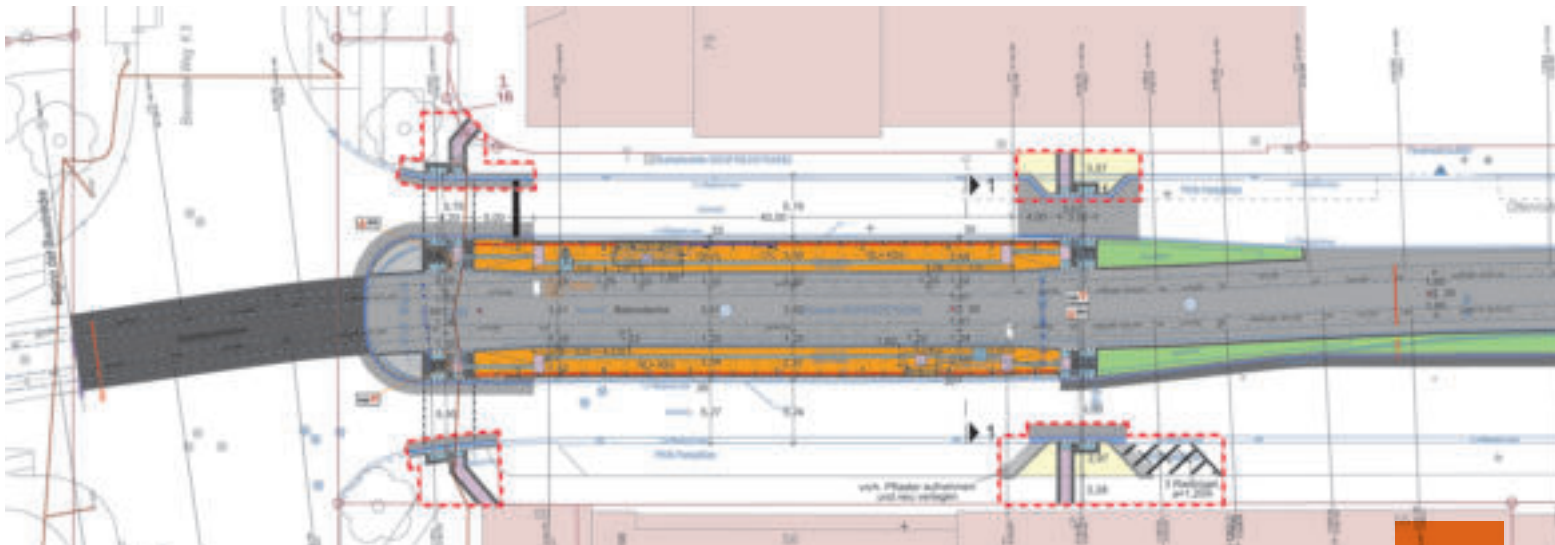
Jürgen Hofmann, BPR Ingenieure, Büro Hannover

