

Fuß- und Radverkehr

»Mobilitätspyramide«

Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg

Neue Rheinuferpromenade in Basel

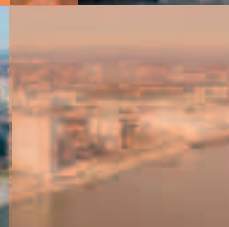
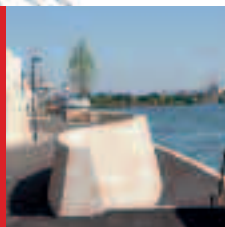
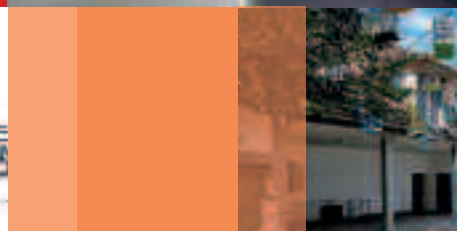
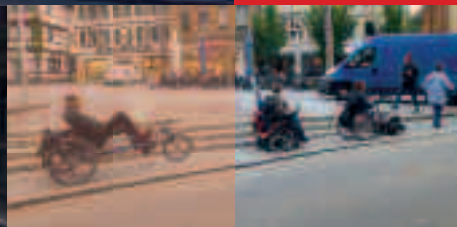
Radfahrer- und Fußgängertunnel am Amsterdamer Hauptbahnhof

Fußgängerunterführung in Rheinfeldern (Baden)

Fahrradstation am Salzburger Hauptbahnhof

Rehberger-Weg zwischen Riehen und Weil am Rhein

und ...



[Umrisse]

Zeitschrift für Baukultur

Faszination Geh- und Radwegbrücken

Wenn Sie sich für Straßen-, Bahn-, Tal- und Flussquerungen interessieren, sollten Sie unsere Zeitschrift lesen – und damit die einzige im deutschsprachigen Raum, die den Brückenbau in seiner gesamten faszinierenden Vielfalt beleuchtet.

Jede Ausgabe verfügt über einen besonderen Schwerpunkt – und zeigt vorbildliche Beispiele, die hier unter jedem nur denkbaren Aspekt vom Entwurf über die Planung und Konstruktion bis hin zur Errichtung kompetent vorgestellt werden.

Eine bessere Möglichkeit, um sich über alle Fragen des Brückenbaus ebenso detailliert wie tiefgründig zu informieren, kann es kaum geben – und eine aktuellere ohnehin nicht, da unsere Zeitschrift viermal pro Jahr erscheint.



Wir haben unser Archiv neu strukturiert – und dabei noch einige Hefte zum Thema »Geh- und Radwegbrücken« entdeckt.



Da die Anzahl dieser Exemplare begrenzt ist, empfiehlt sich eine rasche Entscheidung – und die Bestellung per Mail oder Fax.

Weitere Angaben und Hinweise finden Sie natürlich auch im Internet – und zwar unter www.zeitschrift-brueckenbau.de und www.symposium-brueckenbau.de.



VERLAGSGRUPPE
WIEDERSPAHN
mit MixedMedia Konzepts

Biebricher Allee 11 b
65187 Wiesbaden
Tel.: 0611/98 12 920
Fax: 0611/80 12 52
kontakt@verlagsgruppewiederspahn.de
www.verlagsgruppewiederspahn.de
www.mixedmedia-konzepts.de

Fortbewegung ohne Fehltritt(e)

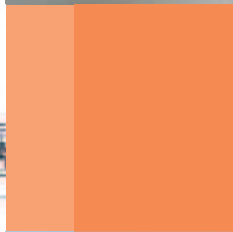
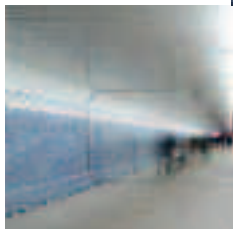
»Nie hat man sich so sehr um die Ästhetik der Umwelt gekümmert wie heute; nie waren so viele Kommissionen mit Bewilligungsverfahren beschäftigt, nie gab es so potente Vereinigungen zum Schutz der Umwelt, der Landschaft, der Heimat, der Denkmäler, noch nie war es so schwierig, einen Neubau in eine historische Umgebung zu setzen oder an eine Stelle, wo noch Reste früherer Gärten oder Landwirtschaft zu sehen sind. Aber trotz aller Schutzbestimmungen, Verfahren und abgelehnter Baugesuche wächst ständig die Klage über die Verhässlichung der Umwelt und die Zerstörung der Landschaft. Meine Wissenschaft (...) befasst sich mit den Sequenzen, in welchen der Betrachter seine Umwelt wahrnimmt. Denn wir stehen ja nicht plötzlich am Piccadilly Circus oder vor der Cancelleria, vielmehr legen wir, wie auch immer, einen Weg dorthin zurück; wir verlassen unser Hotel an der Via Nomentana oder am Pincio, wir besteigen einen Bus oder rufen ein Taxi, jüngere Leute gehen zu Fuß, wir mustern die Straßen, überqueren Plätze, gehen ein Stück weit das Corso entlang, sehen vielleicht den Palazzo Vidone, Linotte, Santa Andrea della Valle, und versehen mit dieser Vorinformation reiht sich auch die Cancelleria in das Bild von Rom. Ein Fallschirmspringer, der in der engen und vollgeparkten Gasse vor der Cancelleria landen würde, käme zu ganz anderen architektonischen Eindrücken als wir.«

Um von einem Ort zu einem anderen zu gelangen, stehen einem natürlich diverse Möglichkeiten zur Verfügung – zumindest dann, wenn man in einer mehr oder weniger zivilisierten Region lebt, denn eine (relativ) gut ausgebaute Infrastruktur gehört ja bekanntlich zu jenen Errungenschaften, die gemeinhin als Basis für Wachstum und wirtschaftliches Wohlergehen bezeichnet werden, und zwar nicht nur von Politikern und Lobbyisten, die sich an bestimmten Einzelinteressen orientieren und selbige immer wieder mit Nachdruck zu überhöhen versuchen, um deren finanzielle Konsequenzen irgendwann später als alternativlos anpreisen zu können. Unabhängig von solchen Aspekten und insbesondere der Tatsache, dass der (geneigte) Bürger eher selten über den Tellerrand seiner Privatsphäre, seiner Heimstatt und des eigenen Umfeldes hinauszuschauen pflegt, ihm die Beantwortung vermeintlich komplex anmutender Fragen also eher lästig bis überflüssig erscheinen dürfte, wird er sich in den meisten Fällen doch über die Existenz verschiedener Angebote freuen, wie etwa über bestens befahrbare Straßen, regelmäßig verkehrende S-, U- und Trambahnen oder Busse, sowie, mitnichten zu vergessen, (überwiegend) fristgerecht an- und abreisende Fernzüge.

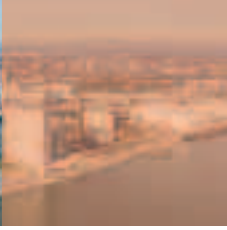
Er oder sie hat infolgedessen die Qual der Wahl, wobei die vorhandenen Alternativen und vor allem (!) die persönlichen Vorlieben wie Einschätzungen hier fast unweigerlich von größter Bedeutung sind. Und so wird, gerade in den sogenannten westlich geprägten Ländern, vornehmlich das Auto aus der Garage geholt und es trotz der kontinuierlichen Verknappung von Parkhäusern und Stellplätzen in den Innenstädten selbst für kurze und kürzeste Strecken ge- und verbraucht, zumal die öffentlichen Beförderungsmittel entweder als überteuert oder aber als genauso unpünktlich wie unbequem gelten, Füße wie Fahrräder zudem für den nächsten Urlaub geschont werden müssen und Tickets

einer der zahllosen Billigfluglinien für geringe oder geringste Entfernungen und damit für viele der innerstaatlichen Routen ohnehin nicht zu erwerben sind. Wer wird sich nun (noch) über das Ansteigen von Immissionswerten und die sich quasi munter verschärfenden Auswirkungen des Klimawandels wundern wollen? Neben diesen unzweifelhaft gravierenden Phänomenen und ihrer erschreckenden, weil letztlich kaum zu mildernden Bedeutung für heutige wie künftige Generationen sollte freilich nicht in Vergessenheit geraten, weshalb es sich generell lohnt, auf Schuhwerk und Drahtesel zurückzugreifen, ergo Mobilität bei Muskelkraft zu praktizieren: Es nützt und schützt Portemonnaie und Umwelt, dient der (körperlichen) Ertüchtigung und dementsprechend der Gesundheit, verhilft Mann oder Frau zu einer, in Zeiten von Next-Topmodel-Konkurrenzen nicht ganz unwichtig, ansehnliche(re)n Figur und verschafft einem oder einer schließlich sogar den Ruf der, wie es so hübsch heißt, »Political Correctness«. Auf ein weiteres Kriterium, das sich de facto nicht ignorieren lässt, machen darüber hinaus die eingangs zitierten Zeilen aufmerksam, die aus einem exakt zwanzig Jahre alten, von Lucius Burckhardt verfassten und mit »Promenadologische Betrachtungen über die Wahrnehmung der Umwelt und die Aufgaben unserer Generation« betitelten Text stammen. Wer ihn in toto liest, wird beinahe zwangsläufig feststellen (müssen), dass und warum das Ansteuern von Zielen per pedes oder Pedale zu wesentlich sinnstiftenderen, zu im Grunde verlangsamt und insofern bewusster registrierten Ein- und Ausblicken führt, es sich demnach um eine Fortbewegung ohne Fehltritt(e) handelt, da sie die mannigfaltigen Qualitäten von Stadt und Landschaft überhaupt erst zu entdecken und zu beurteilen erlaubt. Und das zeigt und beweist auch oder eben erneut Ausgabe 1·2016 der [Umrisse] am Beispiel von Initiativen, Konzepten und Projekten, die ansonsten nicht zu begutachten wären.

Michael Wiederspahn



Editorial	Fortbewegung ohne Fehltritt(e) <i>Michael Wiederspahn</i>	3
Forum Baukultur		6
Fuß- und Radverkehr	Die Mobilitätspyramide <i>Martin Held, Jörg Schindler, Manfred Neun</i>	10
	Fußverkehrs-Checks als erste Maßnahme <i>Winfried Hermann</i>	13
	Zurück an den Fluss und über die Grenze hinaus <i>Guido Hager, Marc Brunkhorst</i>	17
	Parallelwelten von beeindruckender Dimension <i>Francine van den Berg, Marten Wassmann</i>	22
	Der Rhein als Thema mit Variationen <i>Matthias Friedrich</i>	27
	Funktionales Stadtzeichen für einen »vergessenen« Ort <i>Stefan Teufel</i>	31
	Wegstrecke mit künstlerischen Interventionen <i>Stefan Teufel</i>	36



Aktuell

Errichtung und Ertüchtigung von Großbauwerken
Siegfried Löffler

40

Rubriken

Immobilienmarkt

44

Produkte und Projekte

45

Software und IT

55

Nachrichten

59

Termine

64

Bücher

66

Impressum

67

Kassel am Reanimieren

Die Kunsthochschule Kassel, ein teilautonomer Fachbereich der dortigen Universität, wünscht ein Arbeits- und Ausstellungsgebäude mit ca. 500 m² Hallenfläche zu errichten, dessen Realisierung ca. 4,60 Mio. € kosten und aus Mitteln des sogenannten Hochschulpakts 2020 finanziert werden soll. Diese Meldung erscheint auf den ersten Blick nicht unbedingt außergewöhnlich, gewinnt aber an einiger Brisanz, wenn man weiß, dass dazu nicht etwa ein Architekt beauftragt oder gar ein Wettbewerb ausgeschrieben worden ist, sondern auf eine Konzeption zurückgegriffen wird, die aus den 1990er Jahren stammt. Bei dem Verfasser jener Ideenskizze(n) handelt es sich mit Paul Friedrich Posenenske (1919–2004) um einen zweifelsohne bedeutenden Vertreter des Funktionalismus, der nicht wenige Bauwerke von großer Qualität geplant und ausgeführt hat, wie zum Beispiel das inzwischen leider abgerissene Zentralamt des Deutschen Wetterdienstes in Offenbach, den Wiederaufbau des Schlosses Wilhelmshöhe in Kassel als Umnutzung zum Museum Staatliche Kunstsammlung, diverse Schulen sowie Studentenwohnheime in Frankfurt am Main – oder eben das 1969 eingeweihte und bereits seit längerem unter Denkmalschutz stehende Haupthaus der Kunsthochschule Kassel, an der er zudem Professor war.

Die Entscheidung, seinen (damaligen) Vorschlag mit einer Verspätung von rund zwei Dekaden jetzt bis 2018 verwirklichen zu wollen, dürfte unter manchen Archivaren und den vielen Liebhabern des geschichtsklitternden Nachbildens nicht mehr vorhandener Fassaden und Kubaturen durchaus Glücksgefühle auslösen, bei allen anderen müsste sie hingegen auf Widerspruch, auf Protest und Ablehnung stoßen, wird mit ihr doch eine, im schlechtesten Sinne, weitere Möglichkeit eröffnet, die nachgerade uferlos anmutet: Neben den ohnehin höchst fragwürdigen Rekonstruktionen nun auch (noch) die nicht minder fehlorientierte Reanimation von Projekten als Alternative, um Diskussionen über zeitgenössische Gestaltungsansätze, deren Ästhetik, Funktionalität und Dauerhaftigkeit ausweichen zu können? Angesichts der anwachsenden Zahl von papieren gebliebenen Entwürfen renommierter Architekten und des landauf wie -ab gleichfalls ansteigenden Wiederaufbaufiebers lässt Disneyland einschließlich der künftig notwendigen und dann nicht nur über www.uni-kassel.de oder www.kunsthochschulekassel.de zu beziehenden Apps und Audioguides schon heute sämtliche Enkelgenerationen grüßen.

Großer Auftritt für Kleindenkmale

Manches aus dem eigenen Umfeld scheint so alltäglich, dass es kaum wahrgenommen wird. Das gilt unter anderem auch für oft auf den ersten Blick eher unspektakulär erscheinende Wegkreuze und Wegweiser, Grenz- und Gedenksteine, Bildstöcke, Bauinschriften und Erinnerungstafeln, Gemarkungsgrenzen und viele weitere im städtischen wie ländlichen Raum zu findende Objekte. Sie werden als Kleindenkmale bezeichnet, wobei der Begriff nicht verbindlich definiert ist. Prinzipiell werden darunter ortsfeste, frei stehende, kleine, von Menschenhand geschaffene Gebilde aus Stein, Metall oder Holz verstanden, die einem bestimmten Zweck dienen bzw. dienen oder an eine Begebenheit bzw. an Personen erinnern. Sie weisen meist sehr individuelle regionale Bezüge auf und sind damit geschichtliche Zeugnisse der jeweiligen Gegenden. Während ihre Bedeutung früher häufig bekannt war und tradiert wurde, sind sie in den letzten Jahrzehnten vielfach dem Vergessen anheimgefallen oder im Zuge von Feld- und Flurbereinigungen zerstört worden.

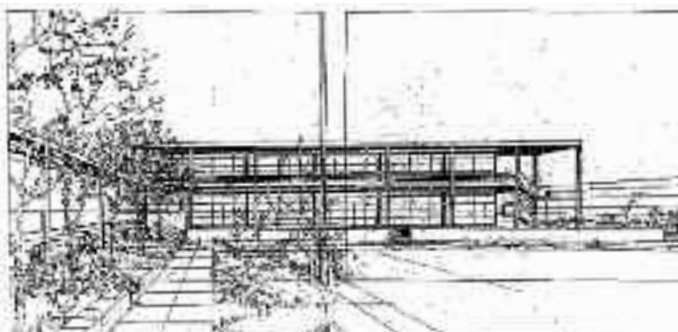
M. W.

Dem abzuhelfen ist das Ansinnen des neuen Internetauftritts des Landesamts für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart. Seit 2001 stehen die Kleindenkmale im Mittelpunkt eines im Landesamt angesiedelten Ehrenamtsprojekts. www.kleindenkmale-bw.de vermittelt nun Informationen zu Kleindenkmalen im Allgemeinen, im Einzelnen sowie im Besonderen und lädt ein, an ihrer Erfassung und Dokumentation teilzuhaben. Darüber hinaus finden sich zahlreiche grundlegende Auskünfte zu Möglichkeiten des Schutzes und Anregungen zur Beschäftigung mit ihnen, eine Erläuterung des Projektablaufs sowie Erfassungsbögen, um weitere Denkmale selbst einzuschreiben.

S. L.



Nordtrakt der Kunsthochschule Kassel
© Knut Wiarda/Universität Kassel



Skizze von Paul Friedrich Posenenske
© Universität Kassel

Winterthur mit Wunderbrücke

Physik hautnah erleben zu können ist eines der Versprechen, mit dem das Swiss Science Center Technorama seit über 30 Jahren Besucher anlockt. Statt nackte Fakten zu präsentieren, vertraut man in Winterthur vor allem dem Erleben vor Ort, um naturwissenschaftliche Phänomene und Gesetze begreifbar zu machen und Neugierde, Begeisterung sowie Verständnis zu wecken. So laden hier bislang unter anderem über 500 Experimentierstationen und zahlreiche Labore mit Anordnungen zur Physik, Chemie und Biologie zum Ausprobieren ein. Nicht nur bei Schulklassen ist das insgesamt 7.000 m² umfassende Technorama ein beliebtes Ausflugsziel, das jährlich über 260.000 Gäste verzeichnet.

Damit diese Lernwelt noch spannender und auch in sommerlichen Zeiten rege frequentiert wird, ist nun eine großangelegte Erweiterung in den umgebenden, sich über 15.000 m² Fläche erstreckenden Park mit neuen Attraktionen in Planung, die die Unmittelbarkeit des Erlebens und Staunens direkt in der Natur ermöglichen soll. So ist vorgesehen, den das Areal durchfließenden Riedbach zu renaturieren: Spektakuläre Erfahrungen mit Naturphänomenen in XXL-Dimensionen kündigen die Betreiber für den künftigen Outdoor-Bereich an.

»Neugestaltung Park mit Wunderbrücke« nennt sich das ehrgeizige Unterfangen, das mit neuen, in Innenräumen nicht realisierbaren Naturgesetzmäßigkeiten, die viel Raum, Höhe oder den Bezug zur Umwelt benötigen, im 1:1-Maßstab aufwarten will, wobei Erlebnis und naturwissenschaftliches Lernen in einem ausgewogenen Zusammenspiel aus Spannung und Erholung vermittelt werden sollen.



Kernstück jenes Projekts ist ein 130 m langes stählernes Brückenbauwerk, das mit einer Breite von 5,80 m gleichermaßen als Aussichtsplattform und Experimentierfläche in einer Höhe von 10,30–16,80 m und einem Gefälle von 5 % durch das Gelände führt. Auf bzw. über Baumkronenniveau gibt es derart den Blick über die Landschaft bis in die Berge frei, überspannt den Bachlauf und verbindet so die beiden Seiten des Parks; erschlossen wird es über vier breite Treppen und einen Lift. Eine bewegliche Kragbühne an seinem höchsten Punkt dürfte für einen besonderen Nervenkitzel sorgen: Eine in den Lärchenholzbelag eingelassene Glasscheibe von 2 m x 3 m Abmessung wird den Mutigen das Überschreiten einer vermeintlich bodenlosen Tiefe erlauben. Die gesamte Konstruktion ruht auf zwei Betonsockeln, deren Fundament jeweils von vier Bohrpfehlen mit einem Durchmesser von 1 m und einer Länge von ca. 12 m gebildet wird.

Die Exponate auf der Brücke selbst werden durch seitlich an den Ober- und Zwischendecks angebrachte Experimentierstationen ergänzt, die auch von den Zugangstreppen aus bedient, erlebt und betrachtet werden können. Ein Pumpsystem leitet darüber hinaus Wasser zum obersten Punkt der Plattform, von dem aus es in zwei seitlich angeordneten offenen Kanälen zum unteren Ende der Konstruktion fließt, um dann in ein Tosbecken zu stürzen.

Die Idee für eine solche Struktur entstand in Zusammenarbeit der Verantwortlichen des Technoramas mit dem Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein SIA, der die Wunderbrücke schon heute als ein Ingenieurbauwerk mit ikonographischer Strahlkraft bezeichnet.

Ihre Umsetzung erfolgt durch die Conzett Bronzini Partner AG, die Parkkonzeption stammt von den Landschaftsarchitekten Rotzler Krebs Partner GmbH und als beratender Architekt wurde Mike Guyer vom Büro Gigon Guyere hinzugezogen.

Die Kosten für das Projekt, dessen Baubeginn für 2017 terminiert ist, werden mit 15,50 Mio. CHF beziffert. Zum Frühjahr 2019 soll die neue Erlebniswelt dann für die Besucher geöffnet werden. Wer bis dahin nicht warten mag, kann sich auf www.technorama.ch schon jetzt einen ersten Eindruck verschaffen.

Aussichtsplattform und Experimentierfläche
© Swiss Science Center Technorama

S. T.

Wir erstellen für **Sie**

**Brand
schutz
konzepte**

im Baugenehmigungsverfahren
für Gebäudeklasse 1 - 5
für Sonderbauten und Garagen
nach Industriebaurichtlinie
und DIN 18230

buchner
brandschutz · ingenieurbüro

Wolfgang Buchner

Diplomingenieur (FH)

Sachverständiger für

vorbeugenden Brandschutz
(EIPOS)

Theodor-Fischer-Strasse 9 B
80999 München

T 089 - 7404 7676

M 0176 - 5432 9207

info@buchner-brandschutz.de
www.buchner-brandschutz.de

Denk mal! Denkmal? Denkste!

Bauten der Nachkriegsmoderne haben es vielfach und vielerorts immer noch schwer, Akzeptanz zu finden. Dies gilt bedauerlicherweise insbesondere für Dresden. Ein Blick auf den Wandel des Stadtbildes in den letzten 25 Jahren verdeutlicht, dass mit einem schon fast zielstrebig anmutenden Eifer zahlreiche Werke dieser Zeit, darunter selbst qualitätvollste Bauten, entweder abgerissen oder bis zur Unkenntlichkeit saniert wurden.

Mittlerweile hat man auch in Dresden den Trend der Zeit entdeckt und zumindest einige jener Strukturen als nicht nur architektonisch wertvolle, sondern zugleich identitätsstiftende Zeugnisse anerkannt und in die Denkmalliste aufgenommen. Dennoch geht die Revision der Epoche weiter voran. Aktuell wird etwa das Robotron-Gelände geräumt: siehe dazu Seite 7 in Ausgabe 1-2015 der [Umrisse].

Ein denk(mal)würdiges Geschehen nahm nun kürzlich um das im östlichen Bereich des Dresdener Zoos gelegene Pinguin-Café seinen Lauf. Der Pavillonbau blickt auf eine im wörtlichen Sinn bewegte Geschichte zurück. Die frei stehende Stahlrahmenkonstruktion mit ihrem charakteristisch aufgefalteten Dach, von Erich Lippmann anlässlich der 20-Jahr-Feier der DDR 1969 für die Ausstellung »Kämpfer und Sieger« in der Berliner Karl-Marx-Allee entworfen, fand 1973 ihren Weg in den Zoo und wurde seither neben dem Pinguin-Gehege als Café betrieben. Für Generationen von Zoobesuchern ist sie ein Signet und unverzichtbarer Teil des Zoos.

Wohl auch aus diesem Grund setzte das Landesamt für Denkmalpflege Ende 2015 den Pavillon auf die Denkmalliste – eine aus fachlichen Gründen absolut folgerichtige Entscheidung, da vergleichbare Konstruktionen aus dieser Zeit kaum erhalten sind. Hier zu nennen ist zum Beispiel der seit 2013 unter Schutz stehende Wartburg-Pavillon in Eisenach. Wenige Wochen später eine unerwartete Wendung: Das Landesdenkmalamt nahm die Unterschutzstellung überraschend zurück. Ein Gutachter stufte das Gebäude nun als nicht mehr denkmalwürdig ein. Es folgte die Streichung von der Liste.



Noch an alter Stelle: Pinguin-Pavillon im Dresdener Zoo
© Marco Dziallas

Man mag darin eine Provinzposse sehen. Das vom Landesdenkmalamt damit gesendete Signal ist jedoch besorgniserregend, denn es bestätigt die allgemeine gesellschaftliche Wahrnehmung, die der professionellen Denkmalpflege häufig anlastet, nicht nachvollziehbare Bewertungsmaßstäbe zu haben. Darüber hinaus zeichnet es auch ein bedenklich unstimmliges Bild des Umgangs der Behörde mit dem baulichen Erbe der Nachkriegsmoderne. Fast keine Tagung zum Thema Nachkriegsmoderne, in der nicht, meist von Ämterseite, die Forderung nach allgemeinverbindlichen Bewertungskriterien laut würde. Dahinter verbirgt sich die Hoffnung der Verantwortlichen, mit derartigen Vorgaben zukünftig, scheinbar objektiv, Unterschutzstellungen begründen zu können. Der Anlass für das Ansinnen ist klar: Angesichts der großen Zahl an Bauten jener Zeit könnten Unterschutzstellungen Präzedenzfälle schaffen. »Warum eigentlich nicht?«, möchte man entgegenhalten. Ähnliche Herausforderungen gab es doch schon einmal in den 1970er Jahren, als die drohenden Flächenabriss von Gründerzeitvierteln zur Neubewertung des baulichen Erbes des Historismus führten und in der Folge die ersten Denkmalschutzgesetze auf den Weg gebracht wurden.

Aber zurück zum Pinguin-Café. Die Entscheidung des Landesamtes dürfte dem Dresdner Zoo zweifellos gelegen kommen, da man dort bereits seit einiger Zeit einen Neubau am gleichen Ort plant. Für einen solchen liegt auch bereits ein Entwurf des Büros Heinle, Wischer und Partner vor, und die Demontage der alten Struktur ist für den Herbst terminiert. Bemerkenswert an der Neuplanung ist, dass man sich angesichts der Formgebung fast ein bisschen an die typischen Schwünge der 1950er Jahre erinnert fühlt.

Was mit dem Pavillon aus den 1960er Jahren geschehen wird, ist noch offen. Natürlich gibt es auch Befürworter der Nachkriegsmoderne in Dresden. Zu ihnen zählt unter anderem der Leiter der Abteilung Denkmalschutz im Amt für Kultur und Denkmalschutz der Stadt Dresden, Dr. Bernhard Sterra, der verschiedene Szenarien für den Erhalt des Pavillons entwickelt hat. Ein instandsetzender Wiederaufbau an anderer Stelle ist ebenfalls im Gespräch, die Kosten hierfür werden auf 500.000 € geschätzt. Neben anderen hat sich das Netzwerk ostmodern.org in die Diskussion eingebracht und kreative Ideen für eine Weiternutzung des Pavillons präsentiert, so beispielsweise als Café an anderem Ort oder, von gewisser Brisanz, als Ausstellungsraum der Stadtverwaltung zur öffentlichen Auslage von Bebauungsplänen.

Vorerst wird er erst einmal demontiert und in das städtische Lapidarium verbracht. Man darf gespannt sein, wie es mit dem Kleinod weitergeht – und hoffen, dass es nicht in den Archiven verstaubt und in Vergessenheit gerät.

