



Universität Stuttgart
Institut für Baubetriebslehre



**Projektstudien-
Exkursion
nach Leipzig**

Juni 2005

Inhalt

Vorwort	3
Gruppenbild	3
Wir danken unseren Sponsoren	4
Teilnehmende.	6
Programm	7
Hotelbesichtigung „nH-Hotel“ in Nürnberg.	9
Besichtigung des Neubaus der A 38 (inkl. zweier Brücken)	11
Karstadt Leipzig	14
ARGE Nova Eventis	17

© 2005 Institut für Baubetriebslehre der Universität Stuttgart
Alle Berichte wurden von den Exkursionsteilnehmenden verfasst.

Layout und Bearbeitung Dipl.-Ing. Christian Berthold

Vorwort

Die zwölfte Projektstudienexkursion sollte ursprünglich wieder über Leipzig nach Berlin führen. Die Doktorprüfung von Fr. Krauß am 06.06.2005 änderte Reiseziel und Dauer. Wir starteten am 07.06.2005 zu einer auf drei Tage verkürzten Exkursion nach Leipzig. Die Resonanz war so positiv, dass wir wahrscheinlich nächstes Jahr die Exkursion in ähnlicher Weise durchführen werden.

Auf dem Programm standen wieder interessante Projekte. Besonders erwähnenswert ist, in welcher ausgezeichneten Weise die Projekte von den zuständigen Projektleitern vorgestellt und erläutert und die Fragen der Studierenden beantwortet wurden. Beeindruckend auch die

Einladungen zu Mittag- und Abendessen in gehobenem Stil, und auch hier wurden weitere berufsspezifische Fachfragen in lockerer Atmosphäre beantwortet. Herzlichen Dank an alle Beteiligten für Baustellenführungen, wertvolle Praxis-Tipps und die großartigen Einladungen.

Wir bedanken uns sehr bei den Firmen und Institutionen, die uns als Sponsoren unterstützt haben. Herzlichen Dank auch den teilnehmenden Studierenden für den unermüdlenden Einsatz bis in die frühen Morgenstunden und für die Ausarbeitung der im vorliegenden Exkursionsbericht verfassten Berichte der besichtigten Maßnahmen.

Gruppenbild



Wir danken unseren Sponsoren

Für ihre großzügige Unterstützung danken wir den folgenden Unternehmen und Institutionen:

- Müller-Altvatter Bauunternehmung GmbH & Co. KG
- Drees & Sommer Leipzig
- Wolfer & Goebel Bau und Projekt GmbH
- Gottlob Rommel Bauunternehmung
- F. Kirchhoff AG
- Wolff & Müller GmbH & Co. KG
- Ed. Züblin AG
- Fichtner Bauconsulting
- Fertighaus Weiss GmbH, Oberrot-Scheuerhalden
- Studentenwerk Stuttgart

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Projektstudienexkursion 2005 und das Institut für Baubetriebslehre bedanken sich außerdem ganz herzlich bei:

- Herrn Wenta, Bilfinger Berger AG
- Herrn Gräser, Fa. Hochtief Construction AG
- Herrn Dr. Häberle, Fa. Müller Altvatter GmbH & Co. KG
- Herrn Rüdt, Fa. Müller-Altvatter GmbH & Co. KG
- Herrn Dr. Ahner, Autobahnamt Sachsen
- Herrn Zirlewagen, Frau Wendt und Herrn Schulze, Drees & Sommer GmbH Leipzig
- sowie allen Helferinnen und Helfern

Juli 2005

Dr.-Ing. W. Paul

Dipl.-Ing. T. Huff

Wir danken unseren Sponsoren

Für ihre großzügige Unterstützung danken wir den folgenden Unternehmen und Institutionen:



Müller-Altvatter Bauunternehmung GmbH & Co. KG

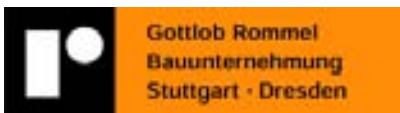
**DREES &
SOMMER**

Drees & Sommer Leipzig



WOLFER & GOEBEL
BAU UND PROJEKT GMBH

Wolfer & Goebel Bau und Projekt GmbH



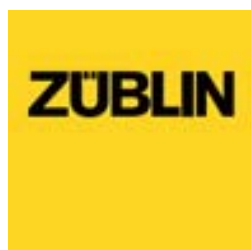
Gottlob Rommel Bauunternehmung



F. Kirchhoff AG



Wolff & Müller GmbH & Co. KG



Ed. Züblin AG

FICHTNER
BAUCONSULTING

Fichtner Bauconsulting



Fertighaus Weiss GmbH, Oberrot-Scheuerhalden

STUDENTENWERK
STUTT GART

Studentenwerk Stuttgart

Teilnehmende

vom Institut für Baubetriebslehre:

Herr Dr.-Ing. W. Paul
Herr Dipl.-Ing. A. Fischer
Herr Dipl.-Ing. T. Huff (Organisation)
Herr Dipl.-Ing. C. Väth

Studierende:

