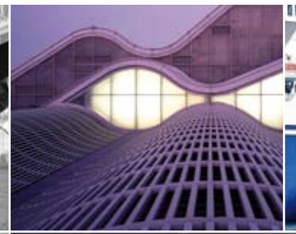
INROS LACKNER AG 1936 - 2011

Kontinuität und Wandel

INROS LACKNER AG 1936 - 2011

Kontinuität und Wandel



INHALTSVERZEICHNIS ... 2

VORWORT ... 4

GRUSSWORTE ... 6

KONTINUITÄT UND WANDEL:
7+5 PERSPEKTIVEN ... 8

Wiederaufbau der Bremischen Häfen 10

Hallenbauten
für ein Dieselmotorenwerk 12

Entwicklung des Seehafens Rostock 14

Werftbau und Hafenplanungen
in Karachi 16

Bauten für Bildung und Wissenschaft 18

Stufenweiser Ausbau
des Tiefseehafens Lomé 20

Planungen für ein
Druckerei- und Verlagsgebäude 22

Bundesautobahn A20 26

National Convention Center Hanoi 28

Kaiserschleuse Bremerhaven 30

Brenner Basistunnel 32

Museumsinsel Berlin 34

EINBLICK: MEILENSTEINE
DER UNTERNEHMENSGESCHICHTE ... 36

Ein Überblick 38

Die Anfänge 40

Bewusster Umgang
mit der Vergangenheit ... 40

Eine deutsch-deutsche
Unternehmensentwicklung 42

Lackner in Bremen ... 42

Inros in Rostock ... 45

Die Fusion 50

Gemeinsam wachsen ... 50

Nationale Standorte ... 54

Internationale
Standorte und Projekte ... 56

Weltweite Aktivitäten 58

Die ersten Jahre im Ausland ... 58

Projektberichte ... 59

Ausbau der Auslandsaktivitäten ... 62

Aufgebaut auf Erfahrungen 63

LOKAL UND GLOBAL:
PROJEKTE AUS 75 JAHREN ... 64

Komplexe Gebäudeplanung 66

Industriebauten ... 68

Gesellschaftsbauten ... 76

Bildungs- und Forschungseinrichtungen ... 84

Bauten des Gesundheitswesens ... 92

Wasserbau und Hafenlogistik 98

Häfen, Fährterminals und Werften ... 100

Schleusen und Binnenwasserstraßen ... 110

Hochwasser- und Küstenschutz ... 120

Energie- und Umweltplanung 128

Kraftwerks- und Offshorebauten ... 130

Ökologische Planungen
und Energiekonzepte ... 138

Umweltplanungen ... 146

Infrastrukturplanung 154

Brücken und Tunnel ... 156

Infrastrukturerschließungen ... 164

Verkehrswegebau Schiene ... 170

Verkehrswegebau Straße ... 176

Wettbewerbe
und städtebauliche Studien 182

Internationale Projekte 202

AUSBLICK ... 220

LITERATURANGABEN ... 228

IMPRESSUM ... 230

WIR BLICKEN MIT STOLZ ZURÜCK

AUF EINE GESCHICHTE, DIE EINERSEITS

ENG VERBUNDEN IST MIT

***KONTINUITÄT** UND TRADITION,*

*ANDERERSEITS MIT **WANDEL** UND DEM*

STETIGEN BLICK NACH VORN.

Uwe Lemcke
Vorstandsvorsitzender

Dr. Wolfram Tauer
Stellv. Vorstandsvorsitzender

Thomas Prehn
Mitglied des Vorstandes

Frank Bernhardt
Mitglied des Vorstandes

Hans-Jörg Niemeck
Mitglied des Vorstandes

Ingo Aschmann
Mitglied des Vorstandes

Liebe Leserinnen und Leser,

mit dem Buch möchten wir Ihnen unter der Überschrift „Kontinuität und Wandel" einen Einblick in unsere 75jährige Unternehmensgeschichte geben. Kontinuität und Wandel sind zwei Wörter, die sehr gut unsere Entwicklung in den letzten Jahrzehnten beschreiben. Wofür sie stehen zeigt eindrucksvoll das erste Kapitel „7+5 Perspektiven". Hier werden einzelne Projekte vorgestellt, die wir bereits seit Jahrzehnten begleiten. Die letzten fünf Projekte stehen exemplarisch für aktuelle Entwicklungen. Themen wie Nachhaltigkeit, Mobilität und neue Ansprüche an Bauwerke werden hier aufgegriffen.

Welche Stationen sind charakteristisch für die Unternehmensentwicklung? Erfahren Sie mehr darüber in dem zweiten Kapitel. Neben gesellschaftlichen und historischen Ereignissen, sind es vor allem beeindruckende Persönlichkeiten, die der Inros Lackner AG ein Gesicht geben. Mit Konsequenz und der notwendigen Flexibilität, aber auch dem Vertrauen in ihre Intuition haben sie die Inros Lackner AG zu dem gemacht, was sie heute ist.

Eine Vielfalt an nationalen und internationalen Projekten sowie Wettbewerbsbeiträgen präsentiert das dritte Kapitel. Es sind Projekte unserer Kernkompetenzen: Wasserbau und Hafenlogistik, Komplexe Gebäudeplanung, Infrastrukturplanung und Energie- und Umweltplanung. Nachhaltige Planungen und der bewusste Umgang mit den natürlichen Ressourcen ist eine der größten Herausforderungen unserer Zeit. Wie werden wir uns zukünftig dieser Aufgabe stellen? Gedanken dazu präsentiert das letzte Kapitel.

Letztendlich möchten wir das Buch zum Anlass nehmen, Dank all denen zu sagen, die uns über die Jahre begleitet haben: Auftraggebern, Partnern und Mitarbeitern.

Vielen Dank für Ihr Vertrauen!

Dirk Niebel
Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

Ich gratuliere Ihnen herzlich zum 75. Firmenjubiläum. Was für die Entwicklung Ihres Unternehmens gilt, zeichnet Sie auch in Ihrer Arbeit aus: Inros Lackner berücksichtigt Kriterien der Nachhaltigkeit. Dies gilt insbesondere auch für Ihre Aktivitäten in Entwicklungs- und Schwellenländern wie beispielsweise bei der Hafenerweiterung in Guinea. Mit Ihren technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Lösungen tragen Sie zur Entwicklung in diesen Ländern bei. Das begrüße ich sehr, denn nachhaltige Entwicklung lässt sich nur mit unternehmerischem Engagement verwirklichen.

Aus diesem Grund setzt die deutsche Entwicklungspolitik gezielt auf den Einbezug von Unternehmen in die Zusammenarbeit mit unseren Partnerländern. Ich möchte Sie ermutigen, auch in Zukunft Ihrer unternehmerischen Verantwortung treu zu bleiben.

Erwin Sellering
Ministerpräsident des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Was macht die Inros Lackner AG so erfolgreich? Ich denke, es sind die mehr als 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, 200 davon in Mecklenburg-Vorpommern, die mit ihren Ideen, ihrem Einsatz und ihrem Zusammenhalt dafür sorgen, dass Zukunftsprojekte Wirklichkeit werden. Sie entwerfen, planen und begleiten den Bau von Straßen, Häfen, Gebäuden und Brücken nicht nur in unserem Land, sondern auch deutschlandweit und international. Bei meinem Besuch in Vietnam im letzten Jahr hatte ich Gelegenheit, den Neubau des Museums für Stadtgeschichte zu besichtigen, an dem Sie maßgeblich beteiligt waren. Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit – das ist die Firmenphilosophie des Traditionsunternehmens. Das zeigt sich auch in Ihrem Engagement beim Bau des Baltic 1- Offshore-Windparks in der Ostsee. Es ist bemerkenswert, wie sich das Traditionsunternehmen mit seinen Ideen und seinen Arbeiten auf dem Weltmarkt durchsetzt und weltweit bis hin nach Afrika und Asien Anerkennung genießt.

Dazu gratuliere ich der Geschäftsführung und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Und ich gratuliere Ihnen sehr herzlich zum 75jährigen Firmenjubiläum. Ihr Unternehmen hat zur positiven Entwicklung Mecklenburg-Vorpommerns beigetragen. Es gehört zu den Aushängeschildern unseres Landes. Ich wünsche Ihnen auch für die Zukunft viel Erfolg.

Jens Böhrnsen
Bürgermeister
Präsident des Senats der Freien Hansestadt Bremen

Die Inros Lackner AG kann in diesem Jahr auf eine 75jährige erfolgreiche Firmengeschichte zurückblicken – ein stolzes Jubiläum, zu dem ich herzlich gratuliere! Ich bin beeindruckt von den zahlreichen regionalen, nationalen und internationalen, vielfach namhaften Projekten, an denen das Unternehmen beteiligt war und ist. Die Inros Lackner AG ist zudem ein wichtiger Arbeitgeber in unserer Region, engagiert sich beispielsweise bei den für das Land Bremen so bedeutsamen Bauwerken wie dem Jade Weser Port oder der Erweiterung der Kaiserschleuse in Bremerhaven. Schön, dass Bremen und Rostock, die beiden Partnerstädte, zugleich die Hauptsitze des Unternehmens sind.

Wer anspruchsvolle Bauwerke plant, braucht langjährige Erfahrungen, auf die das Unternehmen vor dem Hintergrund seiner Firmengeschichte mühelos zurückgreifen kann. Hinzu kommen natürlich hochqualifizierte, motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit ihren Spezialkenntnissen, die für die Entwicklung nachhaltiger ingenieurtechnischer Lösungen unverzichtbar sind. Ich wünsche der Unternehmensführung sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die Zukunft weiterhin viel Erfolg!

Dr.-Ing. Volker Cornelius
Präsident Verband Beratender Ingenieure VBI

Gemeinsam mehr erreichen!
Kaum ein anderes Unternehmen zeigt die Entwicklung und den Wandel in Deutschland so exemplarisch wie Inros Lackner. Gegründet vor 75 Jahren auf dem Fundament exzellenten Ingenieurwissens ist es durch alle Stürme der Zeit gegangen und heute ein prosperierendes international erfolgreiches Unternehmen. Gleichzeitig dokumentiert es die gelungene deutsche Wiedervereinigung wie kein anderes Unternehmen.

Solch ein Wandel geht nur mit einer hohen Bereitschaft zum Dialog und dem Verständnis füreinander. Dieses spiegelt sich bei Inros Lackner auch in der interdisziplinären Aufstellung wider. Nur dort, wo Menschen und Disziplinen kooperieren, können Synergien und damit positive Effekte für unsere Kunden entstehen.

Verantwortung wird bei Inros Lackner groß geschrieben. Daher ist das seit über 35 Jahren währende Engagement im VBI eine logische Folge. Denn nur gemeinsam können wir mehr erreichen!

Professor Dr.-Ing. Hans P. Dücker
Vorsitzender der Hafentechnischen Gesellschaft e. V.

Eine seit Jahrzehnten währende gute fachliche und kollegiale Beziehung zeichnet die Verbindung von Inros Lackner und der HTG aus. War doch Prof. Dr.-Ing. Erich Lackner der Vater der „Empfehlungen des Arbeitsausschusses Ufereinfassungen", in denen erstmals Fachhinweise aus der Praxis zum Hafen- und Wasserbau zusammengetragen und bis heute fortgeschrieben wurden und werden. Als Vorsitzender und Ehrenvorsitzender hat Prof. Lackner lange Zeit das Gesicht der HTG maßgeblich geprägt. Mit seinem Tod hat er in dieser besonderen Verbundenheit der HTG aus seinem Erbe eine großzügige Spende zugewandt. Der HTG ist es Verpflichtung und Anliegen zugleich, aus den Erträgen dieser Spende den „Erich Lackner Förderpreis" für besondere Leistungen junger Ingenieure/innen auszuloben, der alle zwei Jahre auf dem Kongress der HTG verliehen wird.

In guter Tradition wurde auch mit dem Beginn der deutsch-deutschen Unternehmensgeschichte der Inros Lackner AG diese besondere Beziehung zur HTG fortgesetzt. Heute steht das Unternehmen national und international für nachhaltige und innovative Ingenieurlösungen und die HTG ist dankbar für eine kompetente Fortsetzung dieser Partnerschaft.

KONTINUITÄT UND WANDEL:
7+5 PERSPEKTIVEN

In diesem Kapitel wird eine Auswahl an 7+5 Projekten vorgestellt, die auf beeindruckende Art und Weise für das Motto„Kontinuität und Wandel“ stehen. Die ersten„7 Perspektiven“ zeigen Vorhaben die seit Jahrzehnten kontinuierlich begleitet werden mit dem stetigen Blick nach vorn und der Anpassung an aktuelle Entwicklungen. Die folgenden „5 Perspektiven“ stehen für den Wandel und neue Anforderungen, das betrifft Themen wie Nachhaltigkeit, Mobilität aber auch neue Dimensionen von Bauwerken. Darüber hinaus zeigt die zeitliche Einordnung deutlich den Ausbau der Leistungspalette. Waren es in den ersten Jahren hauptsächlich Hafenanlagen und Hochbauten, die geplant wurden, so hat sich das Angebot heute deutlich vergrößert ebenso wie die regionale und internationale Präsenz. Bremen und Mecklenburg-Vorpommern sind nach wie vor wichtige Regionen und die Hauptsitze, aber schon lange kennt die Tätigkeit der Inros Lackner AG keine regionalen und nationalen Grenzen mehr.

Wiederaufbau der Bremischen Häfen 10
Hallenbauten für ein Dieselmotorenwerk 12
Entwicklung des Seehafens Rostock 14
Werftbau und Hafenplanungen in Karachi 16
Bauten für Bildung und Wissenschaft 18
Stufenweiser Ausbau des Tiefseehafens Lomé 20
Planungen für ein Druckerei- und Verlagsgebäude 22

+

Bundesautobahn A20 26
National Convention Center Hanoi 28
Kaiserschleuse Bremerhaven 30
Brenner Basistunnel 32
Museumsinsel Berlin 34

Wiederaufbau der Bremischen Häfen

> In der Nachkriegszeit bestand eine der Hauptaufgaben darin, die stark zerstörten Häfen wieder zu leistungsfähigen Häfen auszubauen. <

Ingo Wellbrock
Projektleiter

„Im Vergleich zu den Herausforderungen aus der Nachkriegszeit, stehen heute die Adaption der Häfen an logistische Anforderungsprofile einerseits und die Klimafolgenbewältigung mit dem Hochwasserschutz andererseits im Fokus unserer Arbeit."

Anblick der Zerstörung
In einem Sonderdruck der Hafenbautechnischen Gesellschaft (HTG) von 1953 beschrieb der Hafenbaudirektor Dr.-Ing. Ralph Lutz den Zustand der Häfen folgendermaßen:„Wer im Mai 1945 die Hafenanlagen besichtigte, war erschüttert vom Umfang der Zerstörung. Die Aufbauten zahlreicher Wracks waren in den Hafenbecken sichtbar. Bei fallendem Wasser wurde ihre Anzahl noch größer. In den Hafeneinfahrten versenkte Schiffe sperrten die Durchfahrt" (vgl. Lutz 1953). Er schilderte weiterhin, dass die Kräne und technischen Geräte, Brücken, Straßen- und Gleisanlagen zum großen Teil zerstört waren, ebenso wie die Hochbauten. Eine Ausnahme bildeten die Getreideanlagen, diese konnten zum Teil wieder genutzt werden.

Wiederaufnahme des Hafenbetriebs
Nach einer provisorischen Inbetriebnahme 1945 begann Mitte des Jahres 1946 der planmäßige Wiederaufbau. In einer ersten Ausbaustufe wurden die Bereiche aufgebaut, die weniger zerstört und für eine schnelle Abfertigung des Verkehrs erforderlich waren. Danach wurde 1947 mit dem Aufbau vollkommen zerstörter Bauwerke begonnen. Worauf es dabei zu achten galt, beschrieb Prof. Dr. Agatz, einer der Gründungsväter der Inros Lackner AG und Präsident der Hafenbauverwaltung Bremen und Bremerhaven von 1947 bis 1953, in einem Aufsatz zu den gewonnen Erfahrungen aus dem Wiederaufbau (vgl. Agatz 1953).

„Bei dem Wiederaufbau oder bei der Neuanlage von Seehäfen sollte man grundsätzlich genügend freien Raum vor Kopf der Häfen, zwischen den Schuppen und bei Straßen- und Gleisanlagen lassen. Das frühere Prinzip, die Häfen von vornherein voll mit Anlagen zu versehen, sollte man aufgeben. Die Entwicklung des Verkehrs ist in dem vergangenen halben Jahrhundert derartig schnell vorangeschritten, dass man sich hüten sollte, dem Standpunkt zu verfallen, wir hätten die Spitze der verkehrlichen Entwicklung erreicht. Der nachfolgenden Generation sollte man die unbedingt notwendige Freiheit des Handelns lassen und sie nicht verbauen." ***Prof. Dr. Agatz***

Mitwirkung an der Hafenentwicklung
Mit verschiedenen Planungsleistungen wurde der Wiederaufbau der Bremischen Häfen begleitet. Bis heute ist die Inros Lackner AG in zahlreiche Hafenbau- und Hochwasserschutzprojekte eingebunden. Ingenieurleistungen wurden und werden für verschiedene Bauwerke und Hafenanlagen erbracht.

Columbuskaje und Nordschleuse, Bremerhaven

Neugestaltung Europahafen, Bremen

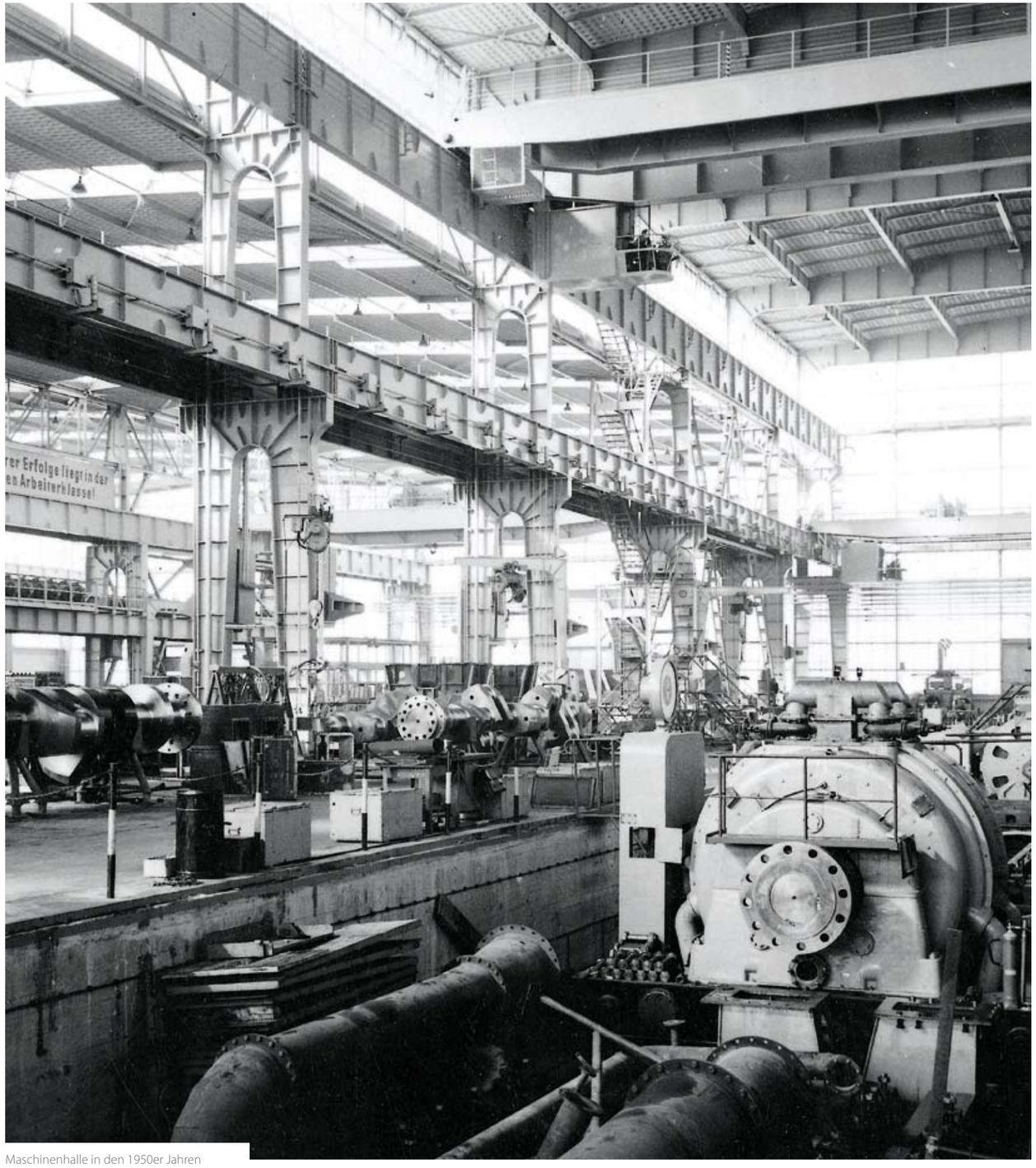
Spundwandrammung im Bremer Europahafen, 1954

Wiederaufbau ab 1946
Bremen und Bremerhaven
- Lagerschuppen
- Weserwehr
- Pier der Getreideanlage
- Tillmannskaje im Überseehafen
- Kajen im Handelshafen
- Kalikaje im Industriehafen
- Hohentorshafen
- Columbuskaje
- Werfthafenkaje AG Weser
- Vorhafenkaje Kaiserschleuse
- Columbusbahnhof Bremerhaven

Erweiterung und Modernisierung
Bremen 1960-1990
- Fischmehl-Umschlaganlage
- Trockendock für Schiffe bis zu 450.000 tdw
- Schleuse Oslebshausen
- Holz- und Fabrikhafen
- Eisenerzumschlaganlage im Klöcknerhafen
- Hafenstrukturkonzept für die Entwicklung bis 2020

Bremerhaven 1960-1990
- Erzumschlaganlage im Osthafen
- Ölumschlaganlage und -Öltanklager
- Nördliche Verlängerung der Columbuskaje
- Anleger der Hochseefähre Harwich-Bremerhaven
- Containerterminal
- Schleuse Neuer Hafen

Aktuelle Projekte in den Häfen 2000-2015
- Schleuse Oslebshausen
- Schwergutanlagen für Windparkausrüstungen im Labradorhafen, Luneort und an der Containerkaje
- Umstrukturierung des Europahafens
- Neubau der Kaiserschleuse
- Hochwasserschutzanlagen für die Häfen



Maschinenhalle in den 1950er Jahren

Hallenbauten für ein Dieselmotorenwerk

> Zwei große Werkhallen machten den Anfang, eine Schweißhalle und eine Montagehalle. Es waren die ersten großen Stahlkonstruktionen, die geplant wurden. <

Auf einem vom Krieg zerstörten ehemaligen Reichsbahngelände entstand 1950 das Dieselmotorenwerk in Rostock. Der steigende Bedarf an leistungsstarken Antriebsmaschinen für den Schiffbau erforderte eine umfangreiche Erweiterung des Werks. Die Planungsleistungen für die Neubauten wurden 1954 vergeben. Es entstanden zwei große Werkhallen, eine Schweißhalle und eine Montagehalle in Stahlkonstruktion. Bei den Planungen galt es, die Schwingungen der Maschinen zu beachten. Ein Prüfstandfundament für Motoren in variabler Größe mit bis zu 420 t Gewicht stellte damals eine besondere Herausforderung dar und wurde von der Spezialgruppe für Schwingfundamente projektiert.

Moderner Industriebau

In den folgenden Jahren bis heute wurde die Vergrößerung des Dieselmotorenwerks begleitet. Zur Anpassung an den internationalen Wettbewerb erfolgte Anfang der 1990er Jahre die Verlagerung an einen neuen Standort in Warnemünde mit seeseitiger Anbindung. Es entstanden vier weitere Industriehallen in Stahlskelettkonstruktion. Eine Besonderheit stellte dabei die Verkleidung mit viel Glas dar. Es wurde Neuland im modernen Industriebau betreten.

Ausrüstung der Montage- und Prüfhalle

Großdieselmotoren mit einer maximalen Leistung von 50.000 kW wurden in der Montage- und Prüfhalle erprobt und als komplette Einheit direkt in die Schiffe eingebaut bzw. auf dem Seeweg verschifft. Die technische Ausrüstung der Halle stellte ebenso wie in den 1950er Jahren besondere Anforderungen an die planenden Ingenieure. Sie wurde mit Motorprüfständen von 36 m und 54 m Länge, einer Fräsmaschine (Fundamentgrundfläche 16 m x 45 m), einem Wende- und Großbohrwerk sowie fünf koppelbaren Brückenkranen ausgerüstet, die eine maximale Nettolast von 615 t bewegen können. Weiterhin wurde ein stationärer Drehkran, der bei 23 m Ausladung eine Tragfähigkeit von 1.100 t hat integriert. Er zählte zu diesem Zeitpunkt zu den größten in Europa. In nur 13 Monaten wurde diese Halle errichtet und insgesamt über 8.000 m³ Beton und ca. 3.000 t Stahl eingebaut.

1954
ERSTE ERWEITERUNG DES DIESELMOTORENWERKS

22.012 qm²
GESAMTFLÄCHE DER VIER INDUSTRIEHALLEN

1.100 t
TRAGFÄHIGKEIT DES STATIONÄREN DREHKRANS

Außenansicht Montagehalle in den 1950er Jahren

Montage- und Prüfstandshalle Warnemünde in den 1990er Jahren

Thomas Krecklow
Geschäftsbereichsleiter

„Über viele Jahre haben wir den Ausbau des Dieselmotorenwerks in Rostock begleitet. Eine wichtige Station waren die Hallenneubauten in Warnemünde. Diese anspruchsvolle Generalplanungsleistung haben wir in kürzester Zeit realisiert."

Entwicklung des Seehafens Rostock

> In einer Rekordzeit von 30 Monaten wurde der erste Abschnitt eines neuen Hafens mit 1.200 m Kaimauer für 11,5 m Wassertiefe gebaut. <

Tobias Günzl
Fachbereichsleiter

„Umfassende Strukturveränderungen haben dem Seehafen in den letzten Jahren ein neues Gesicht gegeben. Er hat sich zu einem wichtigen Industrie- und Logistikzentrum entwickelt, wo heute nicht nur Güter die verschiedenen Verkehrsträger wechseln. Der Seehafen Rostock hat sich zu einem Ort des Handels und der Arbeit gewandelt."

Im Rahmen des Wiederaufbaus und der Industrialisierung in den 1950er Jahren kam der Entwicklung der Seeverkehrswirtschaft eine große Bedeutung zu. Die Umschlagkapazitäten für den seeseitigen Ex- und Import des DDR-Handels in den vorhandenen eigenen Häfen Wismar, Rostock und Stralsund gelangten an ihre Grenzen. Das Ausweichen auf Fremdhäfen war unwirtschaftlich und 1957 fiel die Entscheidung für die Errichtung eines neuen leistungsfähigen Seehafens mit Standort in Rostock. Im Januar 1960 wurde das erste große Schiff durch den neu gebaggerten Seekanal bis zum Hafenbecken an die neue Kaimauer geschleppt. Im April 1960 wurde der Hafen offiziell eröffnet.

Multimodales Verkehrs- und Logistikzentrum
Der Ausbau des Seehafens Rostock wurde durch eine kontinuierliche Ingenieurplanung begleitet und ist ein gutes Beispiel für eine Anpassung an aktuelle Entwicklungen in Schifffahrt und Technik. So erforderte die stetige Entwicklung der Ostsee zum europäischen „Binnenmeer" für den Warenaustausch ab 1991 einen grundsätzlichen Um- und Ausbau der vorhandenen Anlagen des Fährverkehrs. Beispielsweise wurde die Pier I zu einem modernen Fährterminal umgestaltet. Es entstanden acht neue RoRo-Liegeplätze (drei davon als Doppeldeckanleger) mit entsprechenden Vorstellflächen und neuen Straßen- und Eisenbahnanbindungen. Zum Warenumschlag zwischen den Verkehrsträgern Schiff, Straße und Eisenbahn wurde im Hafen auf einer Fläche von ca. 7 ha ein kombiniertes Ladungsverkehrsterminal (KLV-Terminal) entwickelt. Weiterhin wurde der bestehende Ölhafen modernisiert und ein neuer Passagierhafen für das Kreuzfahrtgeschäft entwickelt.

In verschiedenen Ausbaustufen wurde der Hafen zu einem der wichtigsten logistischen Dienstleistungszentren in der Ostseeregion ausgebaut und ist durch die stetige Anpassung der Hafeninfrastruktur und -suprastruktur auch für die Zukunft wettbewerbsfähig aufgestellt.

„Ich hatte das gesamte Projekt im Auge, kontrollierte und überwachte die Baustelle. Bedenken Sie nur, mit welch primitiven Geräten damals noch gebaut wurde. Wo heute Pressluftaggregate die Pfähle in kürzester Zeit einbringen, wurde damals der Kessel für die Dampframmen angefeuert. Mit Dampfdruck und einem Schlag alle 20 Sekunden brauchte ein 15 m langer Pfahl mindestens eine Stunde in die Tiefe." ***Fritz Luckmann***

Fritz Luckmann arbeitete 1951 das erste Mal während der Semesterferien als Zeichner im Unternehmen und wurde ein Jahr später als Statiker fest angestellt. Als Oberbauleiter betreute er verschiedene Projekte im Industrie- und Wasserbau. Nach einer zweijährigen Tätigkeit in Albanien übernahm der Bauingenieur 1959 die ständige Autorenkontrolle im Überseehafen. 1961 wurde er Produktionsleiter und war in führenden Positionen bis 1992 bei der Inros Planungsgesellschaft, heute Inros Lackner AG, tätig.