Martin Neubacher

AUSSCHREIBUNG FÖRDERPREIS DER GESELLSCHAFT FÜR BAUTECHNIKGESCHICHTE 2017

Die Gesellschaft für Bautechnikgeschichte vergibt 2017 erstmalig einen Förderpreis für Nachwuchswissenschaftlerinnen und -wissenschaftler auf dem Gebiet der Bautechnikgeschichte. Der Preis ist mit 1.000 Euro dotiert und wird alle zwei Jahre verliehen.

Bautechnikgeschichte ist die Geschichte von Technik und Konstruktionen im Bauwesen. Die wissenschaftliche Bearbeitung thematisiert im weitesten Sinne die Entwicklungs-, Planungs- und Arbeitsprozesse ebenso wie die gebauten Produkte und die Bedeutung der involvierten Protagonisten. Sie umfasst neben den klassischen konstruktions- und wissenschaftsgeschichtlichen Zugängen auch soziale, ökonomische, organisatorische, epistemische und kulturgeschichtliche Aspekte bautechnischen Handelns jedweden Landes und jedweder Epoche.

Ausgezeichnet werden herausragende Abschlussarbeiten eines Magister-, Master- oder Diplomstudiums sowie Dissertationen; Bachelorarbeiten und Habilitationsschriften sind ausgeschlossen. Eine Aufteilung des Preises zwischen einer Verfasserin / einem Verfasser einer Magister-, Master- oder Diplomarbeit einerseits und eine Doktorandin / einem Doktoranden andererseits ist möglich. Der Abschluss der Arbeit muss in den Jahren 2014 bis 2016 liegen.

Kandidaten werden aufgefordert ihre Bewerbung **bis zum 31. Dezember 2016** an Prof. Dr.-Ing. Klaus Tragbar per Email (klaus.tragbar@tuibk.ac.at) einzureichen. Der Bewerbung sind als PDF beizulegen:

- eine elektronische Version der Arbeit,
- eine maximal zweiseitige Zusammenfassung, die die innovative Bedeutung der Arbeit für das Gebiet der Bautechnikgeschichte aufzeigt,
- ein Lebenslauf der Verfasserin / des Verfassers.

Die Entscheidung über die Vergabe des Preises trifft der Preisausschuss der GBTG auf Grundlage der eingegangenen Bewerbungen. Der Ausschuss besteht aus den beiden Vorstandsvorsitzenden, Prof. Dr.-Ing. Werner Lorenz (Cottbus) und Prof. Dr.-Ing. Klaus Tragbar (Innsbruck), und drei weiteren, von der Mitgliederversammlung bestimmten Mitgliedern, Dr.-Ing. des. Antonia Brauchle (Berlin), Prof. Dr. Norbert Nußbaum (Köln) und Dipl.-Ing. Michael Wiederspahn (Wiesbaden).

Der Förderpreis 2017 wird im Rahmen der Dritten Jahrestagung der Gesellschaft vom 4. bis 6. Mai 2017 in Potsdam verliehen.

Die Mobilitätspyramide

Aktive Mobilität als erste von drei Säulen der Verkehrspolitik

Einleitung

Der Abgasskandal ist ein weiteres Symptom für die Nichtnachhaltigkeit des fossilen Verkehrs. Zugleich wird offenkundig, dass die Beteiligten noch nicht begriffen haben, worum es heute eigentlich geht: ein aktives Umsteuern, weg von der Ölabhängigkeit, hin zu einer postfossilen, klimaverträglichen Mobilität. Die Autobauer nutzten ihren politischen Einfluss, um Kosten zu sparen, etwa durch Testbedingungen zu Abgaslimits und Verbrauchswerten fern der Realität. Dafür war dann Geld für technische Spielereien vorhanden. Das so erkaufte Image der Überlegenheit und Modernität ist nun als Betrug entlarvt worden.

Gefragt ist jetzt aber kein neuer Aktionismus. Keine Als-ob-Lösungen à la »eine Million Elektroautos bis 2020« werden gebraucht, sondern ein grundlegendes Umsteuern in Richtung einer umweltverträglichen und menschenfreundlichen Mobilitätspolitik.

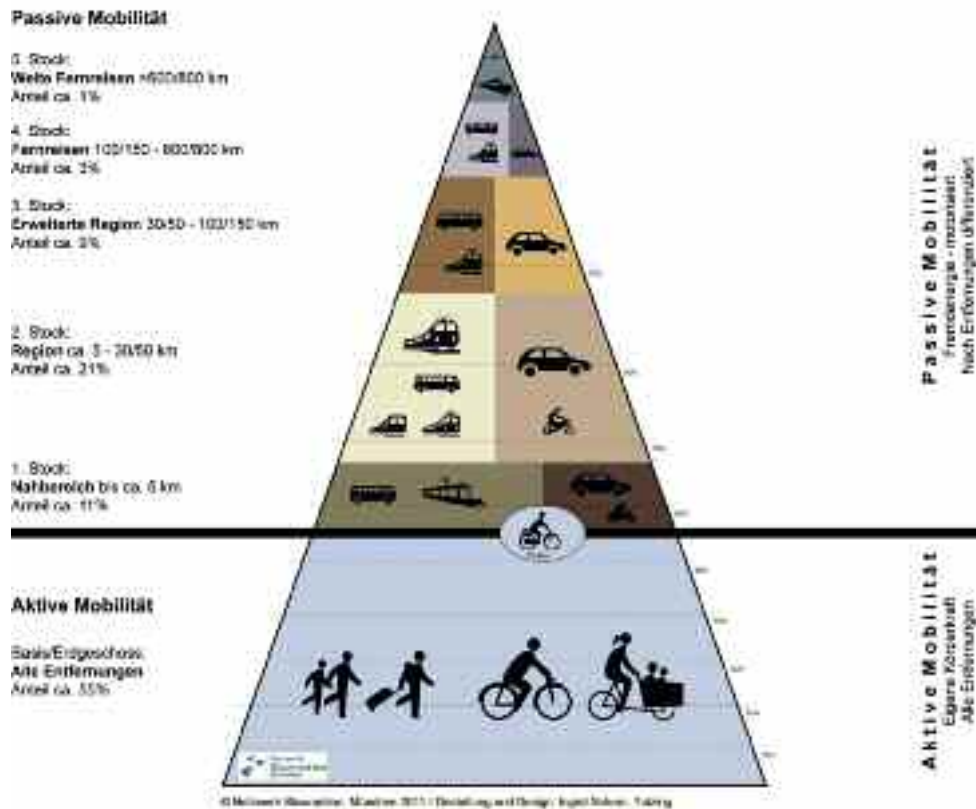
Vom aufrechten Gang

Am Anfang war der aufrechte Gang, er machte den Menschen zum Menschen. Seine Missachtung in der bisher dominanten Ausrichtung der Verkehrspolitik fördert die Bewegungsarmut. Mangelnde körperliche Aktivität ist ein gravierendes Problem: Damit der Mensch gesund bleibt, muss er sich regelmäßig körperlich betätigen. Empfohlen wird auf Basis der Befunde und wissenschaftlicher Untersuchungen nahezu täglich mindestens eine Stunde gemäßigt intensive Bewegung, das entspricht etwa Zufußgehen mit 5–6 km/h. Unsere Sinne sind für das Zufußgehen ausgelegt, Radfahrer sind im Alltag eine Art schnelle Fußgänger. Das heißt, Fußgänger und Radfahrer mit bis zu ca. 25 km/h bewegen sich im Rahmen der sogenannten Human Scale of Speed. Das Gleiche gilt für tempoangepasste andere Fortbewegungsarten. Ein einfaches Weiter-so, ein Business as usual mit möglichst wenig Änderungen, zum Beispiel in der Form: Fossiles Öl raus, elektrischer Antrieb rein, ist infolgedessen die falsche Zielperspektive. Die fossil geprägte Grundhaltung: »*Motorisiert ist besser als nicht motorisiert*«, befördert und verstärkt letztlich die Bewegungsarmut. Und sie suggeriert, dass die Strukturen so bleiben können und so bleiben sollen, wie sie sind. Das jetzige Verkehrssystem ist aber nicht nur gesundheitsschädlich, es taugt auch aus einem weiteren Grund nicht zur Bewältigung der heutigen Herausforderungen: Es setzt auf ineffiziente Raum- und Siedlungsstrukturen, was die Bodenversiegelung begünstigt, sogar bei besonders wertvollen Böden. Dieses Verkehrssystem widerspricht also der Intention, lebendige und gesunde Städte zu gestalten. Es verschleudert Energie und andere Ressourcen.

Pyramide als Leitbild

Wie lässt sich einem breiten Publikum vermitteln, dass jetzt ein grundlegendes Umsteuern ansteht und vor allem auch notwendig ist?

Das Konzept der Mobilitätspyramide wurde gemeinsam mit dem Netzwerk Slowmotion, München, entwickelt – einer gemeinsamen Initiative der Evangelischen Akademie Tutzing und des Umweltverbandes Green City München. Dabei haben wir eine Anleihe bei den bekannten Ernährungspyramiden genommen und in vergleichbarer Weise eine Art Pyramide erarbeitet, die das Zeitbudget einer Person für unterschiedliche Mobilitätsformen darstellt.



Mobilitätspyramide 2010: »Stockwerksflächen« gleich Zeitanteil
© Netzwerk Slowmotion/Ingrid Schorn

Das Fundament dieser Pyramide ist die aktive Mobilität, die Fortbewegung aus eigener Körperkraft. Dazu kommt die passive Mobilität mit technischen Verkehrsmitteln, angetrieben durch Fremdenergie, wobei hier nach Entfernungsbereichen differenziert wird. Um einen genügend hohen Anteil für die gesundheitsfördernde aktive Mobilität verfügbar zu haben, wird empfohlen, mindestens gut die Hälfte des Zeitbudgets für die aktive Mobilität zu nutzen. Die Mobilitätspyramide ist ein Idealbild und keine feste Norm. Die Realisierungsbedingungen für den Einzelnen sind auch recht unterschiedlich. Aber die konkreten Erfahrungen mit ihrer Verwendung zeigen, dass sie auf Anhieb intuitiv verständlich ist. Sie lässt sich für das persönliche individuelle Mobilitätsverhalten genauso einsetzen wie für Planungszwecke, für politische Gestaltungsdebatten in Kommunen zudem ebenso wie für das Aufbrechen der alten »fossilen Landkarten« im Kopf.

Der Aktive-Mobilität-Index

Dem Bekanntheitsgrad der Ernährungspyramiden steht der häufig damit in Zusammenhang gebrachte Body-Mass-Index (BMI) in nichts nach. In öffentlichen Debatten um die Folgen von Übergewicht und Bewegungsarmut, gerade bei Kindern und Jugendlichen, wird das besonders deutlich. Auch das haben wir uns zunutze gemacht für die Popularisierung der Mobilitätswende.

Zur aktiven Mobilität haben wir also den Aktive-Mobilität-Index (AMI) gebildet: Der AMI entspricht dem Anteil der aktiven Mobilität aus eigener Körperkraft am gesamten Zeitbudget mit Werten zwischen 0 % und 100 %. Ein niedriger Wert nahe null sollte hier Anlass zur Sorge und zum Nachdenken geben – einerseits für den Einzelnen, wie das Zufußgehen und Radfahren im Alltag zur Gewohnheit werden kann, und andererseits für politisch und planerisch Verantwortliche, inwieweit Quartiere, Siedlungen, Gemeinden und Städte so umgestaltet und weiterentwickelt werden können, dass sie aktive Mobilität fördern.

Neuorientierung der Politik

Mobilitätspyramide und Aktive-Mobilität-Index bestimmen die Richtung für die Mobilitätswende: die Weiterentwicklung der bisherigen fossilen Verkehrspolitik, die auf Aspekte der Technik und Infrastruktur konzentriert ist, zu einer an den Menschen orientierten, postfossilen Mobilitätspolitik. Ein großes Hindernis gilt es dabei zu überwinden, und zwar das gut etablierte Paradigma vom nicht motorisierten Verkehr, englisch non-motorized transport (NMT). Unverändert prägend ist es selbst in Kreisen, die sich für die Förderung von Zufußgehen, Radfahren, öffentlichen Räumen und lebendigen Städten einsetzen – ob politisch, als Planerinnen und Planer oder im zivilgesellschaftlichen Engagement. Das heißt, NMT wird hier negativ definiert durch das, was ihm fehlt, nämlich der Motor.

Deshalb gab es etwa seit den 1990er Jahren weltumspannend eine zunehmende Suchbewegung, wie ein positives Konzept lauten könnte, das den Ausgangspunkt und die Basis für eine zukunftsweisende Mobilitätspolitik bilden sollte. Diskutiert wurde beispielsweise human powered mobility, also Mobilität aus eigener Körperkraft. Dieser Vorschlag vermochte sich aber nicht durchzusetzen, weil er zum einen nur auf den Energieaspekt abstellt und zum anderen, gerade im Englischen, mit einer Formulierung aufwartet, die eine zu große Nähe zu Spezialfahrzeugen für Menschen mit besonderen Merkmalen hat.

In der Schweiz wurde schon Ende der 1990er Jahre intensiv über eine dritte Säule der Verkehrspolitik unter dem Stichwort »Langsamverkehr« diskutiert. Trotz Bedenken über die mit der Formulierung »langsam« verbundenen Assoziationen hat sich der Begriff in der Schweiz etabliert. Ausgehend von der Forschung zur Bedeutung körperlicher Aktivität für Gesundheit und Wohlbefinden hat sich in den Debatten aber letztendlich eine andere Bezeichnung als überlegen erwiesen: aktive Mobilität. So gibt es in Frankreich einen Plan national d'action pour les mobilités actives und in Polen Puma, die Polska Unia Mobilności Aktywnej. Auf europäischer Ebene wiederum zielt das Projekt »Physical Activity through Sustainable Transport Approaches« (PASTA) auf die Förderung der aktiven Mobilität.

Ein positiver Leitbegriff

Die stärkste gestalterische Kraft entfaltet »Aktive Mobilität« als Leitbegriff seit etwa sechs Jahren im europäischen Fahrradverband, der European Cyclists' Federation (ECF), und in der World Cycling Alliance. Dort wurden zunächst alle fahradbezogenen Paradigmen auf ihre Kompatibilität zur aktiven Mobilität überprüft, dann wurde die neue Bezeichnung bei allen internationalen Veranstaltungen wie dem Fahrradkongress Velo-City 2015 in Nantes und dem Weltverkehrsforum namens International Transport Forum (ITF) der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) eingeführt. Schließlich wurde ein Menschenrechtsansatz formuliert und das Radfahren wie Zufußgehen als Beitrag zu den UN-Nachhaltigkeitszielen verankert. Nicht weniger als 11 der 17 Nachhaltigkeitsziele, welche die UN-Vollversammlung Ende September 2015 verabschiedet hat, werden durch aktive Mobilität unterstützt.

Zufußgehen und Radfahren werden also nicht länger negativ als »nicht motorisiert« abgetan, sondern bilden den Ausgangspunkt eines neuen Mobilitätsparadigmas und einer neuen Mobilitätspolitik: Im Personenverkehr entsteht »Aktive Mobilität« als dritte Säule neben dem öffentlichen und dem motorisierten Individualverkehr.

Die Mobilitätspyramide zeigt zugleich anschaulich auf, dass es sich keineswegs um eine kleine Nische handelt. Dabei ist das Pedelec oder E-Bike, ergo das elektrisch unterstützte Fahrrad, ein Spielveränderer – oder, im Englischen, ein game changer. Ein Kind beider Welten, der aktiven wie der passiven Mobilität, ändert es den Möglichkeitsraum vergleichbar dem Sprung zu Beginn des 20. Jahrhunderts, als aus dem Luxus-Sportgerät Fahrrad ein Massenverkehrsmittel wurde, das die Reichweite gegenüber dem Zufußgehen mehr als verdoppelte. Das Pedelec verdreifacht nun in etwa die Reichweite des Fahrrads im Alltagsverkehr. Wenn man es zudem mit öffentlichen Verkehrsmitteln kombiniert, dann ergeben sich ganz neue Perspektiven und insofern Möglichkeitsräume für die zukünftige Mobilität.

Dr. Martin Held
Langjähriger Studienleiter
Evangelische Akademie Tutzing

Dipl.-Kfm. Jörg Schindler
ASPO Deutschland e.V.,
Ottofurt

Manfred Neun
Präsident
European Cyclists' Federation,
Brüssel

Anmerkung

Bei diesem Beitrag handelt es sich um die leicht überarbeitete Fassung eines Aufsatzes, der zuerst in Ausgabe 9 der Zeitschrift »movum – Briefe zur Transformation« erschienen ist.



Fußverkehrs-Checks als erste Maßnahme

Landesweite Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg

Fußverkehr: die vernachlässigte Mobilität

Die eigenen Füße sind zur Bewältigung der Alltagsmobilität für einen Großteil der Bevölkerung das wichtigste individuelle Verkehrsmittel. In Baden-Württemberg werden 23 %, also knapp ein Viertel, aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Die meisten unserer Wege (ca. 75 %) sind zudem mit einem Fußweg verbunden, zum Beispiel der Gang zur Haltestelle oder zum Parkplatz. Allein diese Zahlen verdeutlichen, dass der Fußverkehr keinesfalls zu vernachlässigen ist. Er hat eine zentrale und selbstverständliche Rolle im Mobilitätsgeschehen. Zu Fuß gehen ist zudem gesundheitsfördernd, umwelt- und sozialverträglich. Zu Fuß gehen ermöglicht eine flexible und spontane Mobilität, ohne technischen Aufwand. Ein reger Fußverkehr schafft außerdem lebendige Orte mit sozialer Teilhabe, sozialen Kontakten und einem hohen subjektiven Sicherheitsgefühl. Umgekehrt führen eine gute Nahversorgung sowie eine attraktive Straßenraumgestaltung und hohe Aufenthaltsqualität zu mehr Fußverkehr. Insgesamt steht ein hoher Anteil der Fußgänger in einer Kommune für eine hohe Lebensqualität. Obwohl der Fußverkehr eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt, ist er mit der Abkehr von der kompakten, nutzungsgemischten Siedlungsstruktur der europäischen Stadt hin zur autogerechten, entmischten Kommune buchstäblich unter die Räder gekommen. Verkehrspolitisch fand er lange Zeit keine Beachtung, und

seine Bedürfnisse und Flächenbedarfe wurden immer weiter beschnitten. Auch heute noch werden vielfach zunächst die Erfordernisse des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs berücksichtigt. Für den Fußverkehr bleiben oftmals nur die Restflächen. Die vorhandenen Gehwege sind häufig zu schmal oder werden als Stell- oder Parkflächen sowie als Radwege zweckentfremdet. Das Queren von Straßen ist vielfach zeitaufwendig, mühsam, gefährlich oder gar unmöglich. Es fehlen Fußwegenetze, die Stadtquartiere miteinander verbinden. Die Wege sind häufig nicht beschildert, nicht barrierefrei und erschweren damit nicht nur das Leben mobilitätseingeschränkter Menschen. Häufig ist das Stadtbild nicht an menschliche Dimensionen angepasst, und es mangelt an vielfältigen und kleinteiligen Strukturen, die kleine und große Fußgängerinnen und Fußgänger »unterhalten« und inspirieren, sowie an Versorgungsstrukturen im Nahbereich. Neben der Bewegungsqualität ist beim Fußverkehr auch das Verweilen im öffentlichen Raum eine wichtige Komponente: Hohe Kfz-Verkehrsbelastungen und geringe städtebauliche Vorzüge verringern die Aufenthaltsqualität. Sitzgelegenheiten in einem angenehmen Umfeld, Grünflächen sowie Spiel- und Freiflächen für Kinder und barrierefreie öffentliche Toilettenanlagen sucht man vielerorts vergeblich.

Die Wiederentdeckung des Fußverkehrs

Hemmnisse, die in der Vergangenheit dazu führten, dass der Fußverkehr vernachlässigt und von Politik und Planung oftmals als »Sowieso-Verkehr« abgetan wurde, der keiner Förderung bedarf, werden durch neue Entwicklungen aufgeweicht. Die Menschen achten mehr auf ihre Gesundheit und entdecken die aktiven Fortbewegungsarten wie das Zufußgehen und das Radfahren als Teil der Alltagsmobilität neu. Auch die Förderung des Radverkehrs wirkt sich positiv auf den Fußverkehr aus, insbesondere wenn der Radverkehr nicht mehr gemeinsam mit dem Fußverkehr, sondern separat oder auf der Fahrbahn geführt wird. Auch Geschwindigkeitsreduzierungen, die vor dem Hintergrund der Lärm- und Schadstoffreduzierung angeordnet werden, wirken sich positiv auf die Aufenthaltsqualität und damit gleichzeitig auf das Zufußgehen aus. Zudem entdecken immer mehr Menschen den Wert des Quartiers, der Stadt der kurzen Wege und des öffentlichen Raumes neu. Die festgefahrenen Verhaltensmuster kommen in Bewegung. Die Qualitäten des Zufußgehens werden verstärkt wertgeschätzt.



Bisher durchgeführte Fußverkehrs-Checks: unter anderem in Hüfingen, Reutlingen, Schwetzingen, Bretten und Stuttgart
© Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Ziel: Fußgängerfreundlicheres Land

Nicht nur mit Blick auf ältere Personen sowie auf Menschen mit Behinderungen und Kinder ist es das Ziel des Landes, Fußwege sicher und attraktiv zu machen. Bis 2030 soll der landesweite Fußverkehrsanteil auf 30 % gesteigert werden. Im Koalitionsvertrag der neuen grün-schwarzen Landesregierung ist, wie schon in der vorgegangenen grün-roten Legislatur, verankert, dass Baden-Württemberg fußgängerfreundlicher werden soll. Die Aufenthaltsqualität soll angenehmer und die Fortbewegung auf öffentlichen Straßen und Plätzen soll sicherer werden, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Dazu wird das Land die Kommunen durch geeignete Maßnahmen unterstützen.

Bereits im Jahr 2014 hat das Land Baden-Württemberg mit der systematischen Fußverkehrsförderung begonnen. Bei der landeseigenen Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) wurde eine Anlaufstelle ausschließlich für den Fußverkehr eingerichtet, die gemeinsam mit dem zuständigen Referat für Rad- und Fußverkehr im Verkehrsministerium die unterschiedlichen Projekte koordiniert und tragfähige Strukturen zur Förderung des Fußverkehrs auf Landesebene entwickelt. Damit nimmt Baden-Württemberg eine Vorreiterrolle unter den Bundesländern ein. »Los geht's«: Im Februar 2015 hat das Land mit der Fachkonferenz den offiziellen Startpunkt für die systematische Fußverkehrsförderung gesetzt. Rund 200 Fachleute aus Kommunen, Landeseinrichtungen, Verbänden, der Wissenschaft und Wirtschaft haben dabei über geeignete Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs diskutiert.

Das überaus große Interesse an dieser Konferenz hat gezeigt, dass das Land mit der Fußverkehrsförderung ein Thema aufgreift, das viele Menschen bewegt. Fußverkehrsförderung spielt sich hauptsächlich auf der Ebene der Städte und Gemeinden ab. Die Aktivitäten des Landes sind daher darauf ausgerichtet, die Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs zu unterstützen. Vier Handlungsfelder werden dabei vom Land bearbeitet:

1. Landesweite Maßnahmen und Modellprojekte,
2. Aufbau und Unterstützung von Netzwerkstrukturen,
3. Service für die Kommunen und
4. Optimierung des rechtlichen und finanziellen Rahmens.

Fußverkehrs-Checks in ausgewählten Kommunen

Als erste landesweite Maßnahme wurden zwischen Juni 2015 und Februar 2016 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs professionelle Fußverkehrs-Checks durchgeführt. Bei diesem partizipativen Verfahren wurde die Situation des Fußverkehrs in mehreren Begehungen und Workshops gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern, der Politik und Verwaltung vor Ort diskutiert. Anschließend wurden Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Fußverkehrs entwickelt.



Bewerber- und Teilnehmerstädte
© Planersocietät



Konkrete Ziele der Fußverkehrs-Checks waren:

- Fußverkehr in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken,
- Sensibilisierung für die Belange der Zufußgehenden,
- Bewertung des Fußverkehrs vor Ort,
- Aufzeigen konkreter Handlungsmöglichkeiten für die Verbesserung des Fußverkehrs,
- Startschuss für eine neue Gehkultur in den Kommunen.

Darüber hinaus sollte mit den Fußverkehrs-Checks der Dialog zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung gefördert werden. Der partizipative Ansatz hat nicht nur den Austausch zwischen den Akteuren angestoßen, sondern auch die Beteiligungskultur in der Kommune gestärkt. Die Workshops und insbesondere die Begehungen boten die Gelegenheit, Probleme anzusprechen und unterschiedliche Sichtweisen einzubringen, um gemeinsam neue Lösungsansätze und Ideen zu diskutieren. Die Maßnahme sollte damit Impulse für die Entwicklung einer neuen Gehkultur vor Ort setzen und der Kommune die Chance bieten, in die Förderung des Fußverkehrs einzusteigen bzw. diese weiter zu vertiefen.

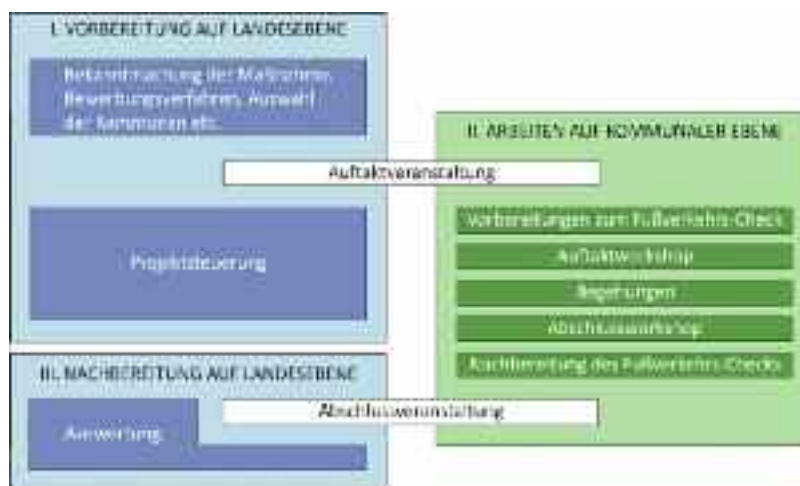
Die Fußverkehrs-Checks starteten im Sommer 2015 mit einem landesweiten Bewerbungsauftrag. Mehr als 60 Kommunen hatten sich um eine Teilnahme beworben. Eine Fachjury wählte daraus 15 Städte und Gemeinden aus. Bei der Auswahl der teilnehmenden Kommunen wurde darauf geachtet, dass sich die Kommunen beispielsweise hinsichtlich ihrer Größe und bei den bisherigen Aktivitäten zur Förderung des Fußverkehrs deutlich voneinander unterscheiden. Mit professioneller Beratung und Moderation durch das Büro Planersocietät wurden dort anschließend die Bedingungen für Zufußgehende mit einem standardisierten Verfahren unter die Lupe genommen.

Eine landesweite Auftaktveranstaltung im Juli 2015 diente als Bindeglied zwischen der Landes- und Kommunalebene und bot Gelegenheit zum Austausch der kommunalen VertreterInnen untereinander.