Julian Beck	Steffen Lindner
Cornelia Berner	Steffen Lüdemann
Christian Berthold	Hermes Michael
Daniel Fischer	Christoph Rohde
Timo Fuchs	Justyna Siwik
Norman Hafner	Florian Titze
Christian Haile	Jan Voss
Christian Hartmann	Arndt Wagner
Sebastian Lange	

Programm

Dienstag, 07. Juni 2005

- 08.00 Uhr Abfahrt Buswendeschleife Universität Vaihingen
- 11.00 Uhr Baustelle „**nH-Hotel**“ in Nürnberg
Bau eines 5 – Sterne Hotels in der Innenstadt von Nürnberg.
Vorstellung des Projekts durch Herrn Wenta, Bilfinger Berger AG
- 12.00 Uhr Mittagessen
- 17.00 Uhr Ankunft Hotel Kosmos in Leipzig
- 17.30 Uhr Stadtführung in Leipzig
- 19.00 Uhr Abendessen
Auf Einladung der Firma Müller-Altwater

Mittwoch, 08. Juni 2005

- 08.30 Uhr Treffpunkt vor dem Hotel
- 09.00 Uhr Besichtigung des **Autobahnneubaus der Südumgehung der A 38**
Herstellung einer **Brücke über die Weiße Elster** im Taktschiebeverfahren,
anschließend Wanderung durch die ehemaligen Tagebaugelände entlang der
Baustelle, Herstellung einer **Brücke in Vorschubrüstung über den Bahn-
hof Gaschwitz**
Vorstellung des Projekts durch Mitarbeiter des Autobahnamts Sachsen, Ober-
bauleitung Leipzig
- 14.00 Uhr Mittagessen
- 15.30 Uhr Baustelle **Karstadt Leipzig**
Sanierung eines alten Kaufhauses unter Denkmalschutz
Vorstellung des Projekts durch Mitarbeiter von Drees & Sommer
- 19.30 Uhr Abendessen
Auf Einladung der Drees & Sommer Projektmanagement und bautechnische
Beratung GmbH, Leipzig

Programm

Donnerstag, 09. Juni 2005

09.15 Uhr Abfahrt vor dem Hotel

10.00 Uhr Baustelle **Nova Eventis**
Vorstellung des Projekts Nova Eventis durch Mitarbeiter der
Firma Müller-Altvatter, technisch federführend in der ARGE „Nova Eventis“

12.30 Uhr Mittagessen
Auf Einladung der Firma Müller-Altvatter

19.00 Uhr Ankunft in Stuttgart

Hotelbesichtigung „nH-Hotel“ in Nürnberg

von Daniel Fischer

In der Innenstadt von Nürnberg errichtet die Firma Bilfinger Berger AG im Auftrag eines Finanzinvestors ein Hotel der spanischen Hotelkette „nH“ schlüsselfertig. Der Gesamtetat des Bauvorhabens beträgt 12 Mio. €, es wird eine Fläche von 5.000 m² erstellt.

Die Baustelle, an der 40 Firmen beteiligt sind, wird wie ein eigenes Unternehmen geführt. Alle notwendigen Pläne werden den Firmen über die Software „Bild-Online“ zur Verfügung gestellt. Durch monatlich stattfindende Steuerungsgespräche werden die erbrachten Leistungen kontrolliert, Lösungen für neu aufgetretene Probleme gesucht, das Budget in Abhängigkeit des Baufortschritts überwacht und die nächsten Aufgaben formuliert. Das spätere „4 Sterne plus“ Hotel bietet Komfort in 244 Zimmern.



Abb. 1: Straßenansicht des „nH-Hotels“

Um den frühen Fertigstellungstermin einhalten zu können, wird der Ausbau des Hotels von oben nach unten durchgeführt. Der Rohbau wird mittels einer neu entwickelten DOKAFLEX Schalung aus Vollfertigteilen erstellt, hierzu werden zwei Kräne benötigt. Ein Hauptproblem der Baustelle (Grenzbebauung in der Innenstadt) ist die geringe Flächenverfügbarkeit, so dass maximal zwei LKWs die Baustelle anfahren können. Deshalb kommt für alle Firmen eine Anlieferungsliste zum Einsatz,

bei der jeder Anlieferer ein Zeitfenster zugewiesen bekommt.

Die Gebäudegründung wird durch einen stark zerklüfteten, sandigen Boden und eine direkt am Grundstück entlang laufende Telekom-Haupttrasse verkompliziert. Da eine lamellenweise Unterfangung nicht möglich ist, erfolgt die Gründung über Hochdruckinjektionen, die insgesamt eine zweimonatige Bauzeit in Anspruch nehmen.

Im Untergeschoss wird eine Hotel-Tiefgarage eingerichtet, die den Hotelgästen später 75 Parkplätze bietet. Da die Ausführungsansprüche der Tiefgarage denen eines Luxushotels gerecht werden müssen, wird eine schwimmende Stahlfaserbodenplatte hergestellt, die nur mit Randbewehrung ohne weitere Bewehrung versehen wird. Bei dieser Herstellungsart wird der Beton nach der Einbringung geglättet und erhält so eine qualitativ hochwertige, äußerst ebene Oberfläche.