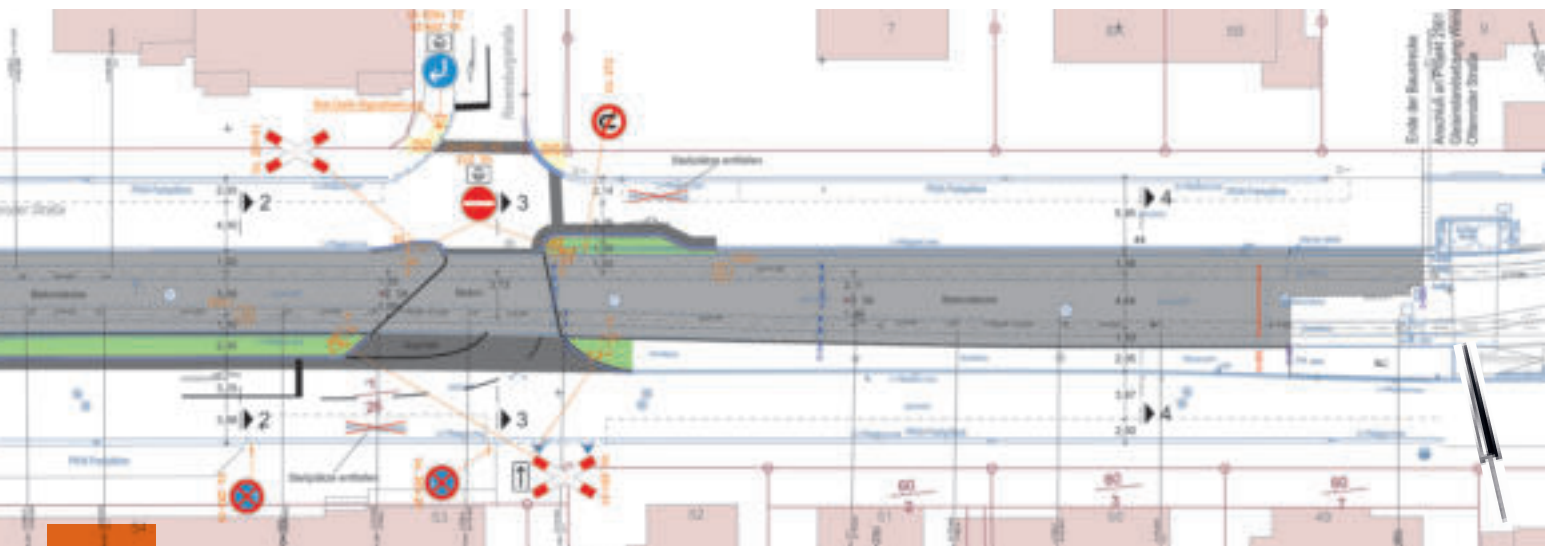


Mit der Einführung von Niederflurfahrzeugen Anfang der 90er Jahre sind die Haltestellen bereits barrierefrei auf eine Bahnsteighöhe von 20 cm über SOK ausgebaut worden. Das war damals gut, aber der Feind des Guten ist das Bessere, und so werden die Bahnsteigkanten heute auf eine optimale Höhe von 24 cm über Schienenoberkante gebracht. Nach einer fast 30-jährigen Nutzungsdauer werden auch sämtliche Ausstattungsgegenstände erneuert und auf den aktuellen Stand der Technik gebracht.

Beispielhaft zeigen wir hier die Haltestelle Siegfriedstraße, die gerade fertiggestellt und vor kurzem in Betrieb genommen worden ist. Sechs weitere Haltestellen im Zuge der Wolfenbütteler Straße sind zurzeit in unserer Planung bzw. in der Ausschreibung. Ganz aktuell ist noch die Haltestelle Friedrich-Wilhelm-Straße dazu gekommen

Im Zuge der Haltestellenumbauten muss, wie bei allen Maßnahmen in Braunschweig, die zukünftige Einführung ei-





Realisierung unter Beschleunigungsbedingungen

Neubau des Doppelkreisels Iserlohn-Letmathe

In Iserlohn-Letmathe wurde eine verkehrswichtige, lageversetzte große Straßenkreuzung mit Ampelschaltung rückgebaut und durch einen stadtbildprägenden Doppelkreisel (auch als Brillenkreisel bezeichnet) ersetzt. Es handelte sich um zwei versetzt hintereinander liegende Einmündungen mit den Anschlussstraßen Schwerter Straße / Vonder-Kuhlenstraße und Hagener Straße L743 / Alter Markt L743.

Der Kreuzungsbereich mit den beiden Knotenpunkten hat durch die Anbindung an die A 46 und Hauptverbindung nach Hagen-Hohenlimburg überregionale Bedeutung. Er bildet gleichzeitig den direkten Zugang zur Einkaufsstraße / Fußgängerzone von Iserlohn-Letmathe. Die Besonderheit der Maßnahme bestand vor allem darin, die Bauzeit für das große Bauvolumen unter Ausnutzung aller logistischen und organisatorischen Möglichkeiten, die für Baumaßnahmen im innerstädtischen Bereich angewendet werden können, so kurz wie möglich zu halten.

Die technischen Lösungen für die Bauausführung wurden bereits zu einem früheren Zeitpunkt in den LPH 1 bis 4 vorbereitet. Sie wurden durch unser Büro dann bis zur Ausführungsreife (LPH 5) weiter geplant. Zusätzlich erhielten wir den Auftrag, die Örtliche Bauüberwa-

chung mit Leistungen aus der Bauoberleitung zu übernehmen.

Die starke Topographie im märkischen Sauerland machte die Höhenplanung und den Bau der Fahrbahn besonders anspruchsvoll. Bei rund 7 % Längsneigung kann die übliche, wie bei einem umgedrehten Teller, nach außen geneigte Querneigung der Kreisfahrbahn nicht komplett eingehalten werden. Die Längsneigung der Anschlussarme verwinden im vorliegenden Fall erst im Verlauf der Kreisfahrbahn. Je kleiner der Außendurchmesser (hier 28 und 30 m), desto kürzer wird die Verwindungsstrecke. Neben den rechnerischen Nachweisen ist eine optische Kontrolle der Absteckung vor Ort unverzichtbar. Entscheidend für den Projekterfolg war die enge Zusammenarbeit von Planung und Ausführung. Eine besondere Herausforderung war die Ausführung der beiden inneren Kreisfahrbahnen sowie der vier Bushaltestellen in Betonbauweise. Grundlage für Bemessung und Bau sind vor allem das Merkblatt M VaB und die ZTV Beton-StB, ergänzt durch die ZTV-Fug-StB für die Fugenausbildung. Im Fugenplan wird zwischen Raumfugen, verdübelten Scheinfugen und Pressfugen unterschieden. Während sich Quer- und Längsfugen bei Bushaltestellen relativ einfach anordnen lassen, sind die Betoninnenringe der

Kreisfahrbahnen komplexer. Hier müssen die einzelnen „Kuchenstücke“ zusätzlich die Vorgaben zur Plattengeometrie – insbesondere das Verhältnis von Länge zu Breite – einhalten.