Der Fußverkehrs-Check in den Städten und Gemeinden bestand aus einem lokalen Auftaktworkshop, zwei Begehungen, einem Abschlussworkshop sowie einem schriftlichen Bericht, in dem die kommunalen Ergebnisse und Empfehlungen zusammengefasst wurden.

Bei der landesweiten Abschlussveranstaltung wurden die Ergebnisse der kommunalen Fußverkehrs-Checks ausgewertet und diskutiert. Hieraus konnten wir Hinweise und Anregungen für die Landesebene ableiten.

Mit den Begehungen und Workshops fanden innerhalb von drei Monaten über 60 Veranstaltungen in den beteiligten Kommunen statt. Das Medienecho war über die gesamte Laufzeit mit über 160 Artikeln in Printmedien sowie ergänzenden Fernseh- und Radiobeiträgen sehr hoch und überaus positiv. Es hat wesentlich dazu beigetragen, den Fußverkehr ein Stück weit aus seinem Schattendasein zu holen und zu einem öffentlichen Thema zu machen.



Aufbau des Fußverkehrs-Checks
© Planersocietät

Schritt für Schritt zum Ziel

Die Fußverkehrs-Checks in den Kommunen konnten Schwachstellen identifizieren, die das Zufußgehen und Verweilen im öffentlichen Raum unattraktiv machen und die eigenständige Mobilität insbesondere von Kindern, älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen einschränken. Überall wurden insbesondere die Themenfelder Fußgängerquerungen, Barrierefreiheit, Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sowie Wege- und Aufenthaltsqualität angesprochen und intensiv diskutiert. Es stellte sich auch heraus, dass viele der aufgedeckten Defizite mit kostengünstigen Verbesserungen behoben werden können. Dies ist insbesondere bei den sicherheitsrelevanten Mängeln dringend geboten. Fehlende oder unsichere Querungsmöglichkeiten und falsch parkende Fahrzeuge, die verhindern, dass Fußgänger rechtzeitig gesehen werden oder den Gehweg nutzen können, vergrößern das Unfallrisiko.

In den teilnehmenden Kommunen hat sich gezeigt, dass die vergleichsweise kleine Maßnahme des Fußverkehrs-Checks zu einer deutlichen Sensibilisierung und einem besseren Verständnis für die Bedürfnisse der Fußgängerinnen und Fußgänger geführt hat. Teilweise wurden in den Städten und Gemeinden bereits erste Maßnahmen zur Verbesserung umgesetzt und wichtige Ansätze zu einer Förderung des Fußverkehrs neu angestoßen. Mit den Checks ist eine gute Grundlage zur Fußverkehrsförderung in den Kommunen gelegt worden. Nun ist es Aufgabe der Städte und Gemeinden, den angestoßenen Prozess dauerhaft weiter zu gestalten und die Belange der Zufußgehenden ernst zu nehmen. Das Land wird die Kommunen auch weiterhin dabei unterstützen, und die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks werden in die Planung der systematischen Fußverkehrsförderung des Landes einfließen.



Minister Winfried Hermann
© Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Aufgrund des großen Interesses der Kommunen und des Erfolgs der Maßnahme wird das Ministerium für Verkehr 2016 erneut professionell begleitete Fußverkehrs-Checks ausschreiben. Zudem ist ein Handlungsleitfaden in Vorbereitung, mit dem Kommunen auch eigenständig Fußverkehrs-Checks durchführen können. Zahlreiche weitere Aktivitäten zur Förderung des Fußverkehrs werden in diesem und den kommenden Jahren folgen, so dass Baden-Württemberg seinem Ziel, ein fußgängerfreundlicheres Land zu werden, Schritt für Schritt näher kommt.

Winfried Hermann
Minister für Verkehr
Baden-Württemberg,
Stuttgart



Neuer Rheinuferweg im ehemaligen Hafensreal
 © Hager Partner AG

Zurück an den Fluss und über die Grenze hinaus Neue Rheinuferpromenade in Basel

Vom Hafensreal zum Freiraum

Am Rheinufer zwischen dem St. Johanns-Park und der schweizerisch-französischen Grenze, wo früher ein geschlossenes Hafengebiet lag, ist nach neun Jahren Planung und Bau eine neue Promenade für Fußgänger und Radfahrer entstanden.

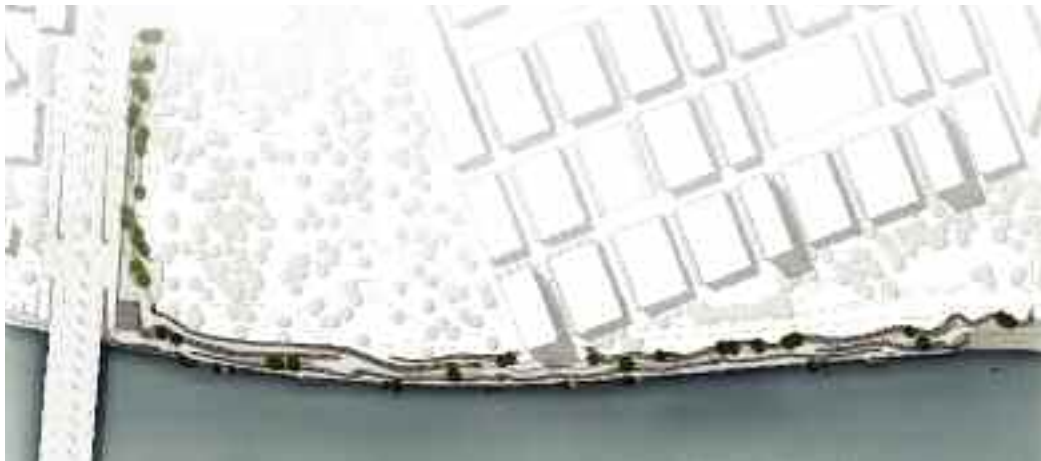
Die Neugestaltung des ehemaligen Hafens St. Johann geht auf eine Grundsatzvereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der Novartis Pharma AG zurück. Darin wurde unter anderem festgelegt, dass Novartis vom Kanton das Areal des ehemaligen Hafens St. Johann erwirbt. Ausgenommen davon war eine Fläche entlang dem

Rheinufer zwischen der Dreirosenbrücke und der Grenze zu Frankreich, welche als Fußgänger- und Radverbindung der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden sollte und im Eigentum des Kantons verblieb. Damit konnte der langgehegte Wunsch nach einer durchgängigen Promenade entlang dem Rhein nach Frankreich 2016 realisiert werden.

Für die Gestaltung der Rheinuferpromenade wurde 2007 vom Kanton und von Novartis ein dreistufiger, kooperativer, internationaler Wettbewerb durchgeführt, den die Züricher Landschaftsarchitekten Hager Partner AG mit ihrem »Undine« genannten Projekt für sich entscheiden konnten.



Erscheinungsbild vor Planungsbeginn
© Novartis AG



Entwurf der Neuordnung und Umgestaltung
© Hager Partner AG



Gesamtgebiet: Rheinuferpromenade und Novartis Campus
© Novartis AG



Verlauf entlang den Campus-Bauten
© Hager Partner AG



Landschaft aus »Gesteinsschichten«
© Hager Partner AG

Ökologische Gesichtspunkte

Das Gelände des ehemaligen Hafens St. Johann war bis zu seiner Stilllegung fast 150 Jahre industriell genutzt worden und musste daher vor Baubeginn der Rhein- uferpromenade nicht nur von Gebäuden und Infrastrukturanlagen geräumt, sondern auch von im Laufe der Zeit eingetragenen Bodenverunreinigungen befreit werden.



Modellierung von ökologischen Nischen
© Hager Partner AG

Nach dem Rückbau der Hafengebäude wurde der belastete Untergrund teilweise bis zum Grundwasser 10 m tief ausgehoben und mit Kiesmaterial wiederverfüllt. Der Rückbau und die Bodensanierung des Geländes erfolgten im Zeitraum von Juli 2010 bis Dezember 2012, wobei 140.000 t Bauschutt und 240.000 t Bodenaushub entsorgt werden mussten. Deren Umschlag konnte aufgrund der auf dem Areal noch vorhandenen Verkehrsanlagen nachhaltig erfolgen: 78 % aller Materialien wurden per Bahn, 21 % per Schiff und nur 1 % mit Lkws abtransportiert.

Mit dem Rückbau des Hafens und der Umwandlung dieses Abschnitts des Rheinufer bot sich gleichzeitig die Chance einer ökologischen Aufwertung. Die Uferböschungen wurden so gestaltet, dass sie

einer vielfältigen Tierwelt als Lebensraum dienen und eine standortgerechte Ufervegetation zu gedeihen vermag. Um die in den Uferzonen auf beiden Rheinseiten lebenden Biberpopulationen über den Fluss zu vernetzen, wurden mehrere Ökobühnen angelegt sowie zwei Biberunterstände gebaut. Die Wechselwirkungen zwischen Fluss- und Grundwasser blieben bzw. bleiben dabei erhalten.

Vor Beginn der Bauarbeiten stand darüber hinaus eine Grabungsuntersuchung durch die Archäologische Bodenforschung Basel-Stadt an, da sich auf der Niederterrasse am Rheinufer in der Jüngerer Eisenzeit zwischen ca. 150–80 vor Christus ehe- dem eine keltische Großsiedlung befunden hatte, deren Spuren noch heute auf dem Novartis-Campus ablesbar sind.



Direkte Zugänge am Bermenweg
© Hager Partner AG



Integration von Treppen und Rampen
© Hager Partner AG

Gestaltung und Strömungslinien

Die über 600 m lange Promenade liegt zwischen dem Rhein und dem Novartis Campus. Sie ist zwischen 10 m und 30 m breit und überwindet bis zum Campus eine Höhendifferenz von ca. 10 m. Baubeginn war im November 2014.

Die Gestaltung orientiert sich an der Strömungslehre, der zufolge im Fluss dort Turbulenzen auftreten, wo Hindernisse wie ein Brückenkopf oder Gebäude am Ufer stehen und den Flusslauf stören: Die zur Überbrückung des Höhenunterschiedes notwendigen Mauern nehmen die geschwungenen Bewegungen des fließenden Wassers auf und führen sie in den Wegbereichen weiter. Wie selbstverständlich verweben sich die integrierten Treppen und Rampen mit den Mauern und schaffen die Verbindungen zwischen den einzelnen Ebenen. Vertikal angeordnete, gebrochene Kalksteinbänder verkleiden die Betonmauern und verleihen dem Uferabschnitt einen natürlich warmen Ausdruck. Der Lauf des Wassers findet so seine Fortsetzung in den angrenzenden Mauern, die aneinandergereiht eine Länge von insgesamt 2 km ausmachen und eine Ansichtsfläche von 100.000 m² bearbeiteter Fläche aufweisen. Die Promenade ist in zwei Wegeebenen gegliedert: Der hochwassersichere Promenadenweg dient als Verbindung für den Fuß- und Fahrradverkehr zwischen der



Entdeckungsmöglichkeiten auf allen Ebenen
© Hager Partner AG

Stadt Basel und Frankreich. Neben dem ca. 4 m breiten, beleuchteten Asphaltweg schließen mit Kies belegte Aufenthaltsnischen mit Bäumen und Sitzbänken an. Sie laden zum Verweilen ein und bilden gleichzeitig ökologische Nischen. Mit auf der Route installierten Fernrohren wird im Rahmen einer Archäologie-Ausstellung zudem ein Blick in die abgetrennten, geschützten Ausgrabungsstätten und damit in die keltische Vergangenheit des Geländes ermöglicht.



Haupterschließung in Brückennähe
© Hager Partner AG

In einem Eckgebäude des Novartis Campus befindet sich darüber hinaus ein öffentliches Restaurant mit Außenterrasse und Blick auf den Rhein, eine separate öffentliche Toilettenanlage ist in die Mauer integriert.

Die wassernahe Ebene ist in Form eines für Basel typischen, nicht hochwassersicheren Bermenwegs konzipiert worden. Dank vier Schwimmerausstiegen und Duschen wird dieser Abschnitt künftig auch bei Rheinschwimmern sehr beliebt sein.



Öffentliches Café auf dem Novartis Campus
© Hager Partner AG



Aneinandergrenzen von Promenade und Stadtraum
© Hager Partner AG

Die neue Strecke entlang dem Rhein ist von trinationaler Bedeutung. Als Radleroute und Fußweg stellt sie eine Pendlerwie Freizeitverbindung dar. In den Brüstungsmauern sind Dichtertafeln im Rahmen des ebenfalls neuen, trinationalen Dichterweges integriert. Sie bereichern diese Abschnitt kulturell. Ab der französischen Grenze führt der Rheinuferweg dann bis zur Dreiländerbrücke in Huningue weiter.

Guido Hager
Hager Partner AG,
Zürich, Berlin

Marc Brunkhorst
A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG,
Basel

Bauherren

Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement
Novartis Pharma AG, Basel

Landschaftsarchitekten

Hager Partner AG, Zürich, Berlin

Projektsteuerung

A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG, Basel

Wasser- und Ingenieurwesen

Staubli, Kurath und Partner AG, Zürich



Stadtseitiger Eingang in den Tunnel mit getrennter Radfahrer- und Fußgängerzone
© Jannes Linders

Parallelwelten von beeindruckender Dimension Radfahrer- und Fußgängertunnel am Amsterdamer Hauptbahnhof

Entwicklung eines Großprojektes

Wenngleich die Regierung im ca. 60 km entfernten Den Haag residiert, ist Amsterdam nicht nur die Hauptstadt der Niederlande und nach Einwohnerzahlen die größte Stadt des Königreichs, sondern auch ein sehr wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Amsterdam Centraal, der Hauptbahnhof der Metropole, verbindet sie mit den wichtigsten Städten in Europa und ist zugleich auf nationaler wie regionaler Ebene ein Drehkreuz der Verkehrsströme. Das imposante Empfangsgebäude des am Ufer der Hafencanal IJ gelegenen Bahnhofs wurde ab 1875 nach einem Entwurf des Architekten Pierre Cuypers im historisierenden Stil mit starken Anklängen an die niederländische Backsteinrenaissance erbaut. Es genießt als »Rijksmonument« maximalen Denkmalschutz. Die später fertiggestellten, parallel dazu nördlich am Flussufer ausgerichteten zwei Bahnsteig-

hallen entstanden auf Grundlage der Planungen des Eisenbahn-Ingenieurs L. J. Eijmer in den Jahren zwischen 1889 und 1922.

Erst in den späten 1990er Jahren erfolgte dann die Überdachung der dazwischenliegenden Gleisareale.



Farblich abschwächendes Keramikbild in Richtung Innenstadt
© Jannes Linders

Im Laufe der Jahrzehnte kamen auf der Stadtseite des Bahnhofs großflächige Bereiche für die Straßenbahn und 14 verstreute Bushaltepunkte hinzu, die ab 1977 ausgebaut Metro, die innerstädtische U- und Stadtbahn, ist inzwischen ebenfalls an den Bahnhof angebunden. Das über die Zeit unübersichtlich gewordene und deshalb als »Stationseiland« bezeichnete Gesamtareal wird nach einem gewonnenen Wettbewerb seit 1999 nach einem Masterplan von Benthem Crouwel Architekten saniert, umgebaut und erweitert. Dazu zählte unter anderem die Realisierung eines neuen großzügigen Busbahnhofs an der Hafensporenstraße, der die ehemals vor Amsterdam Centraal angeordneten Haltepunkte überflüssig gemacht hat. Hier wird mit dem darauffolgenden Rückbau versiegelter Oberflächen und der Wiederherstellung offenen Wassers letztlich Stadtrepurposing betrieben. Aktuelle Zeitpläne sehen den Abschluss des Großvorhabens für 2017 vor.

Freier Weg an die IJ

Ende 2015 wurde als ein weiterer Meilenstein des Gesamtprojekts ein schon früher als Abkürzung ersehnter Fahrrad- und Fußgängertunnel unter dem Bahnhof und den Gleisanlagen eröffnet. Seitdem können die Amsterdamer, ohne das langgestreckte Bahnhofsbauwerk zu Fuß oder mit dem Rad umrunden zu müssen, direkt von der Stadtmitte an das Flussufer der IJ mit den Fährterminals und auf die begleitende Uferstraße gelangen. Die nach dem Architekten des Empfangsgebäudes benannte Cuyperspassage erfreut sich seither großer Beliebtheit. Mehr als 15.000 Radfahrer und zahlreiche Fußgänger machen pro Tag regen Gebrauch von der umweglosen Verbindung an das Wasser. Der zentralen Lage und Bedeutung gemäß ist diese Passage gestalterisch anregend und bautechnisch anspruchsvoll konzipiert, wobei auch unerwartete Hindernisse beseitigt und großräumige Abfangkonstruktionen eingeplant werden mussten.



Erstes Segment des sich wiederholenden Motivs
© Jannes Linders

Die Tunnelröhre mit einer Breite von 10 m und einer Durchgangs- bzw. Durchfahrts- höhe von 3 m weist eine Länge von 110 m auf und besteht aus zwei U-förmigen, leicht ineinander verschobenen Schalen: Die höherliegende bleibt dem Fußverkehr vorbehalten und bildet gegen die niedrigere Schale eine bordsteinartige Abgrenzung, deren Stirnseite mit einem durchlaufenden LED-Lichtband versehen ist. Durch die leichte Erhöhung und die Anordnung der »Lichtschranke« erfolgt optisch wie räumlich eine Trennung gegenüber dem schneller fließenden Radverkehr, die hier gestalterisch klar akzentuiert ist.

Historische Vorlage als Bezug

In der Tradition von Fußgängertunneln und Bahnunterführungen des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts ist dieser Bereich aufwendig mit handgearbeiteten glasierten Fliesen verkleidet. Der Entwurf hierzu stammt von der niederländischen Graphikdesignerin Irma Boom, die ein Motiv mit mehrfach nationalem Bezug wählte. Den Ausgangspunkt bildete ein 155 cm x 194 cm großes, kürzlich restauriertes Keramikbild in Delfter Fliesen des Rotterdamer Künstlers Cornelis Boumeester (1652–1733), welches das Kriegsschiff Rotterdam im hohen Wellengang inmitten einer Heringsfangflotte zeigt und sich im nahegelegenen Amsterdamer Rijksmuseum befindet.

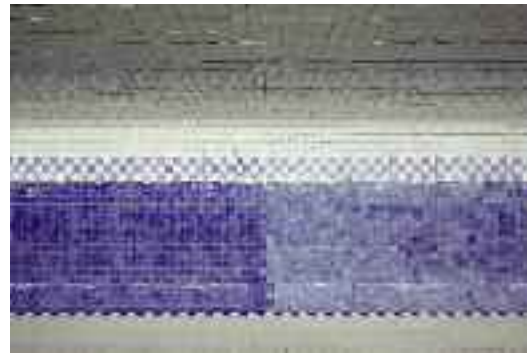


Blick aus der »Fußgängerzone« auf die Wandgestaltung
© Jannes Linders



Kriegsschiff als Hauptsujet direkt am Eingang
© Jannes Linders

Ein vergrößerter Ausschnitt daraus legt sich über die gekrümmte Tunnelwand und Decke, wobei Boom das Achtern aufgebrachte Rotterdammer kurzerhand durch das Amsterdamer Stadtwappen ersetzte. Das Fliesengemälde begrüßt nun die Passanten am stadseitigen Tunneleingang auf den ersten 20 m mit dem Schiff unter Segeln im Mittelpunkt. Im weiteren Verlauf wird das Motiv in immer schwächer werdender Farbgebung nochmals bis zur Mitte des Tunnels wiederholt, wo es sich zu einer abstrahierten Farbkomposition desselben transformiert, um sich dann in ein wandhohes hellblau gepixeltes Band mit abschließender Bordüre zu verwandeln, das in Richtung Wasserseite letztlich in ein dunkles Blau wechselt. So begleitet es bildhaft die Fußgänger auf ihrem unterirdischen Weg vom historischen Stadtzentrum in das neue Amsterdam. Auch der Bodenbelag ist aus speziell gefertigten Fliesen: Ein Streifen mit taktilen Sonderfliesen in der Mittelachse ermöglicht Menschen mit Sehbehinderung die Orientierung.

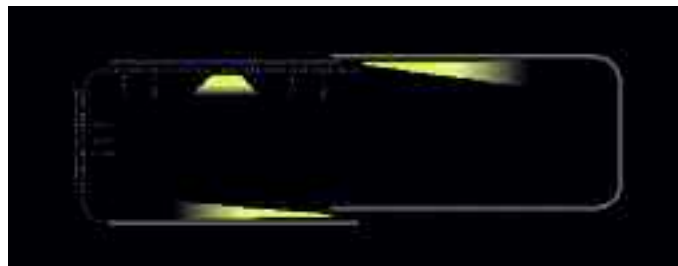


Blaues Themenband am Tunnelausgang zur IJ
© Jannes Linders

Boden mit einem schallabsorbierenden Asphalt belegt und durch Fahrbahnmarkierungen in zwei Spuren unterteilt. Wand und Decke sind durchgängig in Schwarz gehalten und mit Gitterrosten verkleidet. In die Deckenroste eingelassene kreisrunde Lampen leuchten die Radzone aus und lassen sie wie eine von Laternen erhellte nächtliche Schnellstraße wirken – was den einen oder anderen Pedalisten zu sportlichen Sondereinlagen animiert. Die Roste sollen das Ankleben von Plakaten verhindern und mit ihrer durchbrochenen Fläche Graffitisprayern keinen Anreiz bieten. Hinter den Rosten wurde durchgehend Schallabsorptionsmaterial aufgebracht, was dem Tunnel auch akustischen Komfort verleiht.

Zweispurige Radschnellstraße

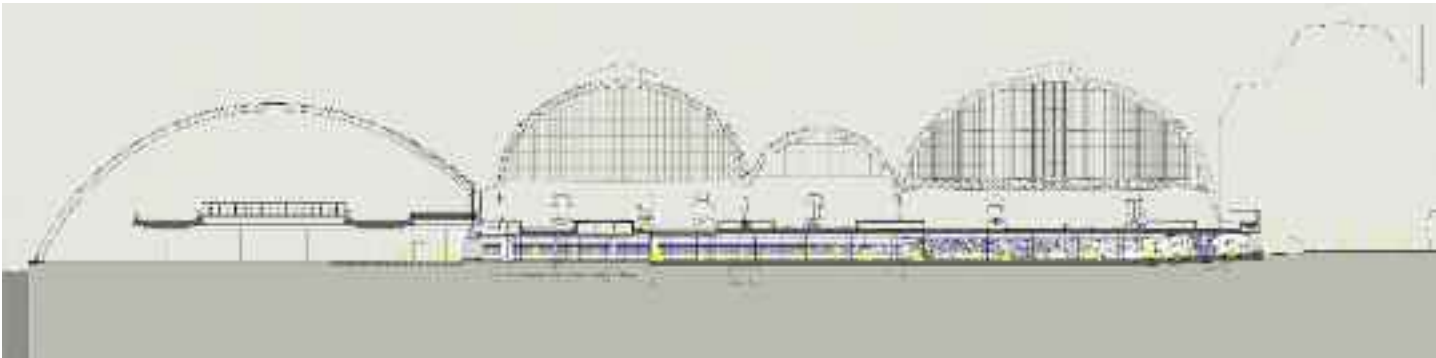
Die städtische Eleganz des Fußgängerbereichs wird kontrastiert durch die eher nüchtern-spröde Gestaltung der den Radfahrern zugedachten Zone. Hier ist der



Beleuchtung und Schallabsorption im Entwurf
© Benthem Crouwel Architects



Schnellstraßenambiente im Bereich des hafenseitigen Ausgangs
© Jannes Linders



Schematischer Schnitt durch Bahnhofsgebäude samt Querungsbauwerk
 © Benthem Crouwel Architects

Konstruktion und Ausführung

Bei der Durchquerung des Bahndamms wird eine Vielzahl von Gleisen gekreuzt, wobei sie in Absprache mit den Niederländischen Staatsbahnen nur sehr kurzzeitig außer Dienst gestellt werden durften. Aus diesem Grund wurde der Tunnel als Aneinanderreihung von Einzelbauwerken aus-

geführt: Beidseits von ihm wurden hierzu Betonwände errichtet und der Gleiskörper dann etappenweise geöffnet, um mit einer vorfabrizierten Deckelstruktur gleich wieder geschlossen zu werden, was im Resultat eine sinnfällig einfache Tischkonstruktion ergibt. Die Tunnelabschnitte wurden

gegen einsickerndes Regen- und Schmutzwasser abgedichtet und zuletzt der schalenförmige Innenausbau realisiert. Im nördlichen Bereich konnte die denkmalgeschützte Konstruktion des äußersten Gleises zudem erhalten und sichtbar integriert werden.



Tunnelschale und Stützpfeiler der darüberliegenden Gleishalle
 © Jannes Linders



Stützpfeiler am Ausgang zum Hafenbecken
© Jannes Linders

Handgefertigte Fliesenkunst

Das Wandbild besteht aus insgesamt 46.000 handgefertigten, handbemalten Fliesen im klassischen Delfter Format von 13 cm x 13 cm und 33.000 ebenfalls handgefertigten Bodenfliesen gleicher Größe. Hergestellt wurden sie von dem Traditionsunternehmen Koninklijke Tichelaar Makum im gleichnamigen Ort, das bereits seit 1572 Keramiken anfertigt und auch schon mit der Restaurierung der Vorlage im Rijksmuseum betraut war. Anders als dort waren die Anforderungen an die Übersetzung in das Tunnelwandbild sehr hoch, da die Fliesen sowohl frostsicher als auch verschleißbeständig und im Fall des Bodenbelags zudem rutschfest sein mussten, weshalb die überlieferten Rezepturen an die Erfordernisse anzupassen waren. So ersetzte die Manufaktur den üblicherweise verwendeten Meereston durch eine geeignetere Mischung und brannte die Rohlinge bei höheren Temperaturen.

Die gebrannten Rohlinge wurden anschließend einzeln auf Grundlage einer aufgerasterten, nummerierten Schablone bemalt und in einem weiteren Arbeitsschritt glasiert. Allein dieser Herstellungsprozess dauerte fünf Jahre, bevor das Unternehmen mit der Montage im mittlerweile errichteten Tunnelbauwerk beginnen konnte.

So entstand in Amsterdam nicht nur ein langersehnter »short cut« unter dem Hauptbahnhof, sondern auch das größte handgemalte Fliesenbild der Niederlande – und eine faszinierende Parallelwelt unter dem Bahnhof.