Bereits in einer frühen Bauphase muss für die Wahl der Innenausstattung von der Bilfinger Berger AG ein Musterzimmer im OG eingerichtet werden.

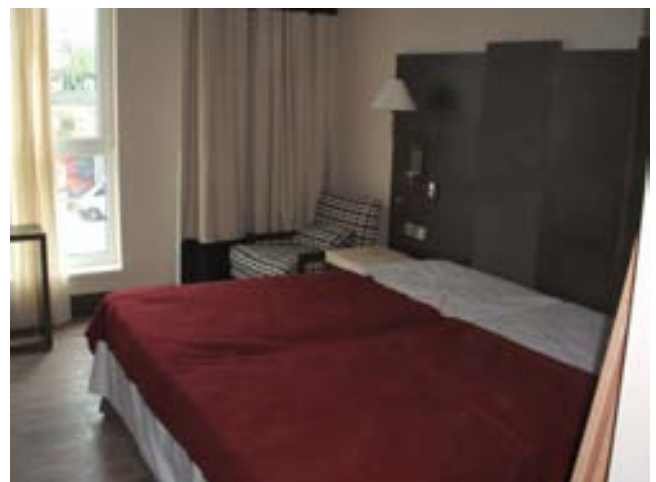


Abb. 2: Musterzimmer

Details des Musterzimmers: Fenster der Schallschutzklasse 4, Klicklaminat-Boden ohne

Hotelbesichtigung „nH-Hotel“ in Nürnberg

Estrich, Venyltapeten. Wegen der hohen Schallschutzanforderungen des Hotels werden 90 kg schwere Eingangstüren mit zwei Bürsten am Fußende eingebaut, die Spülkästen werden extra abgeschottet, die massiven Decken dienen unter anderem der Trittschalldämmung. Die erhöhten Anforderungen an den Brandschutz verlangen zwischen den Zimmern Wände der Feuerwiderstandsklasse F90 und in den Schächten Brandschutzklappen F30.



Abb. 3: Badezimmer

Die Ausführungsansprüche an die Hotelzimmer sind allgemein sehr hoch. Dies lässt sich am Beispiel Badezimmer sehr gut darstellen: um eine perfekte Optik im Badezimmer gewährleisten zu können, müssen die Fliesenfugen ohne Versatz in die Ätzungen des Badezimmerspiegels übergehen (siehe Abb. 3). Diese Ausführung kann nur erreicht werden, wenn schon im Rohbau sehr präzise unter Einhaltung äußerst geringer Toleranzen gearbeitet wird. Schon kleine Abweichungen im Rohbau führen sonst dazu, dass die Fliesen nicht mehr entsprechend ausgelegt werden können, um die Parallelität zu den Spiegelätzungen zu garantieren.

Heizung und Lüftung der Hotelzimmer sind computergesteuert. So können die Einstellungen für jeden Raum variabel eingestellt und seiner aktuellen Nutzung (belegt, leer) angepasst werden. Ein unbelegtes Zimmer wird durch diese Technik gerade so geheizt, dass der Raum nicht auskühlt. Die Betriebskosten des Hotels können über diese Maßnahme weiter optimiert werden.

Bei unserer Baustellenbesichtigung führte uns Herr Sebastian Wenta von Bilfinger Berger AG, der uns als Bauleiter des Projekts mit interessanten Einzelheiten des Hotelbaus vertraut gemacht hat, über die Baustelle. Für seine interessanten Ausführungen und Hintergrundberichte bedankt sich die gesamte Exkursionsgruppe.

Besichtigung des Neubaus der A 38 (inkl. zweier Brücken)

von Cornelia Berner, Michael Hermes, Sebastian Lange, Christoph Rohde

A 38 – Südumgehung Leipzig:

Die A 38 bietet einen direkten Anschluss an die A 9 (Berlin-München) und an die A 14 (Magdeburg-Dresden).

Der von uns besichtigte Autobahnabschnitt war die Südumgehung Leipzig. Bei einer Länge von 5,8 km kostet er 26,7 Mio. € ohne Brückenbauwerke. Da über er über das ehemalige Braunkohle-Tagebau-Gebiet Zwenkau führt, mussten hier teilweise bis zu 70 Meter tiefe Gruben aufgeschüttet werden. Aufgrund des sehr weichen Baugrundes musste der Boden mit Rüttelstopfsäulen verfestigt werden.

Verfahren der Rüttelstopfsäulen:

Durch das Einbringen von Rohren in den Boden wird dieser verdrängt. Danach wird das Rohr mit Kies befüllt und unter Vibration gezogen. Somit wird der Kies verdichtet.

Insgesamt wurden 42.000 Säulen mit Längen von 5 bis 25 Metern gefertigt, was 711.000 laufenden Metern entspricht. Obwohl normalerweise der Durchmesser einer Säule bei 70 cm liegt, entstanden hier aufgrund des extrem weichen Bodens Durchmesser von bis zu 80 cm.

Bei einer Bauzeit von nur 27 Kalenderwochen wurden durchschnittlich 310 Säulen pro Tag gefertigt, bzw. alle zwei Minuten eine Säule.