Blick auf den Überseehafen Rostock

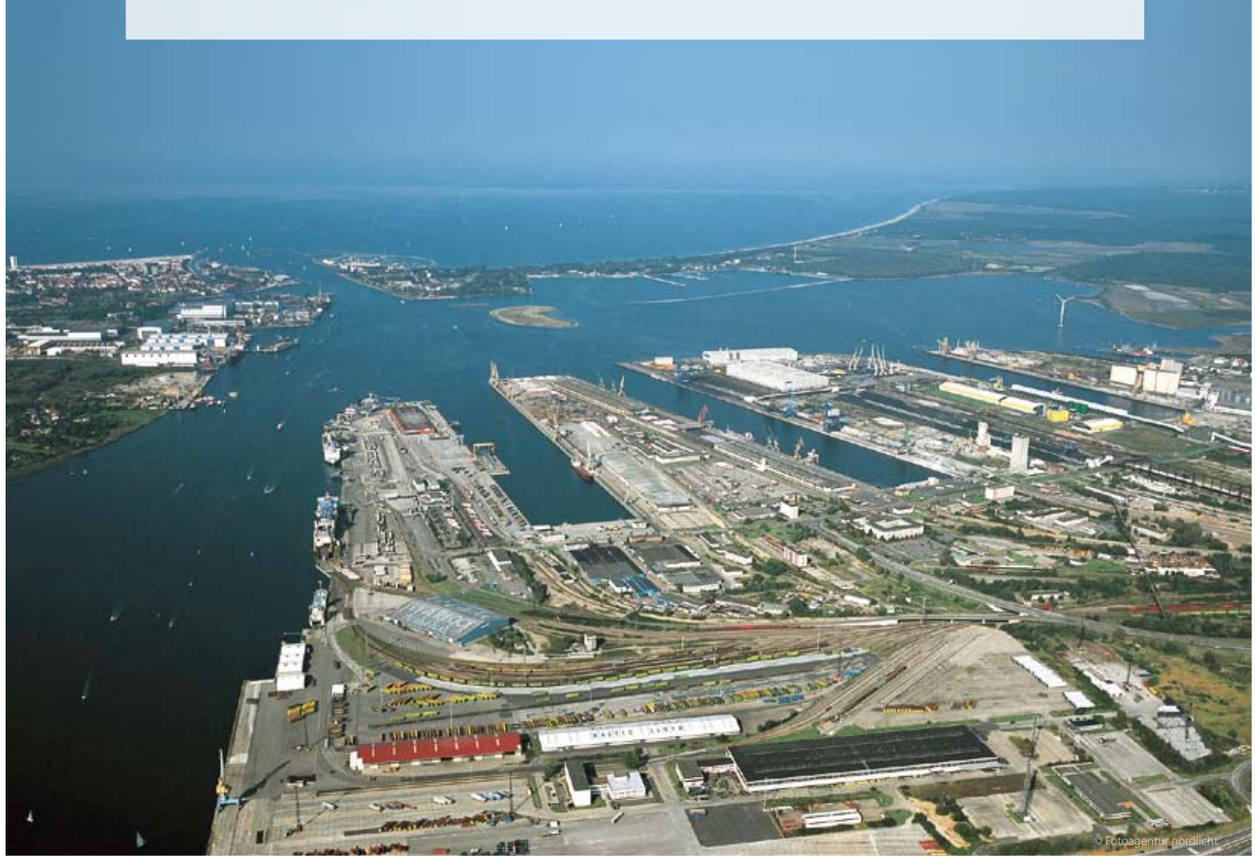
1957-1960 / Erste Ausbaustufe
- Stückgutpier I und II
- Massengutpier (Umschlag von Kohle, Erz, Apatit, Kali, usw.)
- Planungen für den Südhafen
- Kaihallen 1 und 2 auf der Stückgutpier
- Anlagen für einen Chemiehafen
- Eröffnung des Seehafens Rostock im April 1960

1969-1990 / Zweite Ausbaustufe
- Diverse Liegeplätze
- Erz- und Getreideumschlag
- Fährterminal
- Fertigungswerk für die Schiffbauzulieferindustrie
- Werftanlagen
- Erweiterung des Chemiehafens für Flüssiggas und Naphthaerzeugnisse

1990 bis heute / Hafenentwicklung
- Erweiterungsplanung des Hafens für alle Arten des Fähr- und RoRo-Verkehrs

Auszeichnung durch den BSVI (1998) für das Vorhaben „Neuprofilierung Hafen Rostock zum Verkehrsknotenpunkt Nordeuropa"

- Erweiterung Pier III / Maritimes Gewerbegebiet
- Erneuerung der Liegeplätze 1 und 2 / Flüssiggutumschlag
- Verlängerung Liegeplatz 60 / Einordnung einer festen RoRo-Rampe
- Neugestaltung Liegeplatz 8 / Bau von multifunktionalen Anlegern für die Abfertigung von Passagierschiffen und Werftbetrieb
- Umgestaltung Fährterminal Pier I / Fährlinien (Skandinavien, Baltikum, Russland)



© Fotoagentur nordlicht

Schrägseilbrücke - Karachi Harbour Crossing

Lageplan Logistikzentrum „Cargo Village“

1958
PLANUNG DER SCHIFFSWERFT MIT TROCKENDOCK

600 ha
GELÄNDE FÜR EIN HAFEN-NAHES GEWERBEGEBIET

24 Mio. m³
BODEN FÜR DIE AUFSPÜLUNG DES NEUEN GELÄNDES

Trockendock in Karachi

Werftbau und Hafenplanungen in Karachi

> Seit mehr als 50 Jahren wird an der Entwicklung der Hafen- und Verkehrsinfrastruktur in Pakistan mitgewirkt. Sie stellt das Rückgrat für Wirtschaftswachstum des Landes dar. <

Mit der Teilung Britisch-Indiens 1947 wurde Pakistan ein unabhängiger Staat und stand vor der Aufgabe, neben einem eigenen Verwaltungs- und Staatswesen auch die Wirtschaft und dafür notwendige Infrastrukturen aufzubauen. Ein großer Bedarf bestand im Bereich der Hafeninfrastruktur. 1958 wurde die Planung einer Schiffswerft in Karachi in Auftrag gegeben. Das Patent „vorgespannt, verankerte Trogkörpersohle“ von Dr. Erich Lackner fand Anwendung bei den Planungen für das Trockendock. Seitdem ist die Inros Lackner AG an der Entwicklung des Hafens und der Werft in Karachi beteiligt, um der steigenden Exportorientierung des Landes gerecht zu werden.

Aktuelle Hafenprojekte

Derzeit entsteht ein neuer Tiefwasserhafen. Zur Ansiedlung hafennaher Gewerbe und Industrien wird ein trimodales Güterverkehrs- und Logistikzentrum „Cargo Village“ im Hafen von Karachi entwickelt. In Gemeinschaft mit zwei pakistanischen Partnerbüros erfolgt die Planung und Ausschreibung für ein rund 600 ha großes Gelände, welches im tidebeeinflussten Hafenbereich vollständig neu aufzuspülen ist. Mehr als 24 Millionen Kubikmeter Boden müssen bewegt werden. Weiterhin gehören zum Planungsumfang rund 10 km Uferbefestigungen, ein 360 m langer Mehrzweckanleger für tiefgehende Schiffe und die Baggerung des Zufahrtskanals.

Optimierung der Hinterlandanbindung

Solche großen Hafenprojekte führen zu einem steigenden Verkehrsaufkommen, das nur durch leistungsfähigere Straßensysteme zu bewältigen ist. In Arbeitsgemeinschaft mit Leonhardt, Andrä & Partner und zwei lokalen Firmen wird eine südwestliche Umfahrung der Stadt - „Karachi Harbour Crossing“ - geplant. Bestandteil ist eine Schrägseilbrücke, die erste Pakistans, mit einer lichten Höhe von 68 m, einer Hauptspannweite von etwa 470 m und einer Gesamtlänge von 870 m. Zukünftig wird dieses anspruchsvolle Projekt das Hafengebiet besser mit den angrenzenden Fernstraßen verbinden.

„Als Bauüberwacher bin ich 1970 für drei Jahre nach Karachi gegangen. Es war mein erstes großes Projekt im Ausland. Die Stimmung damals war eine andere als heute, ebenso wie die Lebensqualität. Darauf musste ich mich einstellen und logistische Herausforderungen meistern. Es ist heute nicht mehr vorstellbar, aber die Kommunikation mit Deutschland erfolgte per normalem Brief, Luftpostbrief oder Brieftelegramm.“ ***Martin Schwarz***

Martin Schwarz hat sich in seiner mehr als 47jährigen Betriebszugehörigkeit auf internationale englischsprachige Projekte, die er seit 1970 hauptsächlich betreut, spezialisiert. Sein erster längerer Auslandsaufenthalt führte ihn Anfang der 1970er Jahre nach Karachi. Seitdem begleitet er regelmäßig Projekte in Pakistan und pflegt einen engen Kontakt zu Partnern und Auftraggebern. Als Geschäftsführer der Prof. Dr. Lackner & Partner GmbH wechselte er 2005 in den Vorstand der Inros Lackner AG. Bis heute ist er beratend für internationale Projekte tätig.

Oliver Schwarz
Fachbereichsleiter

„Die ersten Jahre meines Lebens habe ich in Karachi verbracht. Heute bin ich sehr stolz darauf, dort tätig zu sein, wo mein Vater seine ersten Auslandserfahrungen gesammelt hat.“

Bauten für Bildung und Wissenschaft

> Von klassizistisch bis modern: Die Wissenslandschaft der Hansestadt Rostock ist gewachsen und hat ein neues Gesicht bekommen. <

Karlheinz Mosert
Leiter Zentrales Projektmanagement

„Seit vielen Jahren begleiten wir Auftraggeber im Bildungswesen. Bauten in diesem Bereich stehen ganz besonders für Zukunft und Fortschritt, dementsprechend hoch sind die Anforderungen an jeden Neubau und jede Sanierung. Bei der Umsetzung greifen wir auf umfangreiche Projekterfahrungen zurück."

In den 1960er Jahren hat die Universität Rostock verschiedene Neubauten in Auftrag gegeben. Es entstanden unter anderem die neue Medizinische Universitätsklinik und das Institut für Hygiene und Pharmakologie mit Hörsälen für insgesamt mehr als 700 Studierende. Beide Gebäude wurden im Stil des Klassizismus geplant und in der traditionellen Mauerwerksbauweise errichtet. Weiterhin erhielt die Schiffbautechnische Fakultät zwischen 1957 und 1961 einen neuen Gebäudekomplex mit Seminargebäuden, technischen Instituten, einem Maschinenlabor und einem großen Hörsaal. Die Neubauten führten zu einem steigenden Bedarf an studentischen Unterkünften. Aus diesem Grund wurden in den 1970er Jahren in der Südstadt zwei Wohnheime in unmittelbarer Nähe zu einem Hochschulkomplex errichtet. In den beiden zwölfgeschossigen Wohnhäusern war Platz für insgesamt 800 Studierende.

Aktuelle Anforderungen

In den vergangenen 50 Jahren haben sich Bildung, Wissenschaft und Forschung in Rostock zu einem wichtigen Standortfaktor entwickelt. Die Bandbreite der Themen ist groß und spiegelt sich in den realisierten Projekten wider, die von der Schiffbautechnischen Fakultät, dem Aus- und Fortbildungszentrum Schifffahrt und Hafen, dem Technologiezentrum Warnemünde bis zum Biomedizinischen Forschungszentrum mit Biotech-Reinräumen höchster Klassifizierung reichen.

Die heutigen Bauwerke stehen für rasante technische Entwicklungen, die sich in den letzten Jahren vollzogen haben und mit ihnen auch die Anforderung an das Bauwesen. Ein gutes Beispiel für diesen Wandel ist die Planung der technischen Gebäudeausrüstung für die Universitätsbibliothek Rostock. Neben den hohen Anforderungen an die raumklimatischen Verhältnisse, stellte die Energienutzung aus oberflächennaher Geothermie eine Besonderheit des gebäudetechnischen Gesamtkonzeptes dar. Der Energieverbrauch des Gebäudes konnte durch die Nutzung regenerativer Energien erfolgreich optimiert werden. Derzeit ist die Inros Lackner AG für die Projektsteuerung der Neustrukturierung des Universitätsklinikums verantwortlich, das zu einem modernen Zentrum für Patientenbetreuung, Forschung und Lehre ausgebaut wird.

„Mit dem Projekt „Schiffbautechnische Fakultät" der Universität Rostock erfolgte 1955 in eigener Verantwortung ein Durchbruch zu einer zeitlosen modernen Architekturauffassung. Sie fand allgemeine Anerkennung und beeinflusste viele Projektanten. ***Auszug aus der Chronik 50 Jahre Inros Planungsgesellschaft mbH***

Chefarchitekt Ernst Gahler († 2003) war von 1953 bis 1990 im Unternehmen tätig. Nach seinen Entwürfen und denen von Walter Baresel entstand der heute unter Denkmalschutz stehende Gebäudekomplex der Schiffbautechnischen Fakultät. Noch heute ist dieser Universitätsbau durch die Architektursprache der 1950er Jahre geprägt. Für seine Arbeit wurde Ernst Gahler mehrfach ausgezeichnet. Er erhielt die Schinkelmedaille des Bundes der Architekten der DDR sowie mehrere Architektur- und Wettbewerbspreise.

Schiffbautechnische Fakultät

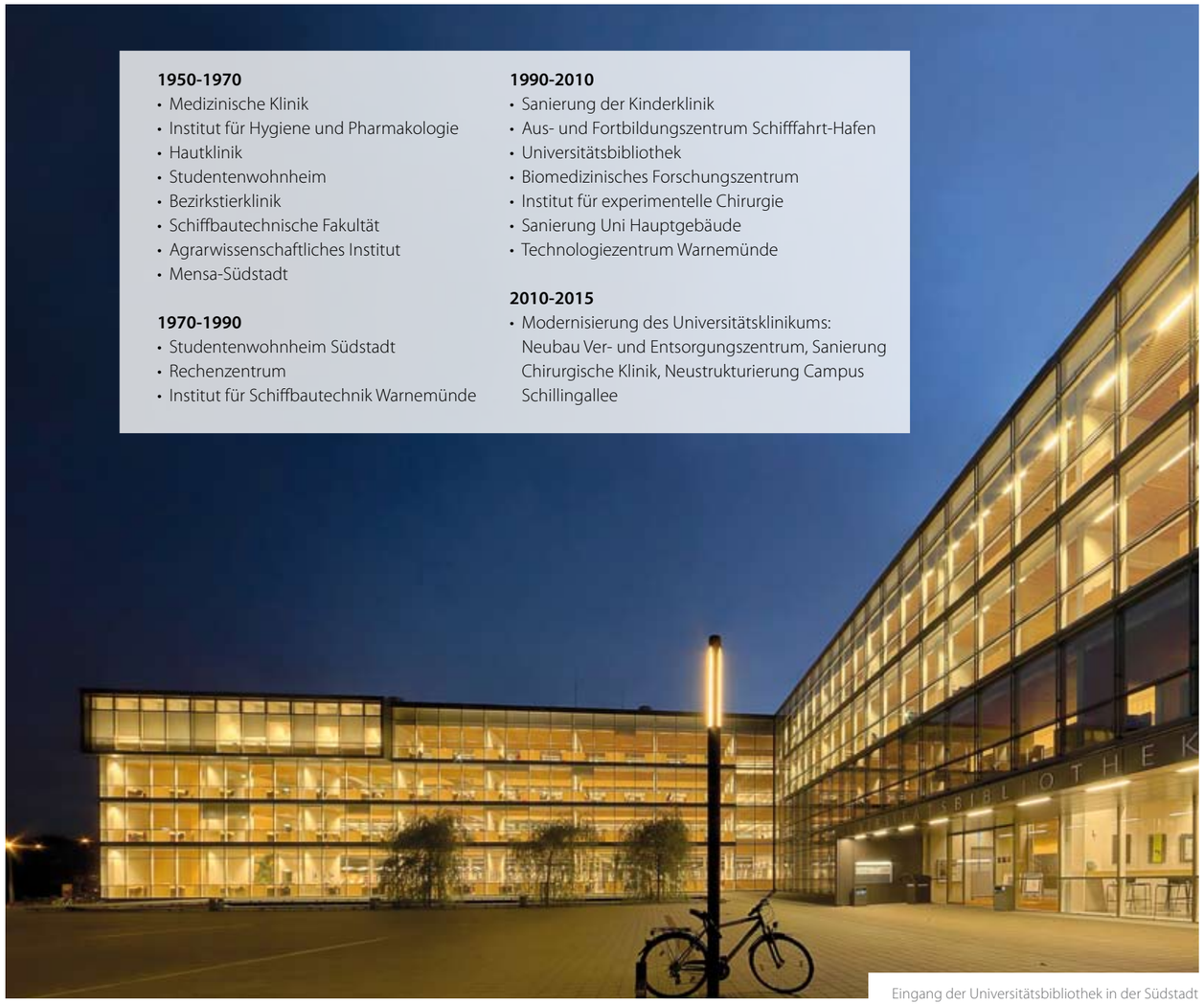
Klassizistischer Bau der Medizinischen Klinik

1950-1970
- Medizinische Klinik
- Institut für Hygiene und Pharmakologie
- Hautklinik
- Studentenwohnheim
- Bezirkstierklinik
- Schiffbautechnische Fakultät
- Agrarwissenschaftliches Institut
- Mensa-Südstadt

1970-1990
- Studentenwohnheim Südstadt
- Rechenzentrum
- Institut für Schiffbautechnik Warnemünde

1990-2010
- Sanierung der Kinderklinik
- Aus- und Fortbildungszentrum Schifffahrt-Hafen
- Universitätsbibliothek
- Biomedizinisches Forschungszentrum
- Institut für experimentelle Chirurgie
- Sanierung Uni Hauptgebäude
- Technologiezentrum Warnemünde

2010-2015
- Modernisierung des Universitätsklinikums: Neubau Ver- und Entsorgungszentrum, Sanierung Chirurgische Klinik, Neustrukturierung Campus Schillingallee



Eingang der Universitätsbibliothek in der Südstadt

Stufenweiser Ausbau des Tiefseehafens Lomé

> Es war der erste Tiefwasserhafen in Afrika, der 1960 in Lomé entwickelt und gebaut wurde. Er wurde sukzessive erweitert und an die heutigen Anforderungen angepasst. <

Christian Esser
Projektleiter

„Ich bin in Togo aufgewachsen und verbinde mit dem Land viele schöne Kindheitserinnerungen. Daher war es ein großer Wunsch von mir wieder dorthin zurückzukehren. Dafür habe ich bereits während meiner Diplomarbeit mit dem Titel „Planung der Seehafenerweiterung Lomé" die Weichen gestellt. Heute lebe und arbeite ich wieder hier."

Die Situation 1960 im Hafen Lomé zeigte, dass der direkte Umschlag über die senkrecht zum Ufer liegenden offenen Leichterbrücken teuer und gefährlich war sowie die Importe und Exporte belastete. Aus diesem Grund hatte die togoische Regierung eine Untersuchung zum Bau eines neuen Tiefwasserhafens in Auftrag gegeben. Die Aufgabe bestand darin, technische Lösungen auszuarbeiten und die damit verbundenen Kosten zu bewerten. Die Entscheidung fiel für einen stufenweisen Ausbau des Tiefseehafens.

Erste Planungen und Eröffnung

In der ersten Bauphase wurden unter anderem folgende Anlagen errichtet: ein 1.720 m langer Wellenbrecher im Westen des geplanten Hafens und eine 400 m lange Buhne im Osten im Bereich der später zu bauenden Gegenmole. Weiterhin wurden eine 342 m lange und 71 m breite auf Pfählen gegründete Stückgutpier sowie verschiedene Freilagerflächen und Anschlüsse an das vorhandene Straßennetz geplant. Nach vierjähriger Bauzeit wurde der Tiefwasserhafen 1968 in Betrieb genommen. Im Zeitraum von 1972 bis 1980 wurden neben den Kaianlagen sechs große Lagerhallen für den Export von Baumwolle, Kaffee und Kakao sowie ein Silo für 70.000 t Zementklinker errichtet.

Anpassung an steigende Umschlagzahlen

Bis 1976 war der Hafenumschlag von 100.000 t auf 587.000 t gestiegen. Aufgrund dieser Zuwachsraten folgten 1980 Planungen für die Mole 2, die bis heute die wichtigste Umschlaganlage ist. Hier entstand eine Fingerpier sowie zwei Schiffsliegeplätze. Außerdem wurden eine 150.000 m² große Containerlagerfläche geplant und es entstanden in den Folgejahren weitere Lagerhallen und Verwaltungsgebäude. Mit den vorhandenen Anlagen wurden im Jahr 2010 über 8.000.000 t umgeschlagen. Der Hafen Lomé hat sich zu einem wichtigen Transithafen entwickelt. Er bietet mit seiner Wassertiefe von bis zu 15 m und den sehr geringen Sedimentationsraten viele Vorteile. Beispielsweise zeigt ein 2006 erarbeiteter Masterplan das Potential für den Ausbau zu einem Container-Hubhafen für Westafrika.

„Der Hafen in Lomé wurde auf einer grünen Wiese geplant. Dies ist etwas Besonderes. Die Wahl des Standortes war mit acht Kilometern Entfernung ungewöhnlich weit weg von der damals noch kleinen Stadt Lomé. Heute ist das ein großer Vorteil, denn der Hafen bietet Platz für Industrieansiedlungen im Gegensatz zu anderen Häfen in Westafrika, die oft zu dicht an wachsende Städte gebaut wurden."
Klaus Ammermann

Klaus Ammermann ging nach anderthalb Jahren Betriebszugehörigkeit 1978 als Projektleiter gemeinsam mit seiner Frau nach Togo. Sein Aufenthalt war zunächst für zwei Jahre angedacht, die auf fünfeinhalb Jahre verlängert wurden. Als Resident Engineer und Leiter des Büros in Togo kehrte er 1984 mit seiner Frau und zwei Kindern zurück. Afrika ist für Klaus Ammermann eine Art zweite Heimat geworden. Seit mehr als 30 Jahren fährt er regelmäßig dorthin, ist heute Direktor der Afrikaabteilung und Niederlassungsleiter am Standort Bremen.

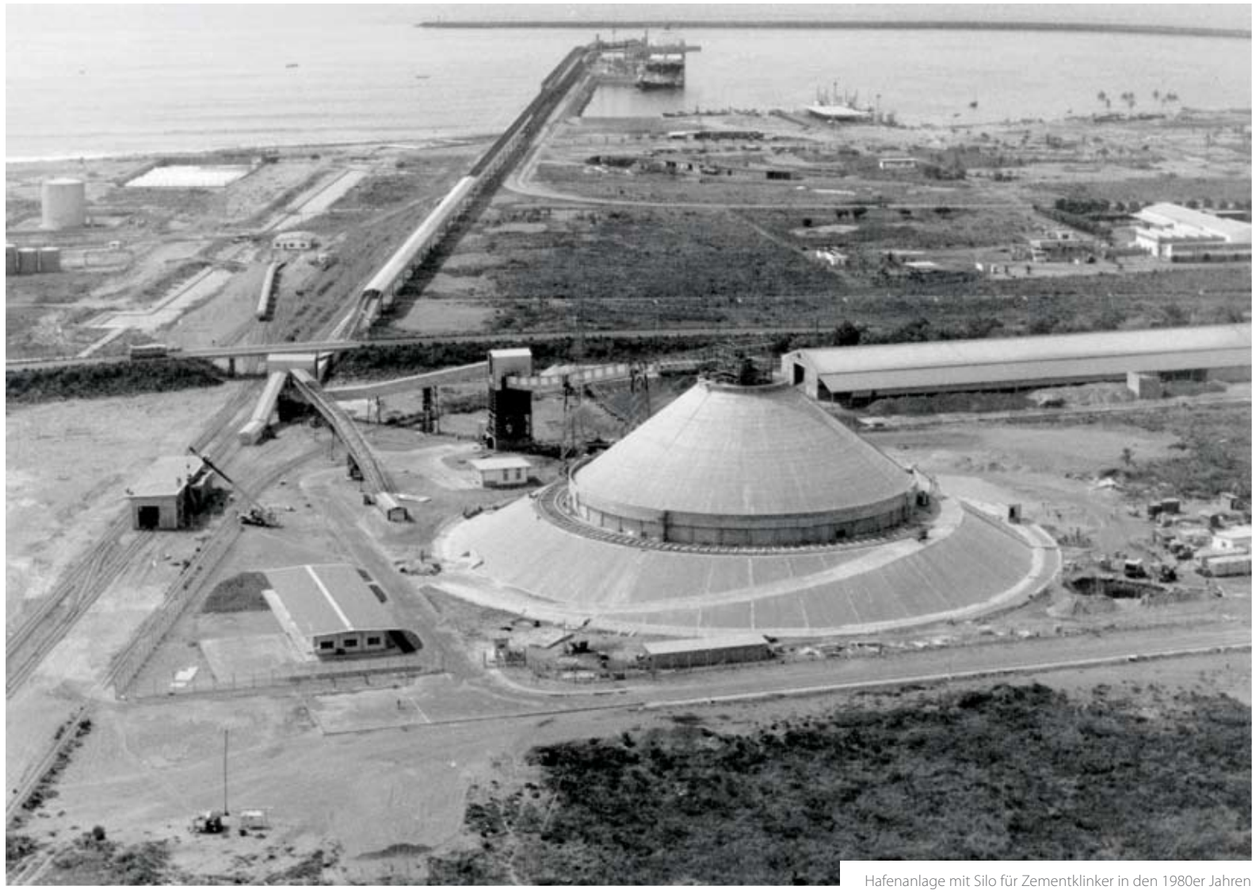
Erste Bauphase in den 1960er Jahren

Mole 2 mit zwei Schiffsliegeplätzen

1968
INBETRIEBNAHME DES TIEFWASSERBECKENS

15 m
WASSERTIEFE DES HAFENBECKENS IN LOMÉ

8 Mio. t
HAFENUMSCHLAG 2010 IM VERGLEICH ZU 1976 MIT 587.000 t



Hafenanlage mit Silo für Zementklinker in den 1980er Jahren

Architekt Carsten Nielsen
Projektleiter

„Die Sanierung der Fassade ist nach 45 Jahren eine Neuinterpretation des ursprünglichen Entwurfs mit zeitgemäßen Zutaten. Blickfang sind die raumhohen, wärme- und schallisolierten Fensterscheiben und die blau verkleidete Wand mit dem Schriftzug der Ostsee-Zeitung. Wir haben bewahrt ohne einzufrieren."

Planungen für ein Druckerei- und Verlagsgebäude

> Alt trifft Neu. Die Fassade des Verlagsgebäudes wurde 45 Jahre nach dem Neubau modernisiert. <

1962 wurde für die Ostsee-Zeitung ein neues Pressehaus mit Druckerei- und Redaktionsgebäuden geplant. Der Gebäudekomplex entstand auf dem ehemaligen Gelände des vom Krieg zerstörten Stadttheaters. Diese städtebauliche Situation stellte besondere Ansprüche an die planenden Architekten. Mit einer damals klaren und zugleich leichten, modernen Gestaltung der Fassade und des Baukörpers reihte sich der Pressesitz gekonnt in das Stadtbild ein. Auch in den folgenden Jahren wurde das Verlagswesen der Hansestadt baulich weiter begleitet. Beispielsweise wurden zwischen 1978 und 1991 die Druckereigebäude weiter ausgebaut und der Produktionsprozess an das Offsetdruckverfahren angepasst. Es entstand unter anderem eine neue Halle für den Offset-Rotationsdruck.

Modernisierung Verlagsgebäude
Das Stadtbild hat sich über die Jahre gewandelt und heute zeigt sich das Traditionshaus der größten regionalen Tageszeitung mit einem neuen und unverwechselbaren Erscheinungsbild. Mit der Modernisierung der Fassade, des Eingangsbereichs und der Redaktionsetage 2009 wurden nicht nur die Arbeitsbedingungen verbessert, sondern auch ein Imagewechsel vollzogen. Die Ostsee-Zeitung zeigt sich offener und transparenter. Entwickelt wurde ein gestalterisch und funktional überzeugendes Konzept. Dabei ging es sowohl um technische Veränderungen wie eine energetische Optimierung als auch um die Verbesserung der Arbeitsbedingungen für die Mitarbeiter in Redaktion und Verwaltung.

Fassade des Verlagsgebäudes 2010

Fassade des Verlagsgebäudes in den 1960er Jahren

„Bei der Projektierung 1962 wurde der Baukörper mit den zur damaligen Zeit zur Verfügung stehenden Baustoffen (Glas, Stahl, Aluminium und Beton) entwickelt und gestaltet. Das Maß zwischen Glas, Fläche und Farbe wurde zweckentsprechend und in sachlicher Form den Bedürfnissen der darin arbeitenden Menschen angepasst." ***Wilfried Brennecke***

Architekt Wilfried Brennecke hat als Architekt verschiedene Projekte im In- und Ausland betreut. Er begleitete als Projektleiter den Neubau des Druckerei- und Verlagsgebäudes und der Rotationsmaschinenhalle. Bis 1992 war er als Abteilungs- und Produktionsleiter bei der Inros Lackner AG tätig und ging nach 40 Jahren in den Ruhestand. Noch heute pflegt er einen engen Kontakt zum Unternehmen und nimmt regelmäßig an den Seniorenweihnachtsfeiern teil.

+5

Bundesautobahn A20

> Die „Ostseeautobahn" zwischen Lübeck und Stettin ist ein Verkehrsprojekt der Deutschen Einheit. <

Andreas Völkel
Fachbereichsleiter

„Für mich ist es bis heute etwas Besonderes, über die Abschnitte der Autobahn zu fahren, an denen ich mitwirken durfte. In diesen Abschnitten ist jeder Radius und jedes Bauwerk bekannt und die Hintergründe für genau diese Planung noch gegenwärtig."

Die „Ostseeautobahn" A 20 verläuft entlang der Küste in den Bundesländern Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg. Der erste Spatenstich für den längsten, zusammenhängenden Neubau einer Bundesautobahn seit 1945 erfolgte 1992. Ende 2005 wurde der letzte Bauabschnitt fertig gestellt und die Strecke für den Verkehr frei gegeben. Damit wurde im äußersten Nordosten Deutschlands eine Ost-West-Verbindung geschaffen, die das bestehende Autobahnnetz ergänzt. Bei diesem herausragenden Straßenbauvorhaben wurden verschiedene Planungs- und Bauüberwachungsleistungen erbracht.

Autobahnkreuz A 19 / A 20

Für den Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Sanitz und Tessin wurde die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für mehrere Straßenkreuzungen und eine Anschlussstelle erstellt. Hochsensible Bereiche der Natur wie zum Beispiel die Recknitzniederung wurden hinsichtlich ihrer Querungsmöglichkeit und der Länge der Talbrücke untersucht. Zum Planungsumfang gehörten neben der Strecke auch die Planung der Ingenieurbauwerke, die Entwurfsvermessung, die Baugrunduntersuchung sowie die Umweltplanung zur Verlegung der vorhandenen Entwässerungseinrichtungen, Vorfluter und Leitungen verschiedener Medienträger.

Zwei weitere Abschnitte

Zwischen den Hansestädten Wismar und Rostock wurde für einen 25 Kilometer langen Abschnitt„Neukloster -Satow -Ziesendorf" in Arbeitsgemeinschaft die Bauüberwachung und Bauoberleitung durchgeführt. Zu den Baumaßnahmen gehörten unter anderem 16 Brücken- und Ingenieurbauwerke,16 Regenrückhaltebecken, zwei Anschlussstellen und zwei Tank- und Rastanlagen. Weitere Planungen wurden für den Lückenschluss der BAB A 20 zwischen den Anschlussstellen Tribsees und Grimmen erstellt.