Eine weitere Schwierigkeit in der Planung bestand darin, die Einbauten, wie z. B. vorhandene Schachtdeckel, in ihrer Lage zum Plattenrand oder Fuge der Betonflächen zu optimieren.

Zur Vorbereitung der Baustelle wurden diverse Versorgungsleitungen umgelegt. Die Maßnahme musste zeitlich vorgezogen werden, da sich im Rahmen der Einteilung der Bauphasen abzeichnete, dass dieser Bereich als Hauptein- und Ausfahrtroute des Schwerverkehrs (Buslinien) genutzt werden würde. Die weiteren notwendigen Arbeiten an den Versorgungsleitungen wurden im Rahmen einer Vollsperrung in zwei Phasen so ausgeführt, dass diese von den übrigen Vorarbeiten für den Straßenbau (und Kanalbau) zeitlich und räumlich entkoppelt werden konnten.

Die Abteilungsleitung Straßen und Brücken der Stadt Iserlohn hat erkannt, dass die Baumaßnahme am wirtschaftlichsten mit einer Vollsperrung unter Aufrechterhaltung des ÖPNV realisiert werden sollte. Daher entschied man sich unter Nutzung einer Busspur für eine Vollsperrung in zwei Phasen.



Zustand nach Herstellung sowie Betoneinbau (unten links)

Quelle Drohnenbild: Stadt Iserlohn

Die Bauleistung gliederte sich in fünf Haupt-Bauleistungen:

- Vollausbau mit Nebenanlagen (Gehwege, Radwege, Beete)
- Deckensanierung in den angrenzenden Abschnitten der Hauptverkehrsstraßen
- ÖPNV (vier Bushaltestellen)
- Kanalbau – nicht in Auftrag BPR
- Rohrleitungsbau – nicht in Auftrag BPR

Die Bauherrschaft übernahm gezielt einen Teil der Bauoberleitung und nutzte dabei ihre Vertrautheit mit Verwaltungsabläufen und Fristen. Diese Aufgabenteilung beschleunigte die Entscheidungsprozesse und erwies sich als Vorteil für den Projektfortschritt.

Ein Zwischenlager am nahegelegenen Lennedamm verhinderte Verzögerungen durch Bodenbeprobungen und verkürzte Transportwege. Der ehemalige Kreuzungsbereich konnte als Vollsperrungsfläche genutzt werden, was den Bodentransport deutlich erleichterte. Verkehrsbedingte Einschränkungen traten lediglich durch den stündlichen Busverkehr auf. Dank einer klar strukturierten Verkehrsführung blieben zusätzliche Belastungen gering: Zu Fuß Gehende und Radfahrende wurden sicher umgeleitet,

während der motorisierte Individualverkehr großräumig ferngehalten wurde. Der Baustart wurde wetterbedingt um ca. zwei Monate verschoben. Nach Einrichtung der Vollsperrung begann direkt der Rückbau. Eine unerwartete 20 bis 30 cm dicke Betonschicht auf rund 1.000 m² verzögerte die Arbeiten kurzzeitig. Dank der Vollsperrung konnte der Maschineneinsatz jedoch angepasst werden, so dass der Baufortschritt schnell wieder Fahrt aufnahm. Der anschließende Aufbau der neuen Verkehrsanlagen verlief ohne Unterbrechung und zügig durch die leistungsstarke Baufirma. Planungsfragen konnten während der Ausführung effizient geklärt werden.

Rückblickend profitierte die Maßnahme von optimalen Beschleunigungsbedingungen: Vollsperrungen in beiden Bauphasen schafften maximale Baufreiheit, zeitiger Abschluss der vorbereitenden Arbeiten ermöglichten einen reibungslosen Baustellenverkehr, ein effizientes Bau- und Planungsmanagement sorgte für schnelle, sachorientierte Entscheidungen. Trotz unvorhergesehener Hindernisse konnte das Projekt so insgesamt zügig und ohne wesentliche Störungen umgesetzt werden.