Francine van den Berg
Marten Wassmann
Bentham Crouwel Architects,
Amsterdam

Bauherren

Gemeinde Amsterdam, Abteilung Infrastruktur
Verkehr und Transport
ProRail, Amsterdam
Nederlandse Spoorwegen N. V., Utrecht

Architekten

Bentham Crouwel Architects, Amsterdam

Tragwerksplanung

Arcadis Nederland B. V., Amersfoort

Bodengutachten

Arcadis Nederland B. V., Amersfoort

Lichtgestaltung

Bentham Crouwel Architects, Amsterdam
Arcadis Nederland B. V., Amersfoort

Gestaltung Fußgängerbereich

Irma Boom Office, Amsterdam

Der Rhein als Thema mit Variationen

Fußgängerunterführung mit Lichtinstallation in Rheinfelden (Baden)



Neugestaltete Unterführung als Weg in die Innenstadt
© Juri Jukov

Die doppelte Stadt

Im äußersten Südwesten Baden-Württembergs, direkt am nördlichen Ufer des Hochrheins an der Schweizer Grenze, liegt Rheinfelden (Baden). Die auf geschichtsträchtigen Terrain gegründete Stadtansiedlung entstand in ihrer heutigen Form erst gegen Mitte des 19. Jahrhunderts im Zuge der Industrialisierung und des Ausbaus der Hochrheinbahn, als hier ein bedeutendes Wasserkraftwerk errichtet wurde und sich energieintensive Betriebe niederließen. Und erst Anfang des 20. Jahrhunderts fand sie zu ihrem heutigen Namen: anfänglich noch als Badisch-Rheinfelden, um Verwechslungen mit dem auf der gegenüberliegenden Schweizer Rheinseite befindlichen Ort gleichen Namens zu vermeiden, zu dessen Einzugsgebiet die Gemarkung einst gehörte. Über die Historie hinaus hat sich die enge wirtschaftliche und gesellschaftliche Verbundenheit der beiden Städte erhalten.

Bis heute stellt die Industrie den Hauptwirtschaftsfaktor der Stadt dar. Das langfristige Ziel der Stadtverwaltung ist es jedoch, neue Wirtschaftsbereiche zu fördern und die Wohnqualität sowie die Attraktivität der Stadt zu erhöhen. Gerade vor dem Hintergrund des zunehmenden Einkaufstourismus aus der Schweiz setzt man darauf, die Anziehungskraft von Rheinfelden (Baden) zu stärken.

Zurück zum Fluss

Ein im Jahr 2014 verabschiedeter Masterplan hat das erklärte Ziel, Rheinfelden (Baden) eine unverwechselbare Identität zu geben. Dem zugrunde liegt ein Leitbild, dessen Schwerpunkte die Stärkung und Zusammenführung der einzelnen Quartiere und die grüne Durchwegung der Stadt bis hin zum Fluss sind, von dem sie bislang in weiten Teilen durch einen parallel zum Ufer verlaufenden Bahndamm abgeschnitten ist.



Lage des Bauwerks und Anbindung an den Fluss
© LunaLicht



Erscheinungsbild des bisherigen »Durchschlupfs«
© LunaLicht

Als eine der ersten konkreten Maßnahmen wurden daher die Sanierung und gestalterische Aufwertung der Fußgängerunterführung durch den Bahndamm beschlossen. Sie liegt in der direkten Verlängerung einer historischen Fußgängerbrücke, welche die Schweizer Schwesterstadt mit ihrem badi-schen Pendant verbindet, und bildet von der Flussseite das Eingangstor zur Stadt. Höheren Ansprüchen konnte der bisherige Tunnel in keiner Weise gerecht werden. Statt auf eine Geste des Willkommens trafen die Besucher nach der Überquerung der Flussauenlandschaft auf einen düster beklemmenden Durchschlupf unter dem Bahndamm, der alle klassischen Klischees solcher ehemals unter rein pragmatischen Gesichtspunkten geplanten Verkehrsverbindungen aufwies.

Eine umfassende Neugestaltung der Unterführung sollte diesem Übel ein Ende bereiten und den Durchgang in ein hell einladendes Entree in die Stadt verwandeln, das auch alle sicherheitstechnischen Auflagen erfüllt. Im April 2015 wurde unter mehreren Bewerbern in einem Bewerbungsverfahren das Karlsruher Lichtplanungsbüro LunaLicht mit der Konzeption und Realisierung einer Lichtinstallation für die Unterführung ausgewählt. In Zusammenarbeit mit dem Berliner Künstler Roland Stratmann entstand nun eine lichtplanerische Gesamtkomposition mit direktem Landschafts- und Ortsbezug, die auf spielerische Weise Neugier weckt, den Besucher in die Stadt hineinzieht und vor wenigen Wochen eröffnet wurde.

Die Konzeption

Die besondere geographische Konstellation der beiden Rheinfeldern legte es nahe, den Rhein zum Leitmotiv der Gestaltung zu machen und seine Bedeutung für die Menschen beidseits des Flusses unter verschiedenen Blickwinkeln zu thematisieren: die verbindenden und abgrenzenden Aspekte und ihre historischen Manifestationen ebenso wie seine emotionale Bedeutung, widergespiegelt in alten Mythen und überlieferten romantischen Erzählungen.

Eine Seite des 60 m langen Tunnels zeichnet wie in einem Scherenschnitt silhouettenhaft abstrahiert den Verlauf des Stromes in genau jenem Abschnitt nach. Die auf die Wand aufgebrachte Großform macht die Kraft, mit der er sich seit Jahrtausenden sein Bett durch die Landschaften gegraben hat, physisch erlebbar. Das Band des Flusses ist mit Licht »nachgezeichnet« und erhellt die Unterführung.



Verweilen statt Hindurchgehen: Tunnelgestaltung zum Entdecken
© Juri Jukov



Textwand mit Schattenspiel durch Lichtband und Passanten
© Juri Jukov

phärischen Möglichkeiten konnte damit auch funktionalen Sicherheitsaspekten Rechnung getragen werden, da der Raum hell und gleichmäßig ausgeleuchtet wird. Der dynamisch geschwungene Lichtfluss wandelt das Beengende des Tunnels und öffnet den Raum. Im Zusammenspiel mit der direkt angeleuchteten Textwand entsteht die dichte Atmosphäre eines besonderen Ortes, der statt zum eiligen Durchqueren zum Innehalten und Entdecken einlädt und den Passanten derart zum Teilnehmer der Inszenierung macht, wenn die Schemen der querenden Fußgänger und Radfahrer durch das Lichtband auf die Textwand geworfen werden. So tauchen die Passanten buchstäblich in den Rheinfelder Geschichtsfluss ein.

Gestaltungs- und Sicherheitselement

Das Licht strahlt hier nicht wie üblich von der Decke herab, sondern leuchtet als breites, weitläufiges Band die gesamte Seitenwand horizontal aus. Neben den sich eröffnenden gestalterisch-atmos-

Die gegenüberliegende Tunnelwand ist der Geschichte und den Geschichten des Rheins gewidmet. In den Texten, die sich hier zusammenfügen, »erzählt« der Fluss Begebenheiten und Legenden und weist auf Sehenswürdigkeiten und Kuriositäten zu beiden Seiten des Ufers hin. Die kurzen Sätze öffnen den Blick für die Vergangenheit und erinnern an die Historie der Region. Die Rückschau ermöglicht Bezüge in die Gegenwart und verdeutlicht den Wandel der Zeit. Die Beschreibungen sind auf Hochdeutsch, aber auch in den örtlichen Dialekten verfasst und zeugen von der Verbundenheit der Menschen mit ihrer Region. Hier finden sich Sätze wie: »Die ›Chemische Häuser‹ sin die erschte Wohnige vo de Arbeiter z'Rhyfælde gsi«, oder: »Scho die römische Schiffer hän sich vor em Höllhooge gfürchtet un hän ihn ›infirma rapida‹ gnennt.«

Für den »Textfluss« wurde eine offene Schriftart gewählt und graphisch so gestaltet, dass das Schriftbild beim Durchschreiten des Tunnels gut lesbar bleibt, sich dabei aber nicht in den Vordergrund drängt. Gleichzeitig kann es als gegliedertes Textornament wahrgenommen werden. Durch seine in vielfältigen blauen und grünen Farbnuancen schillernden Buchstaben erinnert der Text an das Wellenspiel und die Flussströmung, aus dem die einzelnen Fragmente wie aus einer bewegten Oberfläche auftauchen.



Eingang von der Stadtseite bei Tag
© Juri Jukov



Eingang von der Rheinseite bei Nacht
© Juri Jukov



Lichtwand im Schnitt
© LunaLicht

Unsichtbare Konstruktion

Das Hauptaugenmerk der Sanierung lag auf der Umgestaltung der Seitenwände. Decke und Boden wurden lediglich einer gründlichen Reinigung unterzogen, wobei die Betondecke zusätzlich einen neuen Anstrich erhielt. Wichtig für die beabsichtigte Wirkung des Lichtflusses war die Reduktion auf den Kontrast der offenen und geschlossenen Flächen ohne Störungen durch sichtbar bleibende Montageelemente. Für die Wandpaneele der Flussseite wurde daher eine Sandwichkonstruktion entwickelt: Die durch Frästechnik in Form gebrachten Aluminium- und Acrylglasplatten sind fugenlos gestoßen und ganzflächig auf einer Verbundglasscheibe verklebt.

Auf den gesamten 60 m der Unterführung sind beidseitig je 50 Paneele mit einem Abstand von 12 cm vor der Bestandswand auf einer horizontal durchgehenden Konsole aus Edelstahl aufgestellt. An der Oberkante werden sie einzeln von einer Montageleiste gehalten. Die Glasträgerplatten der Flussseite wurden mit überlappendem Falz gefertigt, so dass sich die Fugen zwischen den Paneelen sauber mit Silikon ausfüllen ließen.

Die intensive Lichtwirkung wird durch Hinterleuchtung mit effizienter LED-Technik erreicht. Hierfür sind im Bereich der transluzenten Flächen Aluminiumprofilschienen auf der Bestandswand angebracht und in einem Rasterabstand von 20 cm mit breitstrahlenden LED-Modulen bestückt worden.

Die Konstruktion der Textseite erfolgte analog, statt Glas kamen hier jedoch Faserplatten als Trägermaterial zum Einsatz. Die einzelnen Alucobond-Elemente wurden im Digitaldruckverfahren bedruckt und anschließend mit einem robusten Zweikomponentenlack versiegelt, der zugleich dem Schutz vor Graffiti dient.

Die ehemals dunkle, wie ein Nadelöhr wirkende fußläufige Verbindung zwischen den beiden Ständen konnte so in eine attraktive Wegstrecke verwandelt werden. Und aus dem einstigen Makel ist ein identitätsstiftendes Element geworden.

Matthias Friedrich
LunaLicht,
Karlsruhe

Bauherr

Stadt Rheinfelden (Baden)

Entwurf und Gesamtkonzeption

LunaLicht Lichtarchitektur, Karlsruhe

Künstlerische Konzeption und Textgestaltung

Roland Stratmann, Berlin

Baukonstruktion

zwo/elf Büro für Gestaltung, Karlsruhe
(Entwurfsplanung)
Dietz Joppien Architekten AG, Frankfurt
(Ausführungsplanung)



Dach der neuen Station als markantes Stadtzeichen und Eingangsbauwerk in die Bahnhofspassage
© Angelo Kaunat

Funktionales Stadtzeichen für einen »vergessenen« Ort **Mehrstöckige Fahrradstation am Salzburger Hauptbahnhof**

Infrastrukturelles Großprojekt

Ende der 1990er Jahre beschloss die Österreichische Bundesbahn (ÖBB) mit einem breit angelegten Investitionsprogramm die langfristige Erneuerung und Erweiterung der bahneigenen Infrastruktur. Das aktuell bis ins Jahr 2021 reichende Vorhaben beinhaltet den kontinuierlichen Ausbau des Schienennetzes ebenso wie die Modernisierung der Züge und zahlrei-

cher Bahnhöfe. Zwei Großprojekte der ersten Stunde, der Neubau des Wiener und der umfassende Um- und Ausbau des Salzburger Hauptbahnhofs, konnten beide fast zeitgleich nach 15-jährigen Planungs- und Bauarbeiten beendet werden. Für den Salzburger Bahnhof wurde 1999 ein zweistufiger gutachterlicher Wettbewerb unter zwölf Architektenteams ausge-

schrieben. Das ehrgeizige Ziel: Die ehemals geteilte, als Kopfbahnhof mit Grenzabfertigung errichtete Anlage sollte, nachdem sie durch das Schengener Abkommen ihre Bestimmung verloren hatte, zu einem modernen Durchgangsbahnhof und flexiblen, kundenorientierten Hauptverkehrsknotenpunkt der Alpenrepublik werden.



Rampe zur doppelstöckigen Abstellenebene
© Angelo Kaunat



Radboxen und Shop für Rad-Bahn-Pendler
© Angelo Kaunat

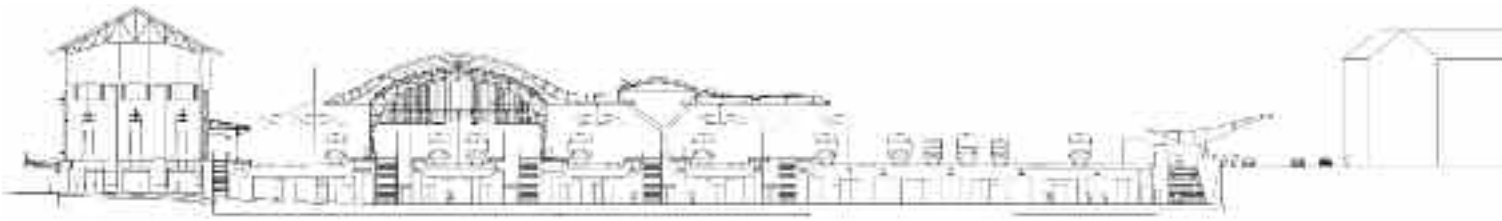
Zum Planungsauftrag zählten die Neugestaltung der Bahnsteige, die Sanierung der denkmalgeschützten Bahnhofs- und Kasenhallen, die Umwandlung des bislang düsteren Zugangstunnels zu den Gleisanlagen in eine lichte zentrale Einkaufspassage sowie die Realisierung eines neuen Zu- und Eingangs in die durch die Gleisanlagen zuvor voneinander abgeschnittenen Stadtteile Schallmoos und Elisabeth-Vorstadt. Der von kadawittfeldarchitektur präsentierte Masterplan mit seinem vielschichtigen, dem Denkmalschutz Rechnung tragenden und moderne Mobilitätsansprüche und städtebauliche Anforderungen integrierenden Ansatz überzeugte die Juroren, so dass 2009 mit der Verwirklichung begonnen werden konnte.

Die komplexe Aufgabe bestand nicht nur darin, den Bahnhof in das städtische Gefüge einzubinden und die Gleisanlagen neu zuordnen. Es ging vor allem darum, das historische Eingangsgebäude aus dem Jahr 1860 in seiner authentischen Erscheinungsform in eine neue Gesamtkonzeption zu integrieren und die Stadtteile dies- und jenseits der 18 Gleise über mehrere Brücken- und Passagenbauwerke neu zu verknüpfen und damit die ehemals trennende Bahnhofs- und Gleiskörperanlage in einen Knotenpunkt innerstädtischer Mobilität zu transformieren.

Im Zuge der Baumaßnahmen wurden unter anderem die Gleisanlagen von einer aus Glas, transparenten Membrandächern und pneumatischen Luftkissen bestehenden großformatigen Konstruktion überspannt. Eine quer zu den Bahnsteigen geführte, über die historische Empfangshalle erschlossene und nach oben offene Passage unterhalb der Gleise weitet mittlerweile den Blick bis unter die historischen Tonnengewölbe der Bahnsteige und erzeugt nun das Bild eines offenen, sich verbreiternden und wieder verengenden Straßenraums in bewegter urbaner Topographie.



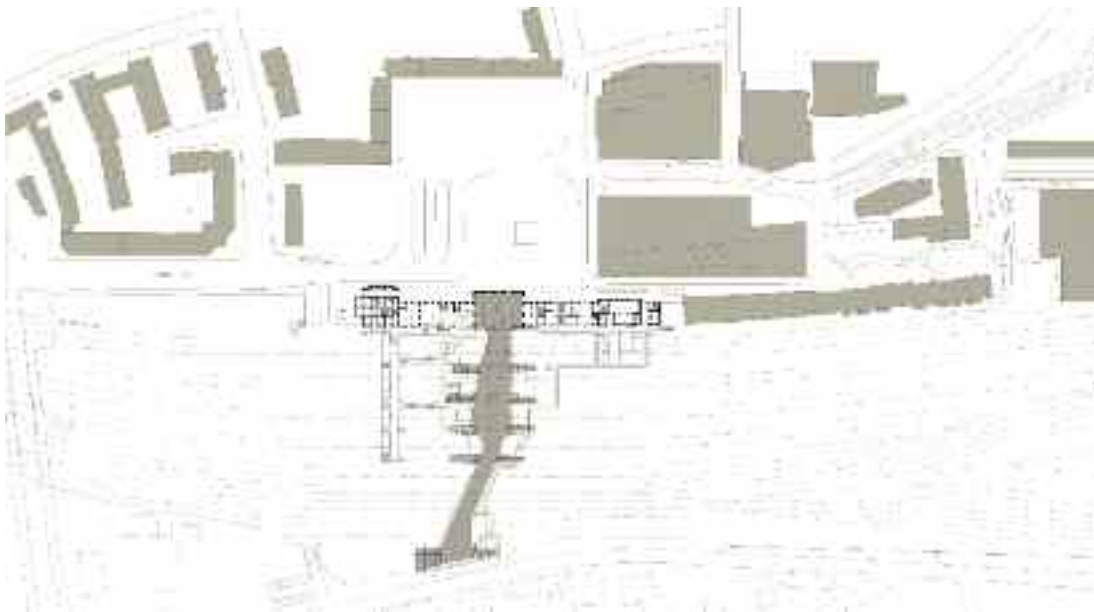
Dachlandschaft des Salzburger Hauptbahnhofs mit historischem Eingangsgebäude (links) und heutiger Bike & Ride Station (rechts)
© Angelo Kaunat



Querschnitt des Gesamtbauwerks
© kadawittfeldarchitektur



Perspektive: Passage, Aufgang und Gleishallenkonstruktion
© Angelo Kaunat



Schematischer Grundriss der Passagenebene
© kadawittfeldarchitektur



Erschließung der Bike & Ride Station
© Helmut Pierer

Flexibilität durch Bike & Ride

Mit der Fertigstellung des neuen Zugangs samt einer sogenannten Bike & Ride Station kamen Ende 2014 die Arbeiten am Salzburger Bahnhof zum Abschluss. Jahrzehntlang hatten Pendler, die hier mit dem Fahrrad eintrafen, ihre Vehikel auf dem bereits 1999 erneuerten Vorplatz wild ab- und selbigen dadurch überwiegend zugestellt, so dass er als öffentlicher Platz kaum erlebbar war. Eine im Tiefgeschoß des nahegelegenen Lokalbahnhofs ausgewiesene Radgarage hatte aufgrund ihrer Positionierung nie großen Zuspruch gefunden. Die Neuorganisation der hinter dem Bahnhof befindlichen Bereiche im Stadtteil Schallmoos bot daher die Gelegenheit, das

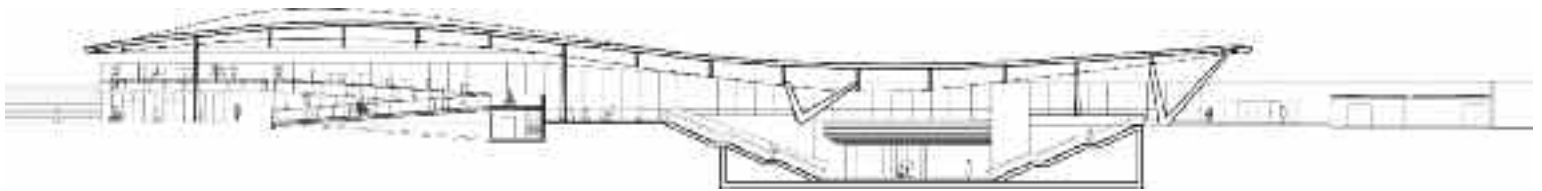
Fahrradaufkommen zu verlagern und durch eine überzeugende Gestaltung hier eine lebendige städtische Zone zu schaffen. Ein breit konzipiertes Serviceangebot sollte die Attraktivität zusätzlich erhöhen. Und auch die Haltestellen der Regionalbuslinien wurden an diese Seite umquartiert. Statt für einen geschlossenen Baukörper entschieden sich die Architekten für einen offenen Schutzbau, der von einer raumbildenden signethaften Dachstruktur überfangen wird, die den Vorplatz akzentuiert. Ihm vorgelagert ist eine im Mobilitätsneudeutsch als »kiss & ride« bezeichnete Vorfahrtzone für den Zubringerverkehr mit Privatfahrzeugen.

Räder unter Schwung

Das 120 m lange und bis zu 25 m breite, geschwungene Dach des neuen Zugangs steigt von 7 m Höhe im Randbereich auf 11 m über der Radstation, um sich dann in Richtung Passage auf 3,50 m zu senken. Damit folgt die fließende Gestalt der parabolisch gekrümmten 2.200 m² großen Dachfläche den Bewegungsströmen der Reisenden. Von sieben V-förmigen Stahlstützen getragen, schwebt die Stahlträgerrost-Konstruktion aus geschweißten Hohlkastenprofilen über dem Vorplatz.



Ausbildung von Treppe und Dachstruktur
© Helmut Pierer



Längsschnitt durch Hauptbahnhof und Radstation

© kadawittfeldarchitektur

Unter ihr befinden sich entlang einer Lärm-schutzwand eine über drei Rampen erschlossene zweistöckige Anlage mit Platz für 600 Räder in Doppelstockständern sowie 64 gleichfalls doppelstöckige Radboxen mit elektronischem Schließsystem. Die Miete für die Boxen bemisst sich aktuell auf 80 €/a, ein angegliederter Radshop und eine Reparatur- und Servicestation komplettieren das Angebot. Offizieller Betreiber ist die Stadt Salzburg, die diese Aufgabe an eine Privatfirma delegiert hat. Die Gesamtkosten der Station lagen bei ca. 1,60 Mio. €, wobei auf die Dachkonstruktion als städtebauliche Intervention ca. 50 % entfielen. Finanziert wurde das Projekt zur Hälfte von der ÖBB und zu jeweils einem Viertel von der Stadt und dem Land Salzburg, die hierzu Förderungen aus Bundesmitteln von je 80.000 € erhielten.

Zusammen mit den ca. 500 Stellplätzen am Bahnhofsvorplatz und den ca. 330 Abstellmöglichkeiten in der mittlerweile im Zuge der Gesamtmaßnahme gleichfalls neugestalteten Radgarage des Lokalbahnhofs stehen damit fast 1.500 Plätze zur Verfügung.

Nach rund einem Jahr Betrieb hat sich gezeigt, dass die neue Bike & Ride Station Schallmoos hohe Akzeptanz erfährt: Alle Radboxen sind vermietet und die Stellplätze durchschnittlich zu 60 %, an Spitzentagen sogar zu 80 % belegt.

Stefan Teufel
Journalist,
Wiesbaden

Bauherr

ÖBB Infrastruktur AG, Wien

Architekten

kadawittfeldarchitektur gmbh, Aachen

Bauleitung

ÖBB Infrastruktur AG, Projektleitung Salzburg

Tragwerksplanung

Werner Consult Ziviltechniker GmbH, Wien

Lichtplanung

Peter Andres, Beratende Ingenieure für Lichtplanung, Hamburg (Konzept)
ESC Engineering Services & Consulting KG, Graz (Ausführung)

Wegstrecke mit künstlerischen Interventionen

»24 Stops« von Tobias Rehberger zwischen Riehen und Weil am Rhein

Installationen zum Entdecken

Häufig wird der Landschaftsraum um die Stadt Basel als trinationale Stadtregion bezeichnet, denn in ihrem direkten Umfeld treffen die Ländergrenzen Deutschlands, der Schweiz und Frankreichs aufeinander. Drei Länder, drei Kulturen: Resultierend aus dieser einmaligen Konstellation, haben sich im Lauf der Zeit viele sehr eigene Wege des Miteinanders herausgebildet und ihre besonderen Ausdrucksformen gefunden.

Im Rahmen der für 2020 projektierten Internationalen Bauausstellung (IBA) Basel entstand daher die Idee eines grenzüberschreitenden, außergewöhnlich gestalteten Fuß- und Fahrradweges, der jene Einzigartigkeit der Region durch eine künstlerische Intervention bewusst machen sollte.



Verlauf des Rehberger-Weges mit Angabe der Haltepunkte
© Grook GbR/Boros GmbH



Vogelkäfige am Stiftungssitz der Fondation Beyeler
© Tobias Rehberger/Mark Niedermann (Foto)

Initiatoren und maßgeblich an der Realisierung Beteiligte waren die im Schweizerischen Riehen bei Basel gelegene Fondation Beyeler, die der Kunst gewidmete Museumsstiftung des gleichnamigen schweizerischen Sammlerehepaars, sowie die Gemeinde Riehen, die Stadt Weil am Rhein und das dortige Vitra Design Museum. Zwischen der erst- und der letztgenannten Kulturinstitution spannt sich nun seit kurzem auf einer Länge von 5 km eine Wegstrecke auf, und zwar von der im rheinnahen Grünbereich gelegenen Fondation Beyeler über den Fluss und dann entlang den Stadtgrenzen von Weil bis hin zum Vitra Campus.

Für deren Gestaltung wurde mit Tobias Rehberger ein bedeutender deutscher Gegenwartskünstler gewonnen, der spätestens seit seiner preisgekrönten Neugestaltung der Café-Bar in den Giardini für die Kunstbiennale in Venedig 2009 auch international ein Begriff und zudem beiden Häusern in unterschiedlicher Weise eng verbunden ist.



Ensemble von Mülleimern
© Tobias Rehberger/Mark Niedermann (Foto)



Hochsitz zum Besteigen
© Tobias Rehberger/Mark Niedermann (Foto)

Sein Projekt »24 Stops« akzentuiert entlang der Strecke 24 Wegemarken, die zum Innehalten, Entdecken und Staunen animieren sollen und dabei bekannte wie unbekannt »Geschichten« des Ortes thematisieren. Im September 2015 konnten die ersten zwölf Stops der Öffentlichkeit präsentiert werden, im Juni 2016 erfolgt die Komplettierung um die bisher noch ausstehenden Haltepunkte – begleitet von der Möglichkeit, danach eine höchst vielfältige Natur- und Kulturlandschaft unter veränderten oder aber ergänzten Perspektiven vertiefend erkunden zu können. Der nach dem Künstler benannte Rehberger-Weg mit seinen Interventionen bietet also Anlass, die Geschichte wie Geschichten der Umgebung und ihrer Menschen kennen- und besser verstehen zu lernen, ja sie neu zu erzählen, und er lädt darüber hinaus zu einem Ausflug in die Natur ein.

Rehbergers Œuvre zeichnet sich durch eine große mediale Vielfalt aus und verbindet mit seinem gattungsübergreifenden Ansatz die Bereiche Malerei, Bildhauerei, Design, Graphik und Architektur. Häufig besitzen seine Installationen und ortsspezifischen Objekte im Innen- und Außenraum nicht nur einen ästhetischen, sondern auch einen funktionalen Charakter und stellen in ihrer verfremdenden Art neue räumliche Bezüge her oder überlagern Situationen mit weiteren Kontexten.