„Wir begannen 1991 mit dem Aufbau des Fachgebietes Fernstraßenbau einschließlich der Autobahnplanung und dem Vermessungswesen. Ende der 1990er Jahre waren wir als einziger Anbieter in Mecklenburg-Vorpommern in der Lage, aus einer Hand die vollständige Leistungspallette im Verkehrsbau, angefangen von der Verkehrslogistik, der Vermessung, der Straßen-, Umwelt- und Brückenplanung, anzubieten." ***Horst Boje***

Horst Boje ging nach 45 Jahren Betriebzugehörigkeit im September 2001 in den Ruhestand. Er begann als Jungingenieur 1956 in Rostock und hatte zuvor erfolgreich sein Studium an der Fachschule für Bauwesen in Neustrelitz abgeschlossen. In den vielen Jahren seiner Tätigkeit im Unternehmen hat er den Geschäftsbereich Verkehrs- und Tiefbau maßgeblich geprägt. Seit 1986 leitete er den Geschäftsbereich.

Recknitztalbrücke

Autobahnabfahrt Dummerstorf A20

323 km
LÄNGE DER A 20 ZWISCHEN LÜBECK UND STETTIN

15 Jahre
VOM PLANUNGSSTART BIS ZUR FERTIGSTELLUNG

42 km
LÄNGE DER 3 ABSCHNITTE MIT PLANUNGSLEISTUNGEN

Brücke über die Recknitzniederung

National Convention Center Hanoi

> Das multifunktionale Konferenzzentrum in Hanoi setzt neue technische Standards und wurde nach einer nur zweijährigen Bauzeit eröffnet. <

Dr. Martin Göricke
Geschäftsführer
Inros Lackner Vietnam LLC

„Mit der erfolgreichen Realisierung des NCC haben wir beste Voraussetzungen für weitere Projekte in Vietnam geschaffen. Wir haben uns auf dem regionalen Markt etabliert und vor drei Jahren die Beteiligung Inros Lackner Vietnam LLC gegründet."

Die Sozialistische Republik Vietnam war im November 2006 Gastgeber der Asien-Pazifik Konferenz. Für diesen Anlass wurde der Bau des National Convention Centers (NCC) in Hanoi beschlossen. Gemeinsam mit dem Hamburger Architekturbüro von Gerkan, Marg und Partner wurde das Konferenzzentrum geplant. Zum Leistungsumfang gehörten die Tragwerks- und Infrastrukturplanung sowie die Konzeption eines integrierten und „unsichtbaren" technischen Gebäudesystems auf höchstem Niveau.

Anspruch an die Nutzung
Der Neubau mit einer Nutzfläche von 60.000 m^2 bietet passende Räumlichkeiten für unterschiedlichste Veranstaltungen wie Konferenzen, Messen, Opern oder Konzerte. Für die Hauptnutzung wurde eine theaterähnliche „Main Meeting Hall" mit bis zu 3.500 Sitzplätzen geschaffen. Durch die zurzeit weltgrößte mobile Trennwand kann ein 1.000 Sitzplätze fassender Teil abgetrennt werden. Somit sind zwei Veranstaltungen gleichzeitig durchführbar. Weiterhin befinden sich im Gebäude mehrere Tagungsräume für 200 bis 500 Personen, ein Bankettsaal für 1.000 Personen, Gastronomie und andere Serviceeinrichtungen.

Subtropische Außenbedingungen
Hochkomplexe Gebäude wie das NCC in tropischen Klimazonen stellen höchste Anforderungen an die gebäudetechnischen Anlagen. Reserven für den Fall eines Stromausfalls oder eine Unterbrechung in der Trinkwasserversorgung müssen berücksichtigt werden, ebenso wie die Niederschlagsmengen durch örtlich auftretende Monsunregen, die Windstärken bei Taifunen und die Schockbewegungen bei Erdbeben. Eine wichtige Aufgabe bestand darin, das Gebäude völlig autark für mindestens drei Tage weiter betreiben zu können, auch bei einem kompletten Ausfall sämtlicher Ver– und Entsorgungseinrichtungen der Stadt Hanoi.

Erneuerbare Energien
Eine Besonderheit des Erschließungskonzepts für die haustechnischen Anlagen war die Bereitstellung des Grundwärmebedarfs über eine Geothermieanlage. Diese besteht aus einem Tiefbrunnen und einer Wärmepumpe und wird von einem in die Parkanlage integriertem Photovoltaikfeld mit Strom versorgt. Es handelt sich hierbei um die erste Erdwärmepumpe, die in Vietnam installiert wurde.

1,5 MW
GESAMTLEISTUNG DER 2 ERDWÄRMEPUMPEN

60.000 m^2
NUTZFLÄCHE DES NATIONAL CONVENTION CENTER

750 m^3/Tag
TRINKWASSERAUFBEREITUNGSANLAGE

Baustelle National Convention Center

Photovoltaikfeld

Blick auf die Westfassade

© Christian Gahl

Schleusenkammer mit Binnenhaupt

Torkammer mit Außenhaupt

305 m
KAMMERLÄNGE DER NEUEN SCHLEUSE

455.000 m³
BODENAUSHUB

55 m
DURCHFAHRTSBREITE DER NEUEN SCHLEUSE

Lageplan der neuen Kaiserschleuse

Kaiserschleuse Bremerhaven

> Es ist das größte Projekt dieser Art in Europa. Ein Neubau ersetzt die 1897 fertig gestellte Kaiserschleuse, die zusammen mit der Nordschleuse die Einfahrt zum Überseehafen in Bremerhaven sichert. <

Die Schleusenabmessungen der alten Kaiserschleuse waren zu klein für die großen Autofrachter. Sie mussten auf ihrem Weg zum Autohafen einen Umweg über die Nordschleuse nehmen, die dadurch zusätzlich stark belastet wurde. Eine neue größere Schleuse soll zukünftig einen ungehinderten Zugang des Schiffsverkehrs zum Überseehafen in Bremerhaven gewährleisten.

Die neue Schleuse
Im Bereich der alten Kaiserschleuse wurde die neue Schleuse in einer Stahlspundwandkonstruktion errichtet. Die Lage der neuen Bauteile musste auf die vorhandenen Bauwerke abgestimmt werden. So wurden die neuen Schleusenhäupter jeweils außerhalb der vorhandenen Häupter errichtet. Zusammen mit den parallel zur Schleusenkammer verlaufenden Hochwasserschutzwänden sind sie ein Bestandteil der Hochwasserschutzlinie und gewährleisten über Hubschiebetore die doppelte Verschlusssicherheit. Die Tore sind für den Straßenverkehr überfahrbar konstruiert und die kreuzenden Medien wurden in einem Düker im Außenhaupt verlegt.

Zusammen mit der Schleuse wird auch der äußere Vorhafen einschließlich des Schlepperhafens ausgebaut. In Arbeitsgemeinschaft mit WTM Engineers und Maierform Maritime Technology wurde die Entwurfsplanung erstellt. Die Vergabe der Baumaßnahme erfolgte im Rahmen eines wettbewerblichen Dialogs. 2007 begannen die Bauarbeiten für die neue Kaiserschleuse, die im April 2011 abgeschlossen wurden.

Aufgrund der Komplexität dieser Baumaßnahme und ihrer großen Bauteilabmessungen wurde die Inros Lackner AG auch mit der Beratung des Auftraggebers während der Bauausführung und Planprüfung beauftragt.

Dr. Klaus Richter
Fachbereichsleiter

„Der Neubau der Kaiserschleuse ist ein Großprojekt von herausragender Bedeutung für die Bremischen Häfen und für die am Bau Beteiligten. Das Bauvorhaben steht beispielhaft für aktuelle nationale und internationale Entwicklungen in Schifffahrt und Technik."

„Das Projekt Kaiserschleuse ist wegen der vielfältigen Planungs- und Ausführungsrandbedingungen eines der Interessantesten in meinem Berufleben. Besonders beeindruckend sind die Größendimensionen der neuen Schleuse, wie beispielsweise das 23 m hohe, 55 m breite und 2.200 t schwere Schleusentor." ***Lutz Bernsdorf***

Lutz Bernsdorf hat 1966 am Zeichenbrett angefangen. Bei seinem ersten großen Projekt hat er die Schal- und Bewehrungspläne für das Pumpenhaus eines Trockendocks in Karachi gezeichnet. Er hat sich auf Wasserbauten und Hafenanlagen spezialisiert und war jahrelang als Chefingenieur tätig. Mit 67 Jahren ist Lutz Bernsdorf auch heute noch beratend und planend für die Inros Lackner AG tätig und betreut unter anderem den Neubau der Kaiserschleuse.

Brenner Basistunnel

> Der Brennerpass über die Alpen ist ein begehrter Verkehrsweg und die wichtigste Nord-Süd-Verbindung innerhalb der Europäischen Union. <

Hans-Jörg Niemeck
Mitglied des Vorstandes

„Ein original italienisches Sprichwort sagt: Wer nichts sät, wird nichts ernten. So ähnlich ist es auch mit großen Verkehrsinfrastrukturvorhaben. Wenn wir unsere wirtschaftlichen Erfolge in Europa festigen und ausbauen wollen, dann ist eine leistungsfähige und umweltschonende Verkehrsinfrastruktur ein zentraler Bestandteil für eine prosperierende Volkswirtschaft."

Die ersten Überlegungen zur „Achse Brenner" gehen zurück in das Jahr 1971 als Vertreter der österreichischen, italienischen und deutschen Bahnen gemeinsam mit der Erstellung einer Studie beauftragt wurden. In den folgenden Jahren wurden zahlreiche weitere Untersuchungen und Vorplanungen erstellt. Den Startschuss für die Konkretisierung des Vorhabens gab 2004 die Entscheidung des Europäischen Parlamentes zum Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Dabei ist ein vorrangiges Projekt die Eisenbahntrasse München-Verona mit dem Brenner Basistunnel. Die 406 km lange Bahnverbindung erhält zwei neue Gleise. Ziel ist es, den stetig steigenden alpenquerenden Straßen- und Güterschwerverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, um damit einerseits einen gesunden Lebensraum und andererseits die wirtschaftliche Entwicklung entlang des Brennerkorridors und im Alpenraum zu sichern. Kernstück der Eisenbahntrasse München-Verona ist der 56 km lange Brenner-Basistunnel. Der flach verlaufende reine Eisenbahntunnel besteht aus zwei Röhren mit jeweils einem Bahngleis. Er wird nach seiner Fertigstellung zu den längsten Tunneln der Welt zählen. Durch ihn können täglich 400 Züge zusätzlich und schneller die Brennerachse passieren.

Beginn der Hauptbauphase
Im Februar 2011 hat offiziell die Hauptbauphase des Brenner-Basistunnels begonnen. In den kommenden fünf Jahren werden die Erkundungsstollen vorangetrieben und parallel dazu schon die ersten Kilometer des eigentlichen Brenner-Basistunnels in Angriff genommen. Innerhalb der Planungsgesellschaft Brenner Basistunnel (PGBB) bestehend aus den österreichischen und italienischen Planungsfirmen Geoconsult, RaumUmwelt und SWS Engineering ist die Inros Lackner AG für die Streckenplanung und Ausrüstungsplanung auf österreichischer Seite verantwortlich. Zum Leistungsspektrum gehören unter anderem die Trassierung und Festlegung aller relevanten Gleise, Straßen, Gewässer und Leitungen sowie die Planung der Ingenieurbauwerke (Brücken, Stützbauwerke) außerhalb des Tunnels.

250 km/h
GESCHWINDIGKEIT FÜR PERSONENZÜGE

400 Züge
KÖNNEN ZUSÄTZLICH DIE BRENNERACHSE PASSIEREN

56 km
GESAMTLÄNGE DES TUNNELS

Baustelle „Zufahrtstunnel Wolf"

Bauarbeiten im Erkundungstunnel

Baustelle Aicha

Entwurf der James Simon-Galerie von David Chipperfield Architects, 2008 (Blick von der Schlossbrücke)

Museumsinsel Berlin

> Sie ist eine der wichtigsten, historischen Museumsensembles der Welt. Die Museen der Berliner Museumsinsel werden über ein neues Eingangsgebäude enger miteinander verbunden. <

Das Pergamonmuseum, das Alte Museum, die Alte Nationalgalerie, das Bode Museum und das Neue Museum gehören zur Museumsinsel. Nach Vorbildern wie dem Pariser Louvre sollen die einzelnen Museen für die Besucher enger miteinander verbunden und somit erlebbarer werden. Es entsteht ein gemeinsames Empfangs- und Eingangsgebäude, die James Simon-Galerie im Auftrag der Stiftung Preußischer Kulturbesitz, vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Entworfen wurde die James Simon-Galerie von dem renommierten englischen Architekten David Chipperfield. Der Neubau wird das zentrale Veranstaltungs- und Besucherzentrum und Ausgangspunkt eines unterirdischen Rundgangs. Dieser wird die Besuchermassen lenken und die einzelnen Museen verknüpfen, die auch weiterhin als Einzelgebäude mit einem seperaten Eingang erhalten bleiben.

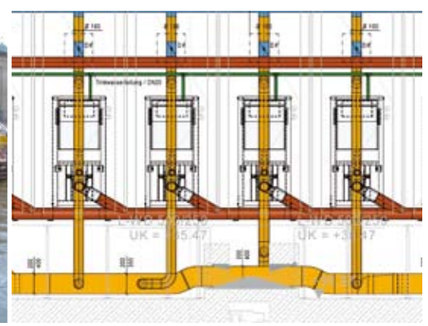
Lüftung- und Klimatechnik

Für das gesamte Gebäude wurden Lüftungsanlagen (Teilklima- und Klimaanalagen) geplant, wobei das Kanalnetz parallel zur mechanischen Kaltentrauchung genutzt wird. Eine Besonderheit bei der Planung stellte die Sicherstellung der Klimakonstanz in den Ausstellungsbereichen und Übergängen dar, z. B. zwischen dem Pergamonmuseum und dem Neuen Museum. Die Raumluftkennwerte waren unbedingt einzuhalten, da an den Übergängen unmittelbar Ausstellungsbereiche mit musealen Klimabedingungen grenzen. Anhand von Simulationen wurden starke, windinduzierte thermische und feuchte Lasteinträge ermittelt, die es zu berücksichtigen galt. Durch die Einrichtung von Klima-Pufferzonen im neuen Eingangsgebäude vor den Übergängen zum Neuen Museum und Pergamonmuseum werden die Luftströmungen soweit vorbehandelt, dass diese beim Überströmen in die Museen die geforderten Randbedingungen einhalten.

Weiterhin wurden die gesamte Wärme- und Kältetechnik, die Sprinkler- und Sanitäranlagen, die Küchentechnik sowie die Aufbereitungsanlagen für die Küchengeräte und die Befeuchter der Lüftungsanlagen geplant. Die Ausführungsplanung wurde im Frühjahr diesen Jahres abgeschlossen.

3.400 m²	3.923 m²	615 kW
FUSSBODENHEIZ- UND KÜHLFLÄCHE	HAUPTNUTZFLÄCHE	ANSCHLUSSLEISTUNG FERNWÄRME

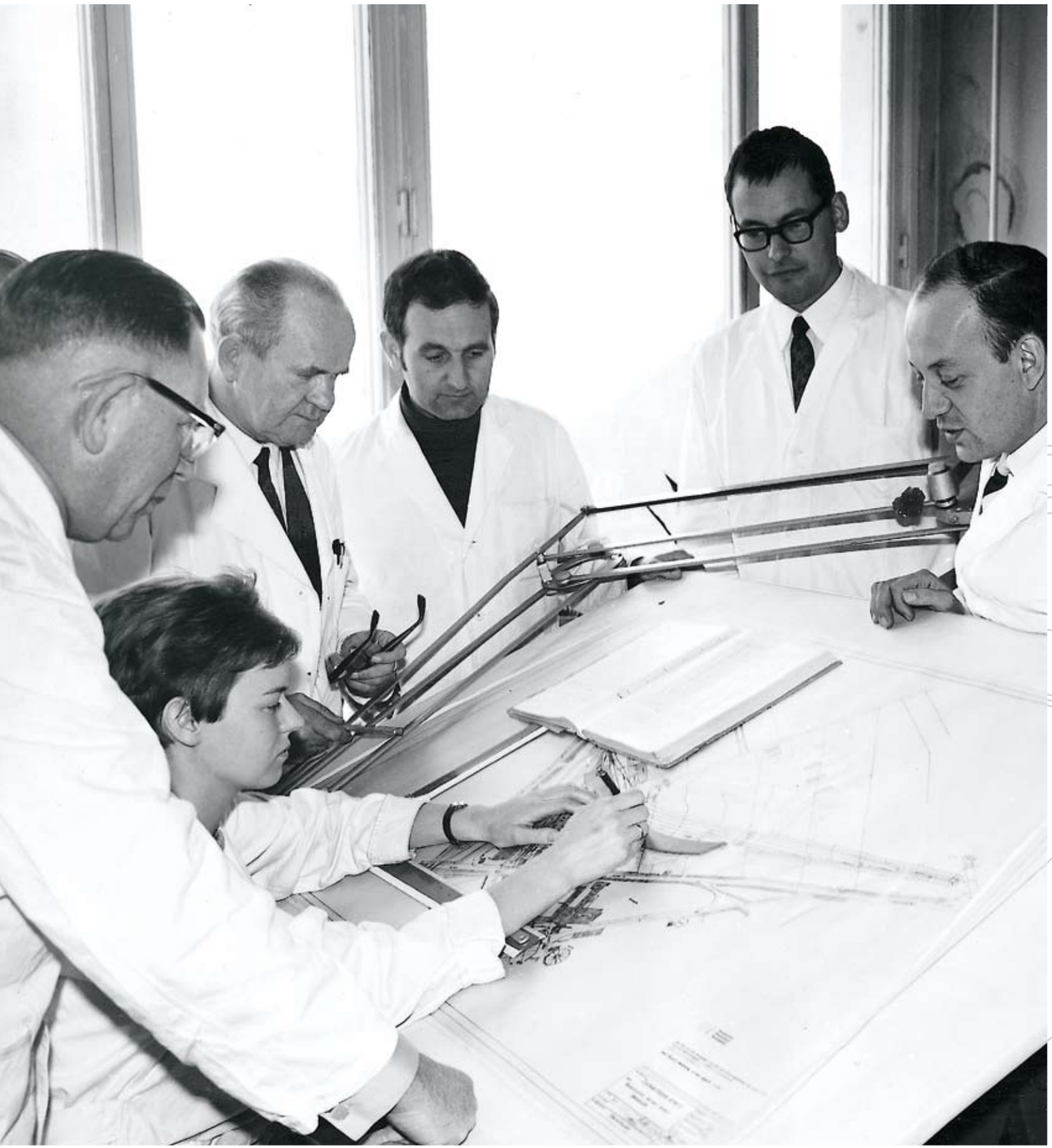
Gründungsarbeiten März 2011



Detail-Schnitt Sanitär-Anlage mit Installation im Hohlraumboden

Alexander Zschirpe
Projektleiter

„Es ist ein Bau von besonderer kultureller und historischer Bedeutung, der hohe Anforderungen an die Haustechnik stellt. Zum einen muss diese an die architektonische Gestaltung angepasst werden, darf nicht sichtbar sein, soll aber die musealen klimatischen Randbedingungen erfüllen. Das ist eine interessante Aufgabe, auch für die bevorstehende Bauüberwachung."



EINBLICK:

Meilensteine der Unternehmensgeschichte

Charakteristisch für die Unternehmensgeschichte sind eine facettenreiche Zeit und herausragende Persönlichkeiten. Die 75 steht für bewegte Jahre, die geprägt sind von Krieg, Wiederaufbau, Wiedervereinigung, Globalisierung und Technologisierung. All diese Ereignisse prägen bis heute das Unternehmen, wenngleich auf unterschiedliche Weise. Die Anfänge erfordern einen bewussten Umgang mit der Vergangenheit, die schnelllebigen technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen fordern den stetigen Blick nach vorn – nicht zuletzt, um der Verantwortung gegenüber den Kunden und Mitarbeitern gerecht zu werden. All das sind Aspekte, auf die im Folgenden beispielhaft eingegangen wird. Getreu dem Motto: Nur wer sich ändert, bleibt sich treu.

Ein Überlick 38
Die Anfänge 40
Eine deutsch-deutsche Unternehmensentwicklung 42
Die Fusion 50
Weltweite Aktivitäten 58
Aufgebaut auf Erfahrungen 63

Ein Überblick

> Die Prof. Dr. Lackner & Partner GmbH (1936) und die Inros Planungsgesellschaft mbH (1950) sind die zwei Hauptsäulen des Unternehmens. Mit deren Fusion und den weiteren zur Inros Gruppe gehörenden Ingenieurbüros, entstand 2004 die Inros Lackner AG. Erfolgreich wurde umfangreiches Fachwissen „Unter einem Dach" gebündelt. <

Unternehmen der INROS Firmengruppe

1991 - 2003
GUT Gesellschaft für Umweltplanung mbH

1992 - 2002
Ingenieurgesellschaft für Projektmanagement mbH

2002 - 2003
Projektmanagement & Logistik Consulting GmbH

1994 - 2002
Forschungs- und Ingenieurbüro Verkehrslogistik und Regionalplanung GmbH

1992 - 2003
INROS BAUPLAN Consult GmbH

1994 - 2003
Ingenieurbüro Koldrack, Bernhardt und Partner GmbH

2001 - 2003
INROS LACKNER Consulting Group GmbH

1936 -1944
Ingenieurbüro Agatz & Bock, Arbeitsgemeinschaft Berlin und Köln

1945 - 1949
Ingenieurbüro Prof. Dr. Agatz, Bremen

1949 -1970
Ingenieurbüro Prof. Dr. Agatz Nachf. Bremen

1950 - 1967
Zweigstelle Rostock des VEB Industrieentwurf Stralsund und Folgefirmen
- zentralgeleiteter Entwurfsbetrieb -

1968 - 1989
VEB Industriebaukombinat Rostock, BT Industrieprojektierung Rostock und Folgefirmen
- komplexer Vorbereitungsbetrieb -

1971 - 1975
Dr. Lackner - Dr. Kranz - Barth, Beratende Ingenieure

1976 - 1997
Prof. Dr. Lackner & Partner, Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG

1990 - 2003
Inros Planungsgesellschaft mbH

1997 - 2003
Prof. Dr. Lackner & Partner GmbH

1934 - 2011
Wisserodt Consulting GmbH und GENERAL CONTRACT Ingenieurgesellschaft mbH

seit 2004
INROS LACKNER AG.
Berater . Planer . Architekten . Ingenieure

1934 1935 1936 1937 1938 1939 1940 1941 1942 1943 1944 1945 1946 1947 1948 1949 1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956 1957 1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011

Die Anfänge

> Die historischen Wurzeln sind eng mit herausragenden Wissenschaftlern und Praktikern des Ingenieurwesens verbunden. <

Die Anfänge reichen in das Jahr 1936 zurück. Prof. Dr. Arnold Agatz, Ordinarius am Lehrstuhl für Grundbau, Wasser- und Hafenbau der Technischen Hochschule Berlin, gründete in Berlin ein Ingenieurbüro. Zu dieser Zeit war er bereits ein international anerkannter Wissenschaftler und erfahrener Praktiker. Der damalige Hafenbaudirektor von Bremerhaven hatte sich einen Namen als Planer und Erbauer der Nordschleuse und Retter der Columbuskaimauer gemacht.

Prof. Dr.-Ing. Arnold Agatz (1891-1980)

Der studierte Bauingenieur gilt bis heute als der Altmeister des deutschen Hafenbaus. Er gründete 1936 in Berlin das Ingenieurbüro „Arbeitsgemeinschaft Agatz & Bock", das Gründungsbüro der Inros Lackner AG. Im Sommer 1947 kehrte Prof. Dr. Agatz als Präsident der Hafenbauverwaltung in den bremischen Staatsdienst zurück und übergab im Oktober 1949 das Ingenieurbüro an seine Juniorpartner Dr.-Ing. Lackner, Dr.-Ing. Kranz und Dipl.-Ing. Barth. Bis zu seinem Tod 1980 blieb Prof. Dr. Agatz dem Büro freundschaftlich verbunden.

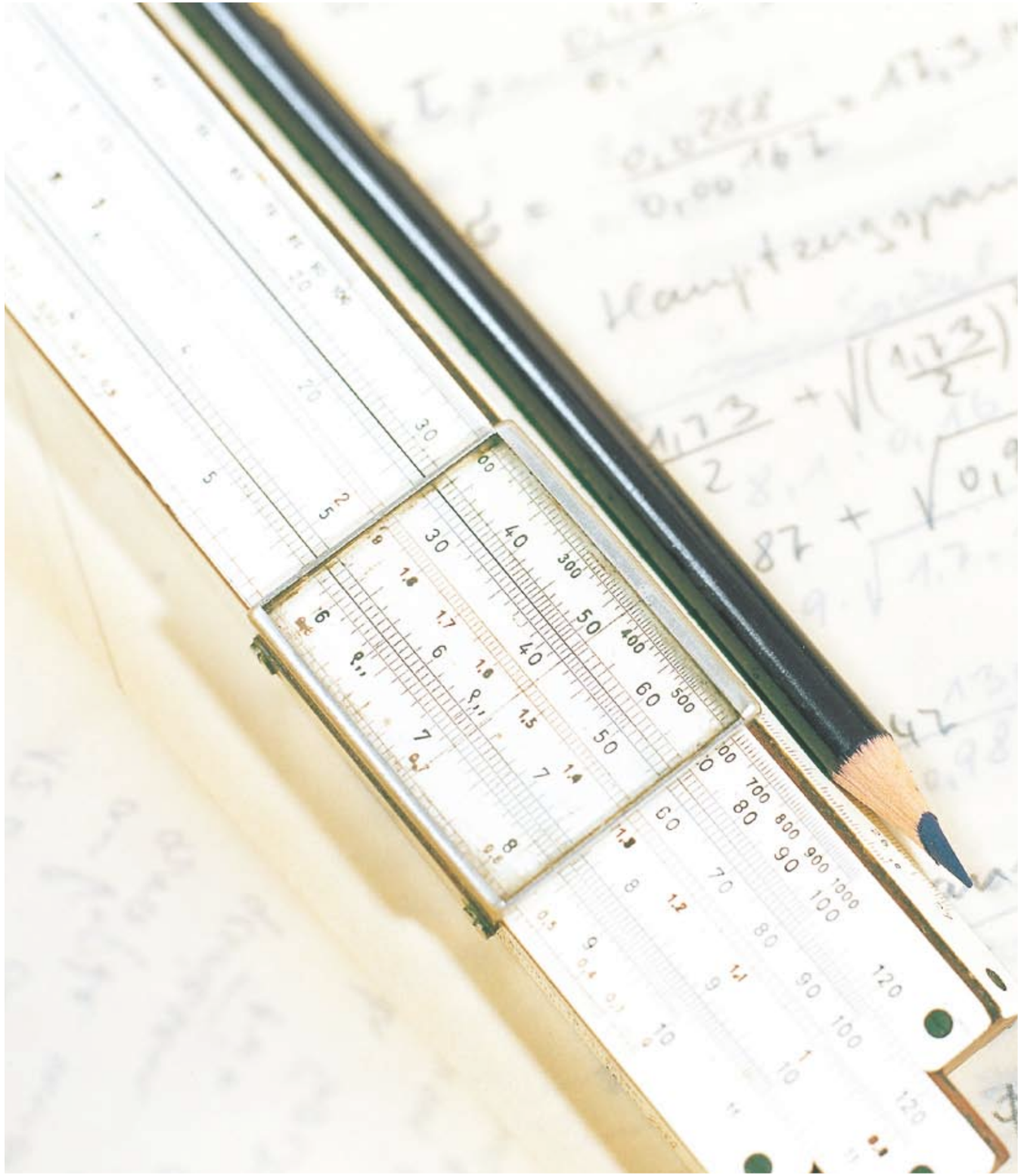
Bewusster Umgang mit der Vergangenheit

Marine-Großbauvorhaben

Gemeinsam mit Oberbaurat Bock führte Prof. Agatz das Ingenieurbüro „Arbeitsgemeinschaft Agatz & Bock". Seine Reputation auf dem Gebiet des Wasser- und Hafenbaus war groß und dementsprechend gefragt seine Planungsleistungen für die Bearbeitung von Marinebauten. Eine der ersten Aufgaben und eine technische Herausforderung war die Planung der vierten Einfahrt Wilhelmshaven, damals die größte Doppelseeschleuse der Welt. Weitere Projekte, die folgten, waren Trockendocks in Wilhelmshaven und Bremen sowie zahlreiche Kaianlagen. Es handelte sich bei den Projekten in den Anfangsjahren vor allem um die statisch-konstruktive Bearbeitung von Marine-Großbauvorhaben. Den technischen Herausforderungen und anspruchsvollen Planungen stand ihr Einsatz als Kriegsbauten gegenüber. So wurden unter anderem Ingenieurleistungen für verschiedene bombensichere Schiffsunterstände, für die U-Boot-Bunkerwerft in Bremen-Farge und den U-Bootbunker Valentin erbracht. Der U-Bootbunker Valentin, der damals zu den größten Bunkeranlagen Europas zählte, wurde unter Einsatz von Zwangsarbeitern errichtet. Tausende kamen dabei ums Leben.

Verantwortung übernehmen

Alle hafenbautechnischen Vorhaben hatten zur damaligen Zeit militärische Hintergründe. Es ist eine Geschichte von technischen Planungen in einer ungewöhnlichen Zeit, der des Zweiten Weltkriegs. Das Geschehene verlangt nach einer bewussten Auseinandersetzung mit der Geschichte und einem künftig verantwortungsvollen Handeln. Die geleisteten Ausgleichszahlungen können nur ein Baustein zur Wiedergutmachung sein, der angesichts des Leids Grenzen gesetzt sind.



Eine deutsch-deutsche Unternehmensentwicklung

> In Bremen und Rostock wurden die Grundsteine gelegt. Inros und Lackner waren anerkannte Ingenieurbüros in Ost- und Westdeutschland. <

Lackner in Bremen

Nach der Gründung 1936 in Berlin wurde 1943 der Standort in Bremen eröffnet. Als Leiter dieses Büros und Stellvertreter von Prof. Agatz wurde Dr. Erich Lackner berufen. Dieser hatte bei Prof. Agatz studiert und war seit Januar 1937 an dessen Lehrstuhl Assistent sowie Mitarbeiter im Ingenieurbüro Agatz und Bock. 1942 promovierte er an der Technischen Hochschule Berlin mit einer Arbeit über die „Berechnung mehrfach gestützter Spundwände".