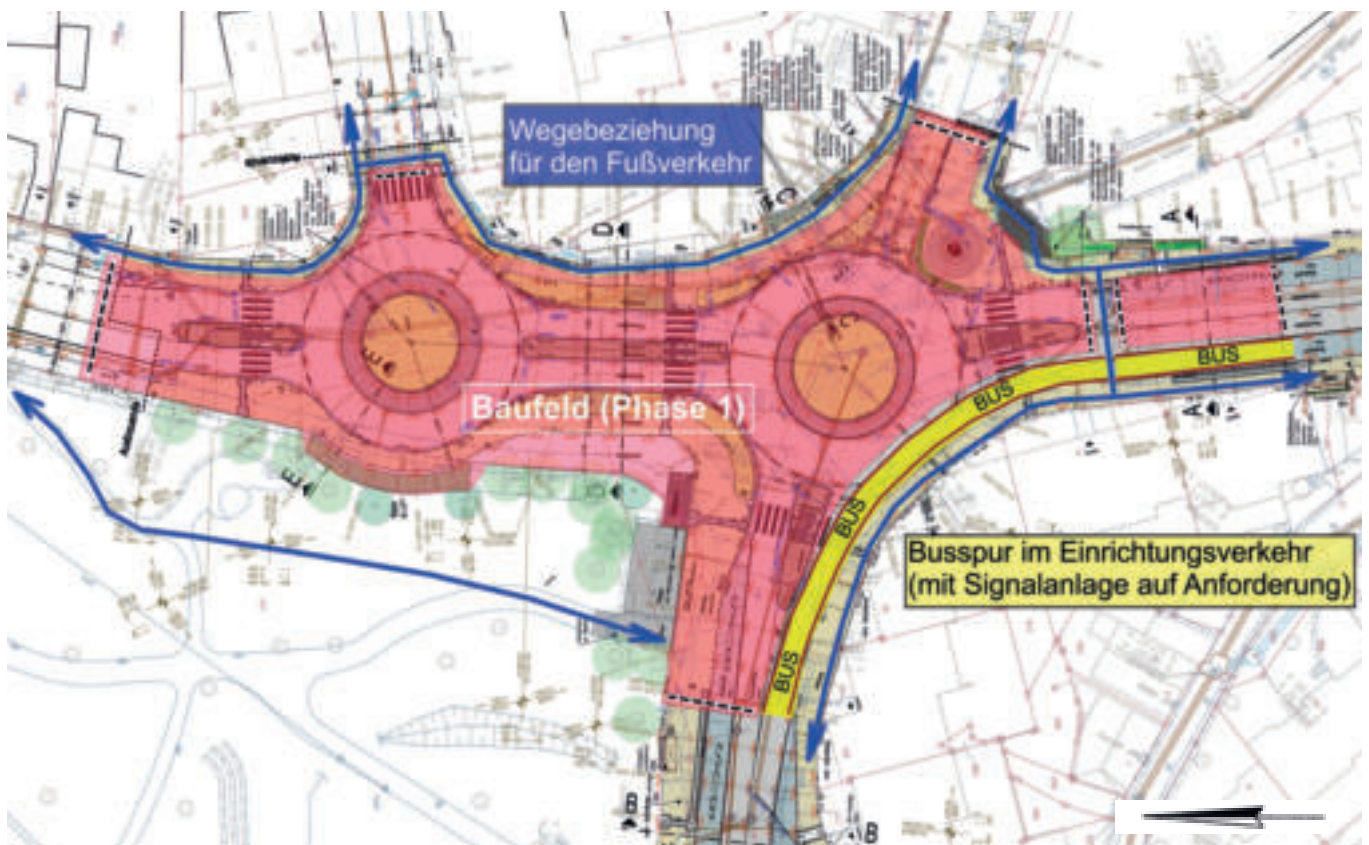
Der Doppelkreisel hat nicht nur die Verkehrssituation deutlich entspannt, sondern sich auch zu einem prägenden Bau-



Quelle: Frank Haase

werk im Stadtteil Letmathe entwickelt. Die Baukosten beliefen sich bei 15 Monaten Bauzeit auf 2,1 Mio. Euro. Darüber hinaus erhält der südliche Kreisel eine weitere Aufwertung: Der überregional bekannte Künstler Frank Haase entwarf eine rund 15 m hohe Aluminiumskulptur, die als Landmarke dienen und zusätzliche Aufmerksamkeit auf das Quartier lenken soll. Sie wird künftig ein Blickfang für Besucher der angrenzenden Fußgängerzone sein und die Bedeutung des Stadtteils weiter unterstreichen.

Wolfgang Anders und Stefan Thiemann, BPR Ingenieure, Büro Essen



Upcycling in der Überseestadt

Umfassende Projektsteuerung für die „Überseeinsel“ in Bremen



Derzeitige Bautätigkeiten im Bereich Stephanitorquartier

Das ehemalige stadtbremische Hafengebiet im Bremer Ortsteil „Überseestadt“ hat im Laufe der vergangenen Jahre und Jahrzehnte einen starken Strukturwandel erlebt. Die einstmals stark frequentierten Hafenbecken mit ihren umfänglichen Lagerungs- und Umschlagsmöglichkeiten mussten aufgegeben werden. Hintergründe waren u. a., dass die aufkommende Containerschiffahrt breitere und tiefere Schifffahrtsstraßen nebst eines moderneren Containerumschlags benötigte.