Fernrohr in die Landschaft
© Tobias Rehberger/Mark Niedermann (Foto)



Garagenseite mit abstrahierter Malerei
© Tobias Rehberger/Mark Niedermann (Foto)



Graphische Muster als Straßenmarkierungen
© Tobias Rehberger/Mark Niedermann (Foto)

Wegeföhrung und Wegemarken

Der Weg föhrt auf Schweizer Seite vom Berower Park, dem Sitz der Fondation Beyeler mit seinem Museumsgebäude von Renzo Piano, vorbei am Naturbad Riehen, entworfen von Herzog & de Meuron, und verläuft anschließend auf deutscher Seite durch die Weinberge des Tüllinger Bergs bis zum Vitra Campus in Weil am Rhein, den Bauten unter anderem von Frank O. Gehry, Zaha Hadid, Tadao Ando, Álvaro Siza und Sanaa zieren. Je nach Entdeckerfreude und Neugierde benötigt man zu Fuß ca. 1,00–1,50 h und mit dem Fahrrad ca. 30 min. Avantgardistische Architektur, denkmalgeschützte Stadtensembles und bäuerliche Bautraditionen, Acker- und Brachflächen sowie parkartige Grünanlagen laden hier ein, sich auf spielerische Weise mit den Themen Natur, Kultur, Landwirtschaft, Kunst, Architektur und Design zu beschäftigen.



Kuckucksuhr auf dem Naturbad Riehen
© Tobias Rehberger/Mark Niedermann (Foto)



»Glocken« am Anfang und Ende des Weges
© Tobias Rehberger/Mark Niedermann (Foto)

Den Anfang wie das Ende des Rehberger-Weges markieren jeweils abstrahierte Glocken, die sich von Hand schlagen lassen und insofern dem Ein- oder eben Ausläuten dienen sollen und wollen. Im weiteren Verlauf finden sich überdies Wand- und Bodenmalereien, ein Hochsitz, ein Fernrohr, aber auch überdimensionierte farbige Mülleimer oder ebenfalls übergroße Wasserspeier, stilisierte Wetterfahnen, interpretierte Bienenhäuser und vieles mehr.

Die Anfangs- und Endpunkte des Weges sind gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden und in weniger als 20 min aus der Basler Innenstadt, dem auf deutscher Seite liegenden Lörrach oder aus St. Louis, Frankreich, zu erreichen.

Das Projekt wurde in öffentlich-privater Partnerschaft zwischen den Gemeinden, den Kulturinstitutionen und der IBA Basel geplant und realisiert, wobei das Unternehmen Swatch die Produktion der den Weg kennzeichnenden Installationen unterstützte und ermöglichte. Die Gesamtstrecke mit allen Kunstwerken verfügt mit www.24stops.info im Übrigen über eine eigene Internetseite, die zusätzliche Informationen vermittelt – als ein Angebot zur Tourenplanung, das sich an einheimische wie auswärtige Besucher richtet und damit den Fuß- und Radverkehr auf genauso überraschende wie durchaus kunstvoll zu nennende Art zu fördern hilft.

Stefan Teufel
Journalist,
Wiesbaden



Bereits heute laden wir Auftraggeber, Architekten und Ingenieure ebenso wie Verantwortliche aus Bauverwaltungen, Bauunternehmen und Hochschulen zum

17. Symposium Brückenbau

vom 14. bis 15. Februar 2017 ein.

Wir freuen uns, wenn die Teilnehmer, wie in jedem Jahr, bereits am Vorabend zum Abendessen mit den Referenten anreisen.

Große Projekte, und zwar vorwiegend aus Deutschland, werden wir hier mit den Auftraggebern, Planern und ausführenden Unternehmen detailliert vorstellen, wobei wir dem Bereich der Ertüchtigung und Nachrüstung bestehender Bauwerke besondere Aufmerksamkeit widmen werden.

Dass dabei Brückenbauwerke und Tunnel der Deutschen Bahn AG besonders im Fokus stehen werden, betonen wir.

Wir freuen uns, wenn Sie den Termin 14. und 15. Februar 2017 schon heute für uns blocken.

Wir wünschen Ihnen bis dahin eine gute Zeit.

VERLAGSGRUPPE
WIEDERSPAHN
mit MixedMedia Concepts

Biebricher Allee 11 b
86187 Wiesbaden
Tel.: +49/611/98 12 92-0
Fax: +49/611/80 12 52
kontakt@verlagsgruppewiederspahn.de
www.verlagsgruppewiederspahn.de
www.mixedmedia-konzepts.de
www.symposium-brueckenbau.de

Errichtung und Ertüchtigung von Großbauwerken

16. Symposium der Verlagsgruppe Wiederspahn in Leipzig

Renommee dank Qualität

Genau wie in all den Jahren zuvor hatte die Verlagsgruppe Wiederspahn mit MixedMedia Konzepts nach Leipzig eingeladen. Und wiederum waren der Einladung annähernd 200 Brückenbauexperten aus dem In- und Ausland gefolgt – zum inzwischen 16. »Symposium Brückenbau« am 16. und 17. Februar. Die Teilnehmerzahl blieb also auch 2016 auf gewohnt hohem Niveau: ein überaus eindrucksvolles Indiz für das Renommee eines Ingenieurtreffens, das schon von jeher durch die Qualität seines Vortrags- wie des Rahmenprogramms zu überzeugen wusste. Eine zweite Tradition, die diese Tagungsreihe seit Anbeginn auszeichnet, ist das sogenannte Referentenessen am Vorabend, das eine erste Gelegenheit zu Dialogen wie Diskussionen bietet und dementsprechend stets regen Anklang findet. Mehr als die Hälfte der angemeldeten Brückenbauspezialisten reiste daher bereits am 15. Februar an, um sich in zwangloser Atmosphäre auszutauschen, neue Kontakte zu knüpfen oder aber bestehende weiter zu intensivieren.



Forth Replacement Crossing bei Edinburgh
© Transport Scotland

Internationale Perspektiven

Verteilt auf die beiden Veranstaltungstage, gliederte sich das Symposium in exakt 23 Vorträge und deckte damit ein außerordentlich breitgefächertes und zudem international ausgerichtetes Spektrum ab, das in diesem Jahr darüber hinaus mit zwei Schwerpunkten aufwartete – dem Neubau sowie der Ertüchtigung von (Groß-)Brücken in aller Welt. Und so vermittelte es, wie bisher immer, sämtlichen Teilnehmern mannigfaltige Ein- und Ausblicke, ja eine Vielzahl von Erkenntnissen und Perspektiven, die sich anderenorts sicherlich kaum gewinnen lassen.

Den offiziellen Auftakt bildete die Begrüßung durch Dipl.-Ing. Michael Wiederspahn am Dienstagmorgen, der nach ein paar einleitenden Sätzen zum Programm und dessen Ablauf wie Inhalt sogleich den ersten Referenten ankündigte: Dipl.-Ing. Martin Romberg von Leonhardt, Andrä und Partner, der hier mit »Forth Replacement Crossing in Scotland« für eine thematisch ebenso passende wie umfassende Einstimmung sorgte, handelt es sich bei der neuen Queensferry Crossing, wie sie nach ihrer Eröffnung heißen wird, doch um eine wahrlich imposante Schrägkabelstruktur, die als sogenannte Landmark zweifelsohne Furore machen wird.

Eine in diverser Hinsicht genauso bemerkenswerte Lösung präsentierte direkt im Anschluss Dipl.-Ing. Holger Haug, Leonhardt, Andrä und Partner, indem er beleuchtete, welche Herausforderungen es bei der Verwirklichung der Taminabrücke zu bewältigen galt und noch gilt – und warum selbige nach ihrer Vollendung die größte Bogenbrücke in der Schweiz sein wird.



Taminabrücke (noch) als Visualisierung
© Leonhardt, Andrä und Partner AG



Montage der Izmit Bay Crossing Bridge
© Maurer AG

Auch die Izmit Bay Crossing Bridge in der Türkei soll in naher Zukunft dem Straßenverkehr dienen, wie Sabri Tekin, General Director of Turkish Highways, schon eingangs signalisierte, bevor er dann die Kriterien des zur Anwendung kommenden Public-Private-Partnership-Modells detailliert erörterte. Die nächsten zwei Betrachtungen widmeten sich hingegen Bauwerken, die über einen Gleiskörper verfügen, beginnend mit »Railway Projects in Turkey«, deren Spezifika von Abdullah Sahin, Director of Istanbul-Edirne High Speed Railway Projects, fundiert erörtert wurden, während danach Ing. Helmut Mosheimer und Ing. Richard Zedlacher, ÖBB-Infrastruktur, plausibel erhellten, weshalb Planung und Ausführung der zweigleisigen »Eisenbahnbrücke bei Kramsach über die Inntalautobahn« in Form einer Verbundkonstruktion mit oberliegendem Bogen erfolgten oder sogar zu erfolgen hatten. Dass und wie Gebrauchstauglichkeit und singuläre Charakteristika durchaus in Einklang zu bringen sind, veranschaulichten nun nicht minder überzeugend Dipl.-Ing. Marc Schumm, Leonhardt, Andrä und Partner, am Beispiel des Eisenbahnviadukts Pulvermühle in Luxemburg sowie Dipl.-Ing. Karl Humpf, Leonhardt, Andrä und Partner, mit dem Entwurf für die Danjiang-Brücke im Norden Taiwans, beides, im besten Sinne, Stadt bzw. Landschaft prägende Großprojekte und spätere -bauwerke. Ähnlich ausgereift mutete die »Gestaltung eines Autobahnabschnitts in Wales« an, zumal Dipl.-Ing. Bartłomiej Halaczek von Knight Architects das von ihm erarbeitete Design für sämtliche Brücken, Stützmauern und Böschungen als Resultat eines kontinuierlichen Optimierungsprozesses einzustufen wusste.



Brücke bei Kramsach im Bauzustand
© ÖBB-Infrastruktur AG

Großbrücken in Deutschland

Der zweite Vortragsblock rückte fünf Großprojekte aus Deutschland ins Blickfeld, die allesamt illustrierten, wie die gemeinhin zu erfüllenden Ansprüche an Ästhetik, Funktionalität, Wirtschaftlichkeit und Dauerhaftigkeit zielorientiert miteinander zu vereinbaren sind.

Wie das im Fall einer Flussquerung für die Deutsche Bahn (DB) gelang, konkretisierte gleich zu Anfang Dipl.-Ing. Thomas Fackler von schlaich bergemann partner mit »Neubau der Allerbrücke Verden« und damit einem Trogquerschnitt, der auf Wunsch

der Stadt Verden nach einer gestalterisch und technisch bestechenderen Alternative erst entwickelt und dann realisiert wurde. Mit einem nur selten gewürdigten Aspekt, der dennoch von kaum zu unterschätzender Relevanz ist, beschäftigte sich wiederum Dipl.-Ing. Holger Hauser, K + S Ingenieur-Consult, und zwar mit den Besonderheiten bei der Ausführungsplanung und insofern einer Leistungsphase, die bei der Errichtung der Brücke über die DB bei Hasselroth eine gewichtige Rolle spielte.



Allerbrücke bei Verden nach Fertigstellung
© Erich Schwinge

Dr.-Ing. Bernhard Schäpertöns, BPR Dr. Schäpertöns Consult, der jetzt das Podium betrat, hatte den schönen Titel »Die Brücke tanzt« gewählt, um das Ergebnis des von ihm siegreich bestrittenen Wettbewerbsverfahrens zu erläutern, wobei er Harmonie, Transparenz und Signifikanz als wesentliche Attribute der künftigen Schorgasttalbrücke charakterisierte. Obwohl sie eine Stahlbogen- und keine Schrägseilkonstruktion vorstellten, konnten Dipl.-Ing. Susanne Hopfner, Staatliches Bauamt Passau, und Dr. sc. techn. Hans Grassl, Ingenieurbüro Grassl, quasi nahtlos an das Referat ihres Vorredners anknüpfen, seinem Resümee prinzipiell beipflichten und mit »Ortsumgehung Plattling: Entwurf einer Isarbrücke« darüber hinaus aufzeigen, dass es zum Entstehen qualitätvoller Ingenieurkonzepte per se der vorherigen Untersuchung einer Vielzahl von Varianten bedarf.

Trotz der Vorzüge, die eine neue, auf Basis der aktuellen Eurocodes bemessene Tragstruktur de facto bietet, lohnt es sich häufig, ältere Bauwerke zu erhalten, sie wegen ihres historischen Werts oder aus ökonomischen Gründen in Betrieb zu belassen und lediglich zur Aufnahme der heutigen Verkehrslasten zu verstärken, wie Ministerialrat Dipl.-Ing. Karl Goj, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, nachfolgend betonte und anhand der bereits ertüchtigten Mühlbachtalbrücke eindrucksvoll zu dokumentieren vermochte.

Der offizielle Teil des ersten Konferenztages war damit abgeschlossen, das Programm sah jetzt, wie generell beim Leipziger Symposium, eine vergnügliche Abendveranstaltung in einer exquisiten »Lokalität« für sämtliche Teilnehmer und Gäste vor.

Errichtung von Ersatzneubauten

Wenn jegliche Bemühungen um die Sanierung einer Straßen- oder Bahnbrücke zu scheitern drohen, weil sie ihre Lebensdauer längst überschritten hat, es ihr in wachsendem Umfang an Tragfähigkeit ermanget, ihre Schäden mit vertretbarem Aufwand nicht mehr zu beseitigen sind und eine Verbreiterung oder Ergänzung, ja selbst ihre Umnutzung zu einem Fußgängersteg als Optionen ausscheiden, muss sie fast unweigerlich einem Neubau weichen.



Künftige Isarbrücke bei Plattling
© Ingenieurbüro Grassl GmbH

Mit solchen Fragen war auch Dipl.-Ing. Brigitte Müllneritsch, ASFiNAG Baumanagement, konfrontiert, denn die bisherige Erdberger Brücke erwies sich nach normengerechter statischer Nachrechnung als ungeeignet, um in den angestrebten Ausbau des hochfrequentierten Verflechtungsbereichs der Autobahnen A 23 und A 4 integriert zu werden, was in der Konsequenz eine komplette Erneuerung dieses Kernelements des Knotens Prater bedingte, wie sie hier kompetent darlegte. Einen Ersatzneubau am Riedbergpass, immerhin die höchste befahrbare Straße Deutschlands, zu planen und auszuführen, ist nicht gerade alltäglich und zudem mit erheblichen Schwierigkeiten behaftet: Wie sie zu überwinden waren, schilderte nun Dipl.-Ing. Markus Hengst, Konstruktionsgruppe Bauen, die heutige Renkertobelbrücke in dem Zusammenhang als eine robuste Kombination aus Stahlhohlkästen und Betonplatte bezeichnend.

»Brücke Puch: Bauwerk mit Schwingungstilgern« lautete hingegen das Thema von Dipl.-Ing. Dr. Hannes Kari, ÖBB-Infrastruktur, und Dipl.-Ing. Dr. Michael Reiterer,

revotect, das sie im Rahmen ihrer differenzierten Beschreibung primär auf das Problem der personeninduzierten Schwingungen, deren Anregung wie Dämpfung eingrenzten, da die Analyse derartiger Effekte, wie sie meinten, beim Entwurf feingliederiger Systeme mit Pylon und Abspannungen im Vorfeld stets gebührende Aufmerksamkeit finden sollte.

Ertüchtigung als (ein) Thema

Die Auseinandersetzung mit dem Bestand oder, exakter, mit Bauwerken, deren Ertüchtigung sich aus funktionalen und wirtschaftlichen Motiven rentiert, gehört unlegbar zu jenen Herausforderungen, auf die Ingenieure in Verwaltung, Planungsbüros und Baufirmen inzwischen sehr, sehr oft stoßen. Ob ihrer Dringlichkeit, ihres Umfangs und der ihr innewohnenden Komplexität war es daher eine kluge Entscheidung des Veranstalters, die sie letztlich definierenden Parameter als einen Schwerpunkt zu deklarieren und für deren Diskussion genügend Zeit einzuräumen, sozusagen eingestreut in die gesamten zwei Tage des Symposiums.



Errichtung der Erdberger Brücke am Knoten Prater
© ASFiNAG Baumanagement GmbH



Alte Mainbrücke Zellingen nach Ertüchtigung
© Büchting + Streit AG/Hochreither Vorndran Ingenieurgesellschaft mbH



Rückbau der Langenfelder Brücke in Hamburg
© Hochtief Infrastructure GmbH

Eine exemplarisch zu nennende Maßnahme ist demnach die Verbreiterung der Hochstraße Elbmarsch in Hamburg, über deren Dimensionen technologischer wie verkehrlicher Natur Dipl.-Ing. Gregor Gebert von der DEGEG am Dienstagvormittag ebenso sachkundig informierte wie über die Prämissen, die beim Weiterbauen an Deutschlands längster Straßenbrücke zwingend zu beachten sind. Die »Alte Mainbrücke Zellingen« weckte freilich nicht weniger Interesse, hat die 1884 errichtete Flussquerung doch den Rang eines geschichtsträchtigen Symbols, auf dessen Existenz die Gemeinde als Baulastträger nicht verzichten wollte, wie Dipl.-Ing. Stephan Sonnabend, Büchting + Streit, einleitend erwähnte, um dann über die einzelnen Sanierungsabschnitte aufzuklären, die bei ihrer Revitalisierung sowie Umwidmung zu einer Fußgängerbrücke zu absolvieren waren.

An eine buchstäblich originäre Perspektive des Ingenieurberufs, die mitunter leider in Vergessenheit gerät, erinnerte der nächste Vortrag, den Dipl.-Ing. Michael Kleiser, ASFiNAG Baumanagement, im Übrigen mit dem Appell an das Auditorium beendete, die »Konstruktive Gestaltbildung als ingenieure Aufgabe im Brückenbau« verantwortungsvoll, ergo ganzheitlich zu interpretieren und sie in ihrer Bedeutung deshalb nicht auf Teilgebiete wie die Bemusterung von Geländeralternativen zu beschränken. Ohne Initiativen, die den Fortschritt befördern und die Erprobung innovativer Bauverfahren gestatten, sei der Anspruch auf Ganzheitlichkeit aber nur zeitweilig einzulösen, so Baudirektor Dipl.-Ing. Marcel Zembrot, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, der seine Argumentation umgehend erhärtete, indem er mit »UHPC-Pilotprojekt Beimerstetten« das adäquate Beispiel nachlie-

fernte, nämlich die gewichtssparende Verstärkung einer orthotropen Fahrbahnplatte mittels Anordnung einer dünnen Schicht aus hochfestem, mit Fasern und Stahlstäben bewehrtem Beton oder, in Englisch, Ultra-High Performance Concrete (UHPC), die auf Basis einer Zustimmung im Einzelfall (ZiE) realisiert wurde.

Welchen Einfluss die »Fahr-dynamische Verträglichkeit« nach ZTV-ING auf die Berechnung und Bemessung von neuen wie nachzubessernden Brückenbauwerken ausübt, skizzierte danach Dr.-Ing. Stefan Franz, DEGEG, dessen eher theoretisch angehauchter Exkurs gleichwohl zu verifizieren half, dass vertiefte Kenntnisse in Mathematik und Mechanik nie entbehrlich sein werden. Eine Tatsache, die Dr.-Ing. Bernd Püstow, Hochtief Infrastructure, absolut bestätigte und mit dem Rückbau samt Verschiebung der Langenfelder Brücke in Hamburg überdies praxisnah und dadurch äußerst nachvollziehbar zu untermauern verstand. Für den idealen Ausklang sorgte indessen Dipl.-Ing. Martin Lechner von Waagner-Biro Bridge Sys-

tems mit »Maschinenbau und Elektrik der Botlek-Hubbrücke«, also einem Referat, das in vorbildlicher Weise nochmals die gewaltige Bandbreite an Fachdisziplinen und deren Einmaligkeit bewusst machte – und in dem sich somit ein Fazit widerspiegelte, das auf beide Veranstaltungstage in toto wie en détail zutraf.

Ausklang mit Tradition

Mit einem gemeinsamen Mittagessen endete anschließend dieses überaus interessante und gelungene 16. Symposium, das den Anwesenden mit Nachdruck gegenwärtigte: Der Neubau und die Ertüchtigung von Brücken erfolgen stets (gleichrangig) unter ästhetischen, funktionalen, konstruktiven und ökonomischen Aspekten. Und wie in jedem Jahr liegen ausnahmslos alle Vorträge zusätzlich in gedruckter Form vor – als Ausgabe 1/2 • 2016 der Zeitschrift »Brückenbau«, das heißt in Form eines Doppelheftes, das 28 € kostet und in jeder gutsortierten Fachbuchhandlung oder eben direkt über die Verlagsgruppe Wiederspahn zu erwerben ist.

Siegfried Löffler
Fachjournalist,
München



Tagungsband mit allen Vorträgen zum Nachlesen
© Verlagsgruppe Wiederspahn

Wohnen im (brandenburgischen) Naturschutzgebiet Entwicklungs- und Vermarktungsprojekt von Reba Immobilien

Unweit von Berlin oder Potsdam und noch vor Müritz, Mecklenburg-Vorpommern und Ostsee gelegen, eröffnet der Seepark Lychen die Möglichkeit, in Häusern und Villen direkt am See und damit inmitten eines Naturschutzgebietes in der Uckermark in Brandenburg zu wohnen. Das Areal umfasst eine Fläche von 60.000 m² und ist in 23 Grundstücke gegliedert, die über eine eigene Seeanbindung zur Bundeswasserstraße Lychensee verfügen, zehn davon sogar über ein eigenes Ufer in Süd- und Hanglage.

Angeboten werden hier letztlich drei verschiedene Gebäudetypen mit Wohnflächen von 105–165 m², wobei jeder von ihnen mit einer Sauna, ein oder zwei geräumigen Bädern, einer Dachterrasse sowie einer Grundstücksgröße von 900–2.000 m² auf-

wartet. Entworfen vom Architekten Marco Manzke, lassen sie sich (noch) individuell gestalten und ausstatten. Für den Erhalt und die Pflege von Außenanlagen und Bauwerken sorgt im Übrigen ein Hausmeister. Das gerade im Entstehen begriffene Refugium will zudem durch hohe Lebens- und Umweltqualität überzeugen, befördert durch die Tatsache, dass der künftige Seepark Lychen inzwischen als »Sondergebiet Erholung« ausgewiesen wurde.

Die Vermarktung der entsprechenden Domizile hat die Reba Immobilien AG mit Sitz in Berlin übernommen, die infolgedessen bei Erwerbs- oder aber auch nur Besichtigungsinteresse zu kontaktieren wäre.

www.reba-immobilien.ch

www.seeparklychen.de



Seepark Lychen im Entstehen
© Reba Immobilien AG

Neues Mobilitäts- und Eventzentrum für München Sanierungs- und Neubauvorhaben von Freimann Besitz

Vor kurzem erteilte die Landeshauptstadt München die abschließende Genehmigung für den Bau der »Motorworld München«, die nun auf einem Teilgelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes in (München-)Freimann entstehen kann – und zwar für ca. 75 Mio. € und damit eine Summe, die in die Sanierung der denkmalgeschützten Hallen und die Neuerrichtung weiterer Gebäude investiert wird. Neben dem Handel mit Oldtimern und hochwertigen Automobilen, der Unterbringung von Autowerkstätten, Dienstleistern und Accessoire-Shops soll das künftige Ensemble auch Flächen für Gastronomie, Kunst, Kultur, Tagungen und Ausstellungen bieten.

Trägerin des Projektes ist die Freimann Besitz GmbH & Co. KG, München, wobei die Projektentwicklung gemeinsam mit der CA Immo Deutschland GmbH, der ehemaligen Eigentümerin der Liegenschaft, und



Motorworld München (noch) als Entwurf
© Freimann Besitz GmbH & Co. KG

dem Münchner Architekturbüro Kupferschmidt erfolgte. Vorgesehen ist eine Eröffnung bereits in 18 Monaten, also ungefähr zum Jahresende 2017, was durchaus sportlich anmutet, sind hier doch immerhin über 35.000 m² an Nutzfläche(n) für Liebhaber hochwertiger Fahrkultur anzuordnen oder

eben einzufügen. Der Eintritt wird im Übrigen kostenfrei sein, außerdem werden hier zur Ergänzung dieses Mobilitäts- und Eventzentrums ein Vier-Sterne-Themenhotel der Ameron-Gruppe, Bars und Restaurants sowie ca. 800 Parkplätze realisiert.

www.motorworld.de

Smarte Lichtstelen in Arnsberg

Intelligente Beleuchtungslösungen von Trilux

Wie attraktiv eine Stadt auf ihre Bewohner und Besucher wirkt, hängt von vielen Aspekten ab, wie nicht zuletzt Lebensbedingungen, Kulturangebot oder Grünanlagen. In jedem Fall spielt aber das Ansehen, also die Qualität des öffentlichen Raums, eine wichtige Rolle. Darüber war sich auch die sauerländische Stadt Arnsberg bewusst und nahm sich der Neugestaltung des Brückenplatzes und der Klosterbrücke an, wobei sie in Sachen Beleuchtung von Trilux unterstützt wurde.

Im Rahmen der umfangreichen baulichen Neuinterpretation des Brückenplatzes und der Klosterbrücke realisierten die Stadt Arnsberg und der ortansässige Lichtspezialist Trilux nun in Zusammenarbeit mit Westnetz als Netzbetreiber eine intelligente Beleuchtungsanlage mit insgesamt 57 Lichtpunkten. *»Unser Ziel war es, das Straßenbild auf vielfältige Art und Weise aufzuwerten und somit die Aufenthaltsqualität zu steigern«,* so Bürgermeister Hans-Josef Vogel. *»Als eine zukunftsorientierte Stadt spielte in unseren Plänen dabei von Anfang an eine intelligent steuerbare Straßenbeleuchtung eine tragende Rolle.«*



Neugestaltung von Brückenplatz und Klosterbrücke
© Trilux GmbH & Co. KG

Die ConStela LED von Trilux überzeugt hier in puncto Zukunftsfähigkeit wie Attraktivität, denn in Verbindung mit dem Trilux-Lichtmanagementsystem lässt sie sich flexibel in ihrer Lichtintensität dimmen und je nach Anlass in ihrer Lichtfarbe von Weiß auf Blau umstellen. Damit ist es unter anderem möglich, die Klosterbrücke für Veranstaltungen wie den Kunstsommer unterschiedlich zu illuminieren. Über das Lichtmanagementsystem kann man sie zudem intelligent warten, weil alle wichtigen Betriebsdaten bequem auszulesen sind und ein Frühwarnsystem etwaige Ausfälle signalisiert.

Mit der modular aufgebauten Stele wäre zukünftig noch viel mehr machbar, und zwar von der Ladestation für E-Bikes und E-Mobiles über elektronische Wegweiser bis hin zu Parkleitsystemen: alles Funktionen, die dank des Baukastenprinzips sogar nachträglich einfach zu integrieren sind,

ohne die Lichtpunkte komplett austauschen zu müssen. Das gefällt auch Hans-Josef Vogel: *»Es ist toll, dass solche Systeme in unserer Stadt entwickelt werden. Die Technologien sind ein Schub für neue Stadtgestaltung, und wir werden schauen, welche Trilux-Ideen wir bei uns noch ausprobieren.«*

Fazit: Arnsberg besitzt jetzt eine State-of-the-Art-Beleuchtungsanlage, die modernes steuerbares und hocheffizientes LED-Licht spendet und obendrein das Straßenbild durch die ästhetischen Stelen aufwertet – als ein erster Schritt auf dem Weg zur Smart City, der zugleich die Trilux-Markbotschaft *»Simplify Your Light«* verdeutlicht.

www.trilux.com



Flussquerung bei (beginnender) Dunkelheit
© Trilux GmbH & Co. KG



Baukastenprinzip mit zukunftsweisenden Funktionen
© Trilux GmbH & Co. KG



Neutorplatz in Dinslaken Strukturierendes Klinkerpflaster von Hagemeister

Einen Ort der Begegnung zu kreieren, lautete das Ziel der Stadt Dinslaken, das sie als Bauherr bei der Neukonzeption des Neutorplatzes in der Innenstadt verfolgte: So sollte die jahrelang als Parkplatz genutzte Fläche zu einem multifunktionalen Freiraum mit starker Aufenthaltsqualität weitergedacht werden. Die Landschaftsarchitekten von wbp haben dazu das ursprüngliche Areal vergrößert und sensibel in das städtebauliche Umfeld integriert. Als Herausforderung erwies sich dabei die Verbindung mit den vorhandenen heterogenen Gebäuden.