Ingenieurbüro Prof. Dr. Lackner & Partner

Dr. Lackner nahm in den Folgejahren als Abteilungsleiter und Juniorpartner eine entscheidende Rolle in der Weiterentwicklung des Ingenieurbüros in Bremen ein. Nach der Berufung von Prof. Agatz zum Präsidenten der Hafenverwaltung des Landes Bremen wurde das Büro Bremen im Jahre 1949 von seinen Juniorpartnern zunächst unter dem Namen „Ingenieurbüro Prof. Dr. Agatz Nachf." und später unter „Dr. Lackner – Dr. Kranz – Barth, Beratende Ingenieure" weitergeführt. Im Zuge des Generationswechsels wurde dieses Konsortium 1976 aufgelöst, wobei aus der Abteilung für Tiefbau, Wasser- und Hafenbau das Ingenieurbüro Prof. Dr. Lackner & Partner GmbH (L&P) hervorging. Dieses fusionierte 2004 mit der Inros Planungsgesellschaft mbH in Rostock zur Inros Lackner AG.

Prof. Dr.-Ing. Erich Lackner (1913-1992) Neben seiner Tätigkeit als geschäftsführender Gesellschafter (Seniorpartner) des Ingenieurbüros Prof. Dr. Lackner & Partner lehrte der promovierte Bauingenieur, der 1964 zum ordentlichen Professor berufen wurde, an der Universität Hannover. Bis 1980 hatte er den Lehrstuhl für Grundbau, Bodenmechanik und Energiewasserbau inne und war gleichzeitig Direktor des Instituts. Prof. Lackner gehörte zu den profiliertesten Persönlichkeiten der Universität Hannover. Sein Wissen als Praktiker und Wissenschaftler war deutschlandweit und international im Bereich des Wasser- und Hafenbaus gefragt. 1982 wurde ihm von der Ruhruniversität Bochum die Ehrendoktorwürde verliehen.

Renommiert in Wissenschaft und Praxis

Bekannt in der Fachwelt

Prof. Lackner hatte immer besonderen Wert auf die wissenschaftliche Arbeit und Forschung gelegt. Hierzu gehörten die regelmäßige Teilnahme an deutschen und internationalen Kongressen sowie die Mitarbeit in deutschen und internationalen Fachausschüssen. Zahlreiche wegweisende technisch-wissenschaftliche Veröffentlichungen sowie die Anmeldung verschiedenster Patente in der langjährigen Firmentradition zeugen vom umfangreichen fachlichen Wissen. Besonders hervorzuheben ist das umfassende und richtungweisende Gemeinschaftswerk von Prof. Agatz und Prof. Lackner „Erfahrungen mit Grundbauwerken".

Engagement in der HTG

Eine enge Zusammenarbeit besteht seit vielen Jahren mit der Hafentechnischen Gesellschaft e.V. (HTG) in Hamburg. Bereits bei der Gründung 1949 übernahm Prof. Lackner den Vorsitz des „Ausschusses zur Vereinfachung und Vereinheitlichung der Berechnung und Gestaltung von Ufereinfassungen". Auch heute sind Mitarbeiter in diesem Arbeitsausschuss aktiv, dessen Arbeitsergebnisse und Empfehlungen jährlich in der Zeitschrift „Bautechnik" publiziert werden und etwa alle fünf Jahre als aktualisierte Sammelveröffentlichung erscheinen. Sie befassen sich sowohl mit der Planung als auch mit dem Entwurf, der Berechnung und Gestaltung von Ufereinfassungen nach einheitlichen Regeln. Die regelmäßigen Publikationen tragen zu einer wesentlichen Erleichterung und Verbesserung dieser anspruchsvollen Ingenieuraufgabe bei und finden weltweit Anerkennung. 1975 wurde Prof. Lackner zum Ehrenmitglied der HTG ernannt, war von 1980 bis 1989 deren Vorsitzender und wurde nach seinem Ausscheiden aus dem Vorstand Ehrenvorsitzender. Seit 1993 verleiht die HTG alle zwei Jahre den Erich-Lackner-Förderpreis an junge Ingenieure. Mit diesem Preis werden herausragende Beiträge aus Wissenschaft und Praxis ausgezeichnet.

Erich-Lackner-Förderpreis

Erinnerungen

Marianne Vogenbeck wurde 1963 als Fremdsprachenkorrespondentin für Englisch, Französisch und Spanisch eingestellt und war die persönliche Assistentin von Prof. Lackner. Sie begleitete ihn beruflich über Jahrzehnte und war eine enge Vertraute. Bis zu ihrem Ruhestand 2005 war Marianne Vogenbeck bei der Inros Lackner AG als Assistentin der Geschäftsleitung tätig.

„Fordernd aber herzlich", so beschreibt Marianne Vogenbeck ihren langjährigen Chef. Besonders in Erinnerung geblieben ist ihr die Berufung von Prof. Lackner zum Gutachter für den Dammbruch am Elbe-Seitenkanal im Jahre 1976 und am Main-Donau-Kanal 1979. „Das waren sehr anspruchsvolle und interessante Aufgaben, auch wenn dies für mich mit viel zusätzlicher Arbeit auf der Schreibmaschine verbunden war", beschreibt Frau Vogenbeck ihre damalige Tätigkeit. Sie schätzte sein Engagement in der Fachwelt und Wissenschaft, die ihm neben seiner Funktion als geschäftsführender Gesellschafter der Prof. Dr. Lackner & Partner GmbH besonders am Herzen lag.

„Er forderte und förderte. Gemeinsam mit seiner Frau Ursula gründete er 1965 in Bremen die Erich-Lackner-Stiftung zur Förderung begabter, bedürftiger in Kärnten geborener junger Leute", berichtet Marianne Vogenbeck. Die Vergabe von Stipendien eröffnet auch heute noch besonders begabten Kandidaten aus seiner früheren Heimat Kärnten die Möglichkeit zum Studium an einer deutschsprachigen Hochschule oder Universität. Bis zu seinem Tod pflegte er einen sehr engen Kontakt zu den Stipendiaten. Die Betreuung der Erich-Lackner-Stiftung ist für Marianne Vogenbeck bis heute eine Aufgabe, die sie in seinem Sinne weiterführt.

Erich-Lackner-Stiftung

Voraussetzungen für ein Stipendium:
- Geburt und überwiegender Lebensmittelpunkt in Kärnten, Österreich
- Matura mit Auszeichnung / Abschlussklasse mit ausgezeichnetem Erfolg
- Studium an einer deutschsprachigen Universität oder Hochschule (Österreich, Schweiz, Bundesrepublik Deutschland) / während des Studiums absolvierte Auslandssemester fallen ebenfalls unter die Förderung
- Bedürftigkeit (definiert in Anlehnung an die deutschen BAföG-Bedingungen, wobei die Erich-Lackner-Stiftung ein Stipendium ohne Rückzahlungen darstellt)
- Ausgezeichnete Studienerfolge während der Studienzeit und bei einer eventuell anschließenden Promotion (Leistungsschnitt < 2,5)

Höchstgrenze des Stipendiums:
- 670 Euro monatlich

Dauer der Förderung:
- Maximal vier Jahre

Option Begabtenstipendium:
- Maximal 300 Euro monatlich für herausragende Leistungen (Zensurenschnitt < 2) – zunächst auf zwei Jahre begrenzt

Inros in Rostock

1950 wurde die Rostocker Zweigstelle des „VEB Industrieentwurf Stralsund" gegründet, das Gründungsunternehmen der Inros Planungsgesellschaft mbH. In dem volkseigenen Betrieb nahmen am 1. Juli 1950 18 Architekten und Ingenieure die Arbeit auf. Innerhalb nur eines Jahres erhöhte sich die Mitarbeiterzahl auf 82. 1959 waren es bereits 206 Mitarbeiter. Ein stetig wachsendes Aufgabenfeld führte zu dieser rasanten Entwicklung. Erneut ausgebaut wurden die Kapazitäten des Projektbüros für den Bau des Rostocker Überseehafens. Das Ministerium für Aufbau beschloss 1958 den Zusammenschluss mit dem Stralsunder Entwurfsbüro zum „VEB Entwurfsbüro für Industriebau Nord".

VEB Entwurfsbüro für Industriebau Nord

In den folgenden Jahren kam es in der DDR zu einer Zentralisierung der Bauwirtschaft und der bautechnischen Planung. Volkseigene Projektierungsbüros, so auch das Rostocker Entwurfsbüro, wurden Ende der 1960er Jahre in Baukombinate integriert. Nicht selten hatte solch ein Kombinat bis zu 24.000 Mitarbeiter. Ziel dieser Organisationsform war die möglichst zentrale Planung aller Abläufe vom Entwurf bis zur Bauausführung. Verschiedene Namensgebungen begleiteten diese Zeit. 1979 wurde der Betriebsteil Rostock in Kombinatsbetrieb Forschung - Projektierung - Technologie (FPT) benannt und gehörte zum VEB Bau-Montagekombinat Industrie- und Hafenbau (BMK). Die Hauptaufgaben des Rostocker Betriebsteils bestanden bis zur politischen Wende 1989 in der bautechnischen Projektierung von Hafen- und Wasserbauten an der Ostseeküste, wie zum Beispiel dem Rostocker Überseehafen. Aber auch Industriebauten in Mecklenburg sowie Bauten der Land- und Nahrungsgüterwirtschaft für die gesamte DDR gehörten zum Aufgabenbereich des Unternehmens. Mit den Veränderungen der politischen und wirtschaftlichen Strukturen kam es ab 1989 zur Auflösung des Baukombinates und zur Umwandlung in ein eigenständiges Planungsbüro. Bereits im Juni 1990 erfolgte auf Initiative von Peter Litzkow die Privatisierung des Rostocker Betriebes. 35 leitende Mitarbeiter legten der Treuhandanstalt einen vorbereiteten Gesellschaftsvertrag vor, in dem auch das Vorverkaufsrecht der Anteile der Treuhand an die insgesamt 35 Minderheitsgesellschafter fixiert war. Diese Anteile konnten im Mai 1991 durch ein erfolgreiches Management-Buy-Out erworben werden. Der Weg in die Privatisierung war vollzogen und die Inros Planungsgesellschaft mbH etablierte sich als komplexes Planungsbüro auf dem Markt.

Deutsche Einheit und Privatisierung

Inros Planungsgesellschaft mbH

Der Weg in die Privatisierung: Interview mit Peter Litzkow

Peter Litzkow war 24 Jahre als Direktor und Geschäftsführer und fünf Jahre als Aufsichtsratsvorsitzender für die Entwicklung des Unternehmens verantwortlich. Angefangen hatte er in einem Baubetrieb als Schichtingenieur, Haupttechnologe, Bau- und Oberbauleiter beim Bau des Übersee- und Fischereihafens Rostock. Nach den Jahren in der Bauproduktion wurde er ab Januar 1971 Abteilungsleiter der bautechnologischen Projektierung bei Inros. Ab 1977 hat er als Direktor und seit der Wende bis 2001 die Inros Planungsgesellschaft als Geschäftsführer geleitet. Mit der Überleitung in eine Aktiengesellschaft 2004 übernahm Peter Litzkow die Verantwortung als Aufsichtsratsvorsitzender und ist bis zum heutigen Tag als Geschäftsführer der Inros. Holdinggesellschaft mbH aktiv.

Herr Litzkow, Sie haben den Weg in die Selbständigkeit maßgeblich begleitet. Warum haben Sie sich für diesen Schritt entschieden?
Ich komme aus einer Unternehmerfamilie und die Selbständigkeit war mir, auch zu DDR-Zeiten, immer wichtig. Die Familientradition sowie meine berufliche Entwicklung sind zwei wesentliche Aspekte, warum ich mich für diesen Schritt entschieden habe. Sehr wichtig war natürlich auch das Vertrauen der Kollegen. Ich benötigte damals als ehemaliger Direktor eines DDR-Betriebes die Legitimation durch die Gewerkschaft, um die zukünftigen Geschicke weiter zu lenken. Mir war klar, wenn die Mitarbeiter mich wollen, dann führe ich das Unternehmen in die Selbständigkeit.

Das haben Sie erfolgreich getan. Wie sah dieser Weg genau aus?
Im Gegensatz zur ausschließlich zentralistisch geführten Wirtschaft der DDR verlangte die BRD nach flexiblen, marktwirtschaftlichen Strukturen. So erfolgte 1990 die Auflösung der Kombinatsstruktur. Wir erhielten im April von der Treuhand den Auftrag einen GmbH-Vertrag aufzusetzen, mit der Treuhand als Hauptgesellschafter. Das hat mir überhaupt nicht gefallen, dann hätten wir ja quasi schon wieder eine Kombinatsleitung gehabt.

„Die Treuhand als Hauptgesellschafter, das hat mir nicht gefallen."

Nach eingehender Recherche und Sichtung verschiedener westdeutscher GmbH-Verträge stellte ich fest, dass auch Minderheitsgesellschafter beteiligt werden können. Das entscheidende Datum war dann der 20. Juni 1990. Im Hauptgebäude der Treuhand Berlin erfolgte die Auflösung des Kombinates BMK Industrie- und Hafenbau in einzelne selbständige GmbHs. Zur Verwunderung der Anwesenden reisten wir, der Rostocker Betriebsteil, per Bus mit 35 Mitarbeitern an. Uns wurde attestiert, die Privatisierung richtig verstanden zu haben und unser vorbereiteter Gesellschaftervertrag wurde akzeptiert. Für je 500 DM, das waren damals 1.580 DDR-Mark, wurden die 35 leitenden Mitarbeiter Minderheitsgesellschafter. Unser Fleiß und Mut auf dem Weg zur wirtschaftlichen Selbständigkeit hatte sich also ausgezahlt.

Danach ging es in die zweite Etappe der Privatisierung. Welche Hindernisse galt es zu überwinden?
Nach dem ersten Schritt standen wir nun vor der Herausforderung der wirklichen Privatisierung. Die Treuhandgesellschaft war bereit, ihre Gesellschaftsanteile zu verkaufen. Es handelte sich hierbei um eine für uns unvorstellbar hohe Summe. Daher erforderte dieser Schritt viel persönliche Überzeugungsarbeit. Der Kauf war nur mit privater Verschuldung möglich, Grundstücke, Häuser und zusätzliche Versicherungen dienten als Sicherheit für Kredite. Alles in allem war es eine menschlich schwierige Situation. 22 Mitarbeiter waren zu diesem Schritt bereit und so konnten wir uns durch ein erfolgreiches Management Buy Out privatisieren.

Was hat sich durch die Selbständigkeit für Sie geändert?
Neu für uns war beispielsweise die Erkenntnis, dass es für die Planungsbetriebe keine ministerielle Interessenvertretung mehr gab, sondern dass Verbände die Interessen eigenständig im Sinne von Lobbyarbeit vertraten. Dies erkennend, habe ich im Vorstand und später im Beirat des Verbandes unabhängig beratender Ingenieurfirmen (VUBI) mitgearbeitet. Wertvolle Erkenntnisse aus dieser Tätigkeit flossen in die Entwicklung des Betriebes ein. Weiterhin mussten wir lernen, dass uns die Projekte nicht mehr bilanziert durch die staatlichen Organe zugeteilt wurden. Es war zwingend notwendig, dass wir uns mit dem Thema Akquise auseinander setzten.

Deutlich wird, dass der Weg der Privatisierung ein steiniger war. Wurden Ihre Erwartungen erfüllt?
Ja, unser Mut, die Risikobereitschaft und der unglaubliche Arbeitswille der Mitarbeiter haben sich gelohnt. Entgegen der Meinung diverser Berater, die für kleine und spezialisierte Büros mehr Chancen sahen, haben wir uns unverändert erfolgreich als Generalplaner etabliert. Wir erkannten, dass unser Fachpersonal dank der guten Ausbildung dem Wettbewerb ebenbürtig war. Trotz Entlassungen konnten wir 145 Mitarbeiter halten. Heute sind es deutschlandweit bereits 400.

Natürlich haben wir viel Neuland betreten und es gab Zeiten der Rückschläge, aus denen wir aber stets wieder gestärkt heraus gegangen sind. Letztendlich konnten wir die Erwartungen durch eine kontinuierliche, innovativ betonte fachliche Entwicklung erfüllen. Schnell war zum Beispiel klar, dass wir mit der hohen Mitarbeiterzahl auf Dauer allein von Aufträgen in Mecklenburg-Vorpommern nicht überleben können. Eine Reihe von ebenfalls größeren Generalplanern der BRD sind deshalb zu 20-50 Prozent im Ausland tätig. Diesen Weg mussten wir ebenfalls gehen. Heute ist uns dies gelungen. Es war eine besonders schwierige aber auch interessante Herausforderung.

Rostocker Bürogebäude in den 1990er Jahren

Technische Entwicklungen

Vereinheitlichter Geschossbau

1963 begannen Ingenieure in Rostock an einer optimierten Montagebauweise für mehrgeschossige Industrie- und Gesellschaftsbauten zu forschen. Ziel war es, eine einheitliche effektive Bauweise zu entwickeln. Mehrere Patente sicherten schließlich die Lösung mit der ab 1967 das System „Vereinheitlichter Geschoßbau" (VGB) als Montagebauweise eingeführt wurde, heute auch als Stütze-Riegel-Konstruktion bekannt. Es war eine Art Baukastensystem für universelle Bauwerke. Bis 1989 konnten ungefähr 10 Mio. m^2 Bruttogeschossfläche in dieser Bauweise errichtet werden.

Automatengestützte Projektierung

Ein wichtiges Feld der Spezialisierung war die Elektronische Datenverarbeitung (EDV). 1971 wurde mit dem US-amerikanischen Plotter EAI der erste leistungsfähige Zeichenautomat in Rostock aufgestellt. An diesem Gerät erarbeiteten 30 spezialisierte Mitarbeiter die Planungen von VGB-Rohbauprojekten für die gesamte DDR. 1976 erhielt das Rostocker Büro den offiziellen Status eines „Anwenderzentrums für automatengestützte Projektierung." Im selben Jahr wurde der Planungsprozess durch den Einsatz von Großrechnern rationalisiert. Mit selbst entwickelten Programmen konnten erstmals Pfahlrostplatten für Kaianlagen, Spundwände und Fundamente berechnet sowie Geländebruchnachweise geführt werden. Rostock wurde zum Zentrum von Forschung und Entwicklung. Eine maßgebliche Rolle dabei nahm der Abteilungsgleiter Dr. Edwin Neu ein.

„Der technische Fortschritt und die Mechanisierung von Arbeitsabläufen hat die berufliche Tätigkeit in den vergangenen Jahren entscheidend verändert. Das Lichtpausverfahren und der Rechenschieber wurden abgelöst. Wir wissen alle, dass es Kollege Neu war, der in jeder Entwicklung die Chancen erkannt hat und dem immer das Glück des Tüchtigen zur Seite stand." ***Auszug aus der Chronik 50 Jahre Inros Planungsgesellschaft mbH***

„Verdienter Erfinder"

Dr. Edwin Neu hat 1951 als Statiker in Rostock begonnen und war über den Ruhestand hinaus bis 1989 bei der Inros Planungsgesellschaft tätig. Zuletzt arbeitete er als Abteilungsleiter im Bereich EDV. Unter seiner Leitung wurden viele technische Entwicklungen angestoßen, wie die Einrichtung eines CAD-Arbeitsplatzes für den Industriebau am Beispiel der Vereinheitlichten Geschossbauweise (VGB). Dieser überzeugte auf ganzer Linie. 1985 wurde Dr. Edwin Neu mit der Staatsauszeichnung „Verdienter Erfinder" geehrt.

„Schwimmkastenentwicklung und -fertigung"

Bis 1989 wurden 57 Erfindungen zum Patent angemeldet. Eine davon war der „Zylinderförmige Schwimmkasten" aus Beton. Dieser wurde durch die Wasserbauer für die Projektierung des Fähranlegers im Fährhafen Mukran Anfang der 1980er Jahre entwickelt. Die Wassertiefe erforderte eine Konstruktion mit schweren Stahlspundwänden. Zur Einsparung des Imports von Stahlbohlen aus dem westlichen Ausland wurde nach der Untersuchung mehrerer Varianten ein Fähranleger mit zylindrischen Schwimmkörpern konzipiert, der für das Bauwesen in der DDR Neuland bedeutete. Nach dem erfolgreichen Einsatz bei den Fähranlegern in Mukran wurden die Schwimmkästen auch in der Folgezeit mehrfach für den Bau von Uferanlagen genutzt. Für die Produktion wurde eine eigene Fertigungsstätte in Rostock errichtet. Hier entstanden die schwimmfähigen Hohlkörper, die auf dem Seeweg an die Einsatzorte geschleppt wurden.

Montagebauweise „Vereinheitlichter Geschossbau"

Bau einer Kaianlage aus zylinderförmigen Schwimmkästen

US-amerikanischer Plotter EAI in den 1970er Jahren

Die Fusion

> Es war der Schritt in eine erfolgreiche Verbindung: Inros und Lackner treten seit 1997 gemeinsam am Markt auf. Durch die Fusion mit weiteren traditionsreichen Ingenieurunternehmen entstand 2004 die Inros Lackner AG. <

Ausbau der Leistungspalette

Nachdem der Weg in die Privatisierung vollzogen war, hatte sich die Inros Planungsgesellschaft mbH erfolgreich auf dem Markt etabliert. Ausgebaut wurden die Planungs- und Beratungsleistungen in den Bereichen Architektur und Städtebau, Ingenieur- und Wasserbau, Tiefbau sowie Gebäudetechnik. Die Bauüberwachung und Projektsteuerung kamen neu hinzu, ebenso der Fernstraßenbau und das Vermessungswesen. In Bremen bei der Prof. Dr. Lackner & Partner GmbH waren der Hafen- und Wasserbau, die Ingenieurberatung und das internationale Consulting-Geschäft die Schwerpunkte der Leistungspalette.

Gemeinsam wachsen

Strukturwandel in der Baubranche

Mitte der neunziger Jahre nahm der wirtschaftliche Druck auf die Planungsbüros zu. Die Baubranche hatte nach dem Boom „Aufbau-Ost" deutliche Umsatzrückgänge zu verzeichnen und die Marktpreise sanken erheblich. Wer im Wettbewerb bestehen wollte, musste sich mit neuen Entwicklungen und damit mit einem grundlegenden Strukturwandel auseinandersetzen. Die Auftraggeber beauftragten in der Regel keine Einzelplaner und Einzelunternehmer mehr, sondern wollten bestenfalls nur einen Ansprechpartner für die Planung und einen für die Bauausführung haben. Daher entschieden sich die Auftraggeber immer häufiger für eine Generalplanung, um komplexe Leistungen und Verantwortlichkeiten zu bündeln.

Firmensitz der Inros Lackner AG

Erinnerungen

Martin Schwarz begann 1964 im Büro in Bremen. 1998 wurde er Geschäftsführer der Prof. Dr. Lackner und Partner GmbH und begleitete maßgeblich die Fusion mit der Inros Planungsgesellschaft. Bis zum Eintritt in den Ruhestand Ende 2005 war Martin Schwarz Vorstandsmitglied der Inros Lackner AG und ist bis heute beratend für internationale Projekte tätig.

„Es war eine Entscheidung in die richtige Richtung, die Unternehmen konnten nur gewinnen. Sie ergänzten sich optimal. Prof. Lackner & Partner war in Westeuropa und international als hochqualifizierter Planer im Wasserbau anerkannt. Die Inros Planungsgesellschaft war fachlich breiter aufgestellt und als Generalplaner in Ostdeutschland und den osteuropäischen Ländern bekannt. Es trafen sich gemeinsame Ziele: Wir suchten die Ergänzung des „nur" auf Wasserbau ausgerichteten Portfolios und Inros den Einstieg in das internationale Consulting-Geschäft und die Märkte der alten Bundesländer. Es war eine optimale Ergänzung. Mit der Bündelung der fachlichen Kompetenzen ist es uns gelungen, die Position als Generalplaner auf dem nationalen und internationalen Markt zu festigen. Die wachsende Konkurrenz in Europa ließ erkennen, dass kleinere Ingenieurfirmen (von ausgesprochenen Spezialisten abgesehen) auf Dauer nicht überlebensfähig sein können. Durch die Fusion entstand eine Ingenieurgesellschaft mit entsprechender Mitarbeiterzahl, von hoher fachlicher Kompetenz und mit jahrzehntelanger Erfahrung."

INROS Firmengruppe

Die Inros Planungsgesellschaft reagierte auf die neuen Anforderungen des Marktes. Als starker und international anerkannter Partner wurde die Prof. Dr. Lackner & Partner GmbH Mitglied der Inros-Firmengruppe. Weitere Ingenieurunternehmen wurden im Rahmen der strategischen Unternehmensentwicklung ebenfalls in die Firmengruppe integriert: die Gesellschaft für Umweltplanung mbH (GUT), die Projektmanagement & Logistik Consulting GmbH, die Inros-Bauplan Consult GmbH als Spezialist im Wohnungsbau und das Ingenieurbüro Koldrack, Bernhardt & Partner GmbH für Brückenbau und Prüfstatik. Damit war ein erster Schritt zur erfolgreichen Bündelung von Fachwissen zur Steigerung der nationalen und internationalen Wettbewerbsfähigkeit erfolgt. Die Angebotspalette wurde erweitert und eine fachübergreifende Vernetzung der Tätigkeitsfelder von der Planung bis zur Realisierung war möglich.

INROS LACKNER Consulting Group

Einheitlich geführt wurde die Inros-Firmengruppe durch die im Jahr 2000 gegründete Holdinggesellschaft, die Inros Lackner Consulting Group GmbH. „Unter einem Dach" arbeiteten eigenständige Gesellschaften und Niederlassungen, deren Entwicklung durch kontinuierliches Wachstum geprägt war. Um die Möglichkeiten

Fusion zur INROS LACKNER AG

zur umfassenden Betreuung der Kunden noch besser wirksam werden zu lassen, entschlossen sich die verschiedenen Geschäftsführer zur Fusion. Die einzelnen Unternehmen der Gruppe wurden zu einer Aktiengesellschaft zusammengefasst, die seit dem 1. Januar 2004 unter dem Namen Inros Lackner AG firmiert. 2011 kam es zu einer weiteren Fusion mit der Wisserodt Consulting GmbH und General Contract Ingenieurgesellschaft mbH.

Erinnerungen

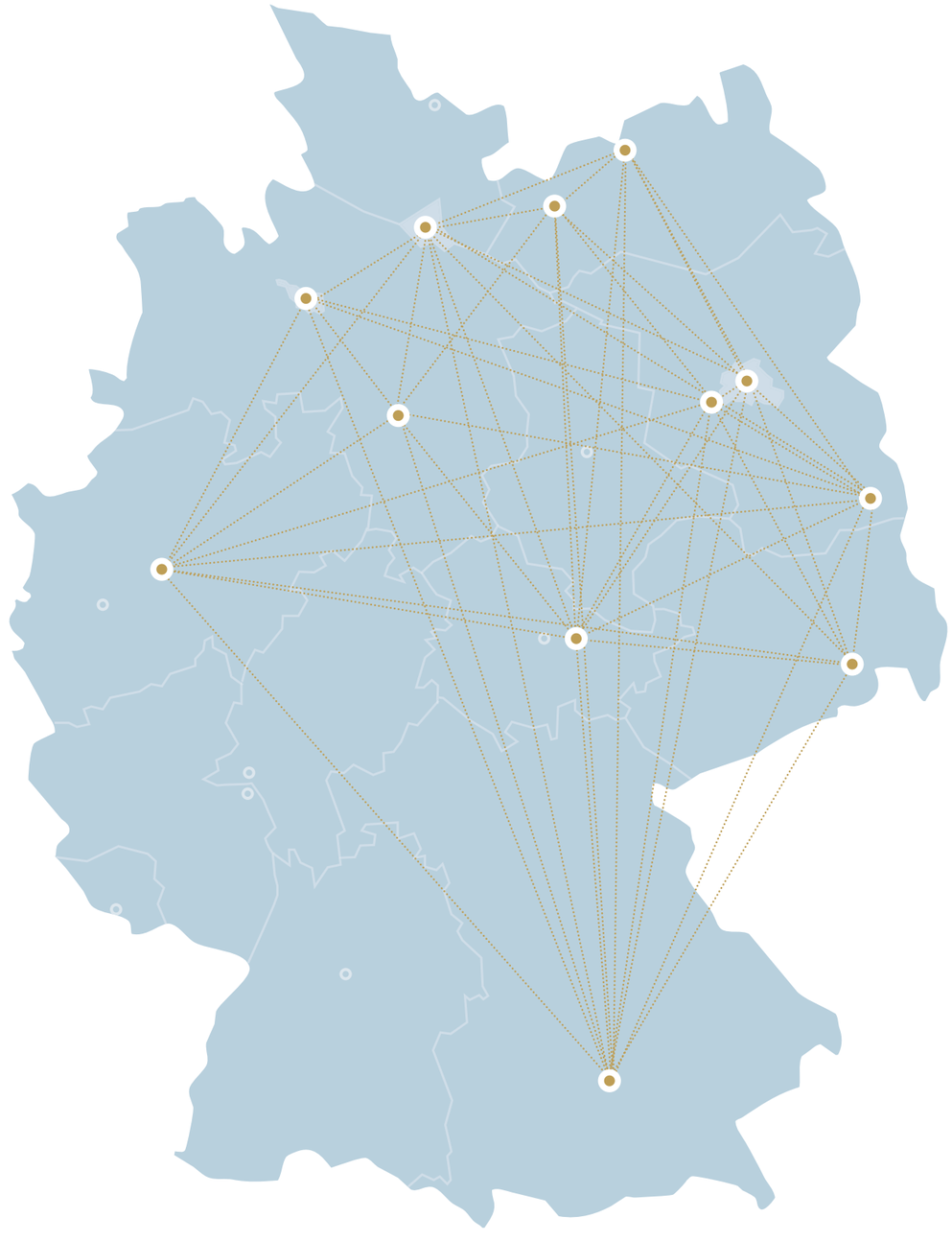
Karl Schnabel begann 1970 als Elektroingenieur in der EDV-Abteilung in Rostock. Sein nebenher absolviertes Fernstudium in Betriebswirtschaft verhalf ihm 1974 zur Position des Kaufmännischen Leiters. In dieser Funktion begleitete er 2004 die Fusion maßgeblich und war schließlich im Vorstand der Inros Lackner AG für den Bereich Finanzen und Personal verantwortlich. Seit 2009 ist er Aufsichtsratsvorsitzender.