Insofern bestand die große Aufgabe, dieses circa 300 ha große Areal einer neuen und attraktiven Nutzung zuzuführen. Mit dem 2000 durch den Bremer Senat und die Bürgerschaft beschlossenen Masterplan „Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung der Alten Hafenreviere in Bremen“ wurde die Grundlage für die zukünftige Nutzung geschaffen. Mittlerweile konnte eine Vielzahl von Projekten erfolgreich umgesetzt werden. Der südlichste Bereich der Überseestadt

– die so genannte Überseeinsel – wurde bislang nicht betrachtet, da dort noch aktive Produktions- und Logistikbetriebe tätig waren und sind, u. a. der weltbekannte Cerealien-Hersteller Kellogg's. Mit Aufgabe seines Betriebes 2018 bestand nunmehr die Möglichkeit, das ca. 42 ha große Gebiet der Überseeinsel neu zu entwickeln.

Die Lage an der Weser, am Europahafenbecken und die unmittelbare Nähe zur Bremer Innenstadt stellen eine besondere Attraktivität für dieses Gebiet dar.

2018 und 2019 wurde unter öffentlicher Beteiligung ein so genannter Städtebaulicher Rahmenplan für die Überseeinsel und deren zukünftige Nutzung entwickelt und durch die zuständigen politischen Gremien beschlossen.

Auf der Überseeinsel soll nun ein neues Stadtquartier u. a. mit hochwertigem Wohnraum, Dienstleistungs- und Gewerbestandorten, attraktiven Grün- und Naherholungsbereichen und Bildungseinrichtungen realisiert werden.

Von den beteiligten Ressorts wurden sowohl u. a. „letter of intents“ abgestimmt als auch Bebauungspläne aufgestellt, um die Ziele der Rahmenplanung umzusetzen.

Im Zuge der Neuentwicklung der Überseeinsel wird auch ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erforderlich.

Im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen kommt dabei der WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH die Aufgabe zur Herstellung der öffentlichen Infrastruktur zu. Die WFB hat zur eigenen Unterstützung die technische Projektsteuerungsleistung ausgeschrieben.

BPR konnte diese Ausschreibung für sich gewinnen und wirkt in diesem spannenden Projekt seit nunmehr drei Jahren mit. Mittlerweile werden erste Projekte durch die Eigentümer bzw. Investoren umgesetzt. So werden z. B. im Bereich des Stephanitorquartiers derzeit umfangreiche Baumaßnahmen vorgenommen. Hier waren wir u. a. in den Abstimmungsprozess für die Ausarbeitung eines Erschließungsvertrages eingebunden.

Verkehrsinfrastruktur

Die Herstellung der öffentlichen Infrastruktur umfasst u. a. die Planung und den Umbau der Straßen Auf der Muggenburg, Hoerneckestraße, Stephanikirchenweide, der neuen Verbindungsstraßen einschließlich des Knotenpunktes Hansator / Hoerneckestraße und Auf der Muggenburg. Für die Planungen konnte bereits die europaweite Ausschreibung und Vergabe an ein Verkehrsplanungsbüro erfolgen. Aufgrund der besonderen Lage der Überseeinsel ist gemäß Rahmenplanung eine Deckelung des MIV auf 20 % vorgesehen. Dies bedeutet, dass nicht nur einfach Straßen zu planen sind,



Neu hergestellte Südkaje mit Promenade im Bereich Schuppen 2



Bestandskonstruktion mit Holzpfahlgründung aus dem Jahr 1860

sondern dass die vielfältigen Belange und Anforderungen der Beteiligten bestmöglichst zu berücksichtigen sind. Unter die Herstellung der öffentlichen Infrastruktur fallen zudem weitere Teilprojekte:

Europahafensüdkaie

Im Zusammenhang mit der Sicherstellung des Hochwasserschutzes und unter Berücksichtigung der städtebaulichen Vorgaben aus der Rahmenplanung ist eine Umgestaltung der Kaie entlang des südlichen Europahafenbeckens vorgesehen. Im Bereich des Schuppen 2 wurde die Kaie einschließlich Promenade bereits neu hergestellt. Die Umgestaltung soll sich ungefähr über den Bereich westlich von Schuppen 2 bis zum Ende des bestehenden Schuppen 6 erstrecken. Derzeit werden umfangreiche Untersuchungen an den Bestandsanlagen vorgenommen bzw. weitere sollen noch folgen. Die besondere Herausforderung liegt dabei – wie so häufig – im Untergrund. Dort befindet sich eine Bestandskonstruktion von 1860 mit einer Schwerkriegtsmauer einschließlich einer mehrreihigen Holzpfehlgründung. Im Jahr 1930 wurde die alte Kajenkonstruktion überbaut bzw. die derzeit vorhandene Kaie vorgesetzt. Insofern bedarf es vorab umfangreicher Untersuchungen der Altanlagen, bevor die weiteren Objektplanungsleistungen vergeben werden können.