Abb. 1: Schalarbeiten

Brücke über die „Weiße Elster“:

Das Bauwerk hat eine Länge von 292 Metern mit 1 % Gefälle und einem Radius von 16.000 Metern. Die Stützen sind auf Bohrpfehlen gegründet und zwischen 36 und 47 Metern lang. Die Brücke mit Hohlkastenprofil wird im Taktschiebeverfahren gefertigt.

Taktschiebeverfahren:

Grundprinzip:

Baustelle stationär, Bauwerk instationär

Das heißt, die Baustelle bleibt die komplette Bauzeit über an der selben Stelle und das Bauwerk wandert kontinuierlich.

Die Abschnitte werden in ortsfester Schalung betoniert. Nach dem Erhärten des Betons wird die Schalung abgesenkt und der Abschnitt herausgeschoben. Vor dem ersten Abschnitt befindet sich ein Vorbauschubel, der nötig ist um die Kragmomente zum Erreichen des nächsten Pfeilers zu vermindern.

Voraussetzungen für die Anwendung des Taktschiebeverfahrens sind ein gleichbleibender Querschnitt, Radius und Gefälle.

Die Brücke über die „Weiße Elster“ wurde in 14 Takten mit einer variablen Taktlänge von 20 bis 25 Metern gefertigt.

Aufgrund der Taktdauer von nur einer Woche musste während des Betonierens des einen Teils bereits der nächste Teil bewehrt werden.



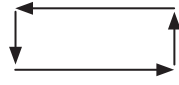
Abb. 2: Bewehrungsarbeiten

Besichtigung des Neubaus der A 38 (inkl. zweier Brücken)

Der Vorschub der Abschnitte erfolgt mit Hilfe von Hydraulikpressen, deren maximale Presskraft bei 1.500 kN liegt. Die Brücke wird nach dem Prinzip des Pendelhubes in 25 cm-Schritten nach vorne geschoben.

Pendelhub:

Mit einer Vertikalpresse wird das Bauwerk angehoben, dann mit Horizontalpresse vorge-schoben, wieder abgesenkt und die Horizontalpresse in Ausgangsstellung gebracht. Dieser Vorgang wiederholt sich so oft, bis die erforderliche Strecke zurückgelegt ist.



Das Taktschiebelager besteht aus einem Betonblock mit Stahlblech und Teflonplatten mit Spezialfett, auf denen das eigentliche Gleiten stattfindet. Des Weiteren sind Seitenführungen vorhanden, um die Richtung vorzugeben.



Abb. 3: Vertikalpresse



Abb. 4: Horizontalpresse

Während des Verschiebevorgangs befindet sich jeweils ein Arbeiter auf dem Gerüst an einem Taktschiebelager. Dieser muss die Teflonplatten auf der einen Seite herausnehmen, um sie auf der anderen wieder hineinzuschieben.



Abb. 5: Taktschiebelager

Im Inneren des Hohlkastenprofils befindet sich der Wartungsgang. Hier sind die Spann-glieder für den Endzustand frei gespannt. Zum Nachrüsten bzw. Auswechseln eines defekten Spanngliedes sind jeweils zwei freie Öffnungen vorhanden.



Abb. 6: Wartungsgang

Die Entwässerungsröhre sind GFK-beschich-tet, weil sie damit beständig gegen Chemikalien und Hitze sind. Für Fernmelde- und Stromkabel sind Halterungen angebracht.

Besichtigung des Neubaus der A 38 (inkl. zweier Brücken)

Brücke über die „Pleiße“:

Mit einer Länge von 455 Metern ist sie das größte Bauwerk des Bauabschnitts. Sie besteht aus zwölf Feldern mit einer max. Spannweite von 42 Metern. Hier erfolgte eine Tiefengründung bis in den Muschelkalk, da Schluff als nicht tragender Boden vorhanden war. Die Brücke hat einen Plattenbalkenquerschnitt und wurde mit einem Vorschubgerüst gefertigt.

Vorschubgerüst:

Grundprinzip:

Baustelle instationär – Bauwerk stationär

Das heißt, die Baustelle wandert und erstellt somit das Bauwerk vor Ort.

Über den Öffnungen befindet sich ein freigespanntes Lehrgerüst, auf dem ein Abschnitt betoniert wird. Nach dem Erhärten des Betons wird die Rüstung abgesenkt und um ein Feld nach vorne geschoben.

Voraussetzung ist eine Pfeilerform, die das Anbringen von Konsolen ermöglicht.

Die Öffnungen für die Auflagerkonsolen des Vorschubgerüsts befinden sich in jedem Pfeiler und bleiben dort über die komplette Lebensdauer sichtbar.



Abb. 7: Pfeiler mit Aussparungen

Die Gründe dafür, dass diese Brücke mit Hilfe eines Vorschubgerüsts und nicht im Taktschiebverfahren gefertigt wurde, sind ein geringer Gefällewechsel und eine nichterwünschte stationäre Baustelle an den Rändern.