Die Entscheidung fiel auf der Fähre nach Helsinki: „Wir waren bis 2003 eine Firmengruppe mit einer Muttergesellschaft, der Inros-Lackner Consulting Group GmbH. Ein- bis zweimal im Jahr gab es ein Geschäftsführertreffen. Eines dieser Treffen fand auf der Fähre nach Helsinki statt. Wir diskutierten auf dieser gemeinsamen Reise unter der Moderation der KPMG die Strategie der Firmengruppe in den nächsten Jahren. Dabei ist die Idee entstanden, aus der Firmengruppe ein Unternehmen zu machen. Wir waren alle davon überzeugt, dass man als ein großes Unternehmen schlagkräftiger ist. Das „Helsinki-Gespräch" haben wir im September 2003 in Verträge umgesetzt und im Januar 2004 die Inros Lackner AG am Markt präsentiert. Das erste Jahr nach der Fusion ist nicht spurlos an uns vorüber gegangen. Wir mussten uns finden und sehr unterschiedliche Unternehmenskulturen mit individuellen Geschichten und Mitarbeiterzahlen vereinen. Das begann bereits bei trivialen Dingen wie dem Postausgang. Es waren verschiedene Faktoren, die das erste Jahr zu einem wirtschaftlich schwierigen Jahr werden ließen. Wir mussten uns überlegen, wie wir das Schiff wieder flott bekommen. Die Folge war die Durchführung einer Reihe unliebsamer Maßnahmen, die letztendlich erfolgreich waren, so dass es ab 2005 wieder steil bergauf ging."

Vielfalt an Kompetenzen und Standorten

Heute verbindet das Architektur- und Ingenieurunternehmen vielfältige Kernqualifikationen aus den Bereichen Hoch-, Wasser-, Verkehrs- und Tiefbau sowie des Umweltbereichs, des Bau- und Genehmigungsmanagements. Die dezentrale Unternehmensstruktur mit zahlreichen nationalen Standorten, Beteiligungsgesellschaften und internationalen Büros gewährleistet eine effiziente Realisierung von nationalen und internationalen Projekten.

Nationale Standorte



Leiter der Standorte

Holger Kammeyer
Berlin

„Charakteristisch für Berlin sind beeindruckende Bauten, die für eine abwechslungsreiche Geschichte stehen. Derzeit begleiten wir zwei sehr interessante Vorhaben, den Neubau eines Eingangsgebäudes für die Museumsinsel und das Berliner Stadtschloss."

Klaus Ammermann
Bremen

„Von Bremen aus starten viele Kollegen zu unseren Auslandsprojekten. Aber nicht nur dorthin, denn mit einer steigenden Mitarbeiterzahl haben wir in den letzten Jahren unsere Präsenz in der Bremer Region weiter gestärkt."

Holger Palme
Cottbus

„In Cottbus haben wir gezeigt, dass Familienfreundlichkeit, Leistung, Teamarbeit und Spaß an der Arbeit nicht nur miteinander vereinbar, sondern der Grundstein für Akzeptanz und dauerhaften Erfolg sind."

Thomas Prehn
Dortmund

„In Dortmund sitzen wir neben dem renommierten Architekturbüro Gerber Architekten. Diese örtliche Nähe bietet beste Voraussetzungen für eine intensive Zusammenarbeit und gemeinsame Projekte."

Dr. Hermann Stopsack
Dresden

„Wir haben ein Stück Fußballgeschichte mitgeschrieben. Mit Planungsleistungen waren wir am Neubau des Dresdner Stadions beteiligt. Es liegt am Rande des Großen Gartens im Herzen der Stadt."

Michael Beckmann
Hamburg

„Wir sind seit über 20 Jahren in Hamburg ansässig. Mit dem Umzug in neue Büroräume vor zwei Jahren haben wir für unseren Kundenstamm in und um Hamburg das Mitarbeiter- und Leistungsportfolio weiter ausgebaut."

Hans-Jörg Niemeck
Hannover

„Durch die Fusion der Inros Lackner AG mit der Wisserodt Consulting GmbH und der General Contract Ingenieurgesellschaft mbH haben wir unser Leistungsspektum in Hannover in allen Belangen deutlich verstärkt."

Dr. Tanja Ganz
München

„Seit 2006 sind wir mit einem Büro in München präsent, um unsere Aktivitäten im süddeutschen Raum weiter auszubauen. Derzeit sind wir unter anderem mit Planungen an der Sanierung der Ufermauer Donauwörth beteiligt."

Dr. Karla Spindler
Potsdam und Jena

„In der Nähe vom Schloss Sanssouci und dem Templiner See haben wir unsere Potsdamer Büroräume. Von hier aus halten wir engen Kontakt zu allen Standorten und pflegen einen intensiven fachlichen Austausch."

Uwe Lemcke
Rostock

„Als Generalplaner sind wir seit über 60 Jahren in Rostock und Mecklenburg-Vorpommern aktiv. Unter einem Dach bündeln wir vielfältiges Fach- und Spezialwissen und bieten das gesamte Spektrum der Bauplanung aus einer Hand an."

Olaf Albrecht
Schwerin

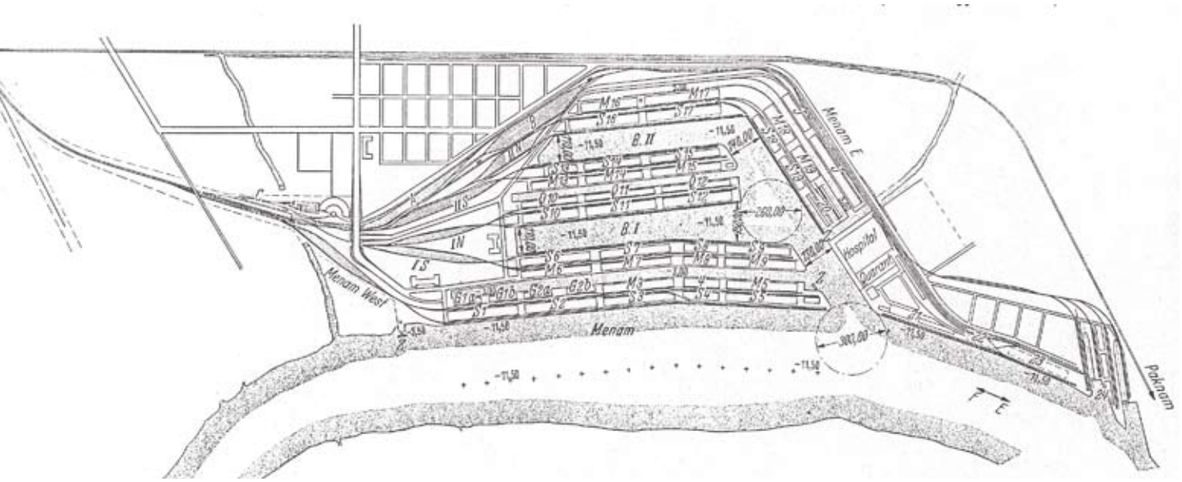
„Sieben Gärten Mittendrin", so hieß der Titel der Bundesgartenschau 2009 in Schwerin. Die BUGA in der Landeshauptstadt Mecklenburg-Vorpommern war für die ganze Region und uns ein interessantes Ereignis, an dem wir mit mehreren Projekten beteiligt waren."

Internationale Standorte und Projekte

Weltweite Aktivitäten

> Von Beginn an nahm die Auslandstätigkeit eine wichtige Rolle ein. Nach wie vor genießen Ingenieurdienstleistungen nach deutschen Standards im Ausland ein hohes Ansehen. <

Die boomende Arbeit als internationaler Hafenplaner begann als Prof. Agatz 1937 den internationalen Wettbewerb für den Ausbau des Hafens Bangkok gewann. Er wurde vom König von Thailand gebeten, diesen Hafen zu planen. Der Neubau beschäftigte Agatz über mehrere Jahre und war ein herausragendes Hafenprojekt aus den ersten Jahren.



Ausführungsentwurf Hafen Bangkok

Die ersten Jahre im Ausland

In den fünfziger und sechziger Jahren wurden große Auslandsprojekte sowohl durch Bremer als auch Rostocker Ingenieure realisiert. Diese tauchten damals, noch mehr als heute, in eine andere Welt ein. Längere Auslandseinsätze waren nur unter erschwerten Bedingungen möglich. Heute hat sich das eklatant geändert, es gibt einen schnellen und unkomplizierten Nachrichtenaustausch durch Emails, gute und günstige Telefonverbindungen und die Flüge sind auch meist erschwinglich.

Hafenbauten in Afrika und Asien

Zu den Auslandsprojekten der ersten Stunde des Büros Prof. Lackner & Partner zählen, neben dem Bangkoker Bauprojekt, der Ausbau des Hafens Kandla in Indien, die Erweiterung einer Schiffswerft in Alexandria in Ägypten, verschiedene Projekte im Hafen von Karachi in Pakistan, der Neubau von Fischereihäfen in Indonesien sowie das Bewässerungsprojekt Ganges Kobadak in Ostpakistan, heute Bangladesch. Seit 1960 wird die Entwicklung des Hafens Lomé in Togo begleitet. Dort wurde der erste Tiefwasserhafen in Afrika entwickelt, der sukzessive erweitert und den heutigen Anforderungen angepasst wurde. Er hat sich zu einem wichtigen Transithafen für die Sahelzonenländer Burkina Faso, Niger und Mali entwickelt.

Industriebauten in den Ostblockländern

Rostocker Ingenieure exportierten ihr technisches Know-how in die Ostblockländer wie Albanien, Mongolei und Bulgarien. Gefragt war ihr Wissen als Spezialplaner für die Nahrungsgüterwirtschaft. Ein erstes Vorhaben war 1953 das Fischverarbeitungswerk in Albanien, für das nach der Planung 1954 auch die Oberbauleitung übernommen wurde. Es schlossen sich nach 1956 unter anderem Planungen für eine Keramikfabrik in Nordkorea, eine Teppichfabrik in Ulan Bator sowie Zuckerfabriken in Birma und Uruguay an. 1978 wurde im Hafen Assab in Äthiopien am Roten Meer eine Kaiausrüstung realisiert. Beim Studium der Literatur erfuhren die Ingenieure aus Rostock, dass der Hafen in den 1960er Jahren vom Büro Prof. Lackner & Partner geplant worden war. Erst 26 Jahre später sollte es zur Fusion dieser beiden bedeutenden Ingenieurunternehmen kommen.

Projektberichte

Rohrbrunnen für Ostpakistan

Von Bremen nach Ostpakistan

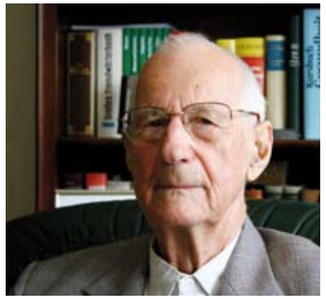
In Ostpakistan, dem heutigen Bangladesh, gehörten in den 1960er Jahren Reis, Zuckerrohr, Tabak und Kartoffeln zu den wichtigsten Anbauprodukten. Zur Gewährleistung einer ausgiebigen Bewässerung wurde das Büro Prof. Lackner & Partner mit der Planung von Rohrbrunnen beauftragt. Hierfür gingen die beiden Ingenieure Helmut Schwenk und Werner Frohnert als Resident Engineer in den 1970er Jahren mit ihren Familien nach Ostpakistan. Ihre Projektberichte zeigen, dass schon damals unter schwierigen Bedingungen, wie den hohen Temperaturen und einer mangelhaften oder fehlenden Straßen- und Eisenbahnverbindung, technisch hochwertige Anlagen errichtet werden konnten. Beide Ingenieure unterstrichen die Bedeutung der Zusammenarbeit mit den lokalen Arbeitskräften.

„Das Leben und Arbeiten in Ostpakistan war eine große persönliche Umstellung und gerade deswegen war eine positive Einstellung für einen erfolgreichen Aufenthalt unumgänglich. Beispielsweise waren für meine Familie die Möglichkeiten des Zeitvertreibs äußerst begrenzt. Fernsehen gab es zu der Zeit in Pakistan noch nicht und auch die lokale Zeitung war nur in bengalischer Sprache erhältlich. Mit etwas Glück konnten wir im Radio die Deutsche Welle stundenweise empfangen.“ ***Resident Engineer Helmut Schwenk***

Dass dem Projekt besondere Beachtung beigemessen wurde, belegte der zweimalige Besuch des damaligen pakistanischen Staatspräsidenten Ayub Khan aus dem 2000 km entfernten Westpakistan. Und auch der deutsche Konsul aus Dacca sowie der deutsche Botschafter aus Islamabad statteten der Projektregion Thakurgaon ihre Besuche ab, um sich persönlich einen Eindruck über den Fortschritt des Projektes zu verschaffen.

Rohrbrunnenbewässerungsprojekt, Ostpakistan

Helmut Schwenk (links unten), Werner Frohnert (unten Mitte)

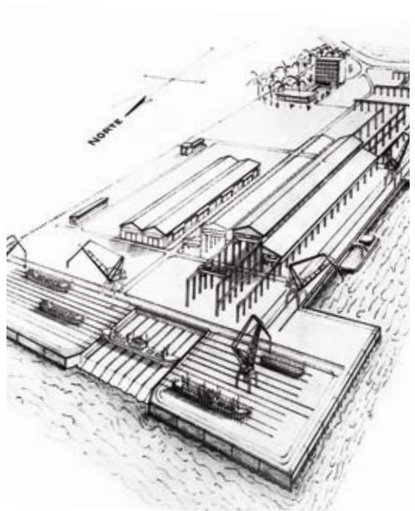


Hans Eggers, geboren 1919, war eine prägende Führungspersönlichkeit zu DDR-Zeiten. Er begann als Projektierungsingenieur, Prüfingenieur für Statik und war von 1958 bis 1984 als technischer Direktor in Rostock tätig. Zweimal wurde ihm die Medaille für hervorragende Leistungen im Bauwesen verliehen. (Bronze 1977 und Gold 1984)

Von Rostock nach Brasilien

Angebotserstellung im kapitalistischen Ausland

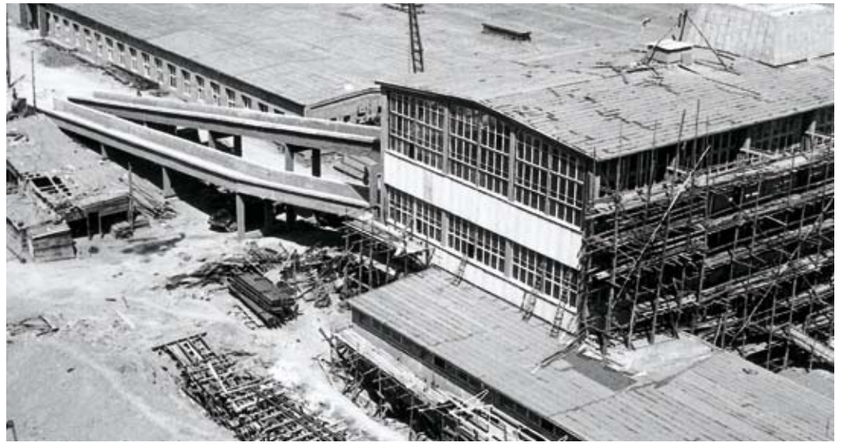
„Im November 1964 wurde ich gemeinsam mit einem Ingenieur für Schiffbau und einem Ingenieur für Maschinenbau und Fördertechnik für die Erarbeitung eines Angebots für eine neue Werft nach Salvador de Bahia in Brasilien delegiert. Das Angebot wurde komplett vor Ort erarbeitet, was bis dahin einmalig war. In der Regel fuhren ein oder zwei Ingenieure zum Kunden ins Ausland, besichtigten die örtlichen Verhältnisse, während die Projektbearbeitung in Deutschland erfolgte. Durch das zulässige Fluggepäck waren unsere Arbeitsmittel sehr begrenzt. Ich hatte eine Konzeptsammlung, ein Tabellenbuch, den Rechenschieber, einen Graphos sowie eine Fotosammlung unserer Werften als Referenz dabei. Unsere Aufgabe verlangte gute Fachkenntnisse und besondere Erfahrungen, insbesondere was den Bau, die Ausrüstung und die Technologie einer Werft betraf. Wir standen unter dem Druck, das Ansehen der DDR im kapitalistischen Ausland zu fördern. Vor der Reise hatte ich intensiv Portugiesisch gelernt, was mir neben guten Englischkenntnissen sehr nützlich war.



Perspektivbild der Werft in Salvador de Bahia

In Abstimmung mit der Werftleitung und meinen Kollegen erarbeitete ich eine bautechnische Gesamtkonzeption einschließlich der versorgungs- und verkehrstechnischen Erschließung. Am Ende waren das sechs Blätter DIN A2-Zeichnungen (Perspektivbild, Hauptgebäude und Anlagen im Grundriss und Schnitt, Erläuterungsbericht mit Baubeschreibungen). Der Termin Ende Februar 1965 wurde eingehalten, so dass wir bei einer Feier dem Werftdirektor ein gerahmtes Bild der neuen Werft mit einer Perspektivzeichnung überreichten. Einige Tage später erschien in der größten Landeszeitung ein ganzseitiger Artikel über die Werft mit halbseitiger Kopie meiner Zeichnung.

Unser Werftangebot wurde staatlich bestätigt und mir wurde angetragen, während der Bauausführung in Salvador die Bauüberwachung und Beratung der Bauleitung zu übernehmen. Ein neuer Pass wurde mir hierfür erstellt. Die Ausführungsprojektierung sollte in unserem Büro in Rostock erfolgen. Bald danach erfolgte jedoch ein Regierungswechsel in Brasilien. Die Kontakte zu den Ostblockländern wurden abgebrochen und Importverhandlungen wurden storniert. Leider betraf das auch den Bau der Werft in Salvador."



Schlacht- und Verarbeitungsbetrieb in Ulan Bator

Adolf Prehn hat 1960 als Absolvent der Hochschule Cottbus im Büro in Rostock begonnen, nachdem er bereits als Praktikant im Unternehmen gearbeitet hatte. 1964 ging er als Bauleiter für das Kühlhaus des Schlacht- und Verarbeitungsbetriebs in Ulan Bator mit seiner Frau und zwei Kindern für drei Jahre in die Mongolei. 1976 wurde er Chefingenieur für Statik und parallel dazu Leiter des technischen Qualitätsmanagements. Zuletzt war er als technischer Leiter des Unternehmens tätig, bis er 1998 in den Ruhestand ging.

Von Rostock in die Mongolei

Ungewöhnliche, klimatische Verhältnisse

„Ab 1962 waren wir für die Planung und den Bau eines Schlacht- und Verarbeitungsbetriebs in Ulan Bator, der Hauptstadt der Mongolei, verantwortlich. Die Planungen für das Vorhaben liefen in sehr kurzer Zeit ab. Die Zeichnungsunterlagen wurden auf Lichtpausen vervielfältigt. Für vier Wochen wurde deshalb in der Lichtpauserei im Drei-Schichtsystem gearbeitet. Die örtlichen Rahmenbedingungen verlangten von uns außergewöhnliche ingenieurtechnische Lösungen, für die wir Neuland betreten haben.

Die nur fünf frostfreien Monate von Mai bis September waren zu kurz für eine wirtschaftliche Bautätigkeit. Daher erforderten die extrem kalten Wintermonate ungewöhnliche Winterbaumaßnahmen. Bei Temperaturen bis minus 30 Grad Celsius wurden die Fundamentgründungen auf gefrorenem Boden mit vorgewärmten Zuschlagstoffen und einer elektrolytischen Beheizung des Frischbetons hergestellt. Unter einer Filzumhüllung wurden Abbindetemperaturen von bis zu plus 70 Grad erreicht, während die Nachttemperaturen bis auf minus 40 Grad absanken. Die frostbeständige Festigkeit des Betons war nach zwei Tagen vorhanden. Das waren für uns neue praktische Erfahrungen wie sie im sibirischen Raum angewandt wurden."

Ausbau der Auslandsaktivitäten

Spezialwissen ist im Ausland gefragt

Es zeigte sich, dass die Chancen im Auslandsgeschäft im spezialisierten Wissen und in der Kooperation mit lokalen staatlichen und privaten Planungsbüros und Beratern liegen. Unentbehrlich sind persönliche Beziehungen und landesspezifische Erfahrungen. Dazu gehören das Wissen um informelle Entscheidungswege sowie Fremdsprachenkenntnisse. Sie sind eine wichtige Brücke zu einer fremden Kultur. Auf diesen Grundlagen wurde der Export von Ingenieurdienstleistungen kontinuierlich ausgebaut. Zu den wichtigsten Exportregionen haben sich Afrika, Asien und Europa entwickelt. Das Spezialwissen im Bereich Wasser- und Hafenbau sowie im Hochbau ist dort durch eine Vielzahl von Projekten bekannt. Ausführlicher wird über einzelne internationale Projekte im dritten Kapitel ab Seite 202 berichtet.

Soziales Engagement bündeln

Über die reine Projektarbeit hinaus haben der Transfer von Fachwissen und das soziale Engagement zunehmend eine wichtige Rolle in der Auslandstätigkeit eingenommen. Unterstützen, einander verstehen und voneinander lernen, all das sind wichtige Aspekte bei der täglichen Arbeit im Ausland, ganz besonders in Dritte-Welt-Ländern. Dabei gilt es, den Blick nicht vor der sozialen Situation in den Ländern zu verschließen. Das Engagement wird in ausgewählten Projekten gebündelt und gezielt unterstützt. Beispielsweise besteht ein enger Kontakt zu einem Waisenkinderhaus in Yovokope nördlich von Lomé in Togo. Mit Rat und Tat stehen Ingenieure aus dem Projektbüro in Lomé dem Team des Waisenkinderhauses zur Seite, wenn es um sauberes Trinkwasser und die Zusammenarbeit mit zuverlässigen Bohrfirmen geht. So wurde 2010 eine Brunnenbohrung für mehr sauberes Trinkwasser fachlich begleitet und mitfinanziert. Für die stetig zunehmende Zahl der Waisenkinder, die häufig aufgrund der schlechten Trinkwasserversorgung mit Magen- und Darmerkrankungen zu kämpfen hatten, war der neue Brunnen dringend notwendig. Grundsätzlich sind die Förderung von Projekten und Programmen zur nachhaltigen Entwicklung des jeweiligen Landes und seiner Bevölkerung ein wichtiges Anliegen der Inros Lackner AG.

Mit dem Titel „Export von Ingenieurdienstleistungen" hatte sich die Inros Lackner AG 2007 um den deutschen Außenwirtschaftspreis beworben. Wer von „Export" spricht meint üblicherweise die Ausfuhr von Industriegütern. Diese materiellen Exporte zeigen den Erfolg von Unternehmen auf den internationalen Märkten. Doch während die Wachstumsraten aus diesem Bereich die Medien füllen, wird über den Export von Dienstleistungen noch wenig berichtet, obwohl diese in der heutigen Wissensgesellschaft von großer Bedeutung sind. Mit ihrer Bewerbung zeigte die Inros Lackner AG, dass Ingenieurdienstleistungen „Made in Germany" nach wie vor ein hohes Ansehen genießen. Im November 2007 im Rahmen des deutschen Außenwirtschaftstages wurde der Inros Lackner AG der zweite Preis der deutschen Außenwirtschaft verliehen.

Verleihung des Preises durch die Handelskammer Bremen

2. Preis der deutschen Außenwirtschaft

Kinder des Waisenhauses in Yovokope beim Wasserholen

Aufgebaut auf Erfahrungen

> In den vergangen Jahren wurden immer wieder neue Maßstäbe gesetzt und die Inros Lackner AG kontinuierlich weiter entwickelt. <

Top Ten der Branche

Das Spektrum der Projekte hat sich im In- und Ausland enorm erweitert. Inzwischen gehört die Inros Lackner AG nicht nur zu den größten Planern in Norddeutschland, sondern auch zu den Top Ten der Branche in Deutschland. Diese Entwicklung ist geprägt vom ständigen Wandel und dem kontinuierlichen Ringen um anspruchsvolle ingenieurtechnische Lösungen. Dabei war es wichtig, regelmäßig die Perspektive zu wechseln, denn große Veränderungen haben sich in den letzten Jahrzehnten vollzogen. Dazu zählen der technische Fortschritt, Umweltfaktoren und bautechnische Neuerungen.

Heute konzentriert sich das Leistungsportfolio der Inros Lackner AG auf die Kernbereiche Wasserbau und Hafenlogistik, Komplexe Gebäudeplanung, Energie- und Umweltplanung und Infrastrukturplanung. Weltweit werden Architektur- und Ingenieurleistungen realisiert, die jährlich ein Volumen von rund 30 Millionen Euro umfassen. Das internationale Geschäft machte 2010 rund 20 Prozent aus.

Fusion mit Wisserodt und General Contract

Im Sinne einer weiteren erfolgreichen Unternehmensentwicklung haben sich Anfang dieses Jahres die Wisserodt Consulting GmbH und die General Contract Ingenieurgesellschaft mbH mit der Inros Lackner AG zusammengeschlossen. Gemeinsam treten sie heute als Inros Lackner AG auf dem Markt auf. Durch die Fusion wird die personelle und fachliche Leistungsstärke weiter ausgebaut. Seit 2004 gehören Wisserodt und General Contract zum Firmenverbund. Sie sind spezialisiert auf die Planung von komplexen Infrastrukturprojekten. Ein wichtiger Schwerpunkt sind spurgeführte Verkehrssysteme.

Mehr als 400 Mitarbeiter an 21 Standorten im In- und Ausland arbeiten heute im Unternehmen und sind für die Entwicklung und Planung der Projekte verantwortlich. Sie verfügen über ein fundiertes Fach- und Spezialwissen, das unter einem Dach gebündelt wird.. Angeboten wird das gesamte Spektrum der Bauplanung aus einer Hand. Die folgenden Kapitel informieren ausführlich über die Vielfalt an Projekten und das damit verbundene breite Leistungsspektrum.

LOKAL UND GLOBAL: Projekte aus 75 Jahren

Einen Blick auf das breite Spektrum an Projekten aus den letzten Jahrzehnten bietet das folgende Kapitel. Es präsentiert eine Projektauswahl aus den vier Kompetenzbereichen: Komplexe Gebäudeplanung, Wasserbau und Hafenlogistik, Energie- und Umweltplanung sowie Infrastrukturplanung. Die zeitliche Einordnung zeigt auch hier wie im ersten Kapitel deutlich die Entwicklung und den Ausbau der Planungsleistungen.

Über die Jahre ist es gelungen, den wachsenden Ansprüchen an Bauwerke gerecht zu werden. Heute ist die Inros Lackner AG in allen Kernkompetenzen sowohl für die Planung von Einzelleistungen als auch für die Generalplanung in allen Planungsstufen tätig, bietet ein effizientes Genehmigungs- und Baumanagement an und berät umfassend. Die folgenden Seiten bieten einen Einblick über die Vielfalt der großen und kleinen Projekte, die bundesweit und international an verschiedenen Standorten realisiert wurden und werden.

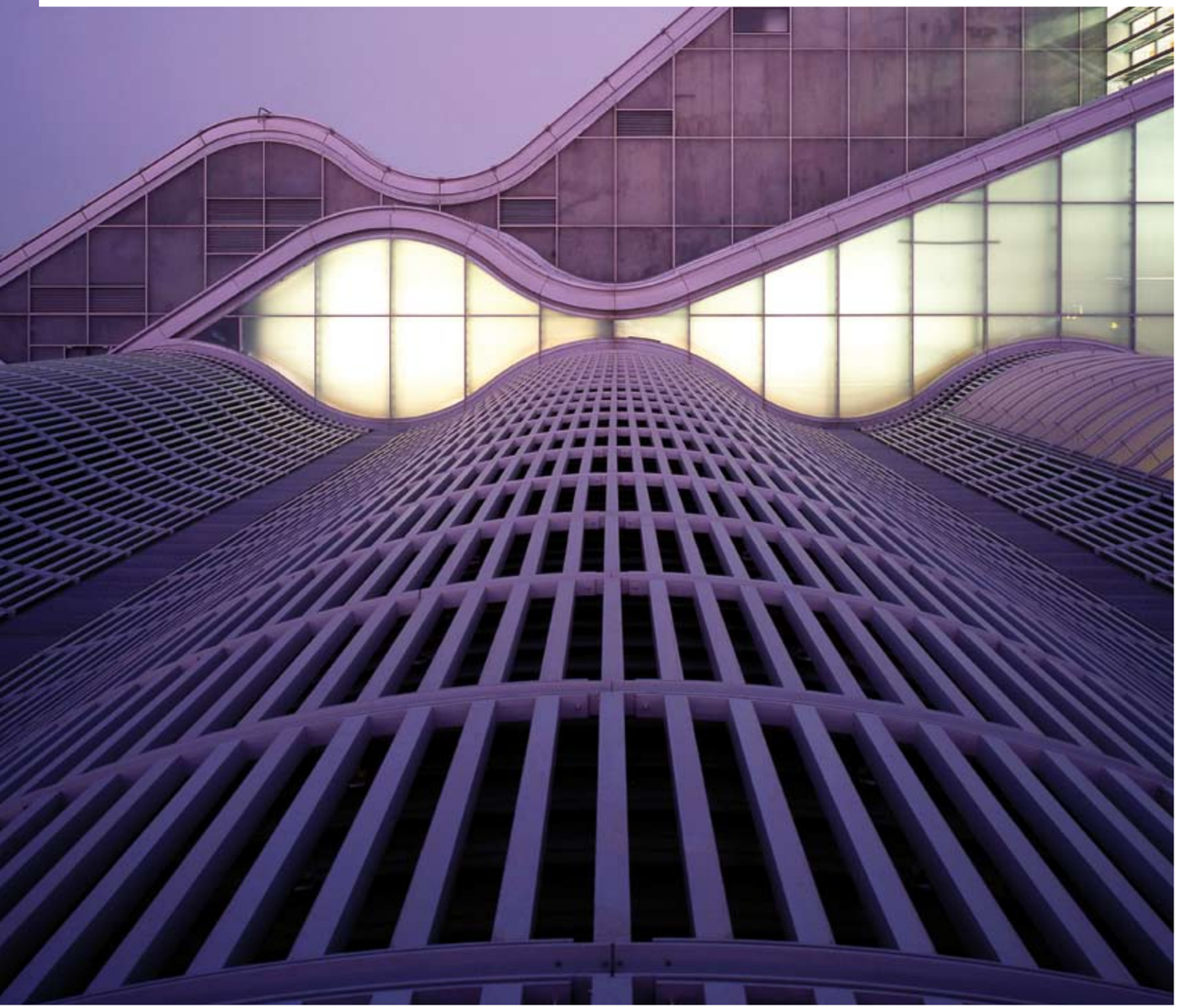
Komplexe Gebäudeplanung **66**
Wasserbau und Hafenlogistik **98**
Energie- und Umweltplanung **128**
Infrastrukturplanung **154**

Wettbewerbe und Städtebauliche Studien **182**

Internationale Projekte **202**

Komplexe Gebäudeplanung

> FÜR DEN BAU ALS GANZES WERDEN ARCHITEKTONISCHE UND KONSTRUKTIVE ENTWURFSKONZEPTE ENTWICKELT UNTER BEACHTUNG DER NACHHALTIGKEIT. <



Architektur und Städtebau

Die Anforderungen an Gebäude werden immer komplexer und erfordern die Integration von spezifischem Fachwissen. Dieses bezieht sich auf die Funktion und Wirtschaftlichkeit sowohl für den Neubau, die Sanierung oder das Bauen im Bestand. Dafür ist es notwendig, vielfältige Aufgaben zu vereinen. Die Architekten und Ingenieure der Inros Lackner AG entwickeln ganzheitliche Konzepte mit einem hohen Anspruch an die architektonische Gestaltung, planen ausgereifte und moderne Tragstrukturen und fördern die energetische Optimierung von Gebäuden. All das sind wichtige Aspekte, die Gebäude heute erfüllen müssen.