Hochwasserschutz

Momentan befindet sich die Überseeinsel „außendeichs“ und ist demnach nicht mit einem Deich oder einem anderen Bauwerk vor einem möglichen Hochwasser geschützt. Bislang war vorgesehen,

den Hochwasserschutz von Ost nach West analog zum Fortschritt der baulichen Entwicklungen herzustellen. Aufgrund der Absichten eines Investors, ein Quartier am westlichen Ende der Überseeinsel bereits früher zu entwickeln, bedurfte es einer Anpassung. Zudem haben sich Vorgaben, wie die Bemessungswasserstände und die daraus resultierenden Bestickhöhen für den Hochwasserschutz, erhöht, was zu berücksichtigen ist.

Rückbau Gleisanlagen

Die Überseeinsel war bzw. ist neben den Hafenbecken auch stark von Gleisanlagen geprägt. Da, wo sich derzeit etliche Baukräne drehen, befand sich der so genannte Weserbahnhof, von wo aus die per Schiff transportierten Güter auf Züge verladen wurden.

Neben der Aufgabe der Hafenbecken im ursprünglich gedachten Sinn haben auch die Gleisanlagen keine Verwendung mehr. Im Verlauf der Straße Auf der Muggenburg und der Eduard-Schopf-Allee befindet sich neben den Straßenbahngleisen eine Gleistrasse der Hafenbahn. Dieses in Deutschland einmalige Zwillingsgleis hat nunmehr keine Verwendung mehr und soll zurückgebaut werden. Um einen Rückbau vornehmen zu dürfen, bedurfte es eines Abstimmungsprozesses zu einer Aufhebungsvereinbarung und einer Rückbaugenehmigung. In einem weiteren, zukünftigen Schritt ist noch das Entwidmungsverfahren bzw. die Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu beantragen.

Klima Campus

Der Bremer Senat hat beschlossen, auf der Überseeinsel einen „Aus- und Wei-

terbildungscampus für Transformation und Innovation im Bereich Klimaschutz“, kurz „Klima Campus“, zu realisieren. Der Klima Campus, hat u. a. zum Ziel, Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten für eine moderne und auf Klimaneutralität ausgerichtete Berufsausbildung herzustellen. Damit soll sowohl ein Beitrag im Bereich des Klimaschutzes geleistet als auch eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes Bremen erzielt werden. Dadurch ergeben sich auch neue Anforderungen an die Nutzungen und Planungen für die Überseeinsel, die in den weiteren Bearbeitungs- und Abstimmungsprozess zu integrieren sind.

Zusammenfassung

Die vorgenannten Ausführungen zeigen, dass das Projekt Überseeinsel umfangreich und komplex ist. Einer unserer wesentlichen Aufgaben besteht darin, an den Abstimmungsprozessen mitzuwirken, diese zu koordinieren, zu moderieren, nachzuhalten bzw. bei Bedarf nachzusteuern. Zudem waren wir als Ingenieure bzw. Ingenieurinnen gefordert, uns neuen Aufgaben und Themen zu stellen, um diese einer Lösung zuzuführen. Dies ist zwar immer wieder auf Neue herausfordernd, aber da dem „Ingenieur (und der Ingenieurin!) nichts zu schwor ist“ haben wir diese gerne angenommen.

Gemeinsam mit der WFB und allen weiteren Beteiligten in Bremen freuen wir uns, an diesem Gestaltungsprozess mitzuwirken, um die Überseeinsel zu einem neuen und attraktiven Stadtquartier zu entwickeln.

Matthias Schwebke,
BPR Ingenieure, Büro Bremen



Zwillingsgleis auf Höhe Haltestelle Eduard-Schopf-Allee



Gleisanlage der ehemaligen Hafenbahn

B2Run-Lauf, Bremen

Der B2Run gehört in Bremen mittlerweile zu einer Tradition, und so waren einige unserer Kolleginnen und Kollegen aus Hamburg und Bremen auch wieder mittendrin. Die 13 Sportler liefen 6,1 km entlang der Weser Richtung Weserwehr und wieder zurück zum Weserstadion.

Alle Teilnehmenden des B2Run sind dann wieder in das Stadion eingelaufen – ein Highlight für alle. Unsere Kolleginnen und Kollegen hatten einen tollen Lauf bei super Wetter! Der Termin für das nächste Jahr ist schon vorgemerkt, und auch die ersten Trainingseinheiten wurden geplant. Wir freuen uns schon darauf!