Kosten des Autobahnabschnitts:

Die Gesamtkosten belaufen sich auf 450 Mio. € bei einer Länge von 37 km. Daraus ergibt sich ein Kennwert von 12,2 Mio. €/km. Dieser Wert ist wegen hohem Kunstbauwerkanteil und Sondergründungsmaßnahmen um etwa das Dreifache höher als der durchschnittliche Richtwert eines „normalen“ Autobahnkilometers.

Brücke über die „Weiße Elster“:

8 Mio. € bei einer Länge von 292 Metern und 29 Metern Breite, d.h. 945 €/m².

Brücke über die „Pleiße“:

12,25 Mio. € bei einer Länge von 455 Metern und einer Breite von 29 Metern, d.h. 928 €/m².

Der Kennwert von 1.000 €/m² wird in etwa bestätigt.

Karstadt Leipzig

von Florian Titze

Allgemeines

Bauherr:

Grundstücksgesellschaft Leipzig Petersstraße
 GbR

Projektentwicklung:

Karstadt Immobilien AG & Co. KG

Projektsteuerung:

Drees & Sommer und Ernst & Young

Generalunternehmer:

Hochtief Construction AG

Bausumme:

> 50 Mio. €

Inmitten der Leipziger Innenstadt entsteht zurzeit das „neue – alte“ Karstadt Warenhaus. Um den Charakter des alten Warenhauses zu erhalten und um sich in das Stadtbild Leipzigs einzugliedern, wurde die bestehende Außenfassade erhalten und das restliche Gebäude abgebrochen. Auf den so gewonnenen 8.000 m² Grundfläche entsteht nun ein modernes Einkaufszentrum mit 71.000 m² Bruttogeschossfläche, 35.000 m² Verkaufsfläche und 422 Tiefgaragenstellplätzen.



Abb. 1: Ansicht der geplanten Fassade

Der Bauablauf

Jan. – Mrz. 2004	Archäologie, Abbruch: 1. Geschoss
Apr. - Mai 2004	Abbruch, Entkernung, Schadstoffsanierung, Montage der Fassadensicherung
Mai 2004	Baustelleneinrichtung
Mai – Juli 2004	Abbruch: Rückbau eines Außenfeldes für Baggerstandort, Trennung der Fassade vom Gebäude
Juni – Sept. 2004	Maschinenabbruch
Sept. 2004	Spezialtiefbau: Ankerbergung für geplanten Citytunnel
Okt. – Jan. 2005	Spezialtiefbau: Schlitzwände, Bohrpfähle
Jan. – Mrz. 2005	Beginn der Deckelbauweise: 1. Deckel
Apr. 2005	Beginn des Rohbaus nach oben
2006	Ausbau
Ende 2006	Geplanter Eröffnungstermin

Das Projekt

Ausführende Firma ist die Hochtief Construction AG, die das Projekt mit einer innerbetrieblichen ARGE, bestehend aus den Niederlassungen Sachsen und Thüringen, abwickelt. Aus der Lage des Bauwerks und den geotechnischen Gegebenheiten ergeben sich für das Projekt einige Besonderheiten.

Da das neue Karstadt-Haus wieder an der selben Stelle errichtet wird und von den Baubehörden die Erhaltung der bestehenden Fassade vorgeschrieben wurde, ist eine spezielle Konstruktion von Nöten, um die Fassade während der Bauzeit so zu sichern, dass sie anschließend saniert und in das neue Bauwerk einbezogen werden kann. Um die Fassade zu halten, kommen zwei unterschiedliche

Karstadt Leipzig



Abb. 2: Deckelbauweise: gleichzeitiger Baufortschritt nach oben und unten

Systeme zum Einsatz. Zum einen eine Rahmenkonstruktion aus geschweißten I-Profilen und zum anderen eine Gerüstkonstruktion aus verschraubten Stahlrohren.

Um Schäden an der Fassade durch Kippen oder Setzungen zu vermeiden werden regelmäßig geodätische Messungen vorgenommen. Eine weitere Besonderheit ergibt sich durch den Umstand, dass sich eineinhalb Untergeschosse des Bauwerks im Grundwasser befinden und eine herkömmliche Verankerung der Baugrubenumschließung durch eine setzungsempfindliche Nachbarbebauung nicht möglich ist. Dadurch müssen die Untergeschosse in der so genannten Deckelbauweise erstellt werden.

Bei der Deckelbauweise übernehmen die Untergeschossdecken die Funktion der Stützung des Baugrubenabschlusses. Als Baugrubenabschluss dienen Schlitzwände und eine überschnittene Bohrpfehlwand.

Zunächst werden die Schlitzwände und die Bohrpfehlwand sowie die Unterge-

schosstützen erstellt. Die Stützen werden bis auf Kote Bodenplatte erstellt.