„In den letzten Jahren hat es große Veränderungen in unserer Branche gegeben. Dementsprechend musste sich das Management des Generalplaners an die wachsenden Anforderungen und strukturellen Entwicklungen anpassen. Dabei sind die genauen Kenntnisse über Abläufe und Qualitäten im Planungsprozess eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg." ***Rainer Horn, Geschäftsbereichsleiter Hochbau***

Tragwerksplanung

Ausgereifte Tragstrukturen für Gebäude

Bereits in der Frühphase des Entwurfs wird die Tragwerksplanung aktiv am Planungsprozess beteiligt. Der Tragwerksplaner arbeitet dabei eng mit den Architekten und Fachplanern zusammen, um gemeinsam die optimale Tragstruktur für das Gebäude zu finden. Dabei wird zunehmend werkstoffübergreifend gearbeitet. Neben klassischen Bauweisen wie dem Stahl- und Spannbeton sowie dem Stahl-, Holz- und Mauerwerksbau kommen zunehmend das Bauen mit Textilien bzw. der Glasbau zur Anwendung.

„Die fachliche Breite und die damit verbundene Möglichkeit der engen Zusammenarbeit mit anderen Fachplanern ist ein großer Vorteil. Auf deren Basis lassen sich durch die Kombination von klassischen und modernen Bauweisen innovative Baukonstruktionen entwickeln, welche die erforderliche Tragfähigkeit sowie Gebrauchstauglichkeit besitzen und dabei die Forderungen nach Wirtschaftlichkeit und Ästhetik in Einklang bringen." ***Dr. Ronny Glaser, Stellv. Niederlassungsleiter Cottbus***

Technische Gebäudeausrüstung

Energiekonzepte integrieren und optimieren

Ein wichtiger Aspekt dabei ist die Erstellung von liegenschaftsbezogenen Energiekonzepten. Durch sie erhält der Auftraggeber eine objektive Bewertung seines Gebäudebestandes und eine Darstellung notwendiger Modernisierungsmaßnahmen unter Berücksichtigung geltender gesetzlicher Grundlagen wie der EnEV und dem EEWärmeG. Die Umsetzung eines solchen Konzeptes garantiert eine zukunftssichere Positionierung hinsichtlich ökonomischer, ökologischer und rechtlicher Gesichtspunkte.

„Die Zukunft unserer Arbeit liegt in der Planung und Entwicklung von Gebäuden und Liegenschaften unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit. Der sorgsame und konsequente Umgang mit natürlichen Ressourcen und der Schutz der Umwelt wird, wie die Qualität und Funktionalität, der Wertemaßstab für zukünftige Planungsleistungen sein." ***André Hundt, Geschäftsbereichsleiter Technische Gebäudeausrüstung***

KOMPLEXE GEBÄUDEPLANUNG
INDUSTRIEBAUTEN
GESELLSCHAFTSBAUTEN
BILDUNGS- UND FORSCHUNGSEINRICHTUNGEN
BAUTEN DES GESUNDHEITSWESENS
WASSERBAU UND HAFENLOGISTIK
ENERGIE- UND UMWELTPLANUNG
INFRASTRUKTURPLANUNG

Großmolkerei

Die Projektierung von Bauten für die Lebensmittelindustrie in der DDR war eine der Hauptaufgaben des Rostocker Betriebs. In den 1960er Jahren wurden verschiedene Bauten für die milchverarbeitende Industrie geplant. In Bützow entstand eine Großmolkerei mit Trockenmilchwerk. Der Gebäudekomplex gehörte zu den größten Vorhaben mit folgenden Bauwerken: Molkerei, Trockenmilchwerk, Sozial- und Verwaltungsgebäude, Trockenmilchannahme, Mehrzweckgebäude, Werkstätten, Lagergebäude mit Gleisanschluss, Heizwerk mit Kohlelager, Außenanlagen mit Straßen, Gleisen und den Ver- und Entsorgungsleitungen.

Leistungen Generalplanung **Ort** Bützow

Bekleidungswerk für Jugendmode
Architekturpreis der DDR 1983

Das Werk für die Herstellung von Jugendmode erhielt den Architekturpreis für die städtebauliche Einordnung und Umsetzung des Bauensembles mit Pförtner-, Produktions- und Werkstattgebäuden sowie einer Betriebsgaststätte. Das Kernstück ist ein dreigeschossiges Produktionsgebäude in Stahlbetonskelettbauweise mit den äußeren Abmessungen (L = 21 x 6 m, B = 15 x 6 m) bei einem Stützenraster im Erdgeschoss von 6 x 6 m und in den Obergeschossen von 6 x 18 m. Eine besondere Gliederung der Längsseiten wurde durch die außen liegenden Treppenhäuser erzielt. Diese lockern durch eine betonte Farbgebung die langgestreckte Fassade zusätzlich auf. Dadurch konnte die weitere Gestaltung des Gebäudes sparsam gehalten werden. In dem modernen Werk für Jugendmode fanden rund 1.300 Arbeitskräfte, davon 95 Prozent Frauen, einen Arbeitsplatz.

Leistungen Generalplanung **Ort** Rostock

AIRBUS Montagehalle

Der Airbus A380 ist eines der ambitioniertesten gesamteuropäischen Projekte. Die Planung für die Hamburger Ausrüstungs- und Montagehalle wurden 2005 erstellt. Heute werden hier Rumpfsektionen für den Bau des Großraumflugzeuges montiert und komplettiert. Die weit gespannte Hallenkonstruktion aus Stahlfachwerkträgern gliedert sich in verschiedene funktionale Bereiche, an die sich Lager-, Sozial- und Büroräume angliedern. Die Ver- und Entsorgung der Arbeitsbereiche wird über ein Tunnelsystem organisiert.

Auftraggeber ARGE Strabag/August Priehn/Donges im Auftrag der EADS Deutschland
Architektur gmp **Leistungen** Ausführungsplanung **Ort** Hamburg - Finkenwerder

Fischverarbeitungszentrum

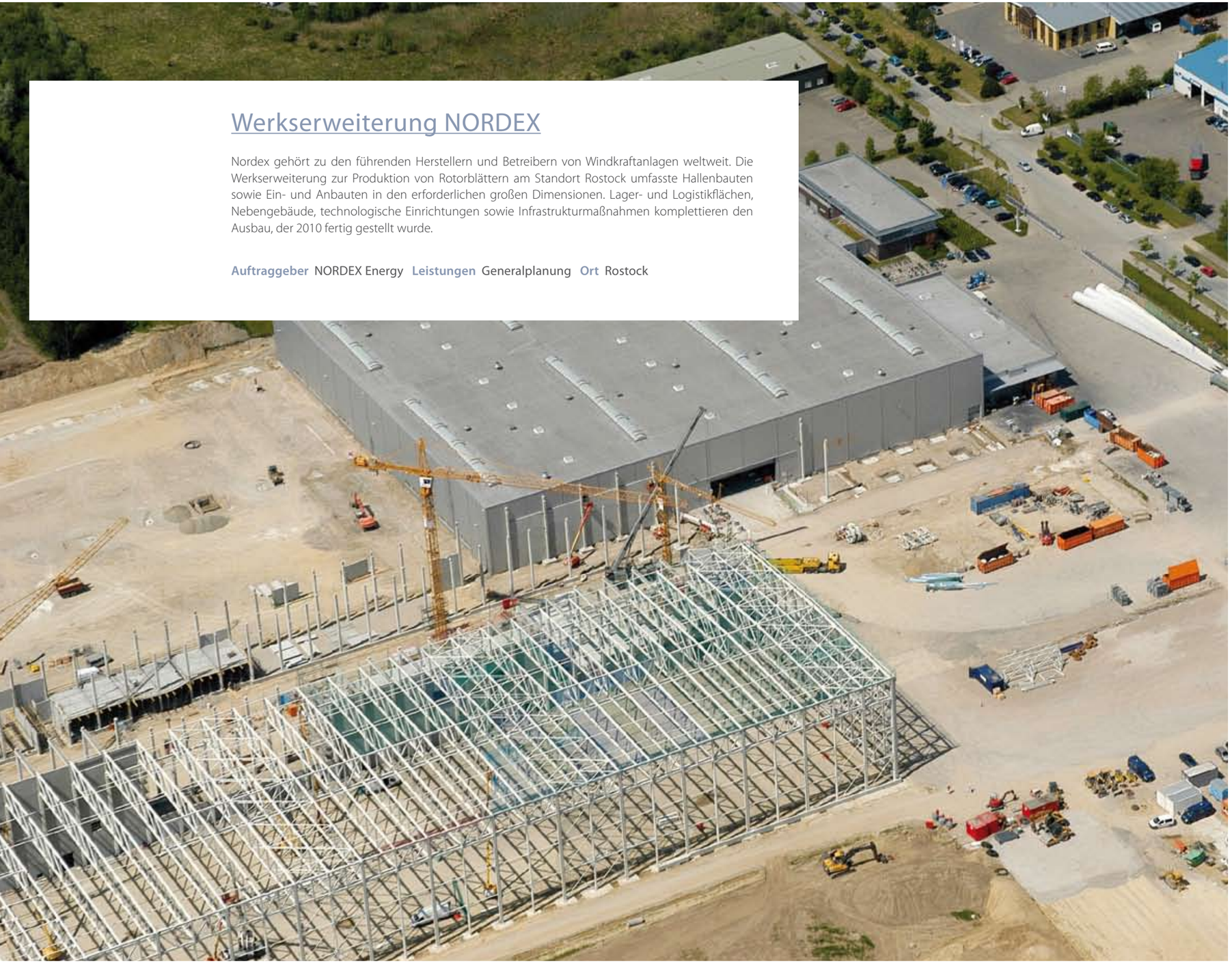
Im Fährhafen Sassnitz-Mukran steht eine der modernsten Fischbearbeitungsfabriken in Europa. Das dazugehörige Fischverarbeitungszentrum wurde zwischen 2005 und 2007 ausgebaut, um die Kapazität des Betriebs zu erweitern. Der Ausbau umfasst die anlagentechnische Ausrüstung und die bautechnischen Erweiterungsbauten.

Auftraggeber HBEG – Hafenbetriebs- und Entwicklungsgesellschaft mbH **Leistungen** Generalplanung
Ort Sassnitz / Rügen

Bauhof Wasser- und Schifffahrtsamt

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion des Bundes unterhält das gesamte schiffbare Wasserstraßennetz in Deutschland. Die regionalen Wasser- und Schifffahrtsämter (WSA) betreiben zur Wartung und Instandhaltung ein flächenübergreifendes Netz an Bauhöfen – Werkstattkomplexe mit Lagereinrichtungen. In Niederfinow entstanden zwei Gebäudekomplexe mit Büro- und Verwaltungsräumen, Werkstätten, Lager und überdachten Freiflächen. Die Planung wurden zwischen 2004 und 2006 realisiert.

Auftraggeber WSA Eberswalde **Leistungen** Generalplanung **Ort** Niederfinow



Werkserweiterung NORDEX

Nordex gehört zu den führenden Herstellern und Betreibern von Windkraftanlagen weltweit. Die Werkserweiterung zur Produktion von Rotorblättern am Standort Rostock umfasste Hallenbauten sowie Ein- und Anbauten in den erforderlichen großen Dimensionen. Lager- und Logistikflächen, Nebengebäude, technologische Einrichtungen sowie Infrastrukturmaßnahmen komplettieren den Ausbau, der 2010 fertig gestellt wurde.

Auftraggeber NORDEX Energy **Leistungen** Generalplanung **Ort** Rostock

Mitwirkung an weiteren Projekten:

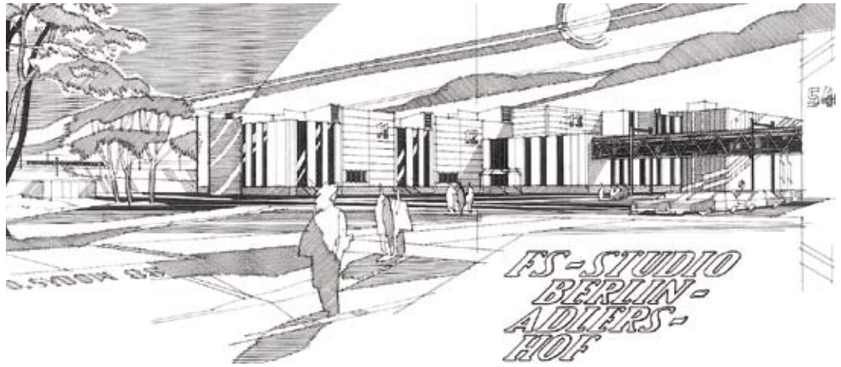
Bauhof Wasser- und Schifffahrtsamt, Minden
Bioethanolwerk, Poppendorf
Busbetriebswerkstatt (RSAG), Rostock
Düngemittelwerk, Rostock
Elektromotorenwerk, Dresden
Glashäger Brunnen GmbH, Bad Doberan
Mercedes-Benz Werk, Bremen
Mälzerei „Malteurop“, Rostock
Offset-Rotationsmaschinenhalle, Rostock
Rigips-Werk, Brieselang
Zellstoffverarbeitungswerk, Falkenhagen

KOMPLEXE GEBÄUDEPLANUNG
INDUSTRIEBAUTEN
➤ GESELLSCHAFTSBAUTEN
BILDUNGS- UND FORSCHUNGSEINRICHTUNGEN
BAUTEN DES GESUNDHEITSWESENS
WASSERBAU UND HAFENLOGISTIK
ENERGIE- UND UMWELTPLANUNG
INFRASTRUKTURPLANUNG

Sport- und Kongresshalle

Das damals sehr moderne und repräsentative Bauwerk wurde 1962 fertig gestellt. Die Halle fasste 5.000 Rangplätze und bot den Besuchern bis zu 7.500 Plätze bei Kongress- und Boxveranstaltungen. Alle Hallensportveranstaltungen, außer Radrennen, wurden hier durchgeführt. Darüber hinaus gab es Nebenräume für Zuschauer und Aktive, eine sportärztliche Betreuung und die Verwaltung. Eine Besonderheit stellte die Dachkonstruktion aus zwei Hauptbindern aus Stahl mit 60 m Spannweite, die auf vier kräftigen Stahlbetonhohlstützen ruhte, dar.

Leistungen Generalplanung **Ort** Schwerin



Sendezentrum des Fernsehens der DDR

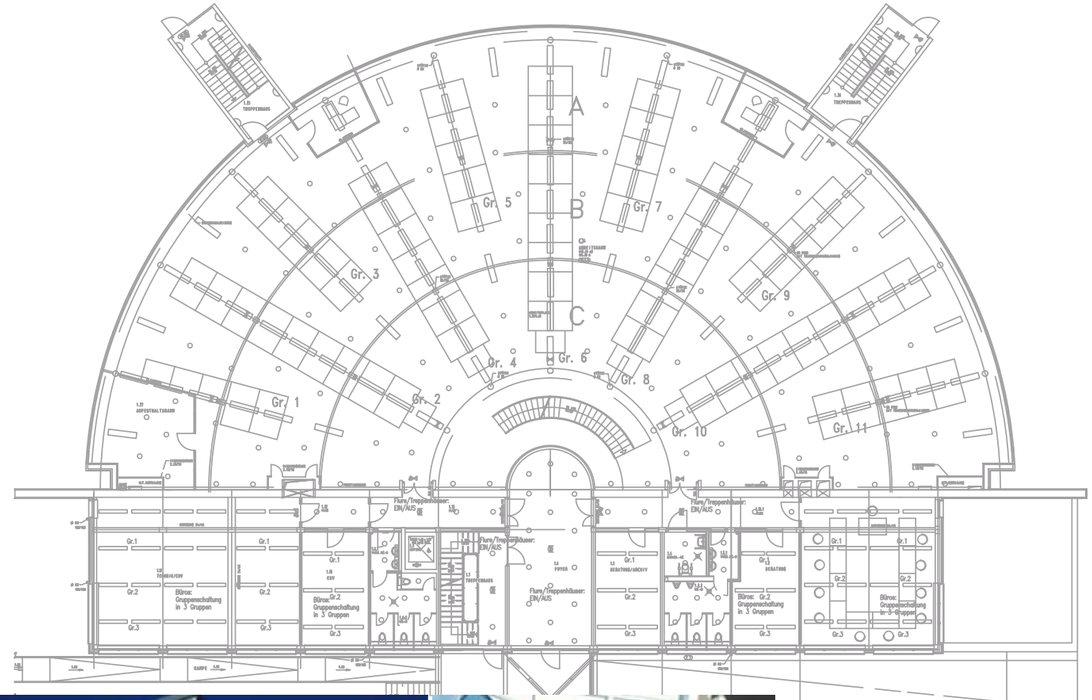
Das Sendezentrum in Berlin-Adlershof war ein wichtiger Medienstandort in der DDR. Hier wurden die Sendungen von zwei Fernsehvollprogrammen produziert. 1987 wurde der Gebäudekomplex weiter ausgebaut. Heute befindet sich auf dem Gelände der Sitz der Fernsehproduktionsgesellschaft Studio Berlin-Adlershof GmbH.

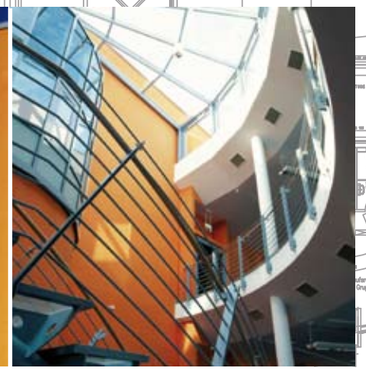
Leistungen Generalplanung **Ort** Berlin

Verwaltungsgebäude mit Betriebskantine

Die Stadtwerke Rostock AG ist der größte Anbieter von Strom, Gas und Fernwärme. Das 5-geschossige Verwaltungsgebäude in Stahlbeton-Skelett-Bauweise (1969) sowie die angrenzenden Lager- und Werkstatthallen wurden 1995 modernisiert und umfunktioniert. Eine neue Betriebskantine und das Kundenzentrum wurden in das Gebäudeensemble integriert

Auftraggeber Stadtwerke Rostock AG **Leistungen** Generalplanung **Ort** Rostock





Sixt Communication Center

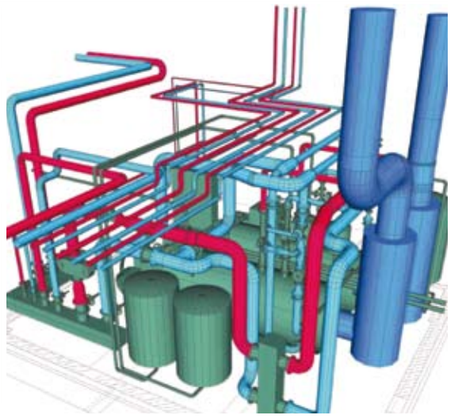
Das Dienstleistungsgebäude für 300 Mitarbeiter, wurde 2001 fertig gestellt und umfasst zwei räumlich getrennte Hauptfunktionsbereiche. In Form von zwei halbkreisförmigen Körpern gliedern sich diese an einer 12 Meter hohen Betonwand an. Sie trennt das Bürohaus räumlich von der Autovermietungsstation mit dem ServiceBereich und setzt farbliche Akzente durch die Verwendung der Corporate Design Farben des Unternehmens. Der Neubau wurde mit modernster Klima- und intelligenter Gebäudetechnik ausgestattet, die sich harmonisch und gestaltend in das Gebäude einfügt.

Auftraggeber SIXT GmbH & Co. KG **Leistungen** Generalplanung **Ort** Rostock

LTU Arena

Eine nachhaltige elektronische Versorgung zeichnet die Multifunktionsarena aus. Sie wird durch zwei voneinander unabhängige öffentliche Verteilungsnetze gewährleistet. Dadurch konnten nicht nur Investitionskosten für Notstromaggregate sondern auch laufende Betriebskosten eingespart werden. Die Mittelspannungsversorgung übernehmen zwei kundeneigene Trafostationen. Die Niederspannung wird über 16 Steigepunkte mittels vertikaler Stromschienenverteiler zugeführt. Die dafür notwendigen Versorgungskabel liegen unterhalb der Bodenplatte im Erdreich. Unter anderem konnten so die Brandlasten im Gebäude erheblich reduziert werden. Die Planung wurde zwischen 2002 und 2003 erstellt.

Auftraggeber ABB Gebäudetechnik AG, Hamburg **Leistungen** Technische Ausrüstung
Ort Düsseldorf



IHK Hauptgebäude Mecklenburg-Vorpommern

Das repräsentative Dienstleistungszentrum wurde 2010 eröffnet und überzeugt mit einem regenerativen Energiekonzept. Die bauseits erforderliche Pfahlgründung für das Gebäude wurde für eine oberflächennahe, geothermische Versorgung genutzt. Die Gründungspfähle wurden als Energiepfähle eingesetzt und mit einem integrierten Wärmeaustausch ausgestattet, der an das Heiz- und Kühlsystem des Gebäudes angeschlossen ist. Somit wird das Erdreich im Winter als natürlicher Wärmelieferant und im Sommer für die Prozesskühlung und sanfte Klimatisierung genutzt.

Auftraggeber Industrie- und Handelskammer zu Schwerin **Architektur** Architekten Bothe Richter Teherani **Leistungen** Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe, Bauüberwachung, Technische Gebäudeausrüstung **Ort** Schwerin

© Rasbach Architekten

DARWINEUM

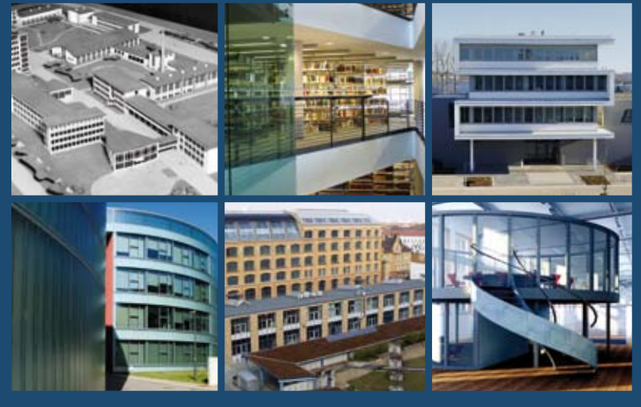
Es ist weit mehr als ein Tierhaus im klassischen Sinn. Das DARWINEUM ist eine einzigartige Kombination aus einer lebendigen zoologischen Sammlung und einer musealen Ausstellung. Das DARWINEUM wird auf 11.000 Quadratmetern, einem Erweiterungsgelände des Rostocker Zoos, errichtet. Es ist ein Gebäudekomplex, das aus drei Gebäudeteilen sowie einem großen Freigehege und einer Kattaanlage besteht. Die Konstruktion erfordert anspruchsvolle statische Lösungen, beispielsweise werden einzelne Dachflächen intensiv begrünt, auch Bäume werden angepflanzt – das bringt große Lasten, die es zu berücksichtigen gilt. Die Eröffnung ist für 2012 geplant.

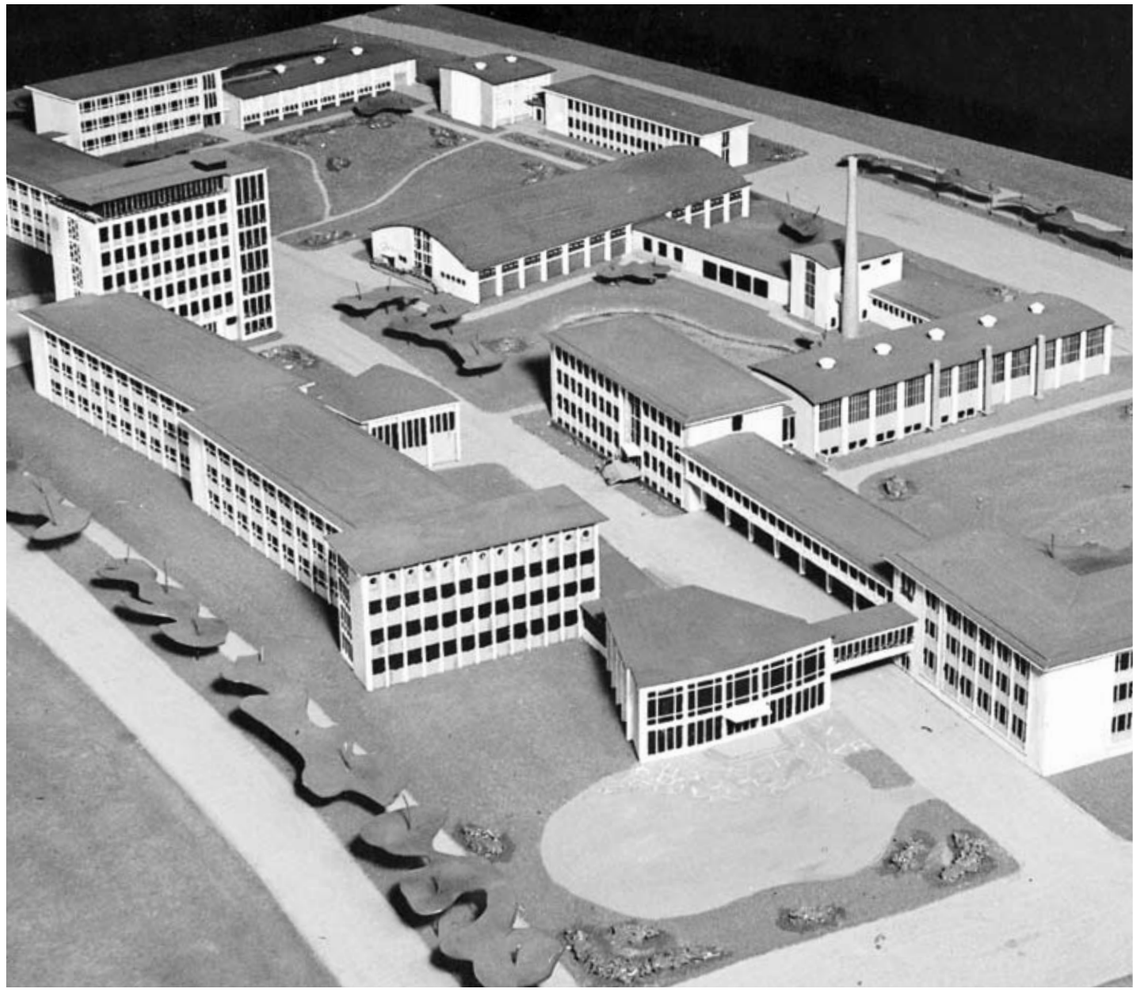
Architektur: Rasbach Architekten **Auftraggeber** Zoo Rostock **Leistungen** Tragwerksplanung, Ausschreibung, Vergabe, Ausführungsplanung, Bauüberwachung **Ort** Rostock

Mitwirkung bei weiteren Projekten:

Einkaufszentrum „Carl Blechen Carree“, Cottbus
Berliner Stadtschloss, Berlin
Cruise Center, Warnemünde
Hotelanlage Weiße Wieck, Boltenhagen
IKEA, Köln
IKEA, Leipzig
Messehalle, Rostock
Ostseestadion, Rostock
Ozeaneum, Stralsund
Parkhaus Speicherstadt, Hamburg
Polizeileitstelle, Lübeck
Rudolf-Harbig-Stadion, Dresden
Stadthalle, Rostock
Sprengelmuseum, Hannover
Wohnkomplex Kopernikusstraße, Rostock
World Conference Center, Bonn

KOMPLEXE GEBÄUDEPLANUNG
INDUSTRIEBAUTEN
GESELLSCHAFTSBAUTEN
➤ BILDUNGS- UND FORSCHUNGSEINRICHTUNGEN
BAUTEN DES GESUNDHEITSWESENS
WASSERBAU UND HAFENLOGISTIK
ENERGIE- UND UMWELTPLANUNG
INFRASTRUKTURPLANUNG





Schiffbautechnische Fakultät

Die 1951 gegründete Technische Fakultät konnte den steigenden Bedarf an Studienplätzen räumlich nicht mehr decken. Daher erhielt die Schiffbautechnische Fakultät zwischen 1957 und 1961 einen neuen Gebäudekomplex in der Rostocker Südstadt. Dazu gehörten verschiedene Seminargebäude und Institute, ein Maschinenlabor sowie ein großer Hörsaal. Die Bauwerke für den Lehr- und Forschungsbetrieb wurden in Stahlbetonskelettbauweise errichtet und weisen eine klare moderne Gestaltung auf. Heute steht das Gebäudeensemble unter Denkmalschutz.

Leistungen Generalplanung **Ort** Rostock

Universitätsbibliothek Greifswald

Sie ist eine der ältesten Universitätsbibliotheken Deutschlands und eine zentrale Einrichtung der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald. Mit dem neuen Gebäude zählt sie nun auch seit 2001 zu den modernsten bibliothekarischen Dienstleistungszentren. Dieses gliedert sich in ein „Haus der Verwaltung" und ein „Haus der Bücher". Eine Lesehalle, die in konventioneller Stahlbetonbauweise errichtet wurden, verbindet beide Bereiche miteinander. Das Dach wurde als Stahlkonstruktion auf sehr schlanken Stützen ausgeführt.

Auftraggeber Finanzministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern **Architektur** Architekturbüro Baeseler Schmidt Schwacke **Leistungen** Tragwerksplanung **Ort** Greifswald

Lasertechnologie- und Transferzentrum (LTZ)

Im LTZ werden moderne Technologien zur Materialbearbeitung entwickelt und getestet. Die Architektur des Gebäudes orientiert sich symbolhaft an elektronischen Bauteilen. Im viergeschossigen Mittelbau befinden sich Büro- und Sozialräume sowie ein Materialprüflabor. Laserwerkstätten und ein Röntgenlabor gehören zum ebenerdigen Hallenbereich ebenso wie eine Technikzentrale für die notwendigen elektrischen lüftungs- und kältetechnischen Anlagen.