Erneute Rezertifizierung unseres Qualitätsmanagementsystems

Das Ziel ist erreicht. Unsere regionalen BPR-Standorte sind zertifiziert. Hannover, Bremen, Essen und Stuttgart werden auf unserem neuen ISO 9001-Zertifikat stehen. Alle weiteren Bürostandorte können sich darauf beziehen, da unser Qualitätsmanagementsystem regelt, dass Hannover die Standorte Wolfsburg, Hameln und Braunschweig einschließt, Bremen den Standort Hamburg sowie Essen die Standorte Osnabrück und Köln. Also, ein Zertifikat für uns alle. Noch einmal ein großes Dankeschön an alle Akteure im Re-Zertifizierungsprozess. Insbesondere aber auch an die Standorte Stuttgart und Essen, die gegenüber unserem DEKRA-Auditor keine Fragen offen ließen und sich als qualitätszuverlässige Büros bewiesen haben. Die Audits haben aber auch noch einmal deutlich gezeigt, dass uns allen unser Qualitätsmanagementsystem bei unserer täglichen Arbeit hilft, unsere Qualitätsansprüche und die unserer Kunden zu erfüllen und das in allen Bereichen unseres Unternehmens. Natürlich ruhen wir uns jetzt nicht darauf aus, wir verbessern und optimieren kontinuierlich weiter. Immer neue Herausforderungen werden identifiziert. Auch die werden wir wie gewohnt konsequent bewältigen.



Markus Mey in den Vorstand des AHO gewählt

Wir gratulieren! Unser geschäftsführender Gesellschafter Markus Mey wurde auf der letzten AHO-Mitgliederversammlung in den Vorstand gewählt. Der AHO (Ausschuss der Verbände und Kammern der Ingenieure und Architekten für die Honorarordnung e. V.) vertritt die Honorar- und Wettbewerbsinteressen von Ingenieur:innen und Architekt:innen in ganz Deutschland.

Auf der Versammlung in Berlin am 23. September 2025 wurde außerdem Klaus-D. Abraham als Vorstandsvorsitzender bestätigt. In seiner Amtsantrittsrede sprach er u. a. von der Herausforderung, das Berufsbild der Ingenieur:innen und der Architekt:innen attraktiver zu machen und jungen Berufseinsteiger*innen Perspektiven mit angemessenen Verdienstmöglichkeiten zu bieten.



Der neue Vorstand mit Markus Mey als neues Mitglied (2. v. l.)

Quelle: Andrew Grauman

Kollege Alexander Riebe ist wieder Spendenkönig beim MuKo-Lauf auf Amrum

Der MuKo-Lauf auf Amrum am Pfingstsamstag ist ein Teil der in ganz Deutschland stattfindenden Spendenläufe, mit dem Zweck auf die unheilbare Krankheit Mukoviszidose aufmerksam zu machen, zu informieren und Spenden für die Erforschung und Behandlung dieser Erbkrankheit zu sammeln.

Bei bestem Laufwetter führte der Lauf einmal um die Insel herum. Teil der 26,5 km langen Strecke waren traditionell die 11 km über feinsten Kniepsand. Unser Kollege Alexander Riebe verteidigte seinen Titel „Spendenkönig“ und erhielt erneut den Spendenpokal. Er hat mit über 82 Einzelspenden 5.288,46 Euro gesammelt. Seine Laufgruppe „läuft.“ belegte im Spendenranking ebenso Platz 1 mit 8.288,46 Euro. Insgesamt wurden von 800 aktiven Läuferinnen und Läufern rund 60.000 Euro erlaufen.



Alexander (dritter von rechts) mit seiner Laufgruppe „läuft.“

Die Spenden werden zur Unterstützung verschiedener Projekte verwendet, um das Wohl von Mukoviszidose-Erkrankten zu fördern. So wurden z. B. 40 Fahrräder gekauft, die den Betroffenen, die während der Kur auf Amrum leben, kostenlos zur Verfügung stehen oder auch medizinische Geräte zur besseren Versorgung in der Fachklinik Satteldüne. Mukoviszidose ist die häufigste angeborene und unheilbare Stoffwechselerkrankung in Mitteleuropa, bei der ein defektes Gen für die Störung des Wasser- und Salzhaushaltes der Schleimhäute sorgt. Langfristig werden Lunge und Bauchspeicheldrüse stark in Mitleidenschaft gezogen. Wir bewundern ein solches Engagement und freuen uns über die hohe Spendensumme.



1. Spatenstich: Tram Münchner Norden

Nach nunmehr neun Jahren, Planungsbeginn war im Jahre 2016, wurde der Baubeginn mit einem ersten Spatenstich am nordöstlichen Endpunkt der Maßnahme am Kieferngarten gebührend gefeiert.

Der Teilabschnitt zwischen Schwabing Nord und Kieferngarten stellt den ersten Planfeststellungsabschnitt dar.

Der zweite Abschnitt endet am BMW Forschungszentrum Am Hart.

Der nun begonnene Abschnitt beinhaltet ebenfalls ein imposantes Brückenbauwerk über den Nordring der Deutschen Bahn, das von unseren Kollegen von BPR Dr. Schäpertöns Consult in München geplant worden ist.