Als nächster Arbeitsgang wird auf das Terrain die erste Untergeschossdecke betoniert, aufgelagert auf die Untergeschossstützen. Um die gewünschte Oberflächenqualität der Unterseite der

Decke zu erhalten, kommt folgender Aufbau zum Einsatz:

- Sauberkeitsschicht
- Linoleumbelag
- eigentliche Deckenkonstruktion

Diese Decke stützt zugleich die Schlitzwände und die Bohrpfehlwand. Anschließend erfolgt der Baugrubenaushub unter der erstellten Decke, wobei das Aushubmaterial mit Baggern über zwei Öffnungen in der Decke nach oben gefördert wird. Decke um Decke erfolgt



Abb. 3: Studierende auf der Baustelle Karstadt Leipzig

Karstadt Leipzig

dann der weitere Arbeitsfortschritt nach unten, wobei jede neue Decke wiederum als Stützung der Baugrubenumschließung dient.

Eine Schwierigkeit für die Bauleitung vor Ort ergibt sich aus der Lage der Baustelle direkt in der Innenstadt. Durch die beengten Platzverhältnisse und den fortlaufenden Betrieb der benachbarten Geschäfte stehen kaum Lager- und Anlieferungsflächen zur Verfügung.

Aus diesem Grund wurde ein Logistikunternehmen mit der Terminierung der gesamten Anlieferung und Abholung beauftragt. Um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten muss jeder Transport von oder zur Baustelle angemeldet werden; nicht angemeldete LKWs können sogar abgewiesen werden.

Durch die Tatsache, dass die beiden Hauptzugänge des Warenhauses eine Höhenunterschied von 70 cm aufweisen, wurde der außergewöhnliche Weg eingeschlagen, den

Höhenunterschied nicht mit Stufen auszugleichen sondern durch eine „schräg“ hergestellte Erdgeschossdecke. Hierdurch ergeben sich enorme Anforderungen an die Passgenauigkeit für den Ausbau.

Durch den geplanten Verlauf des neuen Leipziger City Tunnels unter dem vorderen Bereich des Baufeldes kam es zu einem nicht eingeplanten Folgeauftrag für die Hochtief Construction AG. So wurde sie beauftragt, die Anker, die sich innerhalb der geplanten Trasse befinden, zu bergen. Zu diesem Zweck wurden die Anker mit einer Bohrung durchtrennt und anschließend herausgezogen.

Trotz all dieser Umstände und Schwierigkeiten geht der Bau zügig voran und die gesamte Baustelle befindet sich nur 14 Tage hinter dem Bauzeitenplan. In Anbetracht der Größe des Bauwerks und der bereits verstrichenen Bauzeit ist dies ein sehr respektable Wert.



Abb. 4: Blick auf die Baumaßnahme, aufgenommen vom City-Hochhaus Leipzig

ARGE Nova Eventis

von Julian Beck, Norman Hafner, Steffen Lüdemann und Jan Voss



Abb. 1: Simulation der Fassade (Quelle: ECE)

In Günthersdorf bei Leipzig wird das Einkaufszentrum Saale-Park zu einer vollkommen neuen Shopping-, Service- und Erlebniswelt mit ca. 76.000 m² Verkaufsfläche, in der ca. 200 Fachgeschäfte Platz finden werden, umgebaut.

Baubeginn war der 01.10.2003 und bis zum 15.10.2006 soll „Nova Eventis“ mit dem größten und vielfältigsten Einzelhandelsangebot von ganz Ostdeutschland entstehen.



Bauherr des insgesamt 200 Millionen Euro teuren Projekts ist die Dekka Immobilien Investment GmbH (Frankfurt/Main).

Als Projektsteuerer und Partner der Dekka tritt die ECE Projektmanagement (Hamburg) auf, die für Generalplanung, Vermietung und Centermanagement verantwortlich ist.

Die Baustelle ist in neun Lose eingeteilt:

- Los 1: Center / Einkaufszentrum
- Los 2: Servicegelände
- Los 3: Parkhaus
- Los 4: Kulissenfassade
- Los 5: Erlebniskai
- Los 6: Boulevard / Straßen / Parkplätze
- Los 7: Ereignisland
- Los 8: Fassaden Wal Mart und UCI-Kino

Das Los 1 besteht aus folgenden Elementen:

- Los 1: Center / Einkaufszentrum
- Baubeginn: 01. Oktober 2003
- Eröffnung 1. BA: 30. September 2004
- Eröffnung 2. BA: 13. Oktober 2005
- Eröffnung 3. BA: 28. Februar 2006
- Eröffnung 4. BA: 15. Oktober 2006
- Eröffnung 5. BA: 15. Oktober 2006

Der Generalunternehmer ist die Arge Nova Eventis, die sich aus den Firmen Müller-Alt-vatter GmbH & Co. KG und Wayss & Freytag SF Bau AG zusammensetzt.



Abb. 2: Modell des neuen Nova Eventis (Quelle: ECE)

ARGE Nova Eventis

Das Auftragsvolumen für die Arge beträgt 77,5 Mio. € netto, was einer Monatsleistung von 3,8 Mio. € netto entspricht. Das Nachtragsvolumen beläuft sich auf 8,2 Mio. € netto (Stand: 09.06.05).

Die Gesamtinvestition der Deka beläuft sich auf ca. 200 Mio. € netto.