Auftraggeber Eigenbetrieb „Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung der Hansestadt Rostock" **Leistungen** Generalplanung **Ort** Rostock

Biomedizinisches Forschungszentrum

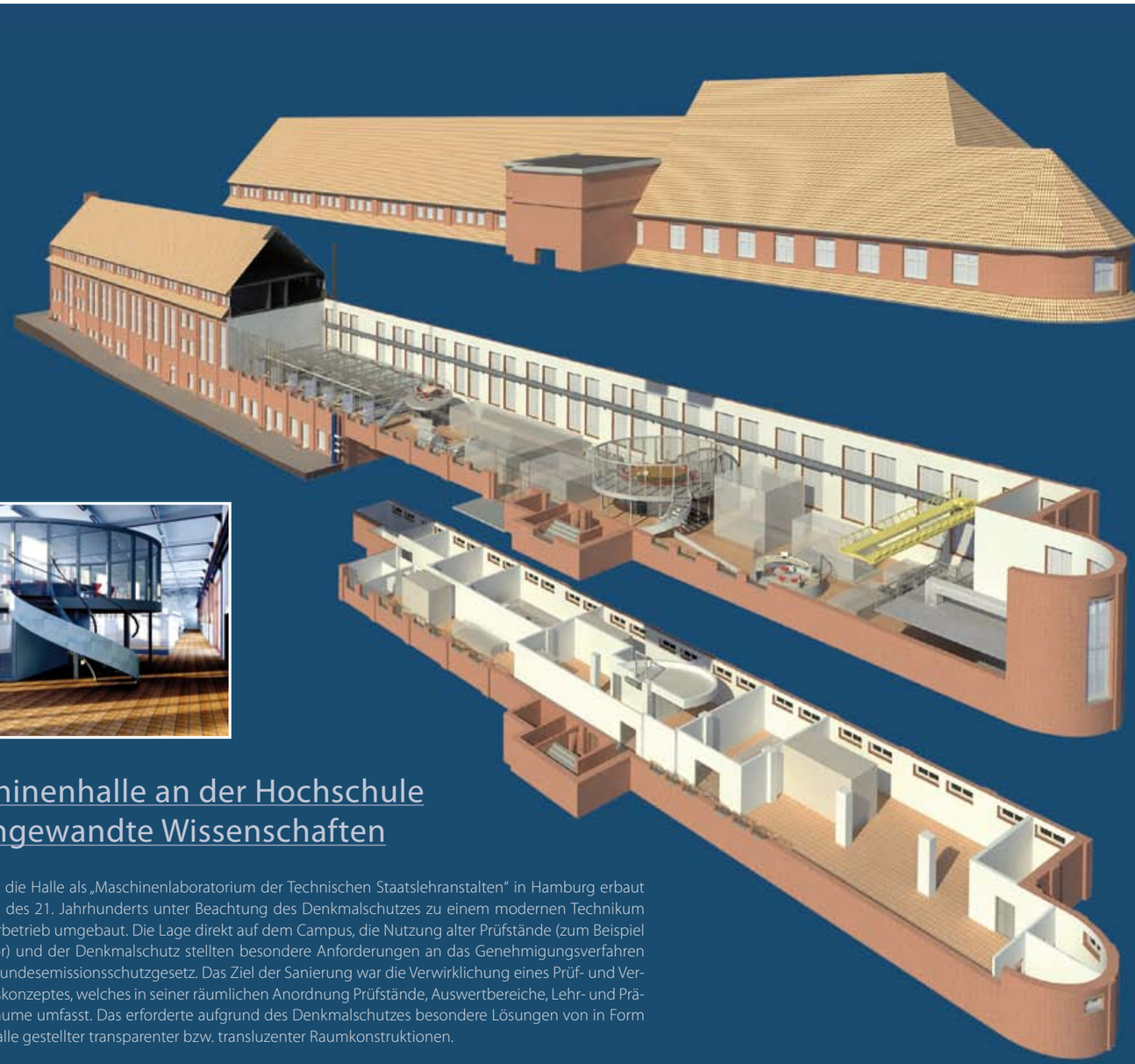
In unmittelbarer Nähe zum Universitätsklinikum Rostock wurde 2005 ein neues Biomedizinisches Forschungszentrum eröffnet. Der Komplex besteht aus zwei Teilgebäuden, die über eine Brücke im zweiten Obergeschoss miteinander verbunden sind. Alle Außenwände haben eine gebogene polygonale Form und wurden mit einer anspruchsvollen Bauglasfassade verkleidet. Zum Gebäudekomplex gehören Büro- und Lagerflächen, Seminarräume, Infoflächen sowie hochwertig ausgestattete Laborflächen auf 2.900 m² und Reinraumlabore auf knapp 800 m².

Auftraggeber Eigenbetrieb „Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung der Hansestadt Rostock" **Leistungen** Tragwerksplanung, Ausschreibung, Vergabe, Bauüberwachung **Ort** Rostock

Hochschule für Technik und Wirtschaft

Auf einem denkmalgeschützten Industrieareal entstand ein zentraler Campus der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin. Ein Teil der 1904 bis 1909 errichteten Gebäude und Hallen wurden für den Studienbetrieb wieder hergerichtet. Auf einer Gesamtbruttogeschossfläche von ca. 18.000 m² wurden Labor- und Seminarräume, Hörsäle sowie Büroräume geschaffen. Weiterhin wurden eine Cafeteria und ein Bibliotheksbereich integriert. Notwendig waren umfangreiche Sanierungsmaßnahmen und Anpassungen sowie zum großen Teil Neuinstallationen der HLS- und Elektroleistungen.

Auftraggeber Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin **Leistungen** Tragwerksplanung, Technische Gebäudeausrüstung, Bauüberwachung **Ort** Berlin



Maschinenhalle an der Hochschule für Angewandte Wissenschaften

1928 wurde die Halle als „Maschinenlaboratorium der Technischen Staatslehranstalten" in Hamburg erbaut und Anfang des 21. Jahrhunderts unter Beachtung des Denkmalschutzes zu einem modernen Technikum für den Lehrbetrieb umgebaut. Die Lage direkt auf dem Campus, die Nutzung alter Prüfstände (zum Beispiel Deutz Motor) und der Denkmalschutz stellten besondere Anforderungen an das Genehmigungsverfahren nach dem Bundesemissionsschutzgesetz. Das Ziel der Sanierung war die Verwirklichung eines Prüf- und Versuchsstandskonzeptes, welches in seiner räumlichen Anordnung Prüfstände, Auswertbereiche, Lehr- und Präsentationsräume umfasst. Das erforderte aufgrund des Denkmalschutzes besondere Lösungen von in Form frei in die Halle gestellter transparenter bzw. transluzenter Raumkonstruktionen.

Auftraggeber Freie und Hansestadt Hamburg, Hochschule für Angewandte Wissenschaften **Leistungen** Architektur, Objektplanung, Technische Gebäudeausrüstung, Genehmigungsmanagement **Ort** Hamburg

Mitwirkung bei weiteren Projekten:

Agrarwissenschaftliche Fakultät, Universität Rostock
Berufsausbildungszentrum, Berlin
Fachhochschule, Lübeck
Forschungsanstalt, Insel Riems
Hörsaal, Universität Paderborn
Jean Piaget Oberschule, Berlin
Laborgebäude 51 (BAM), Berlin
Schulsporthalle, Rostock
Technologiepark, Wismar
Universitätsbibliothek, Rostock
Universitätsgebäude, Magdeburg

KOMPLEXE GEBÄUDEPLANUNG
INDUSTRIEBAUTEN
GESELLSCHAFTSBAUTEN
BILDUNGS- UND FORSCHUNGSEINRICHTUNGEN
➤ BAUTEN DES GESUNDHEITSWESENS
WASSERBAU UND HAFENLOGISTIK
ENERGIE- UND UMWELTPLANUNG
INFRASTRUKTURPLANUNG

Medizinische Klinik

1960 wurde in Rostock der Neubau mit einer Fassade, die dem klassizistischen Baustil nachempfunden wurde, eröffnet. Die Einrichtung besaß damals 286 Betten mit einer angeschlossenen Ambulanz, einer großen Hydro- und Elektrotherapie-Abteilung sowie einer Vollküche für 350 Personen. Im Mittelblock des Baukörpers waren der große Hörsaal mit 350 Plätzen und Kurssäle mit 80 Plätzen, die Röntgenabteilung und die Laboratorien untergebracht, ebenso wie die Technikräume für die Gebäudeausrüstung und eine vollautomatische Klimaanlage.

Leistungen Generalplanung **Ort** Rostock

Klinikgelände Tessin

Verschiedene Neu- und Umbauten wurden auf dem Klinikgelände in Tessin geplant. 1912 wurde das Krankenhaus Tessin als ländliche Siechenstation gegründet und ist heute speziell auf die Altenpflege ausgerichtet. Es entstanden neue Pflegeheime, die eng mit einer Gesundheitsbetreuung vor Ort verbunden sind. Weiterhin befinden sich auf dem Gelände Verwaltungseinrichtungen sowie eine Rettungswache. Zwischen 1992 und 1996 wurde die Planung für den Neubau einer Geriatrischen Rehabilitationsklinik, einer Funktions- und Röntgendiagnostik, sowie die technische Gebäudeausrüstung eines Senioren- und Pflegeheims erstellt.

Auftraggeber Seniorenzentrum Tessin GmbH **Dienstleistung** Objektplanung, Technische Gebäudeausrüstung, Genehmigungsmanagement, Bauüberwachung **Ort** Tessin

Medigreif Fachkrankenhaus

Die Fachklinik für Orthopädie und Rheumatologie in Vogelsang-Gommern wurde in mehreren Bauabschnitten unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Auflagen rekonstruiert und erweitert. Als Funktionsneubau entstand ein teilunterkellertes 2-geschossiges Gebäude in einer Stahlbeton-Skelettkonstruktion mit Flachdach und extensiver Dachbegrünung. Das Gebäude ist über einen 2-geschossigen Übergang mit dem Altbau verbunden und bietet Raum zur Anpassung der diagnostischen und therapeutischen Ausrüstung an die aktuellen Qualitätsstandards. Beispielsweise befinden sich hier neue Operations-, Röntgen- und Sterilisationsräume, ein Bewegungsbecken sowie alle erforderlichen Neben- und Technikräume.

Auftraggeber Medigreif GmbH **Dienstleistung** Generalplanung **Ort** Vogelsang-Gommern

Müritz Klinikum

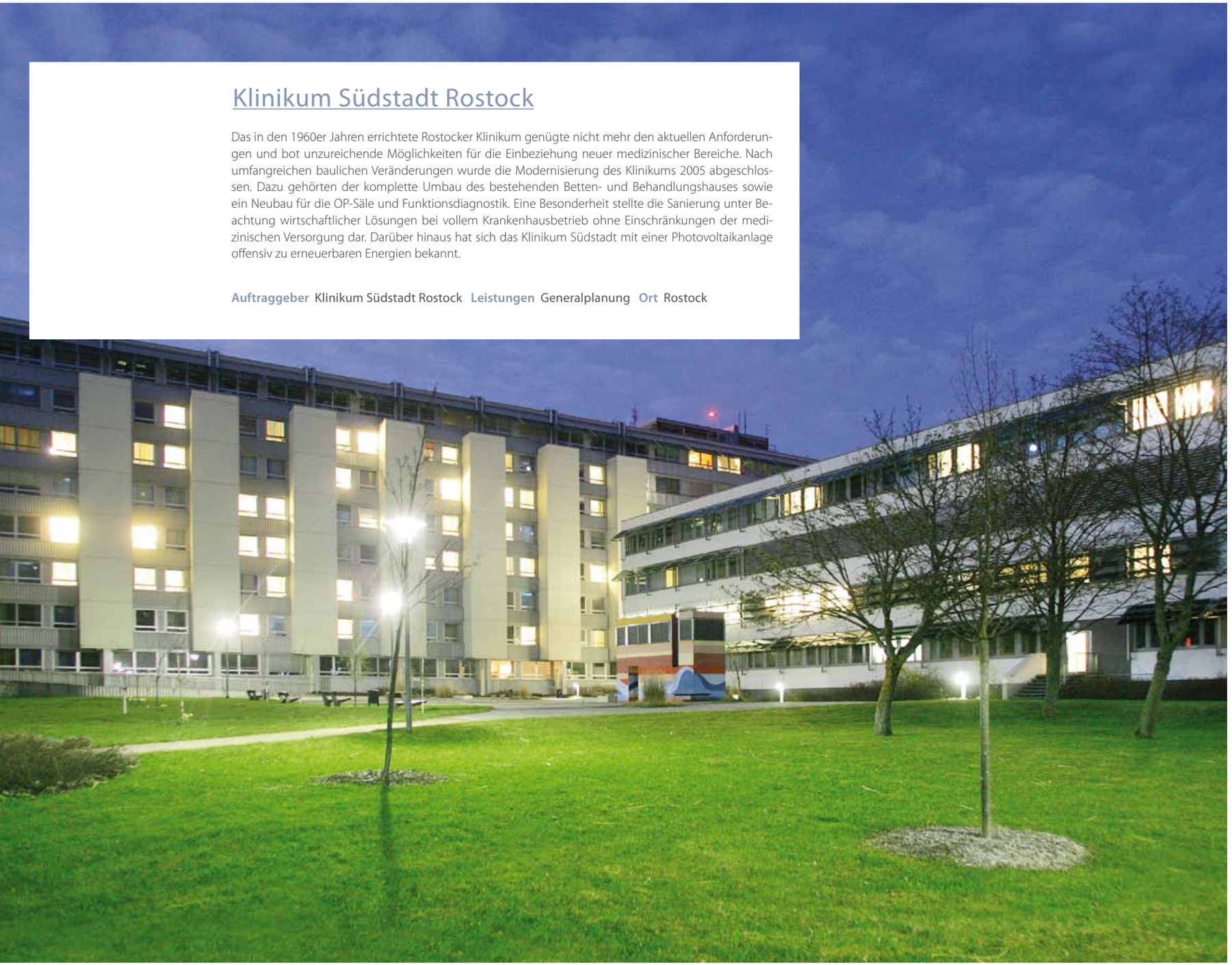
Das Projekt umfasst die Sanierung und Erweiterung des Bettenhauses auf 170 Betten, den Neubau mit sechs OP-Sälen, Nebenräumen und Laborbereichen sowie den Neubau der Zentralküche und Verwaltung. Geplant wurde die gesamte technische Ausrüstung für den Gebäudekomplex. Dabei stellt die natürliche Klimatisierung des Neubaus mit Hilfe der Erdwärme ein herausragendes Element dar. Die thermische indirekte Grundwassernutzung wird zum Kühlen und in Kombination mit einer Wärmepumpe zum Heizen verwendet. 2005 wurde der Neubau in Betrieb genommen.

Auftraggeber Mediclin Müritz Klinikum Waren **Architekt** MHB Planungs- und Ingenieurgesellschaft **Leistungen** Technische Gebäudeausrüstung **Ort** Waren

Klinikum Südstadt Rostock

Das in den 1960er Jahren errichtete Rostocker Klinikum genügte nicht mehr den aktuellen Anforderungen und bot unzureichende Möglichkeiten für die Einbeziehung neuer medizinischer Bereiche. Nach umfangreichen baulichen Veränderungen wurde die Modernisierung des Klinikums 2005 abgeschlossen. Dazu gehörten der komplette Umbau des bestehenden Betten- und Behandlungshauses sowie ein Neubau für die OP-Säle und Funktionsdiagnostik. Eine Besonderheit stellte die Sanierung unter Beachtung wirtschaftlicher Lösungen bei vollem Krankenhausbetrieb ohne Einschränkungen der medizinischen Versorgung dar. Darüber hinaus hat sich das Klinikum Südstadt mit einer Photovoltaikanlage offensiv zu erneuerbaren Energien bekannt.

Auftraggeber Klinikum Südstadt Rostock **Leistungen** Generalplanung **Ort** Rostock



Mitwirkung bei weiteren Projekten:

Chirurgische Klinik, Universitätsklinik Rostock

Deutsches Zentrum für
Neurodegenerative Erkrankungen, Magdeburg

DRK Behindertenwerkstatt, Rostock

Kinderklinik, Universitätsklinik Rostock

Linksherzkathederplatz, Klinikum Südstadt Rostock

Mutter-Kind-Klinik, Heringsdorf

Notfallsimulationszentrum, Hamburg

Parkklinik Medigreif, Greifswald

Universitätsklinikum, Hannover

Universitätsklinikum, Lübeck

Ver- und Entsorgungszentrum,
Universitätsklinik Rostock

Wasserbau und Hafenlogistik

> SEIT 75 JAHREN WERDEN VON UNS WELTWEIT DER NEUBAU UND DIE SANIERUNG VON WASSERBAUWERKEN UND MASSNAHMEN ZUM HOCHWASSER- UND KÜSTENSCHUTZ SOWIE FLUSSBAU BEGLEITET. <

Wasser ist eine der bedeutendsten Ressourcen der Erde und erfordert einen verantwortungsbewußten Umgang. Die klimatischen Veränderungen und die zunehmende Nutzung stellen in Zusammenhang mit hohen Umweltstandards anspruchsvolle Aufgaben an die Wasserbauingenieure. Integrale Lösungsansätze und umfangreiches Fachwissen sind die Basis für wirtschaftliche und nachhaltige Lösungen, die im Einklang mit der Umwelt und dem Landschaftsschutz stehen. Kontinuierlich wird das Fachwissen an die steigenden technischen und logistischen Anforderungen in Bezug auf die Planung von Wasserbauten angepasst.

„Was den Wasserbau so spannend macht, ist seine Vielseitigkeit. Die breite fachliche Ausrichtung erfordert eine interdisziplinäre Zusammenarbeit und bietet Raum für einen intensiven fachlichen Austausch. Und das, wie ich finde, an den schönsten maritimen Plätzen wie Küstenstädten und Binnenwasserregionen. Es sind besondere Naturlandschaften und Siedlungsstrukturen, die an uns Planende einen hohen Anspruch stellen." ***Torsten Retzlaff, Geschäftsbereichsleiter Wasserbau und Geotechnik***

Transport- und Hafenlogistik

Entwicklung von Häfen und Transportwegen

Die prognostizierten Verkehrsentwicklungen müssen durch eine zukunftsorientierte Hafenpolitik umgesetzt werden. Dazu gehört die konsequente Entwicklung des Hafens als logistisches Dienstleistungszentrum. Die Bedeutung der Container-Schifffahrt für den Warenumschlag im Welthandel ist hierfür ein markantes Beispiel. Neue Containerterminals und Tiefwasserhäfen werden gebaut, Liegeplätze erweitert und Umschlageinrichtungen zahlenmäßig erhöht und modernisiert. Eine stetige Anpassung und Weiterentwicklung der Hafeninfrastruktur ist erforderlich für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit von See- und Binnenhäfen. Die dafür notwendigen Maßnahmen im Verkehrswasser- und Flussbau werden verantwortungsvoll geplant. Spezialisten für Transport- und Hafenlogistik erarbeiten die Grundlagen für die Dimensionierung von Häfen, Wasserstraßen und Schleusen. Fachingenieure planen die Hafenanlagen und alle zugehörigen Infra- und Suprastruktureinrichtungen und bieten Beratungsleistungen für die Umstrukturierung vorhandener Anlagen zur Anpassung an sich ändernde Anforderungen.

Wasserbauplanungen

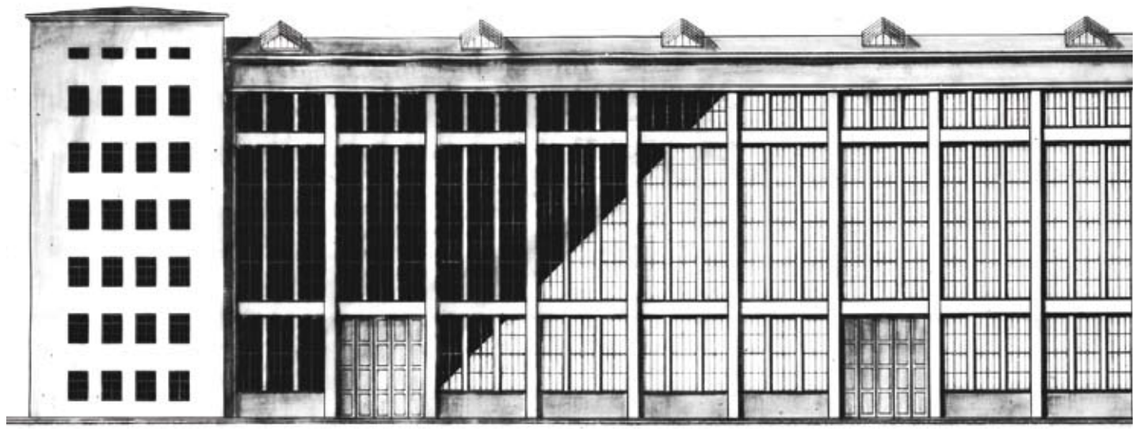
„Wir haben eine Vielzahl von außergewöhnlichen Projekten im Wasser- und Hafenbau realisiert und darauf einen großen Erfahrungsschatz aufgebaut. Das war und ist nur durch die hohe Motivation und Fachkompetenz unserer Projektteams möglich. Diese setzen sich aus erfahrenen Mitarbeitern und hervorragend ausgebildeten Nachwuchskräften zusammen." ***Hauke Krebs, Stellv. Niederlassungsleiter Bremen***

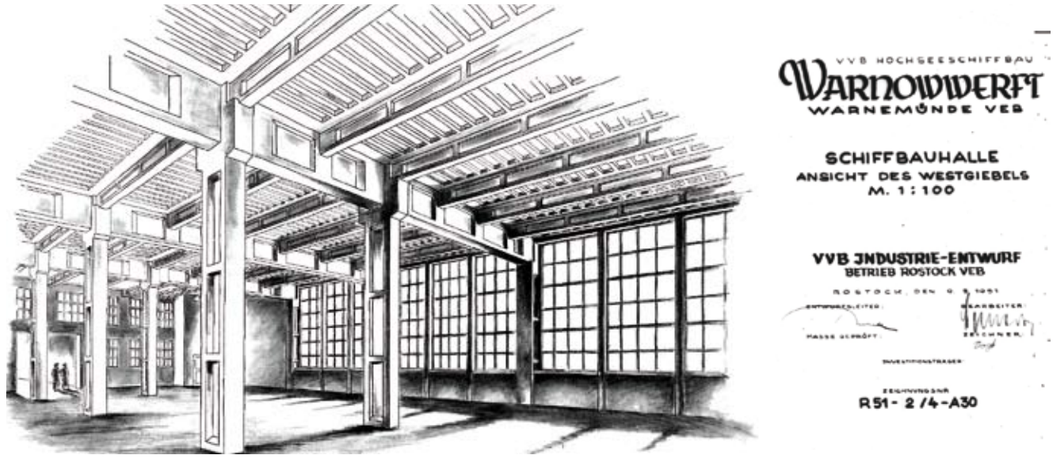
Küsten- und Hochwasserschutz

Schutz vor Hochwasser

Die Kräfte des Wassers sind bedrohlich, wie die alljährlich vorkommenden Überflutungen zeigen. Der Meeresspiegelanstieg, die zunehmende Intensität der Stürme und die Ansiedlung hochwertiger urbaner Anlagen in Wassernähe erfordern einen verbesserten Hochwasser- und Küstenschutz. Die frühzeitige Integration aller Fachdisziplinen in den Planungsprozess ist unabdingbar, um gegen die Kräfte von Hochwasser und Sturmfluten gewappnet zu sein und gleichzeitig den Fließgewässern Platz für eine ökologische Entwicklung verbunden mit Eigendynamik zu geben. Modellversuche und numerische Modellierungen bieten die dafür erforderliche Planungssicherheit. Sie dienen als Grundlage für Schutzkonzepte.

KOMPLEXE GEBÄUDEPLANUNG
WASSERBAU UND HAFENLOGISTIK
➤ HÄFEN, FÄHRTERMINALS UND WERFTEN
SCHLEUSEN UND BINNENWASSERSTRASSEN
HOCHWASSER- UND KÜSTENSCHUTZ
ENERGIE- UND UMWELTPLANUNG
INFRASTRUKTURPLANUNG





Kvaerner Warnowwerft

In der DDR wurden für die Produktion einer eigenen Hochseeflotte Werften in Warnemünde, Wismar und Stralsund gebaut. Das Büro in Rostock war an den Gesamtplanungen für Warnemünde und Wismar beteiligt. Bis 1954 entstanden auf der Warnowwerft in Warnemünde als Kernanlage vier Hellinge von je 220 m Länge, auf denen Schiffe von bis zu 10.000 BRT gebaut werden konnten.

Leistungen Mitwirkung an der Gesamtplanung **Ort** Warnemünde

Tiefwasserhafen an der Elbe

Die Chemie- und Umschlagsanlage wurde für eine betrieblich getrennte Abfertigung von 150.000 tdw-Schiffen mit feuergefährlicher, flüssiger Ladung und trockenem Massengut errichtet. Die Planungen für den Tiefwasserhafen in der Elbe stellten eine Herausforderung dar und wurde 1972 abgeschlossen. Die Entscheidung fiel für eine offene Lösung, einen Inselanleger, um die Elbe nicht zu verengen.

Auftraggeber Niedersächsisches Hafenamt, Cuxhaven **Leistungen** Entwurf, Ausschreibung und örtliche Bauüberwachung **Ort** Bützfleth

Fährhafen Puttgarden

Im Fährhafen Puttgarden wurden verschiedene Planungsleistungen erbracht, unter anderem für den Umbau im Rahmen der Modernisierung des Liniendienstes von Puttgarden (Fehmarn) nach Rødby (Dänemark). Eine neue Fährschiffgeneration kam zum Einsatz, die entweder am Heck oder Bug in zwei Ebenen über spezielle Doppeldeckfährbrücken be- und entladen werden kann. 1996 wurde die Anpassung der vorhandenen Fährbetten mit der Zuwegung zu den Ober- und Hauptdecks sowie die Gestaltung des Abfertigungs- und Vorstellbereichs geplant.

Auftraggeber Deutsche Fährgesellschaft Ostsee **Leistungen** Generalplanung, Objektüberwachung, Projektmanagement **Ort** Fehmarn

Fähranleger Skandinavienkai

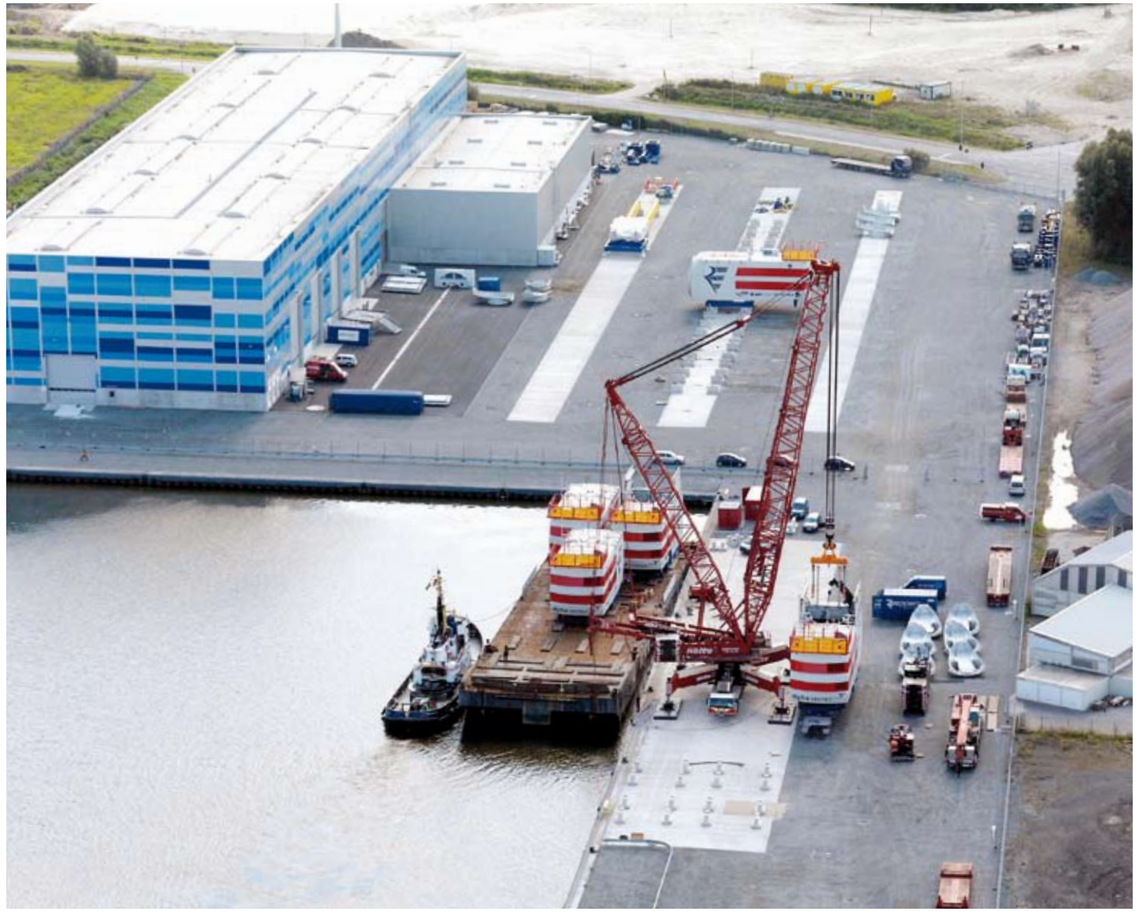
Der stetig steigende Güterumschlag am Skandinavienkai in Lübeck erforderte eine Erweiterung der Anlegerkapazitäten durch eine Kombination von Rückbau, Modernisierung und Ersatz vorhandener Anleger. Die technischen Anforderungen an die neuen Anleger leiteten sich in erster Linie aus den wachsenden Schiffsgrößen sowie notwendigen Verkürzungen der Liegezeiten ab. Bei der umgesetzten Lösung handelte es sich um eine als Doppeldeckbrücke konzipierte RoRo-Anlage, die als Stahlschweißkonstruktion ausgeführt wurde. Somit ist eine gleichzeitige Beladung über eine Hauptdeckbrücke und eine Oberdeckbrücke möglich.

Auftraggeber Hansestadt Lübeck, Lübecker Hafen-Gesellschaft **Leistungen** Generalplanung
Ort Lübeck

Hafenerweiterung am Rhein

Der Hafen Emmelsum befindet sich am Rhein, der am stärksten befahrenen Wasserstraße der Welt. Für den Hafen war ein Entwicklungs-, Nutzungs- und Kostenkonzept zu entwickeln, um der Nachfrage nach freien Hafenflächen in Nordrhein-Westfalen gerecht zu werden. Mit dem Ziel, diese Flächen neu zu erschließen sowie Containerumschlag zu ermöglichen, sieht das Konzept eine westseitige Hafenerweiterung um ca. 30 ha vor.