Über die Wahl der Materialität gelang nun den Landschaftsarchitektinnen Christine Wolf und Rebekka Junge von wbp das Zusammenspiel von ursprünglichen Fassaden und neuem Boden, wobei als Belag für die Seiten des Neutorplatzes und der angrenzenden Straßenzüge Ton-Pflaster aus dem Nottulner Klinkerwerk Hagemeister zum Einsatz kam. Im Ellbogen- und Läuferverband auf einer Fläche von 9.500 m² verlegt, sorgen die Klinkersteine der Sortierungen »Heiden« und »Atlanta« im Riegel-Format von 208 mm x 50 mm x 80 mm im öffentlichen Raum für eine angenehm lebendige Atmosphäre. Sie orientieren sich an der stadtbildprägenden Gestaltung der Fußgängerzone und der zwei historischen



Innenstadtbereich nach Neugestaltung
© Hagemeister GmbH & Co. KG

Plätze, geben zugleich dem Neutorplatz einen Rahmen und leiten darüber hinaus nahtlos zum anschließenden Straßenraum über. Das Ton-Pflaster setzt sich dort in Geh- und Radwegen, Parkierungsflächen sowie Wegen für den reduzierten Fahrverkehr fort.

Die Pflaster-Sortierungen strukturieren den Stadtgrundriss in verschiedene Funktions- und Aufenthaltsbereiche. »Heiden« in Ziegelrot mit lebendigem Kohlebrand verleiht dem Platz sowie Fuß- und Radwegen einen warmen, rotbunt changierenden Grundton, während »Atlanta« in elegantem Anthrazit Fahrgassen und ausgewählte Verweilzonen edel und modern anmuten lässt. Die optischen Reize des natürlichen Tons ver-



Verlegung im Ellbogen- und Läuferverband
© Hagemeister GmbH & Co. KG



Freiraum mit Aufenthaltsqualität
© Hagemeister GmbH & Co. KG



Changierender Grundton als Merkmal
© Hagemeister GmbH & Co. KG



Bewusste Kombination von Sortierungen
© Hagemeister GmbH & Co. KG

eint das Material mit den technischen Vorzügen höchster Stabilität, denn durch die hohe Brenntemperatur von ca. 1.200° erhält der Klinker eine besonders wartungsarme, dichte Oberfläche, ist frostsicher und rutschfest. Und dank der Creatap-Ausführung mit ausgeprägter Spezial-



Haltepunkt für öffentliche Verkehrsmittel
© Hagemeister GmbH & Co. KG

faser widersteht die Pflasterfläche sogar Belastungen durch ein- und ausparkende Pkws sowie den Schub- und Scherkräften des Lkw-Lieferverkehrs. Auf dem autofreien Neutorplatz finden heute auch Veranstaltungen und Märkte statt, hier umfasst das warmtonige Klinker-

pflaster eine Betonwerksteinfläche und betonen Bäume an den Längsseiten die Ausdehnung dieser Freifläche zwischen der neuen Galerie im Süden und der historischen Gaststätte im Norden. Der Platz Am Neutor wird nach der Umgestaltung hingegen als Parkfläche und zentraler sowie barrierefreier Haltepunkt für öffentliche Verkehrsmittel genutzt, was zugleich die Anordnung von 75 Pkw-Stellplätzen beinhaltet. In der nach Süden verlaufenden Saarstraße finden sich im Übrigen die gleichen Materialien wie auf dem Neutorplatz: Dort werden die Parkplätze reduziert und durch Gehwege ersetzt. Letztlich ist ein aufgewerteter Freiraum realisiert worden, der die Bewohner der Stadt Dinslaken zum Verweilen einlädt und Orte der Begegnung schafft.

www.hagemeister.de

Hagemeister

Neues aus Klinker

LEBENS RÄUME

PFLASTERKLINKER

FASSADENKLINKER

FORMKLINKER

KLINKERRIEMCHEN

Hagemeister GmbH & Co. KG
Klinkerwerk

Buxtrup 3 · D-48301 Nottuln
Tel.: +49 (0) 2502 804-0
info@hagemeister.de
www.hagemeister.de

Entwässerung mit Flächeninszenierung Beeindruckende Rinnenabdeckungen von Birco

Ein anspruchsvolles Entwässerungssystem vereint eine einwandfreie Entwässerungsleistung mit einem hohen Designanspruch. Die Birco GmbH, Hersteller von Rinnensystemen und Entwässerungskonzepten, bietet aus diesem Grund ein vielfältiges Programm attraktiver Abdeckungen nach DIN EN 1433 an: Steg-Guss-Abdeckungen, Gitterabdeckungen aus Guss, verzinkte Gitterroste aus Stahl in verschiedenen Maschenweiten und Lochroste sowie die neue Holzabdeckung sind nur einige der möglichen Rinnenoberflächen. Neben einer breiten Palette an Standardprodukten sind natürlich gleichfalls individuelle Abdeckungen nach den Vorstellungen der Architekten und Bauherren erhältlich. Rinnensysteme eröffnen hinsichtlich der Flächengestaltung mannigfaltige Möglichkeiten. So können sie zum einen verschiedene Beläge und Oberflächen wie etwa Sand von Asphalt oder Vorgärten von Garageneinfahrten klar voneinander trennen, und zum anderen sorgen sie für gestalterische Abwechslung und lassen sich mit ihnen Fassaden aufwerten. Ein Längsstabrost aus gestreckten Linien und runden Stäben verleiht einer Fläche beispielsweise Eleganz, während eine Gussabdeckung mit ornamentalen Mustern eine besondere Individualität schafft.



Vielfältiges Programm an Designabdeckungen
© Birco GmbH

Ebenso überzeugen Blindenleitsysteme in Verbindung mit Entwässerungsrinnen mehr und mehr die Verantwortlichen in Städten und Kommunen sowie Fachgremien. Die spezielle Rinnenabdeckung fungiert als Bodenindikator und erleichtert Blinden und sehbehinderten Menschen die selbständige Orientierung. Als Spezialist für anspruchsvolle Oberflächenentwässerung

hat Birco darüber hinaus die beleuchteten Rinnensysteme BircoLux und BircoLux Premium entwickelt, um mit farbigen Lichtakzenten ausgewählte Bereiche in Szene zu setzen. Und: Sämtliche Birco-Designabdeckungen garantieren angesichts zunehmender Starkregenereignisse im urbanen Raum eine schnelle und effiziente Entwässerung.



Außenraum: Linienentwässerung mit Spezialeffekt
© Birco GmbH



Nachhaltige Alternative aus Holz
© Birco GmbH

Neben Materialien wie Guss, Metall und Edelstahl liefert Birco im Übrigen ab sofort auch eine natürliche Alternative – mit der neuen Holzabdeckung, die als nachhaltige und zugleich nachwachsende Lösung den Zeitgeist trifft, in verschiedenen Holzarten realisierbar und zudem für BircoLight mit Nennweite 100 verfügbar ist.

www.birco.de

Nutzflächen zum Belasten

Farbige Bodenversiegelung von Sika

Nutzflächen in Garagen, Keller-, Lager-, Hobby- und Technikräumen stehen unter ständiger Belastung – und bedürfen infolgedessen einer leistungsstarken Beschichtung.

Die zweikomponentige wässrige Epoxidharzversiegelung von Sika bietet hier nun Abhilfe, lässt sie sich doch einfach auf Beton, Zement-Estrich und abgestreuten Systemen applizieren: Mit nur zwei Arbeitsschritten werden verschiedene Untergründe wasserdicht und dampfdiffusionsoffen versiegelt. Sikafloor Garage ist wasserverdünnbar und eignet sich für die Anwendung im Innen- und Außenbereich, ist dank seiner chemischen und mechanischen Beständigkeit besonders strapazierfähig und zudem emissionsarm, ergo umweltfreundlich sowie vielseitig einsetzbar, wie diverse Untersuchungen inzwischen bestätigt haben.

Darüber hinaus trumpft diese Beschichtung mit einer großen Farbtonauswahl auf, ermöglicht also eine höchst individuelle Gestaltung aller Räumlichkeiten. Und das macht die neue Versiegelung gerade auch für Architekten und andere Planer attraktiv, die Böden gerne in ein bestehendes oder eben neuzugestaltendes Farbkonzept integrieren wollen.

www.sika.de

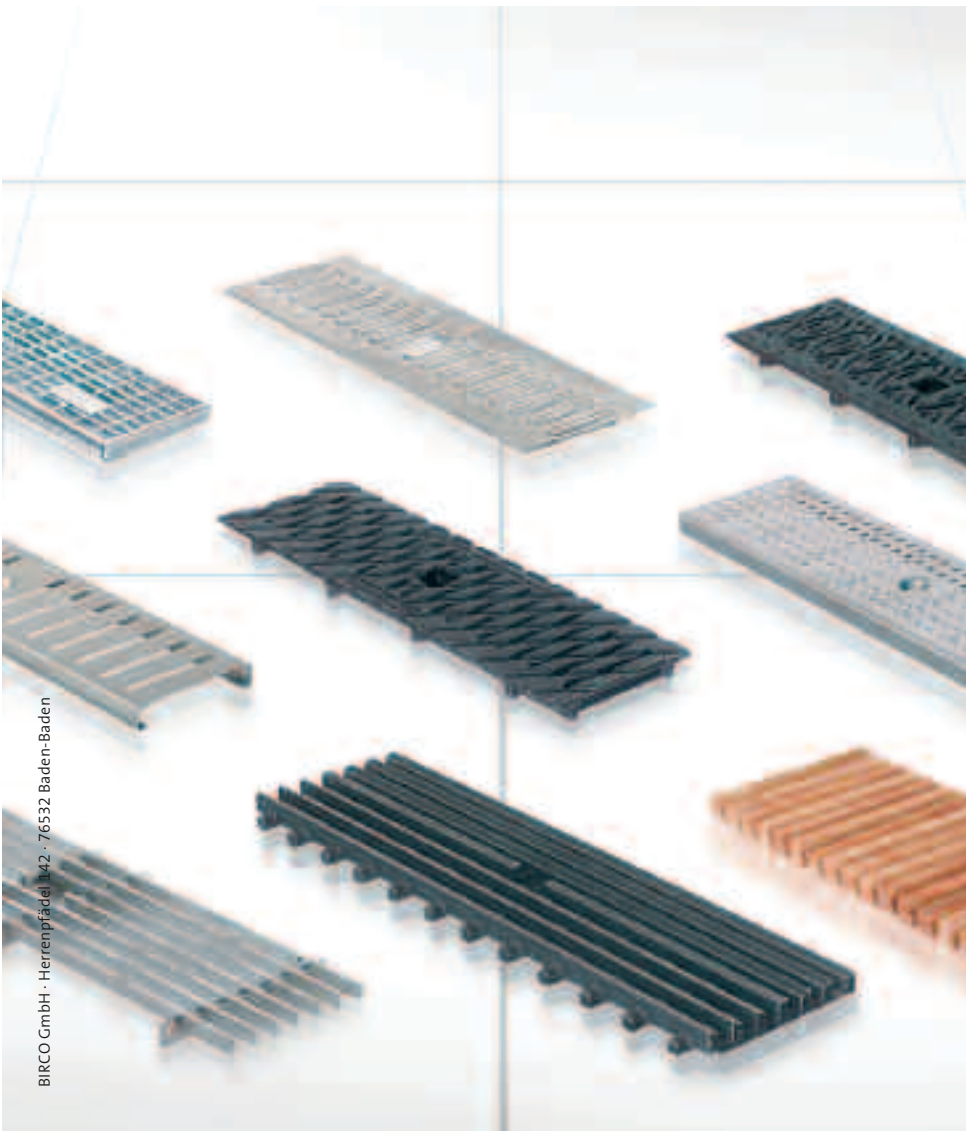


Anwendung im Garagenbereich
© Sika Services AG



Eignung für Außen- wie Innenräume
© iStock/Kevin Miller

Produkte und Projekte



ENTWÄSSERUNG
IN BESTFORM **BIRCO**

Design 

Beeindruckende Flächeninszenierung

Ein anspruchsvolles Entwässerungssystem vereint eine einwandfreie Entwässerungsleistung mit einem hohen Designanspruch. BIRCO bietet aus diesem Grund Planern und Architekten für sämtliche BIRCO Rinnensysteme ein vielfältiges Programm ansprechender Designabdeckungen nach DIN EN 1433 an. Steg-Gussabdeckungen, Gitterabdeckungen aus Guss, verzinkte Gitterroste aus Stahl in verschiedenen Maschenweiten und Lochroste sowie die neue Holzabdeckung sind nur einige der möglichen Rinnenoberflächen.



www.birco.de



Umweltfreundliche Mauern aus Beton Neuartige Multifunktionselemente von Betoconcept

Betoconcept entwickelt Betonelemente, die auf dem weltweiten Markt völlig neuartig sind, lassen sich mit ihnen doch ebenso einfach wie schnell und zudem ohne Trocknungszeit sehr hohe, umweltfreundliche, begrünbare, widerstandsfähige Stützmauern mit Stein- oder Formteilkonstruktion (manuell) bauen, und zwar selbst bei kompliziertesten Bedingungen, wie zum Beispiel erschwerter Zugänglichkeit, schlechtem Baugrund oder in Berggebieten mit hoher seismischer Aktivität. Solche Mauern können bis zu einer Höhe von 20 m realisiert werden und an Zufahrtsstraßen zu Gebäuden oder Wohnsiedlungen, als Stützmauern für Autobahnen, als Schutzbauwerke im Meeres- und Flussbereich, an Eisenbahnstrecken oder Bahnsteigen zur Ausführung kommen. Da die Betoconcept-Elemente als schallabsorbierend klassifiziert sind, besteht auch die Möglichkeit, mit ihnen Lärmschutzwände und -wälle auszuführen. Ihr Einsatz erfolgt bisher schon im Schienen-, See- und Binnenschiffsverkehr, im Bauwesen, zum Schutz von Industrieanlagen, Gebäuden, Grün- und anderen städtischen Anlagen mit dem Ziel ökologischer Nachhaltigkeit.



Möglichkeit der Begrünung
© Betoconcept-Unternehmensgruppe

Die weiträumigen Kontaktflächen zwischen diesen Hohlblockelementen mit einem Gewicht von lediglich 23 kg gewährleisten darüber hinaus eine Minimierung der Belastung von Schnittstellen und verhindern somit Kantenbeschädigungen oder einen Bruch der Blöcke. Gefügt werden sie in Trockenbauweise, das heißt, die patentierten Nocken- oder Klauensysteme in

Form einer doppelten Keilverbindung verzahnen die Elemente fest miteinander und verhindern derart eine Verlagerung sowie eine seitliche oder horizontale Verschiebung, so dass eine gleichmäßige und relativ geringe Beanspruchung des Bodens bzw. Baugrundes sichergestellt ist.

www.betoconcept.de



Schutzbauwerk (kurz) nach Fertigstellung
© Betoconcept-Unternehmensgruppe



Fertigteile mit Hohlkammern
© Betoconcept-Unternehmensgruppe

Filigranes Design für Fassaden Neue Riemchen von Feldhaus Klinker

Als filigrane Weiterentwicklung der erfolgreichen vasco-Klinkerriemchen-Serie entwickelte Feldhaus Klinker jetzt die beiden Sorten *bacco* in authentischer Backstein- sowie *vario* in Wasserstrich-Optik, wobei für die Realisierung dieser Linien umfangreiche Investitionen in hochspezialisierte Produktionsanlagen notwendig waren: Beide unterstreichen in ihrer Wirkung den eleganten Charme hanseatischer Sortierungen und eignen sich besonders für die Realisierung hybrider Fassadengestaltungen mit unterschiedlichen Materialien. So lassen sich mit *bacco* oder *vario* in Kombination mit Glas, Holz, Putz oder Metall Gegensätze zwischen historisch stilvoller Eleganz und einer eher kühlen, auf klare Formen reduzierten Moderne harmonisch verbinden. Unregelmäßige Kanten und glatte Oberflächen der *bacco*-Linie mit unterschiedlich großem Kohleanteil sorgen zudem dafür, dass jedes Gebäude eine einzigartige, individuelle Ausstrahlung erhält. Die weichen Farbübergänge beim *vario*-Riemchen resultieren wiederum aus der Zugabe verschiedener Tonmehle und Engoben. Zu ihrer natürlichen Farbigkeit trägt außerdem ein spezieller Reduktions- bzw. Oxidationsbrand bei, weshalb *bacco* und *vario* trotz maschineller Herstellung stets der klare Habitus eines handgeformten Ziegels anhaftet.



***bacco* und *vario* als Weiterentwicklung**
© Feldhaus Klinker Vertriebs GmbH

Die Riemchensorten sind frostbeständig nach DIN EN ISO 10545-12, unterliegen der Brandklasse A und haben eine äußerst geringe Wasseraufnahme gegenüber den original Wasserstrich- oder Handformziegeln. Sie eignen sich für Neubau und Sanierung, werden aber auch immer häufiger zur Wandverkleidung im Innenbereich genutzt.

www.feldhaus-klinker.de

Wo werben?

[Umriss]
Zeitschrift für Baukultur

Ganz einfach!
Unsere Mediadaten
können Sie als PDF unter
www.umriss.de
downloaden.

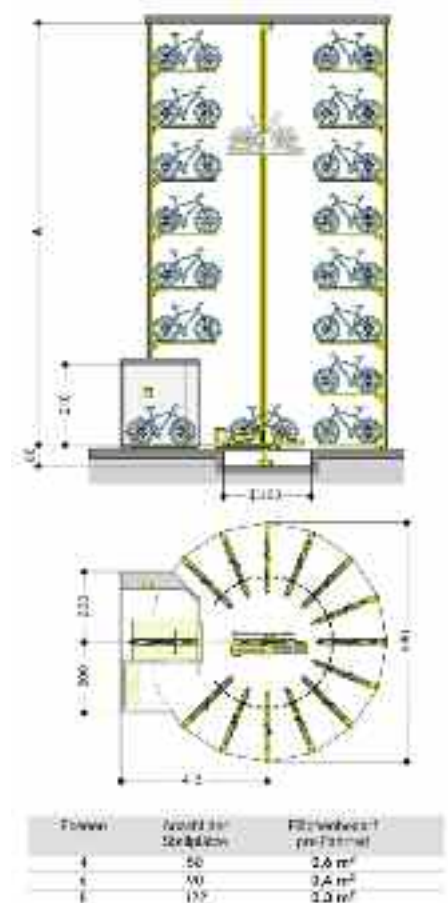
Stellplätze (selbst) auf engstem Raum Automatisches Fahrrad-Parkhaus von Otto Wöhr



Turmversion für Städte jeder Größenordnung
© Otto Wöhr GmbH

Das Fahrrad als Fortbewegungsmittel ist günstig, schont die Umwelt und ist oft die klügere Wahl, um schnell und direkt ans Ziel zu kommen. Längst ist Fahrradfahren nicht mehr nur eine Sportart, sondern eine praktische Alternative für Auto oder Bus und zeugt von gesundem Lebensstil und ökologischem Bewusstsein. Mit der wachsenden Zahl an Fahrrädern steigt jedoch auch der Bedarf an Stellplätzen – in Innenstädten, an Bahnhöfen, Schulen oder Büro- und Geschäftshäusern. Mit ihrem intelligenten Fahrrad-Parkhaus bietet die Otto Wöhr GmbH jetzt eine Lösung, die raumsparend dafür sorgt, dass Fahrräder diebstahlsicher verstaut werden können. Fahrradfahren attraktiv zu machen, ist Bestandteil der Mobilitätskonzepte von Bund, Land und Gemeinden. Ob in der Verkehrspolitik oder in der Stadtentwicklung: Infrastrukturplaner haben die Fahrradfahrer fest im Blick. Nicht nur, dass allerorten neue Radwege entstehen, auch die Frage nach dem Parken des Rads ist Teil der Überlegungen. So haben einige Bundesländer bereits auf die neue Mobilitätsnachfrage reagiert und die Anforderung nach Fahrradstellplätzen in ihre Landesbauordnungen (LBO) aufgenommen. Gerade an Plätzen, wo viele »Drahtesel« abgestellt werden, wie es zum Beispiel an Bahnhöfen, Schulen, Sportarenen oder

großen Geschäftshäusern der Fall ist, sind neue Lösungen gefragt, denn häufig ist nicht genügend Raum verfügbar. Die Otto Wöhr GmbH mit Sitz in Frielzheim, namhafter Hersteller von Auto-Parksystemen, hat sich des Themas angenommen – und eine neue Technologie entwickelt, die »Wöhr Cycle« heißt und sämtlichen Kommunen wie privaten Bauherren eine intelligente Lösung des Platzproblems bietet. Das automatische Parkhaus für Fahrräder schafft als Turm- oder Schachtversion bis zu 128 Stellplätze, wobei sich hier alle gängigen Fahrradtypen sowie Pedelecs mit einem maximalen Gewicht bis 30 kg sicher und raumsparend unterbringen lassen. Personal ist zudem nicht notwendig, denn der Nutzer stellt sein Fahrrad einfach auf einer Art Radschiene im Übergabebereich ab und bestätigt dann das Parken am Bedienterminal. Das Fahrrad wird danach automatisch in den Park-Turm eingezogen, und das Tor schließt sich. Wird das Fahrrad hingegen wieder abgeholt, steht es nach der entsprechenden Eingabe am Bedienteil innerhalb von ca. 16 s in Ausfahrtichtung bereit. Resultierend aus den unterschiedlichen Anforderungen, hat Wöhr verschiedene Bedienkonzepte im Programm. Für öffentliche Plätze eignet sich zum Beispiel die Installation eines Kassenabrechnungssys-



Kapazität(en), Grundriss und Schnitt
© Otto Wöhr GmbH

tems, über das die Parkgebühren per EC-Karte, Kreditkarte, Smartphone-App oder einer Prepaid-Karte bezahlt werden können. Beim Einsatz in Wohn- oder Bürogebäuden erhält dagegen jeder Nutzer einen eigenen Chip, mit dem das Ein- oder Auslagern des Fahrrads am Bedienterminal anzuwählen ist. Kleiner, aber äußerst angenehmer Nebeneffekt dieser technisch zukunftsweisenden und zugleich optisch attraktiven, ja höchst stadtbildverträglich zu gestalten Lösung: Wer sein Fahrrad im Parkhaus abstellt, kann sicher sein, dass es vor Vandalismus und Diebstahl geschützt bleibt.

www.woehr.de

Unterbringung auf zwei Ebenen Bewährte Doppelstockparker von Gronard

Schätzungen zufolge gibt es ca. 73 Millionen Fahrräder in Deutschland, 67 % der Bürger fahren regelmäßig Rad: Tendenz steigend. Es bedarf also auch entsprechender Flächen zu ihrer Unterbringung, und zwar in wachsendem Maß.

Das mit dem Red Dot Design Award ausgezeichnete System Easylift+ von Gronard ermöglicht nun das problemlose Abstellen von Fahrrädern auf zwei »Stockwerken«: Zusätzlich zur ebenerdigen und damit unteren steht eine zweite darüberliegende Reihe zur Verfügung, die sich vom Boden aus bequem andienen lässt – über ausziehbare Schienen, die ohne besonderen Kraftaufwand nach oben gehoben und nach unten bewegt werden können, wobei integrierte Gasfedern und ein einzigartiges Dämpfungssystem für maximalen Komfort sorgen.



Stellplätze für Fahrräder und E-Bikes
© Gronard metallbau & stadtmobiliar GmbH

Selbst schwerere Räder und E-Bikes passen in solche Easylifts, denn die Schienen sind für Reifenbreiten von 20–65 mm konzipiert und die Abstände zwischen den Radständen mit 500 mm zudem ausreichend groß dimensioniert. Ergänzt und komplettiert wird diese Lösung durch Anbindebü-

gel, die einen optimalen Diebstahlschutz garantieren. Nach den Bestimmungen der DIN 79008 konstruiert, handelt es sich im Übrigen um ein leises, wartungsarmes System, das die technische Richtlinie TR 6102 des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) erfüllt.

www.gronard.de

Produkte und Projekte

WÖHR Bikesafe



Automatisches Parken von Fahrrädern auf Knopfdruck – schnell, platzsparend und sicher.

Das intelligente Fahrrad-Parkhaus **WÖHR Bikesafe** für bis zu 122 Stellplätze. Diebstahlsicher und vor Vandalismus geschützt, steht das Fahrrad in nur ca. 16 Sekunden in Ausfahrtposition bereit. 24 Stunden verfügbar und ohne Personal zu bedienen.

Lichtstele für moderne Urbanität Zukunftssicheres Beleuchtungssystem von Selux



Modularität und LED-Technologie
© Selux AG

Lif passt infolgedessen ideal in die Urbanität von morgen: ein zukunftssicheres und anpassungsfähiges Lichtsystem für den Stadtraum, das überdies durch Langlebigkeit überzeugt, resultierend aus der Verwendung von beschichteten Aluminium-Strangpressprofilen und Abschlüssen aus Aluminium-Druckguss.

www.selux.com

Mit der Lif zeigt Selux, welche vielfältigen Möglichkeiten des Lichtdesigns durch die Verbindung aus LED-Technologie und Systemdenken entstehen. So nimmt sie sich am Tag zurück: Als schlanke, zylindrische Stele mit einem Durchmesser von lediglich 180 mm lässt sie sich im Stadtbild als raumgliederndes Element universell einsetzen, wobei ihr elegant-puristisches Design stets für einen hochwertigen Akzent sorgt. Als modulares System kann Lif verschiedene Lichteinsätze aufweisen, wird so zur Platz- oder Wegeleuchte, zur Fassadenleuchte, zur Akzentleuchte oder sogar alles in einem – und bleibt doch immer eine minimalistische Stele. Lif fördert also die Konzeption eines klarstrukturierten urbanen Umfelds und bietet Planern zugleich viel Spielraum, um dort mit Licht große Aufenthalts- und Erlebnisqualitäten zu schaffen. Das Lif-System ist auf drei Grundkomponenten aufgebaut: Masten in variablen Höhen tragen die mit einer ovalen Aussparung versehenen Aufnahme-Elemente für die Fassaden- und Twinspace-Module als Lichteinsätze, wobei das Top-Element als möglicher Abschluss der Stele als Platz- oder Wegebeleuchtung dient und mit symmetrischer oder asymmetrischer Lichtverteilung erhältlich ist. Alle Komponenten von Lif lassen sich im Übrigen frei miteinander kombinieren und erlauben derart die Realisierung von maßgeschneiderten, individuellen Lösungen, die einfach zu planen, zu montieren und zu warten sind.