Durch die Realisierung entstehen rund 1.500 Arbeitsplätze und während der Bauphase werden bis zu 600 Menschen mit der Realisierung des Großprojektes beschäftigt sein. Insgesamt ist das Leitungsteam der Arge Nova Eventis mit 49 Personen auf der Baustelle vertreten, während die Deka und ECE zusammen eine Teamstärke von 17 Personen bilden. Diese Teamstärke ist verglichen mit der Größe der Baustelle relativ hoch. Dies resultiert daraus, dass man schnell auf eventuelle Änderungswünsche der Mieter reagieren kann.

Die Planungsleistungen werden zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer aufgeteilt. Die Deka übernimmt die HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 (Grundlagenermittlung bis Genehmigungsplanung) und die Arge Nova Eventis alle Leistungen ab HOAI Phase 5.

Das Einzugsgebiet umfasst ungefähr 2,7 Millionen Menschen, die den Standort in einer maximalen PKW-Fahrzeit von 70 Minuten erreichen können. Auf Basis dieser Zahl ergibt sich

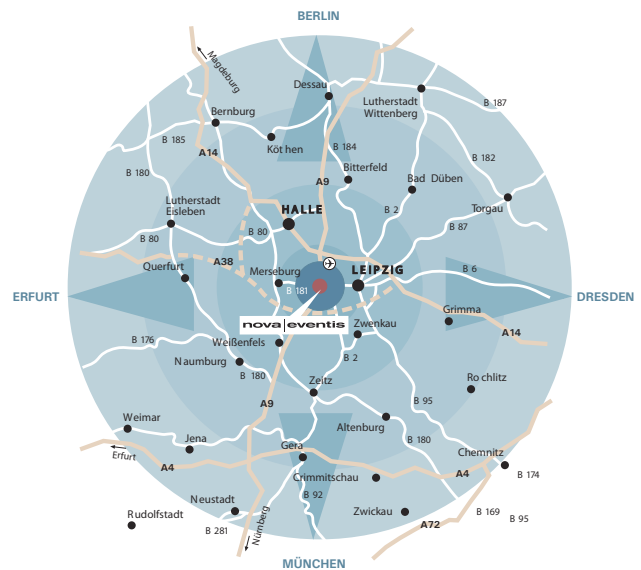


Abb. 4: Einzugsgebiet von Nova Eventis (Quelle: ECE)

für den Einzelhandel ein Nachfragevolumen von rund 13,3 Milliarden Euro pro Jahr.

Zu erreichen ist Nova Eventis mit dem Auto, genauso wie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Dafür wird extra eine neue Bushaltestelle (mit eigener Buslinie) gebaut. Insgesamt stehen 7.000 Stellplätze zur Verfügung, davon 2.000 Stellplätze im neu errichteten Parkhaus.

Der Saale-Park war vor der Umbaumaßnahme ein gewöhnliches Einkaufszentrum. Er wurde im Jahr 1992 in drei Abschnitten erbaut. Die drei Abschnitte wurden von drei verschiedenen Bauunternehmen erstellt. Dies hatte

zur Folge, dass die Abschnitte in ihrer baulichen Qualität teils stark voneinander abwichen.

Die letzte Renovierung des Einkaufszentrums fand im Jahr 1998 statt. Zum damaligen Zeitpunkt befanden sich 60 Mieter im Einkaufszentrum. In Zukunft werden



Abb. 3: Simulation der Fassade bei Dunkelheit (Quelle: ECE)

ARGE Nova Eventis

bis zu 200 Mieter in der Shopping Mall Nova Eventis Platz finden.

In den letzten Jahren mussten jedoch Umsatzeinbußen und rückläufige Besucherzahlen festgestellt werden, aus deren Konsequenz sich die Umbaumaßnahme ergab.

Das Projekt wird in fünf Bauabschnitten während des laufenden Geschäftsbetriebs umgebaut. Diese sollten sich möglichst nicht zeitlich überlappen. Der Terminplan für die Bauausführung lässt dies auch für die Bauabschnitte 1 und 2 zu, bei den Bauabschnitten 3, 4 und 5 ließen sich aber zeitliche Überlappungen nicht vermeiden.

Die Haustechnik wird komplett neu installiert. Die Fördertechnik (Aufzüge und Rolltreppen) wird erneuert. Zusätzlich wird es ein neues Brandschutzkonzept geben.



Abb. 5: Draufsicht auf das Areal Nova Eventis (Quelle: ECE)

Nova Eventis ist eine zweigeschossige, komplett mit Glas überdachte Shopping-Mall.

Auf jeder Ebene befinden sich zwei parallel verlaufende 350 m lange Malls. Magnet- bzw. Ankermieter sind: H&M, Sinn-Leffers, C&A und Media Markt.

Der Angebotsschwerpunkt des Centers wird im Modebereich liegen.