BPR Sommerfest 2025

Das diesjährige Sommerfest im Garten unseres Büros in Hannover war ein ganz Besonderes: Wir feierten nicht nur 35 Jahre BPR sondern auch 26 Jahre Thomas Pfeiffer, der sich aus der operativen Geschäftsführung zurückgezogen hat, um uns zukünftig beratend zur Seite zu stehen. Wir feierten den Abschied unseres langjährigen Kollegen Peter Böse, wir feierten unsere neue Website und wie jedes Jahr feierten wir das Wachstum. BPR zählt mittlerweile mehr als 190 Mitarbeitende an elf Standorten und wir stehen nicht still. Ein gelungener Tag bei gutem Wetter mit Hüpfburg, Kinderschminken, Cocktailbar, Fotobox und tollen Gästen liegt hinter uns und sorgt für Vorfreude auf das nächste Jahr.



Fachkompetenz erweitert: Daniel Niehaus ist jetzt Zertifizierter Kanal-Sanierungs-Berater

Unser Bremer Kollege Daniel Niehaus, Projektingenieur in der Realisierung im Bereich Siedlungswasserwirtschaft, hat erfolgreich die Weiterbildung zum Zertifizierten Kanal-Sanierungs-Berater (ZKS) abgeschlossen. Damit stärkt er nicht nur sein eigenes Fachwissen, sondern auch die Kompetenz unseres gesamten Teams.

Die Qualifikation vermittelt ein tiefes Verständnis für die Schadensfeststellung, Analyse und Sanierungsplanung von Entwässerungskanälen und -leitungen. In der Praxis bedeutet das: Daniel behält auch bei der Vielzahl der möglichen Inspektions- und Sanierungsverfahren den Überblick und kann fachgerechte sowie wirtschaftlich sinnvolle Konzepte entwickeln.

In unseren Projekten erweist sich dieses zusätzliche Wissen als großer Mehrwert. Überall dort, wo komplexe Anforderungen an die Siedlungswasserwirtschaft bestehen, ist ein geschulter Blick auf den Zustand und die Sanierungsmöglichkeiten der Kanalnetze entscheidend – und sorgt dafür, dass wir unseren Auftraggebern optimale Lösungen bieten können.

„Das ZKS-Zertifikat gibt mir die Möglichkeit, noch gezielter auf die Anforderungen unserer Projekte einzugehen und optimale Lösungen für die Kanalsanierung zu entwickeln“, berichtet Daniel.



Wissen aus der Praxis für die nächste Generation

Ganz im Sinne unseres Firmengründers Bernd Künne, der an der Hochschule Bremen unterrichtet hat, engagiert sich auch unser Bremer Prokurist Albrecht Kasten für die Ausbildung des Nachwuchses: Bereits zum sechsten Mal in Folge übernimmt er einen Lehrauftrag an der Hochschule Bremen. Dort bringt er den Studierenden im 5. Semester den „praktischen Straßenbau“ näher – von Pflasterstraßenbau, Erdbau und Tragschichten über Asphaltherstellung und Asphaltbau bis hin zu modernen Betonbauweisen. Mit anschaulichen Praxisbeispielen, spannenden Baustellengeschichten und eindrucksvollen Fotos aus dem Alltag eines Bauüberwachers sorgt er dafür, dass Theorie lebendig wird.

In den vergangenen sechs Jahren hat Albrecht zudem sechs Bachelor- und zwei Masterarbeiten betreut. Dass einige der Absolventinnen und Absolventen inzwischen ihren Weg zu BPR gefunden haben, freut uns natürlich besonders – auch wenn dies nie die Hauptmotivation für sein Engagement war. Vielmehr liegt ihm am Herzen, die Begeisterung für den Straßenbau weiterzugeben und den Studierenden zu zeigen, wie vielfältig und abwechslungsreich dieses Berufsfeld ist. Denn als Straßenbauer gleicht kaum ein Tag dem anderen: Jede Baustelle bringt neue Herausforderungen mit sich und sorgt dafür, dass der Arbeitsalltag spannend bleibt.



Ein kulinarisches Ende: Teamevent der Büros aus der Region West

Im September haben unsere Büros Osnabrück, Köln und Essen (Region West) sich zu ihrem jährlichen Teamevent getroffen. In Münster versammelt ging es erstmal in Richtung Rundweg. Spannende Infos über die Fahrradkultur in Münster sowie die besondere Verkehrsregelung, die die Stadt zu einer echten Fahrradhochburg machen, verkürzten den Weg. Ein kleiner Stadtrundgang endete am St.-Paulus-Dom. Im Anschluss bereiten alle zusammen das Essen vor. Es gab u. a. Crostini, frittierten Blumenkohl, Gnocchi alla romana und Rote Bete Carpaccio, ein Hauch von Italien!



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

Hameln
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
augzburg@bpr-consult.com

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ENWACON Engineering GmbH & Co. KG

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

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

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

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

Deggendorf
Hafenstr. 28
deggendorf@bpr-consult.com

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

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

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

SRP Schneider & Partner International Department

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

DÜNSER.AIGNER.KOLLEGEN Ingenieurplanungsgruppe GmbH

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

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

K+S Ingenieur-Consult GmbH & Co. KG

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

BS Schwarzbart Ingenieure GmbH & Co. KG

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

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

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