Das Lif-Fassaden-Modul wiederum ist an unterschiedlichen Positionen zu integrieren und zudem mit 19 verschiedenen horizontalen und vertikalen Lichtverteilungen verfügbar, um alle Anforderungen der Fassadenbeleuchtung flexibel zu erfüllen. Die hocheffizienten LED-Optiken gewährleisten dabei eine präzise und streulichtfreie Ausleuchtung und sind über die Aufnahme-Elemente frei zwischen 0° und 360° zu drehen.

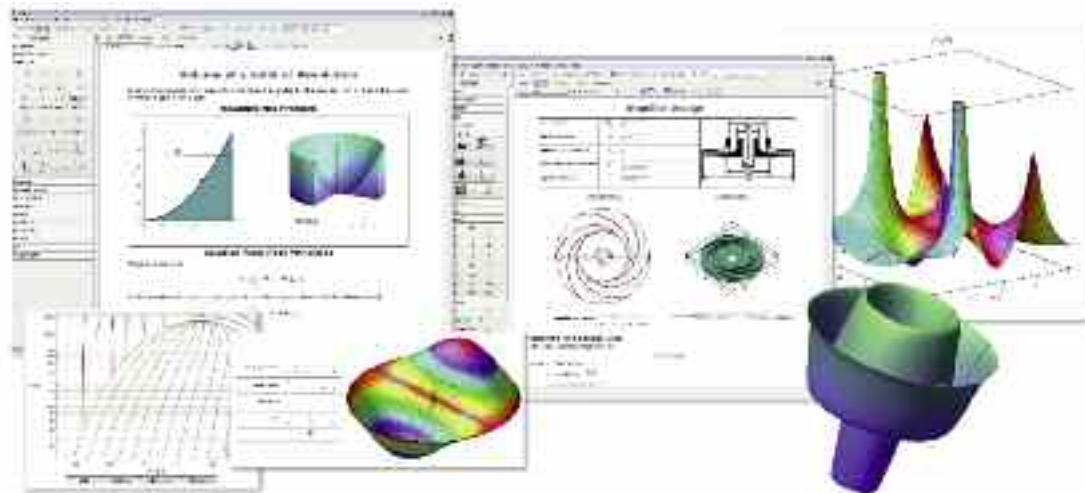
Versehen mit dem Top-Element wird Lif schließlich zur hochwertigen Platz- und Wegeleuchte: Die Tritec LED-Optic, eine kegelförmige Kombination aus Prismen und Reflektoren, erzeugt eine weiche und ruhige symmetrische oder asymmetrische Lichtverteilung auf Verkehrsflächen. Je nach gewünschter Beleuchtungsstärke sind zwei oder vier Tritec-Ringe im Top-Element verbaut, die durch die Brillanzeffekte auf ihrer Reflektoroberfläche einen zusätzlichen optischen Reiz entfalten. Als wahres Multitalent für den Außenraum wartet Lif aber mit weiteren Funktionen auf: So stellt auch das ringförmige Akzent-Modul mehr als nur ein dekoratives Element dar, indem es in der Lichtfarbe 3.000 K oder in Blau lieferbar und damit als Teil eines Leitsystems oder zur Markierung wichtiger Punkte im öffentlichen Raum nutzbar ist. Darüber hinaus kann die Stele mit einem Notrufmelder ausgestattet werden, als WLAN-Hotspot oder als Elektro-ladestation fungieren oder Kameras integrieren.



Elegant-puristische Akzente im Stadtraum
© Selux AG

Unterstützung bei mathematischen Problemen

Aktuelles Analyse- und Visualisierungsprogramm von Maplesoft



Breites Spektrum an Neuerungen
© Maplesoft GmbH

Maplesoft™ bietet seit kurzem eine neue Version seines Spitzenprodukts Maple™ an – und damit eine aktualisierte Variante jener Software, mit der sich mathematische Probleme besonders einfach analysieren, untersuchen, visualisieren und lösen lassen.

Maple 2016 wartet in allen Bereichen mit Verbesserungen auf, wie unter anderem der Möglichkeit, bei Differentialgleichungen, Statistik, Graphentheorie etc. jetzt noch höhere oder sogar höchste Schwierigkeitsgrade bewältigen zu können. Außerdem enthält sie sogenannte Clickable Math™-Optionen, die das Ausführen von Operationen mittels eines simplen Mausclicks erlauben, sowie diverse Optimierungen in puncto Bedienerfreundlichkeit.

Und dazu gehört nicht zuletzt das Organisieren von Projekten und Maple-Apps mit dem neuen Maple Workbook: Damit werden alle zugehörigen Dokumente und Dateien zusammengefasst, ohne dass die Abhängigkeiten beim Teilen mit anderen Anwendern verlorengehen. Darüber hinaus stehen nun flexible und intuitive Data-Frames zum Organisieren und Analysieren von Daten aus der Praxis zur Verfügung, sind ab sofort auch Berechnungen mit thermophysikalischen Eigenschaften von reinen Flüssigkeiten, feuchter Luft und Gemischen sowie das Erstellen individueller psychrometrischer Diagramme durchführbar und erfüllt Clickable Math™ zu-

gleich alle Anforderungen vom Schreiben von Brüchen als periodische Dezimalzahlen über die Berechnung von Kreuz- und Skalarprodukten bis hin zur Umwandlung von Maple-Code in die Programmiersprache Julia. Komplettiert und abgerundet wird das Ganze durch die Suche in über 900 exakten Lösungen Einsteinscher Feldgleichungen für Metriken mit bestimmten

Eigenschaften und den Einsatz dieser Lösungsmetriken samt automatisch hergeleiteter Informationen in Berechnungen zur Allgemeinen Relativität sowie durch eine erweiterte Funktionalität von Explore und neue Werkzeuge zur Programmanalyse, die den Code auf Hindernisse für eine sichere Parallelverarbeitung untersuchen und dann bei deren Beseitigung helfen.

www.maplesoft.com

Software für Architekten und Ingenieure

- Formularsoftware
- Unternehmenscontrolling
- Honorarabrechnung
- Flucht- & Rettungswegpläne
- Projektmanagement
- SiGe-Koordination
- Brandschutznachweise
- Gesetzessammlung
- Bautagebuch
- Terminmanagement
- Formulargenerator



VvW GmbH | Bamberger Straße 4-6 | 01187 Dresden
Telefon: 03 51/87 32 15-00 | Telefax: 03 51/87 32 15-20 | info@vordruckverlag.de

www.vordruckverlag.de **VV**
WEISE®

Projektmanagement im Planungsbüro

Zertifizierte BMSP-Lösung vom Vordruckverlag Weise

Um Abläufe optimieren und Bauvorhaben einfacher kontrollieren zu können, bietet sich der Einsatz einer Büro- und Projektmanagement-Software (BMSP) an, im Übrigen genauso wie der eines Programms zur Berechnung von Kosten und der Abrechnung von Leistungen. HOAI-Pro vom Vordruckverlag Weise ist nun eine solche Lösung, die dafür sorgt, dass Honorare exakt abgerechnet und die entsprechenden Margen bestmöglich ausgelotet werden: Sowohl einfache Ansätze als auch komplexe Projekte mit diversen Leistungsbildern, Wiederholungen, verschiedenen Kostenzuordnungen etc. lassen sich mit ihr höchst rationell bearbeiten.

Die BMSP-Software VVW Control wiederum, ebenfalls vom Vordruckverlag Weise und PeP7-zertifiziert, beinhaltet mehrere Module, wie unter anderem die Zeiterfassung für die Dokumentation von Projektständen und als -vorausschau, die Projektkalkulation zur Prüfung von Soll-Ist-Zeiten und Leistungen, das Controlling für die Nachprüfung von angebotenen und erbrachten Leistungen sowie die Ermittlung von Kalkulationsgrößen. Weitere Module sind zum Beispiel die Ressourcenplanung, Projektleiterrollen für die zentrale Zuweisung von Mitarbeiterrechten und das sogenannte Profitcenter für die Bürokostenkontrolle, wobei sie sich allesamt durch eine einfache Handhabung und ein Maximum an Flexibilität auszeichnen. Abgesehen von der Zeiterfassung, hält sich der tägliche Eingabeaufwand infolgedessen in



Mitarbeiter-Zeiterfassung als Basis
© IBK Dresden GmbH/Vordruckverlag Weise GmbH



Rechnungslayout mit Vorzügen
© IBK Dresden GmbH/Vordruckverlag Weise GmbH

Kostensätze - IBK50 EH			
Element	100%	107	107
Stunde	71,80 €	7,78%	818,00 €
Technische Arbeit	3,38 €	0,00%	
Technische Stunden	1.120.120 €	1.161.120 €	
Personen	2.238,40 €	2.299,84 €	2.300,00 €
Einsatzort und Programm			
Kalkulation	138,88 €		
Stunde Programm	78,36 €		
Stunde Reisezeit	42,52 €		
Stunde Programm	1.107,19 €		
Stunde Programm	1.107,19 €		
Stunde Arbeit	3.167,17 €		
Schlüsselwerte			
Faktor 1	100		
Abrechnungsfaktor 1	100,00%		
Durchlauf	10,40		

»Schnellübersicht« von Projekten
© IBK Dresden GmbH/Vordruckverlag Weise GmbH

Grenzen, so dass die »Bilanz« eindeutig ausfällt: Die Zeit, die man in die Projektdatenerfassung steckt, macht sich um ein Vielfaches bezahlt – auch weil das Programm neben der Beschleunigung von Arbeitsabläufen dabei hilft, Projektstrukturen nochmals überdenken, sie damit klarer oder sogar zielführender gestalten zu können.

www.vordruckverlag.de

Automatisierung aller Abrechnungsprozesse

Cloud-Lösung zur Minimierung der Projektrisiken von Textura

Die Abwicklung von Baumaßnahmen im Hochbau, Brückenbau und Stahlbau ist ein komplexer Vorgang: Viele Beteiligte und Gewerke müssen koordiniert, Terminpläne und Zahlungsfristen eingehalten werden. Mit Textura-Construction Payment Management™ (CPM™) gibt es nun eine Cloud-Lösung, die Abrechnungs- und Zahlungsverfahren transparent und kontrolliert steuert. Das heißt, Textura-CPM digitalisiert und automatisiert unternehmensweite Prozesse unter Einbindung bestehender IT-Strukturen und unter Einhaltung gültiger Prüf- und Genehmigungsabläufe. Die Softwarelösung unterstützt derart Projektteilnehmer und Finanzverantwortliche bei der Koordination und Steuerung des Work- und Cashflow. Zusätzlich hilft CPM Unternehmen bei der Verwaltung von Finanzierungsmodellen wie Supply Chain Finance für ein optimiertes Betriebskapital.

Die Software führt alle Beteiligten auf einer zentralen Plattform zusammen, ermöglicht eine vollständige und rechtssichere Projektdokumentation und bringt Transparenz in das Abrechnungs- und Zahlungsmanagement – und erlaubt Bauherren, Generalunternehmern, Ingenieuren und Architekten auf die Weise, Zahlungs- und Gewährleistungsfristen stets im Blick behalten sowie ein aktives Nachtragsmanagement betreiben zu können. Leistungsverzeichnisse, Leistungs- und Vertragsnachweise sowie Rechnungsworkflows finden sich auf aktuellem Stand in einer Datenbank, wobei



Erbrachte Bauleistungen mit Fortschrittskontrolle
© Textura Europe GmbH

sich sämtliche Abrechnungen über eine Schnittstelle mit dem internen Buchungssystem oder ERP des Bauherrn abgleichen lassen. Der Abrechnungsprozess läuft damit vollständig digitalisiert, automatisiert und rechnerisch korrekt ab, was auch umfasst, dass er mit Berichten zum aktuellen Cashflow und aus Soll-Ist-Vergleichen der einzelnen Vertragsbudgets lückenlos protokolliert wird. Ein fristgerechtes und rechtssicheres Abrechnungs- und Zahlungsmanagement minimiert das Risiko von Zahlungsausfällen

oder -verzug, Qualitätseinbußen und Terminabweichungen. Erst eine exakte und transparente Dokumentation gestattet es, Ansprüche zu prüfen und zu bewerten sowie zeitnahe Entscheidungen über die Freigabe von Zahlungen zu treffen. Textura-CPM stellt dafür ein Instrument zur Verfügung, das jederzeit Klarheit über den Stand des Projekts schafft und gleichzeitig hilft, Unstimmigkeiten bezüglich Zahlungsfristen oder der Höhe von Unternehmerforderungen im Vorfeld zu klären.

www.textura-europe.com

Software und IT



Sammeln Sie Ihre eigenen Erfahrungen!

Testen Sie die Software Bau-Steine von **BECHMANN** – ganz unverbindlich!

www.bechmann.de

die Software **Bau-Steine**
für alle **Bau-Planer**
die **Bau-Leistungen**
fundiert **kalkulieren**
rechtssicher **ausschreiben**
gezielt **vergeben**
exakt **abrechnen**
effektiv **kontrollieren**

Bauteilverstärkungen mit CFK

Neues Bemessungsprogramm von MC-Bauchemie



Lasoft 4.0

Alternative für Tragwerksplaner
© MC-Bauchemie Müller GmbH & Co. KG

Für die Wiederherstellung und Erhöhung der Tragfähigkeit von Bauteilen wird seit Jahren carbonfaserverstärkter Kunststoff (CFK) in Form von Lamellen oder CF-Sheets eingesetzt, die nachträglich aufgeklebt werden und derart die Beanspruchbarkeit gegen Zugkräfte verbessern. Für die Berechnung solcher Verstärkungsmaßnahmen können Tragwerksplaner auf verschiedene Softwarealternativen zurückgreifen. MC-Bauchemie hat jetzt eine neue Version ihres Bemessungsprogramms Lasoft auf den Markt gebracht, die auf Basis der aktuellen Richtlinie des Deutschen Ausschusses für Stahlbeton (DAfStb) »Verstärken von Betonbauteilen mit geklebter Bewehrung« entwickelt wurde – und ihresgleichen sucht. Denn im Unterschied zu anderen Produkten umfasst Lasoft 4.0 neben dem Bemessungs- auch ein Statikprogramm, was für eine noch größere Arbeiterleichterung und Zeitersparnis im Ingenieurbüro sorgt.

Die Verwendung von CFK-Lamellen oder CF-Gelegen bzw. -Sheets bietet erhebliche Vorteile: Neben einem nur sehr kleinen Eingriff in die bestehende Tragwerksstruktur und einer lediglich minimalen Reduzierung der nutzbaren Bauwerkshöhe überzeugen diese Verstärkungsmaßnahmen durch ein geringes Eigengewicht, kurze Realisierungszeiten und eine große Wirtschaftlichkeit. Lasoft 4.0 ermöglicht nun die schnelle und einfache Berechnung der Spannungen sowie die Bemessung von ebenen Stab-

tragwerken, wobei sich sowohl die erforderlichen Lamellenquerschnitte ermitteln als auch die erforderlichen rechnerischen Nachweise führen lassen. Das heißt, der Nachweis der Biegetragfähigkeit erfolgt am maßgebenden Zwischenrisselement, außerdem können hier Querkrafttragfähigkeit und Ermüdung im Grenzzustand der Tragfähigkeit sowie die Spannungsbegrenzung im Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit nachgewiesen werden.

www.mc-bauchemie.de

Schutz der Privatsphäre

Patentierter Neuentwicklung von EAM



Charakteristika von bytejail®
© EAM GmbH

Man kann sich wieder ein bisschen sicherer fühlen, zumindest datentechnisch, denn seit kurzem existiert bytejail®: eine Softwareanwendung, die sensible Daten gewerblicher wie privater Nutzer durch hochgradige Verschlüsselung, Anonymisierung und eine spezielle Auslagerung vor Spionen, Hackern und Dieben schützt. Der ständig wachsende Datendiebstahl, die unaufhörlichen Lauschangriffe sowie eine

unsichere Datengesetzgebung vieler Länder waren die Motivation der EAM GmbH, ein solches Produkt zu entwickeln. Die vier wichtigsten Eigenschaften von bytejail® sind

- eine hochkarätige und technisch zeitgemäße Verschlüsselung von sensiblen Daten, welche nicht in fremde Hände gelangen sollten;

- eine hochsichere Auslagerung der lokalen Daten in ein spezielles Datenzentrum, welches der Nutzer selbst wählen kann, wie etwa die Schweiz wegen ihrer weitreichenden Datenschutzgesetzgebung;
- die anonymisierte Speicherstruktur, und zwar ohne Ausnahme, denn »Privacy by Design« war eine Leitlinie bei der Produktentwicklung;
- eine Endanwender-Software, die sowohl eine einfache Handhabung als auch erweiterte Konfigurationsmöglichkeiten bietet.

Weiterführende Informationen mit detaillierten Angaben zu Funktionsumfang, Kosten und Referenzen sind auf der gleichnamigen Internetseite zu finden.

www.eam-gmbh.com
www.bytejail.com

Bus und Haltestelle der Zukunft

Forschungsprojekt der Hochschule Rhein-Waal

Eben gerade noch den Bus erwischt, aber leider in die falsche Linie eingestiegen? Fragende und unsichere Fahrgäste, die Bedenken vor unbekanntem Barrieren bei der Bus- und Bahnnutzung haben? Es gibt denkbar viele Varianten, die einen entspannten Umgang mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verhindern – insbesondere für Menschen mit körperlichen, psychischen oder kognitiven Beeinträchtigungen.

Vor kurzem haben nun Forscherinnen und Forscher der Hochschule Rhein-Waal gemeinsam mit den Projektpartnern unter dem Titel »Mobile – mobil im Leben« eine mögliche Lösung für die komfortable Nutzung des ÖPNV ohne störende Begleitscheinungen vorgestellt. Dabei handelt es sich um ein selbsterklärendes Navigationssystem, das auf Smartphones, Tablets und Smart Watches laufen wird und die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ver-

einfachen soll. »Das Programm kann Personen orten und zu den richtigen Plätzen navigieren, Fahrzeuge und Haltestellen identifizieren und Echtzeitinformationen zu Verspätungen, Gleis- und Fahrbahnänderungen anbieten«, so Prof. Dr. Christian Ressel.

Das Projekt entsteht in Zusammenarbeit mit der Hochschule Niederrhein, der SWK Stadtwerke Krefeld AG, der moBiel GmbH, Bielefeld, mit Bethel.regional für die von Bodenschwingschen Stiftungen Bethel als Einrichtung für Menschen mit Unterstützungsbedarf sowie mit dem Gesundheitsdienstleister inoges/Salvea, Krefeld, und wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) aufgrund eines Beschlusses des deutschen Bundestages gefördert.

www.hochschule-rhein-waal.de
www.mobil-im-leben.org



Selbsterklärendes Navigationssystem
© Hochschule Rhein-Waal

[
Nachrichten

Radfahren mit Verantwortungsbewusstsein

Aufrüttelnde Social-Awareness-Kampagne von M&C Saatchi

Mit einer ebenso simplen wie eindrucksvollen Kampagne will M&C Saatchi, Berlin, zu mehr Sicherheit in Deutschlands Straßenverkehr beitragen und die Helmdebatte wieder auf die Agenda der Öffentlichkeit bringen. In Zeiten, in denen das Radfahren immer beliebter wird, aber die Zahl der zum Teil tödlichen Unfälle angestiegen ist, ruft die Aktion »#HelmMut« zu weniger Eitelkeit und größerem Verantwortungsbewusstsein auf.

Kommunikativer Startschuss war Ende vergangenen Jahres die Veröffentlichung eines Kurzfilms, der auf schockierende Art und Weise auf die Gefahren des Radfahrens ohne Helm hinweist. Darin zu sehen sind Radfahrer, die fröhlich auf den Straßen in Berlin unterwegs sind und als schwere Unfallopfer erkennbar werden: Mit Hilfe

professioneller Maskenbildner wurden die Statisten aufwendig mit echt erscheinenden »Wunden« ausgestattet. Ziel war es, die realen Reaktionen der Passanten einzufangen. »Durch die direkte Konfrontation mit »Unfallopfern« erhoffen wir es, die Leute zu schocken, um auf das Thema Sicherheit im Straßenverkehr nachhaltig aufmerksam zu machen. Wie der Name HelmMut schon sagt, wollen wir Mut machen und der Eitelkeit trotzen. Wir sagen: Passt auf und tragt Helm«, so Björn Bremer, Chief Creative Officer & Partner von M&C Saatchi.

Diese Social-Awareness-Kampagne wird zudem von einem Aufruf an die Radfahrer begleitet, Fotos von sich mit einem Helm unter dem #HelmMut zu teilen, um mehr Breitenwirkung zu erzeugen.

www.mcsaatchi.de



Direkte Konfrontation als Aufruf
© M&C Saatchi Sport & Entertainment GmbH



Resultat der Untersuchungen
© Hertie School of Governance

Ein hohes Investitionsvolumen stellt keine Garantie für eine hochwertige Infrastruktur dar, denn entscheidend sind vielmehr Steuerungsleistungen wie die langfristige Festlegung von Prioritäten, deren regelmäßige Kontrolle und die Koordinierung der beteiligten Akteure. Gemessen an der Höhe ihrer Ausgaben könnten diverse Länder (also) mehr erreichen, wenn sie die notwendigen Governance-Instrumente einsetzen.

Dies sind Ergebnisse des Governance Report 2016, der im Rahmen eines gemeinsamen Projekts von der Hertie School of Governance und der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) erarbeitet wurden: Auf Basis einer Umfrage unter Experten aus Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft in 36 Ländern innerhalb und außerhalb der OECD bewerten die Wissenschaftler die Leistungen der einzelnen Länder bei der Planung, Steuerung und Realisierung von Infrastrukturprojekten, wobei auch Wirtschaftsdaten und Faktoren wie Wettbewerbsfähigkeit, Innovation und Korruption in den Ländervergleich einfließen.

Als größte Schwachstellen in Deutschland benennen die befragten Experten übermäßig bürokratische Verfahren und rechtliche Hürden sowie das Fehlen eines umfassenden Planungsprozesses, eine fal-

sche Risikoverteilung in Verträgen, zu viele Kontaktpersonen während der Durchführung von Projekten und die fehlende Kontrolle durch unabhängige Aufsichtsgremien. Trotz jener Mängel beurteilen sie die Ergebnisse deutscher Infrastrukturpolitik aber vergleichsweise positiv.

Im Vergleich mit Nachbarländern schneidet Deutschland hingegen nicht ganz so gut ab, erkennbar an Rang elf im sogenannten Infrastruktur-Governance-Index, der die Schweiz im Übrigen auf dem ersten und die Niederlande auf dem zweiten Platz »sieht«.

www.governancereport.org
www.herti-school.org

Vorbildliche Garten-Restaurierung in München (Überzeugendes) Förderprojekt der Deutschen Stiftung Denkmalschutz

Das Haus und der Garten des Architekten Alfred Reich wurden als Gesamtkunstwerk zu Beginn der 1950er Jahre im Münchner Stadtteil Allach-Untermenzing realisiert und stehen seit 2010 unter Denkmalschutz. Zu dem Ensemble gehören auch ein mit Kieselplaster eingefasster nierenförmiger Swimmingpool, eine massive Gartenmauer, ein Gewächshaus und Terrassen mit Platten aus Nagelfluh. »Hinsichtlich der inhaltlichen Einheit von Villa und Garten, der gemäßigt modernen Formensprache des von Gustav Gsaenger (1900–1989) geschaffenen Wohnhauses sowie der Singularität des Gartens von Alfred Reich weisen sie künstlerische und geschichtliche und der Garten zudem wissenschaftliche Bedeutung auf«, urteilt das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege.

Der bekannte Nachkriegsarchitekt hat das schlichte Landhaus mit spitzem Giebel und weißer Holzfassade für Alfred Reich fast im Wald erbaut. Reich, einer der bekanntesten Landschaftsarchitekten in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg, revolutionierte mit seinen Theorien über den Garten als Wohn- und Erholungsraum die



Alfred-Reich-Haus im Stadtteil Allach-Untermenzing
© Deutsche Stiftung Denkmalschutz

Ansichten über Landschaftsgestaltung. So wählte er zum Beispiel für seinen eigenen ca. 3.200 m² großen Garten unter anderem Magnolien, Weißdorn und Weinstock. Heute schmücken Kunstwerke des Architekten und Künstlers Peter Gehring das Haus, der dort bis zu seinem Tod 2001 lebte.

Nach dem Auftreten altersbedingter Schäden an Terrasse, Gewächshaus, Gartenmauer und Pool erfolgte nun deren

Sanierung, wobei auch an einer Reihe von Gehölzen, Gehölzgruppen und Hecken fachlich und sehr sensibel Rückschnitte durchgeführt wurden. Das Gesamtkunstwerk in Allach-Untermenzing zählt damit also zu den über 340 Projekten, welche die Deutsche Stiftung Denkmalschutz dank Spenden und Mitteln der GlücksSpirale, der Rentenlotterie von Lotto, allein in Bayern fördern konnte.

www.denkmalschutz.de

Preis des Deutschen Stahlbaues 2016 (Klassischer) Industriebau als Siegerprojekt

Die Entscheidung im diesjährigen, seit 1972 im zweijährigen Turnus ausgelobten Preis des Deutschen Stahlbaues ist gefallen: Die Jury unter Vorsitz von Prof. Eckhard Gerber, Dortmund, vergab ihn an Ackermann Architekten aus München für das Serviceteilecenter der Rational AG in Landsberg am Lech.



Serviceteilecenter in Landsberg am Lech
© Jens Weber/bauforumstahl e.V.

Das erste Mal seit 1988 gelingt es somit einem klassischen Industriebau, die begehrte Trophäe zu erringen. Die klar ablesbaren Volumina, welche die Funktionen widerspiegeln, die aufs Wesentliche reduzierte Stahlkonstruktion und die Neuinterpretation von Elementen der modernen Industrie-architektur begründen, laut Aussage der Jury, eine solche Wertung und insofern auch die hier ausgesprochene Würdigung.

Die Verleihung an die Sieger und Ausgezeichneten erfolgt im Übrigen am zweiten Kongresstag des 38. Deutschen Stahlbautages, dem sogenannten Tag der Stahl.Architektur, am 7. Oktober 2016 in Würzburg.

www.bauforumstahl.de

 **bauforumstahl**



**Tag der
Stahl.Architektur**
am 7. Oktober 2016
in Würzburg

Jetzt anmelden!

bauforumstahl.de/anmeldung/325

Eintritt frei, Einlass nur mit Anmeldung
Congress Centrum Würzburg beim Maritim Hotel
Freitag, 7. Oktober 2016, 10 - 15 Uhr

© Philippe SAMYN and PARTNERS (Lead and Design)
Studio Valle Progettazioni – Büro Happold Colours: Georges Meurant

Weltneuheit mit Auszeichnung »Red Dot Award: Product Design 2016« für Lamilux

Lamilux erhält den begehrten Red Dot Award, und zwar für ein neuartiges Flachdachfenster, das Tageslicht und Kunstlicht perfekt kombiniert: Überzeugt hat die Jury diese Lösung, weil sie sowohl ästhetisch ist als auch mit einer sehr hohen Lichtgewinnung und -ausbeute aufwartet. So sind hier in den Aufsatzkranz umlaufend im oberen Segment stufenlos zu dimmende LED-Lichtleisten integriert, die bei zunehmender Dunkelheit Zug um Zug den fehlenden Anteil des Tageslichtes mit wahlweise warm- oder neutralweißen LEDs ersetzen – und infolgedessen für eine gleichbleibende Helligkeit im Raum sorgen.