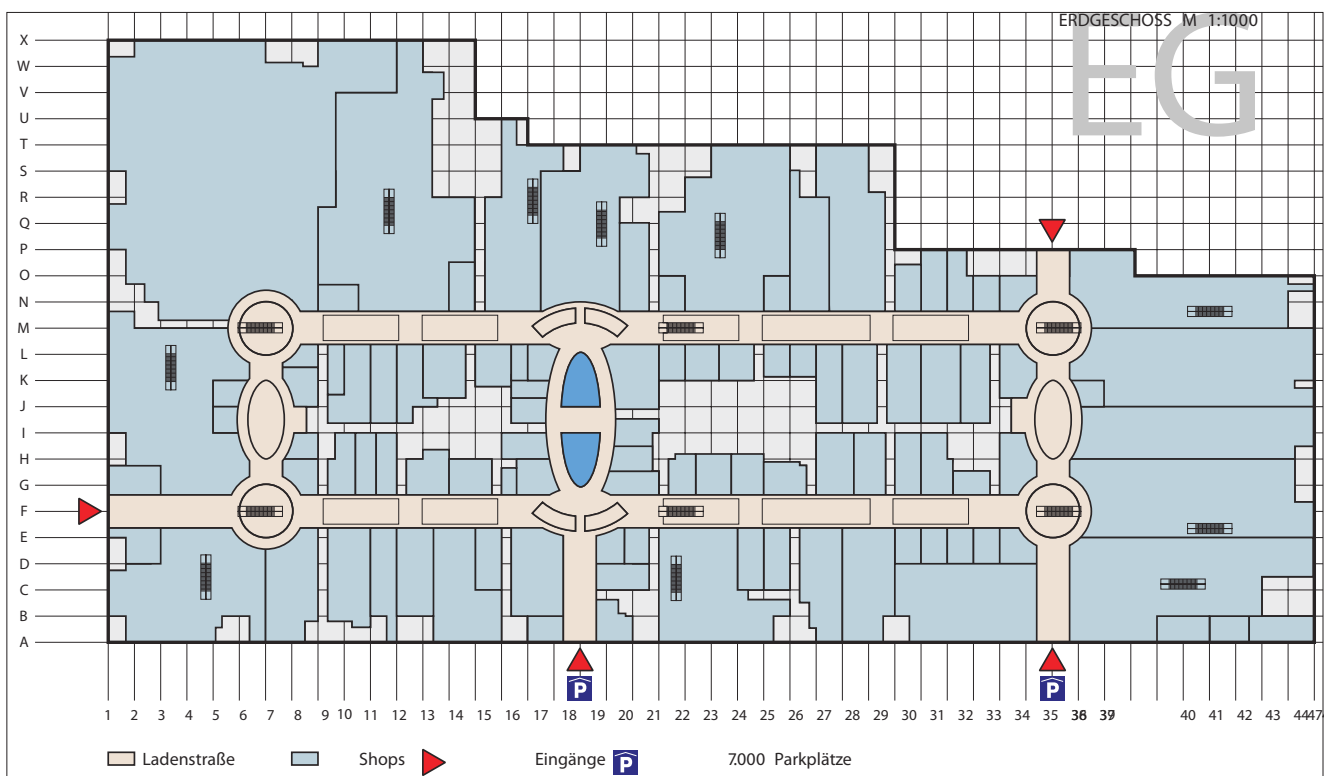


Abb. 6: Schema Grundriss EG (Quelle: ECE)

ARGE Nova Eventis

Im Mittelpunkt des Centers soll im 1. Obergeschoss ein Food-Court entstehen. Der Service wird eine wichtige Rolle im Konzept des Centers spielen und wird u. a. Kinderbetreuung, Kundenempfang und Shuttle-Service umfassen.



Abb. 7: Rüstturm im Mallbereich



Abb. 8: Außenanlage – Zufahrt zum Parkhaus

Auf der Nordseite des Gebäudes befindet sich ein Erlebniskai mit z. B. Bootsverleih, Eisbahn, Wasserspiele, Wasserorgel, Abenteuerenspielplatz, Skatertreff, Sprungschanze, Kletterdom etc.

Das Thema Wasser soll als verbindendes Element zwischen Erlebniskai und Ladenstraße dienen. In diesem Bereich soll ein Abenteuer- und Wasserspielplatz mit dem bereits vorhandenen Wald-, Auengelände und See als besondere Attraktion angesiedelt werden. Der

im mediterranen Flair gestaltete Außenbereich soll ganzjährig genutzt werden können und ein Anziehungspunkt in den Abendstunden sein.



Abb. 9: Fertiggestellter erster Bauabschnitt

Des Weiteren erhält Nova Eventis eine eigene Buslinie, die den HBF Leipzig und verschiedene Leipziger Stadtteile verbindet. Die Buslinie ist an der äußeren Gestaltung erkennbar und somit ein fahrender Werbeträger für Nova Eventis.

ECE

Die ECE ist Marktführer im Bereich Shopping-Center in Europa. Der Umsatz im Jahr 2004 belief sich auf 9 Mrd. €. Die ECE betreut rund 7.300 Mieter in 68 Einkaufszentren.

Die Mieter sind vertraglich dazu verpflichtet, alle drei Monate ihre Verkaufszahlen offenzulegen. Auffällige Mieter werden dann zu Optimierungsgesprächen eingeladen. Center-Manager der ECE betreiben die Center und organisieren Events.



Quelle: Der Spiegel