Perfekte Kombination von Tages- und Kunstlicht
© Lamilux Heinrich Strunz GmbH

Entwickelt in Zusammenarbeit mit dem Lichtspezialisten Bartenbach GmbH, bietet das neukonzipierte Fenster zudem die Möglichkeit, bei gleicher Öffnungsgröße des Gesamtsystems mehr natürliches Licht in den Raum zu transportieren, ist die Innenseite des Aufsatzkranzes doch mit einem hochreflektierenden Material aus-

gestattet. Das heißt, die Lichtausbeute während der Tageshelligkeit steigt um ca. 50 %, ohne den Energieeintrag in irgendeiner Form zu verändern, was die Jury ebenfalls begeisterte. Die offizielle Preisverleihung des »Red Dot Award: Product Design 2016« findet im Übrigen am 4. Juli in Essen statt.

www.lamilux.de

Konferenz für Bauingenieure Neuer Teilnehmerrekord für SOFiSTiK

Das 25. SOFiSTiK-Seminar am 22. und 23. April in München war ein voller Erfolg – und mit Teilnehmern aus 21 Ländern noch besser besucht als in den Vorjahren. Unter dem Motto »Connecting Continents« veranstaltet, umfasste es in Summe 15 Vorträge von SOFiSTiK-Kunden aus aller Welt, die einen exzellenten Überblick über den Stand der Technik bei der Berechnung, Bemessung und Konstruktion von Bauprojekten boten. Sämtliche Referate wurden zudem in Englisch gehalten oder simultan ins Englische übersetzt, was der zunehmenden Internationalisierung des Geschäfts wie Marktes entspricht. Neben dem Fachprogramm lebt dieses Seminar auch vom offenen Austausch: *»Über Unternehmensgrenzen hinweg werden Erfahrungen geteilt, Wettbewerber verstehen sich als Kollegen und geben einander Impulse, die letztlich alle voranbringen«,* so



Vorstand und Referenten
© SOFiSTiK AG

Dipl.-Ing. Thomas Fink, CEO von SOFiSTiK. *»Es freut uns sehr, ein Forum geschaffen zu haben, auf dem führende Ingenieure aus aller Welt vom intensiven fachlichen Austausch profitieren können.«*

Die Konferenz wendet sich an alle, die sich für das Vereinfachen und Beschleunigen von Bauplanungs- und Konstruktionsprozessen mit Hilfe von Software interessieren.

www.sofistik.de

Fernstudium zur Weiterbildung

Aktueller Ratgeber des ZFH-Verbundes

Der neue Ratgeber für Fernstudien der Zentralstelle für Fernstudien an Fachhochschulen (ZFH) steht ab sofort zur Verfügung. Die aktuelle Broschüre 2016 vermittelt allen Weiterbildungsinteressierten einen strukturierten Überblick über die berufsbegleitenden Fernstudienmöglichkeiten: zum einen über das Repertoire innerhalb des ZFH-Verbundes und zum anderen über das deutschlandweite Angebot.

Der ZFH-Verbund bleibt mit über 70 Studienangeboten, in flexiblen Varianten belegbar, weiterhin Deutschlands größter Anbieter von akkreditierten Studiengängen an Fach- bzw. Hochschulen. Diese Broschüre stellt die Vielfalt des entsprechen-

den Angebots daher übersichtlich dar. Das heißt, eine farbliche Einteilung nach wirtschaftswissenschaftlichen, technischen und sozialwissenschaftlichen Fachbereichen sorgt für Transparenz und Orientierung, wobei über jedes Angebot auf zwei Seiten kompakt informiert wird. Die Nachfrage nach berufsbegleitender und -integrierender Weiterqualifizierung ist steigend. Flexibilität, in mehrfacher Hinsicht, wird in den Bachelor- und Masterfernstudiengängen des ZFH-Verbunds deshalb großgeschrieben. Und: Zertifikatkurse erlauben es, erst einmal hineinzuschnuppern – und werden anschließend auf das Masterstudium angerechnet.

www.zfh.de



Zusammenstellung aller Angebote

© Zentralstelle für Fernstudien an Fachhochschulen

Branchentag Windenergie in Düsseldorf

Drehscheibe für Wissenstransfer und Know-how-Austausch

Bis zu 400 Teilnehmer und Teilnehmerinnen, mehr als 40 Aussteller und ca. 70 Referenten werden rund um den Global Wind Day am 14. und 15. Juni 2016 im Düsseldorfer Hotel Nikko aktuelle technische und wirtschaftliche Themen der Windenergie vorstellen und diskutieren. Kurz vor der Sommerpause erhalten die Besucherinnen und Besucher einen breitgefächerten Überblick der aktuellen Branchensituation.

Der Branchentag Windenergie NRW widmet sich traditionell Fragen aus Technik, Wirtschaftlichkeit beim Betrieb von Anlagen, Service und Instandhaltung sowie in enger Zusammenarbeit mit der EnergieAgentur NRW Problemfeldern aus dem Bereich »Kommunen und Windenergie«. Aus aktuellem Anlass hat Veranstalter Lorenz Kommunikation die Konsequenzen der Einführung von Ausschreibungsverfahren mit in das Zweitagesprogramm aufgenommen.

Aus 21 Workshops und 18 Vorträgen können die Kongressgäste, die alle Stufen der Wertschöpfungskette Windenergie repräsentieren, ihr jeweiliges Tagesprogramm zusammenstellen. Folgende Themen werden in den jeweils 90-minütigen Workshops behandelt:

Technik

- Höhe ist Trumpf: neue Turmkonzepte und Logistik
- Bedarfsgerechte Befeuerung
- Speichertechnologien und Wirtschaftlichkeit: heute und morgen
- Verfügbarkeit von Netzen
- Tonhaltigkeit von Getrieben
- Windenergie und Mittelgebirge

Service

- Gefährdungsbeurteilung an Windenergieanlagen
- Wer übernimmt die Anlagenverantwortung
- Standortparametrisierung: eine Frage der Einstellung
- ISDN-Abschaltung: ältere Windparks und VOIP
- IT-Steuerungselemente in der Windenergie

Wirtschaftlichkeit von WEA

- Direktvermarktung und neues Strommarktgesetz
- Kosteneffizienz und Vollwartungsverträge
- Weiterbetrieb nach 20 Jahren: Technik
- Weiterbetrieb nach 20 Jahren: Geschäftsmodelle
- Zukunftssicheres und effizientes Einspeisemanagement

Ausschreibung

- Druck auf die Ertragsermittlung
 - Wirtschaftliche Konsequenzen aus dem Ausschreibungsverfahren Kommunen und Windenergie
 - Systemische Konfliktmediation im Planungsverfahren
 - Harte und weiche Tabukriterien: Fokus Wald- und Landschaftsschutzgebiete
 - Kostenwälzung in der Bauleitplanung, Einsparmöglichkeiten für Kommunen
- Neben der EnergieAgentur.NRW unterstützt als Partner insbesondere die neugegründete EE.SH Netzwerkagentur Erneuerbare Energien den achten Branchentag Windenergie NRW ebenso wie der TÜV SÜD, ENBW Baden-Württemberg, Ostwind und WPD. Darüber hinaus wird in diesem Jahr der Women of Wind Energy Deutschland e.V. mit einem Netzwerktreffen Teil der Veranstaltung sein.

www.nrw-windenergie.de

Ausstellungen

Masse und Klasse.

Gebrauchsgrafik aus der DDR

Ausstellung im Werkbundarchiv in Berlin
bis 3. Juli; Di–So 10–17 Uhr, Do 10–19 Uhr.
Werkbundarchiv – Museum der Dinge
Oranienstraße 25, 10999 Berlin
Tel.: 0 30/92 10 63 11

Meisterzeichnungen der Architektur aus der Albertina

Ausstellung in der Tchoban Foundation
in Berlin bis 10. Juli; Mo–Fr 14–19 Uhr,
Sa–So 13–17 Uhr.

Tchoban Foundation
Museum für Architekturzeichnung
Christinenstraße 18 a, 10119 Berlin
Tel.: 0 30/43 73 90 90

Werkschau Hans Engel

Ausstellung im Architekturmuseum
Schwaben in Augsburg bis 17. Juli;
Di–So 14–18 Uhr.

Architekturmuseum Schwaben
Thelottstraße 11, 86150 Augsburg
Tel.: 08 21/2 28 18 30

Das Neue Sehen 1920–1950

Ausstellung im Museum Bellerive in Zürich
bis 24. Juli; Di–So 10–17 Uhr, Do 10–20 Uhr.
Museum Bellerive
Museum für Gestaltung
Höschgasse 3, CH – 8008 Zürich
Tel.: 00 41/43/4 46 44 69

Alles neu! 100 Jahre Neue Typo- grafie und Neue Grafik in Frankfurt

Ausstellung im Museum Angewandte
Kunst (MAK) in Frankfurt am Main bis
21. August; Di–So 10–18 Uhr, Mi 10–20 Uhr
Museum Angewandte Kunst
Schaumainkai 17, 60594 Frankfurt am Main
Tel.: 0 69/2 12-3 12 86

Between the Sun and the Moon. Studio Mumbai

Ausstellung im Deutschen Architektur-
museum (DAM) in Frankfurt am Main bis
21. August; Di–So 11–18 Uhr, Mi 11–20 Uhr.
Deutsches Architekturmuseum
Schaumainkai 43, 60596 Frankfurt am Main
Tel.: 0 69/2 12-3 88 14

Europas beste Bauten

Ausstellung im Architekturzentrum Wien
bis 29. August; täglich 10–19 Uhr.
Architekturzentrum Wien
Museumsplatz 1, A – 1070 Wien
Tel.: 00 43/1/5 22 31 15

Struktur und Architektur. Das post- industrielle Erbe Oberschlesiens

Ausstellung im Herder-Institut für histori-
sche Ostmitteleuropaforschung in Marburg
bis 31. August; Mo–Fr 8–17.30 Uhr.
Herder-Institut für
historische Ostmitteleuropaforschung
Gisonenweg 5–7, 35037 Marburg
Tel.: 0 64 21/1 84-0

Mode-Utopien. Haute Couture in der Grafik

Ausstellung im Österreichischen Museum
für Angewandte Kunst (MAK) in Wien
bis 4. September; Di 10–22 Uhr,
Mi–So 10–18 Uhr.
Österreichisches Museum für Angewandte Kunst
Stubenring 5, A – 1010 Wien
Tel.: 00 43/1/7 11 36-0

Carlos Garaicoa. Unvollendete Ordnung

Ausstellung im Museum Villa Stuck in Mün-
chen bis 4. September; Di–So 11–18 Uhr.
Museum Villa Stuck
Prinzregentenstraße 60, 81675 München
Tel.: 0 89/45 55 51-0

Plot in Plastilin

Ausstellung im Gewerbemuseum Winter-
thur bis 18. September; Di–So 10–17 Uhr,
Do 10–20 Uhr.
Gewerbemuseum Winterthur
Kirchplatz 14, CH – 8400 Winterthur
Tel.: 00 41/52/2 67 51 36

Zukunft von gestern. Entwürfe von Future Systems und Archigram

Ausstellung im Deutschen Architekturmuseum (DAM) in Frankfurt am Main
bis 18. September; Di–So 11–18 Uhr,
Mi 11–20 Uhr.
Deutsches Architekturmuseum
Schaumainkai 43, 60596 Frankfurt am Main
Tel.: 0 69/2 12-3 88 14

André M. Studer. Vom Maß der Dinge

Ausstellung im Schweizerischen Architek-
turmuseum (SAM) in Basel bis 25. Septem-
ber; Di–So 10–17 Uhr.
Schweizerisches Architekturmuseum
Steinenberg 7, CH – 4001 Basel
Tel.: 00 41/61/2 61 14 13

Bergauf Bergab. 10.000 Bergbau in den Ostalpen

Ausstellung im Vorarlberg Museum in
Bregenz bis 26. Oktober; Di–So 10–18 Uhr,
Do 10–20 Uhr.
Vorarlberg Museum
Kornmarktplatz 1, A – 6900 Bregenz
Tel.: 00 43/55 74/4 60 50

Engineering the World. Ove Arup and the Philosophy of Total Design

Ausstellung im Victoria and Albert
Museum in London bis 6. November;
täglich 10–17.45 Uhr, Fr 10–22 Uhr.
Victoria and Albert Museum
Cromwell Road, London, SW7 2RL
Tel.: 00 44/20/79 42 20 00

Alexander Girard. A Designer's Universe

Ausstellung im Vitra Design Museum
in Weil am Rhein bis 29. Januar 2017;
täglich 10–18 Uhr.
Vitra Design Museum
Charles Eames Straße 1, 79576 Weil am Rhein
Tel.: 0 76 21/7 02 32 00

Messen

Intersolar 2016

Weltleitmesse der Solarbranche in München vom 22. bis 24. Juni; Auskünfte und Anmeldung:

Messe München GmbH
Messegelände, 81823 München
Tel.: 0 89/9 49-0

glasstec 2016

Weltleitmesse der Glasbranche in Düsseldorf vom 20. bis 23. September; Auskünfte und Anmeldung:

Messe Düsseldorf GmbH
Messeplatz, 40474 Düsseldorf
Tel.: 02 11/45 60-01

Tagungen

IBF 2016

13. Internationales Branchenforum für Frauen (IBF) in der Holz- und Bauwirtschaft in Meran vom 23. bis 24. Juni; Auskünfte und Anmeldung:

Forum Holzbau
Berner Fachhochschule
Postfach 474, CH – 2501 Biel
Tel.: 00 41/32/3 27 20 00

Südschnellweg in Hannover

Symposium zum Ausbau und der Erneuerung des ca. 4,60 km langen Abschnitts der Bundesstraße B 3 in Hannover mit Vorträgen von Bauherren, Projektverantwortlichen und Architekten, Landschaftsplanern und Bauingenieuren in Hannover vom 28. bis 29. Juni; Auskünfte und Anmeldung:

Verlagsgruppe Wiederspahn
mit MixedMedia Konzepts
Biebricher Allee 11 b, 65187 Wiesbaden
Tel.: 06 11/98 12 92-0

Future Logistics

34. Dortmunder Gespräche mit dem Titel »Zukunftskongress Logistik« oder eben dem Thema »Future Logistics. How to do the Revolution« in Dortmund am 13. und 14. September; Auskünfte und Anmeldung:

Zukunftskongress Logistik
c/o Fraunhofer IML
Joseph-von-Fraunhofer-Straße 2-4, 44227 Dortmund
Tel.: 02 31/97 43-4 03

Veranstaltungen

Raster : Beton

Interdisziplinäres Festival mit Ausstellungen, Symposium und Kunstprojekten im öffentlichen Raum zur Erkundung und Diskussion von Großwohnsiedlungen in Leipzig vom 17. Juni bis 31. Juli; Auskünfte und Anmeldung:

D 21 Kunstraum Leipzig
Juliane Richter
Demmeringstraße 21, 04177 Leipzig

Architekten 2016

Alljährlich organisierte Besichtigungsmöglichkeiten von ausgewählten (Hoch-)Bauwerken in ganz Deutschland am 25. und 26. Juni; Auskünfte und Anmeldung:

Bundesarchitektenkammer
Askanischer Platz 4, 10963 Berlin
Tel.: 0 30/26 39 44-0

Tage der Industriekultur 2016

14. Veranstaltung mit Ausstellungen, Vorträgen und Exkursionen im gesamten Rhein-Main-Gebiet zum Thema »Industriekultur« vom 13. bis 21. August; Auskünfte und Anmeldung:

KulturRegion FrankfurtRheinMain gGmbH
Poststraße 16, 60329 Frankfurt am Main
Tel.: 0 69/25 77-17 00

Tag des offenen Denkmals 2016

Traditionelles Angebot zur Begutachtung von sonst nicht zugänglichen Denkmälern in Deutschland am 11. September; Auskünfte und Anmeldung:

Deutsche Stiftung Denkmalschutz
Schlegelstraße 1, 53113 Bonn
Tel.: 02 28/90 91-0

Biennale Architettura 2016

15. Internationale Architekturausstellung mit Vorträgen, Diskussionen etc. in Venedig bis 27. November; Auskünfte und Anmeldung:

La Biennale di Venezia
Ca' Giustinian, San Marco 1364/A, I – 30124 Venedig
Tel.: 00 39/0 41/5 21 87 11

Wettbewerbe

Nachhaltiges Bauen 2016

Ehrung von und für (sogenannte) Spitzenleistungen der Architektur unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit, Bewerbungsschluss ist der 10. Juni; Auskünfte und Anmeldung:

Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen
DGNB e.V.
Tübinger Straße 43, 70178 Stuttgart
Tel.: 07 11/72 23 22-0

Ulrich Finsterwalder Ingenieurbaupreis 2017

Würdigung für in Deutschland, Österreich oder der Schweiz in den Jahren 2014–2016 errichtete Ingenieurbauwerke, Abgabetermin ist der 16. September; Auskünfte und Anmeldung:

Verlag Ernst & Sohn
Rotherstraße 21, 10245 Berlin
Tel.: 0 30/47 03 13 88

Bayerischer Ingenieurbaupreis 2017

Auszeichnung für vorbildliche Ingenieurleistungen und -arbeiten zum Thema »Ingenieur Bau Werke«, Einreichungsschluss ist der 21. Oktober; Auskünfte und Anmeldung:

Bayerische Ingenieurekammer-Bau
Schloßschmidstraße 3, 80639 München
Tel.: 0 89/41 94 34-0

Förderpreis der Gesellschaft für Bautechnikgeschichte 2017

Preis für herausragende Abschlussarbeiten eines Magister-, Master- oder Diplomstudiums sowie für Dissertationen zu einem Thema der Bautechnikgeschichte, Bewerbungsschluss ist der 31. Dezember; Auskünfte und Anmeldung:

Gesellschaft für Bautechnikgeschichte e.V.
c/o Lehrstuhl für Bautechnikgeschichte
und Tragwerkserhaltung
BTU Cottbus
Postfach 101344, 03013 Cottbus
Tel.: 03 55/69 30 31

Hütten und Paläste

»Hütten und Paläste« als Titel für ein Buch zu wählen, dessen Autorin Kunst- und Architekturhistorikerin ist, hat durchaus Charme, macht fast unweigerlich neugierig und lädt infolgedessen (wenigstens) zum Durchblättern ein.

Und durchblättern kann und sollte man diesen Bildband über Gelsenkirchen auf jeden Fall, wartet er doch mit überwiegend größerformatigen Fotos von 70 privaten und öffentlichen Bauten auf, die renommierte Architekten in der Ruhrmetropole errichtet haben, wobei sich das Spektrum von Alfred Fischers Hans-Sachs-Haus (1924–1927) über Werner Ruhnaus »Musiktheater im Revier«, im Dezember 1959 eingeweiht, bis hin zu den stählernen und steinernen Resultaten der Internationalen Bauausstellung oder kurz IBA Emscherpark (1989–1999) erstreckt. Dass auf und mit den in Summe 214 Seiten auch ungenutzte Industrieanlagen, inzwischen sanierte Arbeitersiedlungen, diverse Kleinode des Backsteinexpressionismus und noch heute radikal anmutende Gebäude aus der Nachkriegszeit angemessen berücksichtigt worden sind, zeigt im Übrigen nur die Qualität eines, im besten Sinne, Nachschlagewerks, das letztlich zu einem Besuch vor Ort auffordert – und zudem den Eindruck zu korrigieren hilft, die 260.000-Einwohner-Stadt sei lediglich auf den FC Schalke 04 und dessen Stadion oder irgendwelche Autobahnab- und -auffahrten zu reduzieren.

Mehr lässt sich von einer solchen Veröffentlichung wohl kaum erhoffen.

Michael Wiederspahn

Stadt Gelsenkirchen (Hrsg.): Hütten und Paläste. Baukultur in Gelsenkirchen. Mit Texten von Alexandra Apfelbaum. 2. Auflage, Stuttgart 2016. 216 S., 214 Abb., geb., 39 €.

Retro zum Verreisen

Wer kennt sie nicht, hat sie nicht schon (wenigstens) einmal erworben und eingehend studiert, um sich bestmöglich auf den nächsten Ausflug oder Urlaub vorzubereiten? Da sie seit 1902 vertrieben werden, bleibt eine solche Frage eigentlich rein rhetorischer Natur und braucht infolgedessen auch nicht beantwortet zu werden – zumindest dann nicht, wenn ihr Name fällt oder gefallen ist: »Polyglott« galt und gilt wohl als ein oder sogar das Synonym für Reiseführer, und zwar nicht nur für jene, die über ein kompaktes Format verfügen. Dass sie in den 1960er Jahren mit einer wahrlich bahnbrechend zu nennenden Titelgestaltung überraschten, die, von Richard Blank entwickelt, neben einer handgezeichneten Typographie die jeweilige Landesflagge ins Blickfeld rückte, bedeutete sicherlich einen zusätzlichen (optischen) Reiz, der die ihnen innewohnende Informationsdichte quasi von und nach außen ankündigte. Die Idee, sechs dieser markanten Bände wieder aufleben zu lassen, sie in Form einer überarbeiteten Re-Edition erneut anzubieten, macht deshalb in einer Zeit ansteigender, ja anscheinend sämtliche Ufer überschwemmender Retro-Wellen durchaus Sinn.

Und was erwartet einen nun bei der Lektüre? Als Erstes wäre hier auf den (selbstredend) aktualisierten und damit heutige Ansprüche erfüllenden Inhalt hinzuweisen, zugleich aber auf die Berücksichtigung von damaligen Originaltexten und Bildern, die zu einer Gegenüberstellung von Vergangenheit und Gegenwart einladen – und derart für erhebliches Amüsement sorgen können oder eben sollten.

Die Ausgaben zu Berlin, London und Wien liegen bereits vor und warten auf den oder die geeigneten Leser ...

Michael Wiederspahn

Walter M. Weiss: Wien – gestern und heute.

Josephine Graver: London – gestern und heute.

Christiane Petri, Manuela Blisse, Uwe Lehmann: Berlin – gestern und heute.

Alle: Limitierte Polyglott-Edition. Travel House Media, München 2016. 160 S., zahlr. Abb., kt., 10 €.

Städte im Wandel

Leipzig und Nürnberg gehören zweifellos zu jenen größeren oder sogar Großstädten, deren Besuch sich lohnt, ja eigentlich immer wieder empfiehlt, da sie trotz mancher anderslautender Einschätzungen einem durchaus erkennbaren Wandel unterlagen und noch unterliegen: Während Leipzig inzwischen als »Boomtown« gilt, wobei die nicht ganz so erfreulich anmutenden Entwicklungen und Quartiere in Zentrumsnähe oft und gerne verschwiegen werden, hat Nürnberg bis dato den Ruf der eher rückwärtsgewandten (Franken-)Metropole, in der herausragende Architektur jüngerer Datums nur schwerlich oder lediglich vereinzelt zu finden ist.

Dass es in beiden Fällen einer Differenzierung oder eben der (kontinuierlichen) Neubewertung bedarf, verdeutlichen nun zwei Bücher, die vor kurzem erschienen sind – und die dank ihres in puncto Text- und Abbildungsqualität überzeugenden Inhalts diverse Vorurteile (restlos) auszuräumen helfen. Natürlich wollen und müssen sie genauer betrachtet bzw. gelesen werden, um die Vielzahl an Beispielen, die gesamte Palette der hier versammelten Gebäude, aller Neubau-, Umnutzungs-, Erweiterungs- und Sanierungsmaßnahmen angemessen einordnen zu können. Wer sich dieser Mühe unterzieht, wird indessen reich beschenkt: mit Ein- und Aus- sowie, kaum weniger wichtig, Rückblicken, die in toto beweisen, warum die nächsten (Fach-)Exkursionen Leipzig und Nürnberg zum Ziel haben sollten.

Architekturführer, die solche Perspektiven bieten, sind eher selten, weshalb des Rezensenten Rat lautet, sie schnellstmöglich zu erwerben – und sie danach mit der gebotenen Mühe zu studieren.

Michael Wiederspahn

Henry Fenzlein, Janine Hartleb, André Parniske, Caroline Purps: Architekturführer Leipzig. DOM Publishers, Berlin 2016. 248 S., 500 Abb., kt., 38 €.

Richard Woditsch: Architekturführer Nürnberg. DOM Publishers, Berlin 2016. 368 S., 500 Abb., kt., 38 €.

[Umrise]

Zeitschrift für Baukultur
ISSN 1437 - 2533
16. Jahrgang
Ausgabe 1 · 2016
www.umrissi.de

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung in fremde Sprachen, vorbehalten. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert oder in eine von Maschinen verwendbare Sprache übertragen werden. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlages strafbar.

Herausgeber	Dipl.-Ing. Michael Wiederspahn Vorstandsmitglied AIV Wiesbaden
Chefredaktion	Dipl.-Ing. Michael Wiederspahn mwiederspahn@verlagsgruppewiederspahn.de
Verlag	<p>VERLAGSGRUPPE WIEDERSPAHN <small>mit <i>MedMedia</i> Konzept</small></p> <p>Biebricher Allee 11 b 65187 Wiesbaden Tel.: 06 11/84 65 15 Fax: 06 11/80 12 52 www.verlagsgruppewiederspahn.de</p>
Anzeigen	Monika Kriester Zur Zeit gilt die Anzeigenpreisliste vom Januar 2016.
Satz und Layout	Christina Neuner
Fotos Titel und Inhalt	<p>Fußgängerunterführung in Rheinfelden (Baden) © Juri Jukov Radfahrer- und Fußgängertunnel am Amsterdamer Hauptbahnhof © Jannes Linders Fußverkehrs-Check in Baden-Württemberg © Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Kunsthochschule Kassel © Universität Kassel Künstlerische Intervention bei Riehen © Tobias Rehberger/Mark Niedermann (Foto) Fahrradstation am Salzburger Hauptbahnhof © Angelo Kaunat Rheinuferpromenade in Basel © Hager Partner AG Rheinuferpromenade in Basel © Novartis AG</p>
Fotos »Rückseite«	<p>Doppelstockparker für Fahrräder © Gronard metallbau & stadtmobiliar GmbH Automatisches Fahrrad-Parkhaus © Otto Wöhr GmbH Automatisches Fahrrad-Parkhaus © Otto Wöhr GmbH Varianten der Lichtstele Lif © Selux AG Klosterbrücke in Arnsherg © Trilux GmbH & Co. KG Brückenplatz in Arnsherg © Trilux GmbH & Co. KG Neutorplatz in Dinslaken © Hagemeister GmbH & Co. KG</p>
Druck	Schmidt printmedien GmbH Haagweg 44, 65462 Ginsheim-Gustavsburg
Erscheinungsweise und Bezugspreis	<p>[Umrissi] Zeitschrift für Baukultur erscheint 6 x pro Jahr. Einzelheft: 9,50 € Doppelheft: 19,00 € Jahresbezugspreis: 57,00 € Abonnement Ausland: 63,00 €</p>