Auftraggeber Kreis Wesel **Leistungen** Masterplan, Objektplanung **Ort** Emmelsum, Landkreis Wesel



Schwergut-Umschlaganlage im Labradorhafen

In Bremerhaven stellt der Labradorhafen im Fischereihafen einen geeigneten Standort für die Produktion von Windkraftanlagen und deren Umschlag dar. Voraussetzung dafür sind: ein überdurchschnittlich hoher Flächenbedarf sowie hohe Flächenlasten. Geplant wurden unter anderem mehrere tiefgegründete Schwerlastplatten im Kajenbereich, drei tiefgegründete Schwerlast-Lagerbalken und die Verlängerung der Uferwand. Dabei spielten die hohen Flächenlasten und die Anpassung des Pfahlrasters an die Schräganker der vorhandenen Spundwand eine entscheidende Rolle bei der Bemessung der Tiefgründung und Stahlbetonplatten.

Auftraggeber Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH
Leistungen Studie, Objektplanung, Tragwerksplanung, Bauüberwachung **Ort** Bremerhaven

JadeWeserPort

Am tiefen Wasser der Jade entsteht Deutschlands einziger Tiefwasserhafen für zukünftige Großcontainerschiffe. Er trägt den Ansprüchen im internationalen Containerverkehr Rechnung und bietet mit einer tideunabhängigen Fahrwassertiefe von bis zu 18 m, einer kurzen Revierfahrt von ca. 23 Seemeilen sowie einem großzügig bemessenen Wendekreis vor der Kaje viele Vorteile. Vier neue Mega-Carrier können zukünftig an der 1.725 m langen Containerkaje anlegen. Diese sollen mit bis zu 17 Containerbrücken zeitgleich an einem Terminal abgefertigt werden.

Auftraggeber JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co.KG **Leistungen** Entwurfsplanung, Verdingungsunterlagen, Örtliche Bauüberwachung, Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordination, Ingenieurtechnische Beratung **Ort** Wilhelmshaven

© JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co.KG

Mitwirkung bei weiteren Projekten:

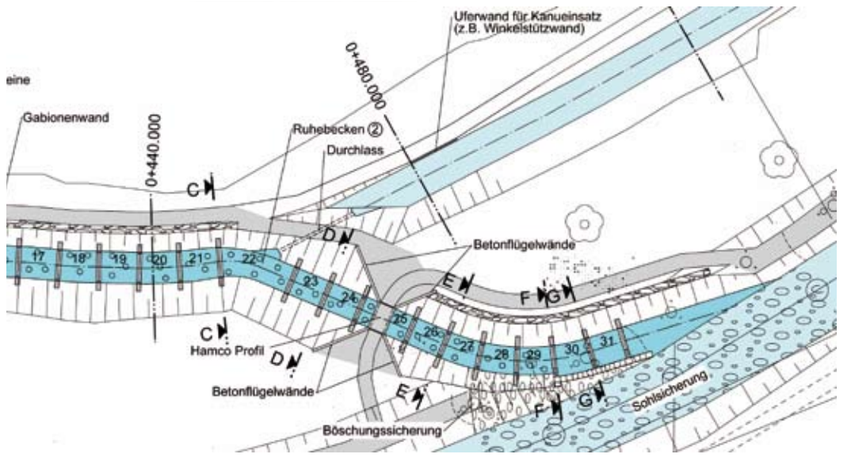
Aker MTW Werft, Wismar
Binnenhafen, Eisenhüttenstadt
Europahafen, Bremen
Europahafen, Hamburg
Fährterminal Pier I, Seehafen Rostock
Hafenausbau, Osnabrück
Hafenausbau, Wismar
Hafenkomplex, Brunsbüttelkoog
Hafenerweiterung am Mittellandkanal, Haldensleben
Rheinhafen, Köln
Sportboothafen, Mülheim an der Ruhr
Vorwerker Hafen, Lübeck
Vulkan-Werft, Bremen
Werft, Stralsund

KOMPLEXE GEBÄUDEPLANUNG
WASSERBAU UND HAFENLOGISTIK
HÄFEN, FÄHRTERMINALS UND WERFTEN
➤ SCHLEUSEN UND BINNENWASSERSTRASSEN
HOCHWASSER- UND KÜSTENSCHUTZ
ENERGIE- UND UMWELTPLANUNG
INFRASTRUKTURPLANUNG

Schleuse Oslebshausen

Der Umbau und die Erweiterung der Schleuse erfolgte 1980 im Zuge von Hochwasserschutzmaßnahmen. Die mehr als 70 Jahre alten Schleusenhäupter wurden durch neue Bauwerke mit Schiebetoren, die gleichzeitig als Hochwassersperrwerk ausgebildet sind, ersetzt. Auch die Anschlussbauwerke wie Betriebs- und Bürogebäude und benachbarte Uferbauwerke wurden erneuert. 20 Jahre später wurden erneut Planungsleistungen für die Vertiefung der Schleuse erbracht.

Auftraggeber Hafenbauamt Bremen / bremenports GmbH & Co.KG **Leistungen** Ausschreibungsunterlagen, Prüfung der Angebotsentwürfe / Ausführungsplanung (für die Vertiefung) **Ort** Bremen



Renaturierung eines Wehres

Querverbauungen haben das Wehr Torgelow für aquatische Tierarten praktisch unpassierbar gemacht. Aus zwei ingenieurökologischen und hydraulisch anspruchsvollen flussbaulichen Lösungskonzepten wurde die Vorzugsvariante für den Rückbau zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit ermittelt. Ziel war es, den Fischaufstieg an mindestens 300 Tagen im Jahr mit dem dazugehörigen Abflussspektrum von 2 und 6 m^3/s unter Beachtung der hydraulischen Regelfunktion und des Hochwasserschutzes zu gewährleisten.

Auftraggeber Staatliches Amt für Umwelt und Natur (StAUN) Ueckermünde **Leistungen** Machbarkeitsstudie, Vor- und Objektplanung, Hydraulische Berechnungen **Ort** Torgelow

Ausbau Stichkanal Hildesheim

Der Stichkanal Hildesheim verbindet den Hafen Hildesheim mit dem Mittellandkanal und stellt damit eine wichtige Verbidnung zu den Küstenhäfen dar. Der 1928 in Betrieb genommene Stichkanal ist den Anforderungen der heutigen Binnenschifffahrt nicht mehr gewachsen und soll für die moderne Güterschifffahrt ausgebaut werden. Dafür wird die nutzbare Wassertiefe von derzeit 3 m auf 4 m erhöht. Im Zuge des Ausbaus werden insgesamt acht Brücken rück- und teilweise neu gebaut sowie zwei Durchlässe instand gesetzt. Die Planungen werden voraussichtlich 2012 abgeschlossen.

Auftraggeber Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanals in Hannover **Leistungen** Generalplanung **Ort** Hannover

Tempelhofer Hafen

Der Hafen Tempelhof in Berlin wird nach mehr als 100jähriger Nutzung als Hafen zu einem multifunktionalen Kultur- und Erlebniszentrum umgestaltet. Im Rahmen der Umgestaltung des Areals wird das Hafenbecken rekonstruiert und für die wassertouristische Nutzung hergerichtet. Die Bewahrung und Erhaltung der maritimen Tradition des alten Hafens wurde in den Vordergrund des Projektes gestellt. Für verschiedene wasserbauliche Maßnahmen wurden Planungsleistungen erbracht, unter anderem für die Rekonstruktion des Hafenbeckens, die Ufersicherung durch Unterwasserspundwände, die Sanierung der historischen geklinkerten Kaiwand sowie die Herstellung von Schiffsanlegern im Hafenbecken.

Auftraggeber IKB Immobilien Management GmbH, Düsseldorf **Leistungen** Objekt- und Tragwerksplanung, Bauüberwachung **Ort** Berlin-Tempelhof

Wiederschiffbarmachung des „Langen Trödel“

Für die Wiederschiffbarmachung werden Planungsleistungen für ein 10 km langes Teilstück des Finowkanals, Deutschlands ältestem Kanal, erbracht. Dazu gehören die Errichtung einer Schleuse, der Neubau von drei beweglichen Brücken (einer Hub- und zwei Klappbrücken), der Ausbau des Kanals und die Errichtung von Wartestellen. Ziel ist es, die führerscheinfreien schiffbaren Fahrgebiete der Oberen Havel-Wasserstraße, der Rheinsberger Gewässer und der Müritz über Nebenwasserstraßen mit dem Fahrgebiet „Finowkanal und Werbellinsee“ zu verbinden.

Auftraggeber Wasser- und Bodenverband „Schnelle Havel“ **Leistungen** Objekt- und Tragwerksplanung, Projektsteuerung **Ort** Zerpenschleuse, Brandenburg

Ausbau Havel-Oder-Wasserstraße

Im Rahmen des Ausbaus wurde ein ca. 2 km langer Kanalabschnitt der Havel-Oder-Wasserstraße in eine Dammstrecke umverlegt. Das ermöglichte den Neubau einer Kanalüberführung über zwei DB-Gleise. Planungsleistungen wurden unter anderem für folgende Teilprojekte in Arbeitsgemeinschaft erbracht: den Ausbau der Kanalstrecke (2 km), den Neubau der Kanalüberführung mit Revisionsverschlüssen (Eisenbahnunterführung mit 150 m Tunnellänge und 50 m + 290 m = 340 m Troglängen), den Neubau einer Straßenbrücke mit Straßenrampen und Otterdurchlass (Stahlstabbogen, Stützweite = 75 m), den Umbau der Gleisanlagen Berlin – Stralsund sowie für den Abbruch der alten Kanalbrücke.

Auftraggeber Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde / Wayss & Freytag Ingenieurbau AG **Leistungen** Vor-, Entwurfs- und Ausführungsplanung, Planfeststellung, Ausschreibung **Ort** Eberswalde

Zweite Schleuse Trier

Im Rahmen der Maßnahmen an der Mosel zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen wird landseitig neben der vorhandenen Schleuse Trier eine zweite Schifffahrtsschleuse geplant. Das monolithische Schleusenbauwerk weist eine nutzbare Kammerlänge von 210 m und eine Kammerbreite von 12,50 m auf. In Abhängigkeit des Unterwasserstands beträgt die Fallhöhe maximal 7,25 m. Die Planung umfasst unter anderem das Schleusenbauwerk (Massivbau und Stahlwasserbau), den oberen und unteren Vorhafen, die Sohlsicherung, die Schleusenbaugrube, die Infrastruktur sowie die Gründungsberatung.

Auftraggeber Wasser- und Schifffahrtsamt Trier **Leistungen** Objekt- und Tragwerksplanung in Ingenieurgemeinschaft, Sicherheits- und Gesundheitskoordination **Ort** Trier

Lausitzer Seenlandschaft

Europas größte künstliche Seenlandschaft entsteht im ehemaligen Lausitzer Braunkohlerevier. Die Seen sind für unterschiedliche Nutzungen insbesondere für Tourismus und Wassersport vorgesehen und werden durch Kanäle miteinander verbunden. Diese Kanäle sind teilweise schiffbar und mit teilautomatisierten Schleusenanlagen ausgestattet. Die Planungen für die Überleiter 1, 6 und 7 wurden zwischen 2005 und 2011 erstellt. Dazu gehörten unter anderem verschiedene Brückenbauwerke, Kanäle mit Ein- und Auslaufbereichen, Schleusen, Vorhäfen sowie die Integration und Neugestaltung von Verkehrsanbindungen. Die Bauüberwachungen für den Überleiter 13 werden voraussichtlich 2013 abgeschlossen.

Auftraggeber Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft (LMBV)
Leistungen Wasserbau- und Brückenplanungen, Umweltfachliche Planungen, Bauüberwachung
Ort Lausitzer Seenlandschaft

© LMBV

Mitwirkung bei weiteren Projekten:

Anleger für den WSA-Bauhof, Brake
Humboldthafen, Berlin
Parallelhafen für den WSA-Bauhof, Niederfinow
Schleuse an der Mittelweser, Dörverden
Schleuse am Teltowkanal, Kleinmachnow
Schleuse Neuer Hafen, Bremerhaven
Schleuse am Main-Donau-Kanal, Nürnberg
Schleuse Spandau, Berlin
Wehranlage Marklendorf an der Aller, Verden
Wehranlage Mühlenarm, Rathenow
Weseruferpromenade „Untere Schlachte", Bremen

KOMPLEXE GEBÄUDEPLANUNG
WASSERBAU UND HAFENLOGISTIK
HÄFEN, FÄHRTERMINALS UND WERFTEN
SCHLEUSEN UND BINNENWASSERSTRASSEN
➤ HOCHWASSER- UND KÜSTENSCHUTZ
ENERGIE- UND UMWELTPLANUNG
INFRASTRUKTURPLANUNG

Ersatzneubau Jemnitzschleuse

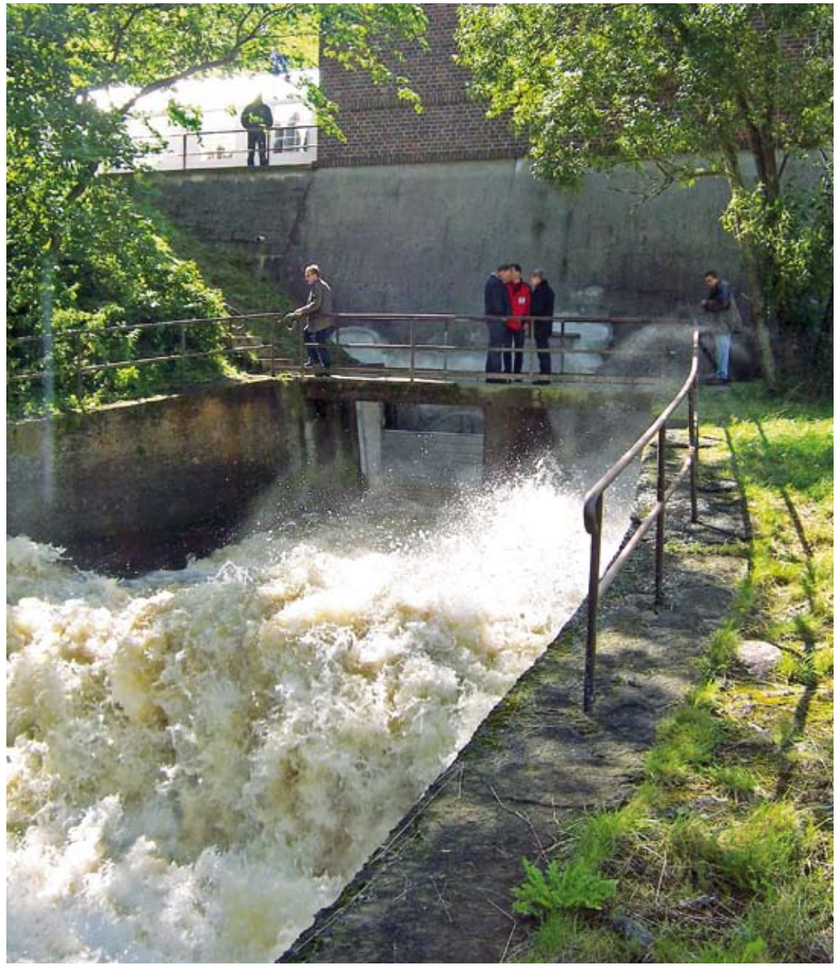
Der Ersatzneubau der Jemnitzschleuse im Sturmflutschutzsystem Börgerende – Heiligendamm wurde unter Berücksichtigung geplanter Renaturierungsmaßnahmen realisiert. Als Lösungsvariante für den Neubau wurde für das Kernstück eine tiefgegründete Massivbauvariante mit einer 3-Feld-Gliederung gewählt. Diese ermöglicht über das Entwurfskriterium Hochwasserschutz hinaus auch die Renaturierung des angrenzenden Conventer Sees. Zur Feststellung von Hochwasserereignissen wurden automatische Wasserstandsmessungen am Bauwerk angebracht.

Auftraggeber Staatliches Amt für Umwelt und Natur Rostock **Leistungen** Generalplanung, Bauoberleitung, Örtliche Bauüberwachung **Ort** Heiligendamm

Hochwasserrückhaltebecken „Kalte Bode“

Das Hochwasserrückhaltebecken „Kalte Bode“ im Harz wurde im September 2010 wieder in Betrieb genommen. Erbaut in den Jahren 1952 bis 1957 dient es dem Hochwasserschutz und als Vorsperre zur Vorklärung von Trinkwasser für die Rappbodetalsperre. Mit einer Stauhöhe von 23 m zählt die Anlage nach DIN 19700 zu den großen Talsperren. Im Rahmen der Nachrüstung der Talsperre mit einer Wasserkraftanlage mit einer Leistung von 200 kW wurden die beiden Grundablassleitungen erneuert und das Grundablassgewölbe saniert.

Auftraggeber Talsperrenbetrieb Sachsen-Anhalt **Leistungen** Bauzustandsanalyse, Objektplanung, Hydraulische Berechnungen **Ort** Elbingerode



Airbus Erweiterung

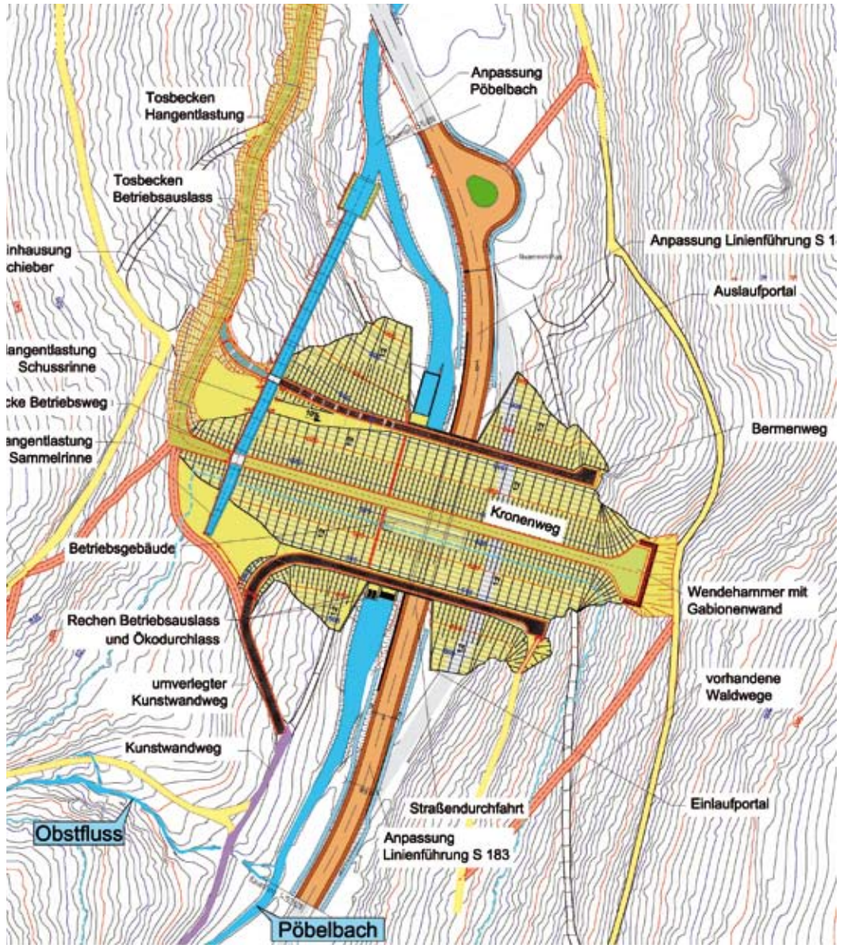
Im Rahmen der Erweiterung des Airbus Fertigungsgeländes (EADS) im Mühlenberger Loch wurde auf der bestehenden Weichschicht (Mächtigkeit zwischen 4 und 13 m) ein Industriegelände aufgespült. Die Erweiterungsfläche von ca.160 ha liegt in einem Süßwasserwatt mit Tideeinfluss und hat eine Geländehöhe von -1,5 bis +0,5 m NN. Als Voraussetzung zur Aufhöhung auf ca. 6 m NN wurde zuerst eine Geländeumschließung mit einer Länge von 3.470 m, davon 1.200 m in Spundwandbauweise, hergestellt. Die restlichen 2.270 m wurden als tiefgegründeter Deich erbaut.

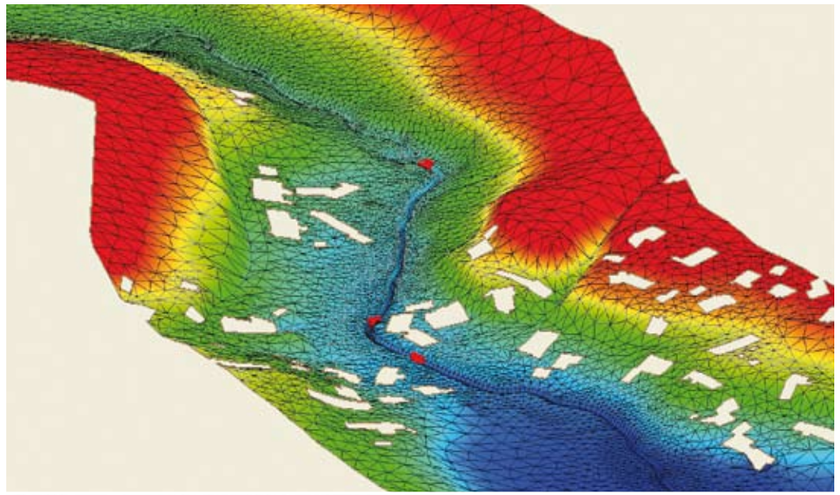
Auftraggeber Realisierungsgesellschaft Finkenwerder im Auftrag der Projektierungsgesellschaft Finkenwerder im Auftrag der Freien und Hansestadt, Hamburg **Leistungen** Örtliche Bauüberwachung **Ort** Hamburg

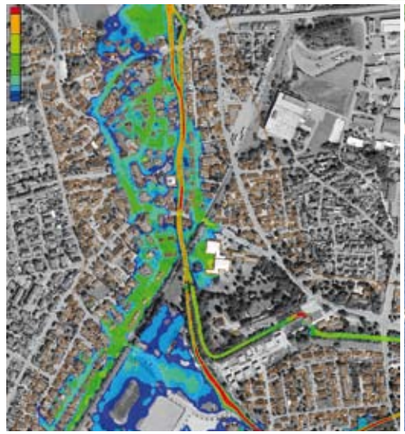
Hochwasserrückhaltebecken

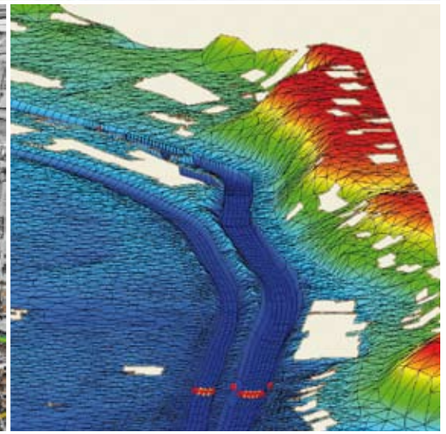
Zur Verbesserung des Hochwasserschutzes im Einzugsgebiet der Roten Weißeritz wird ein neues Hochwasserrückhaltebecken mit einer Dammhöhe von 27 m und einem Rückhaltevolumen von ca. 1,2 Mio. m³ errichtet. Es ist eine große Talsperre nach DIN 19700. Die wasserwirtschaftliche und bautechnische Planung wird ergänzt durch die genehmigungsrechtliche Begleitung der Planung im Planfeststellungsverfahren. Der Beckenstandort befindet sich in einem ökologisch hochsensiblen Bereich mit FFH-Gebieten, Natur- und Landschaftsschutzgebieten sowie §26-Biotopen. Der Baubeginn ist für 2012 vorgesehen.

Auftraggeber Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen, Betrieb Oberes Elbtal
Leistungen Generalplanung in Ingenieurgemeinschaft **Ort** Schmiedeberg









Hochwassergefahrenkarten Baden-Württemberg

Als Grundlagen für die Erstellung der Hochwassergefahrenkarten in Baden-Württemberg werden hydraulische Berechnungen für alle relevanten Gewässer bzw. Gewässerabschnitte erstellt. Die Hochwassergefahrenkarten zeigen bei ausgewählten Hochwasserszenarien unter anderem die flächenhafte Ausdehnung von Überflutungen mit verschiedenen Wiederkehrintervallen und die Überflutungstiefen. Die Berechnungen werden mit einem zweidimensionalen hydraulischen Modell durchgeführt. Grundlage hierfür bilden Laserscandaten und Daten der terrestrischen Vermessung im Gewässer.

Auftraggeber Regierungspräsidium Stuttgart **Leistungen** Hydraulische Berechnungen in Ingenieurgemeinschaft **Ort** Baden-Württemberg

Generalplan Küstenschutz

Der Generalplan Küstenschutz im Planungsraum Bremen und Niedersachsen fordert in vielen Gebieten eine Erhöhung der bestehenden Hochwasserschutzanlagen. Die Maßnahmen sollen bis 2017 umgesetzt werden. Ein wichtiger Aspekt bei der Umsetzung sind die speziellen technischen Anforderungen, die sich aus den teilweise jahrzehntealten Hochwasserschutzanlagen ergeben. Bei der Realisierung des Hochwasserschutzes, sind die konstruktiv geprägten Ufer (Spundwände und Kaianlagen) und deren aktuelle sowie zukünftige Nutzung in den Hafengebieten und im städtischen Umfeld zu berücksichtigen.

Auftraggeber Bremer Investitionsgesellschaft BIG **Leistungen** Konzeption, Machbarkeitsstudie, Kostenschätzung **Ort** Bremen

Mitwirkung bei weiteren Projekten:

Gesteuerter Polder Löbnitz , Sachsen
Hochwasserschutzdeich, Bitterfeld-Wolfen
Hochwasserschutzlinie, Radebeul
Hochwasser- und Küstenschutz, Kühlungsborn
Hochwasser- und Küstenschutz, Nordseeinseln
Hochwasserrückhaltebecken, Laucha und Springbach
Hochwasserschutztor „Große Elbstraße“, Hamburg
Instandsetzung Elbdeiche, Dresden
Machbarkeitsstudie zum Hochwasserschutz, Wertingen
Offshore Wellenbrecher Koserow, Usedom
Sturmflutschutz, Zingst

Energie- und Umweltplanung

> GLOBALE UMWELTVERÄNDERUNGEN UND EHRGEIZIGE KLIMAZIELE ERFORDERN NEUE IMPULSE UND LÖSUNGSANSÄTZE. DIESE GILT ES, IN DEN PLANUNGSPROZESS ZU INTEGRIEREN, UM EINEN NACHHALTIGEN NUTZEN FÜR DIE UMWELT ZU ERZIELEN. <

Mehr denn je im Blickpunkt von Politik und Öffentlichkeit stehen Energie- und Umweltbelange. Sie entwickeln sich zu entscheidenden Planungsgrößen, wenn es um eine funktionsgerechte Gestaltung der Umwelt geht. Verschiedene Ansprüche und Aspekte gilt es dabei zu berücksichtigen. Auf der einen Seite erfordert die heutige Schnelllebigkeit ein zügiges, flexibles Vorgehen, auf der anderen Seite stehen wachsende fachliche und gesetzliche Anforderungen an den Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz. Umwelt- und Landschaftsplanungen bilden die Basis für die Ableitung und Erarbeitung von Schutz- und Entwicklungskonzepten mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes als Lebensgrundlage des Menschen zu sichern, aber auch in Teilräumen die wirtschaftliche Entwicklung ökologisch und verträglich zu fördern. Von besonderem Vorteil in diesem Spannungsfeld ist eine interdisziplinäre, ganzheitliche Betrachtungsweise, welche die fachlichen Details, Umweltbelange und die nötigen Genehmigungsprozeduren berücksichtigt.

Umwelt- und Landschaftsplanungen

„Ein wichtiger Aspekt unserer täglichen Arbeit ist ein Blick auf die ökologischen Aspekte im Planungsprozess. Der sensible Umgang mit Umweltbelangen ist von großem Interesse für die Öffentlichkeit, Medien und Politik. Daher ist es notwendig, frühzeitig die genehmigungsrechtlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen zu klären und zu berücksichtigen". ***Dr. Karla Spindler, Niederlassungsleiterin Potsdam***

Genehmigungsmanagement

„Steigende Energiepreise erfordern von uns ein Umdenken und verantwortungsvolles Handeln. Wichtig ist dabei die Entwicklung von energieoptimierten Konzepten unter Einbeziehung von regenerativen Energien für den Gebäudebetrieb."
Thomas Prehn, Mitglied des Vorstandes

Klimabewusst und nachhaltig planen

Der stetig steigende Energiebedarf, Klimaveränderungen und die mit der konventionellen Herstellung verbundenen Umweltbeeinträchtigungen erfordern eine Neuorientierung bei der Energiegewinnung in Richtung erneuerbare Energiequellen. Enorme Potentiale versprechen Windkraftanlagen auf See. Die Offshore-Windenergienutzung hat sich zu einem wichtigen Wirtschaftszweig entwickelt, der mit hohen ingenieurtechnischen und logistischen Anforderungen verbunden ist. Derzeit ist die Inros Lackner AG an der Realisierung verschiedener Offshore-Windparks in der Nord- und Ostsee beteiligt.

Erneuerbare Energiequellen

„Die Anforderungen aus Planungsrecht, Umweltschutz, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit erhöhen sich stetig. Hieraus erwachsen auch Chancen. Wenn es noch mehr als bisher gelingt, „Einwender" zum Mitwirken zu motivieren, unsere Spielräume zu nutzen und die Akzeptanz der Vorhaben zu verbessern, steht dem Projekterfolg kaum etwas im Wege." ***Dr. Michael Lampe, Geschäftsbereichsleiter Umweltplanung***

Energietechnik und Kraftwerksbau

Nach einer intensiven Phase des Kraftwerksanlagenbaus in den 1970er und 1980er Jahren und einem anschließenden Stillstand, verlangt ein wachsender Strombedarf jetzt wieder nach neuen Kraftwerken. Dabei spielen das Umweltbewusstsein, die Sicherheit und die Anforderungen an eine effiziente, klimaverträgliche Energieerzeugung eine zunehmend wichtige Rolle. Neue CO^2-freie bzw. CO^2–arme Stromerzeugungstechnologien sind heute wichtige Aspekte im Kraftwerksbau.

Klimaverträgliche Energieerzeugung

KOMPLEXE GEBÄUDEPLANUNG
WASSERBAU UND HAFENLOGISTIK
ENERGIE- UND UMWELTPLANUNG
➤ KRAFTWERKS- UND OFFSHOREBAUTEN
ÖKOLOGISCHE PLANUNGEN UND ENERGIEKONZEPTE
UMWELTPLANUNGEN
INFRASTRUKTURPLANUNG

Heizkraftwerk

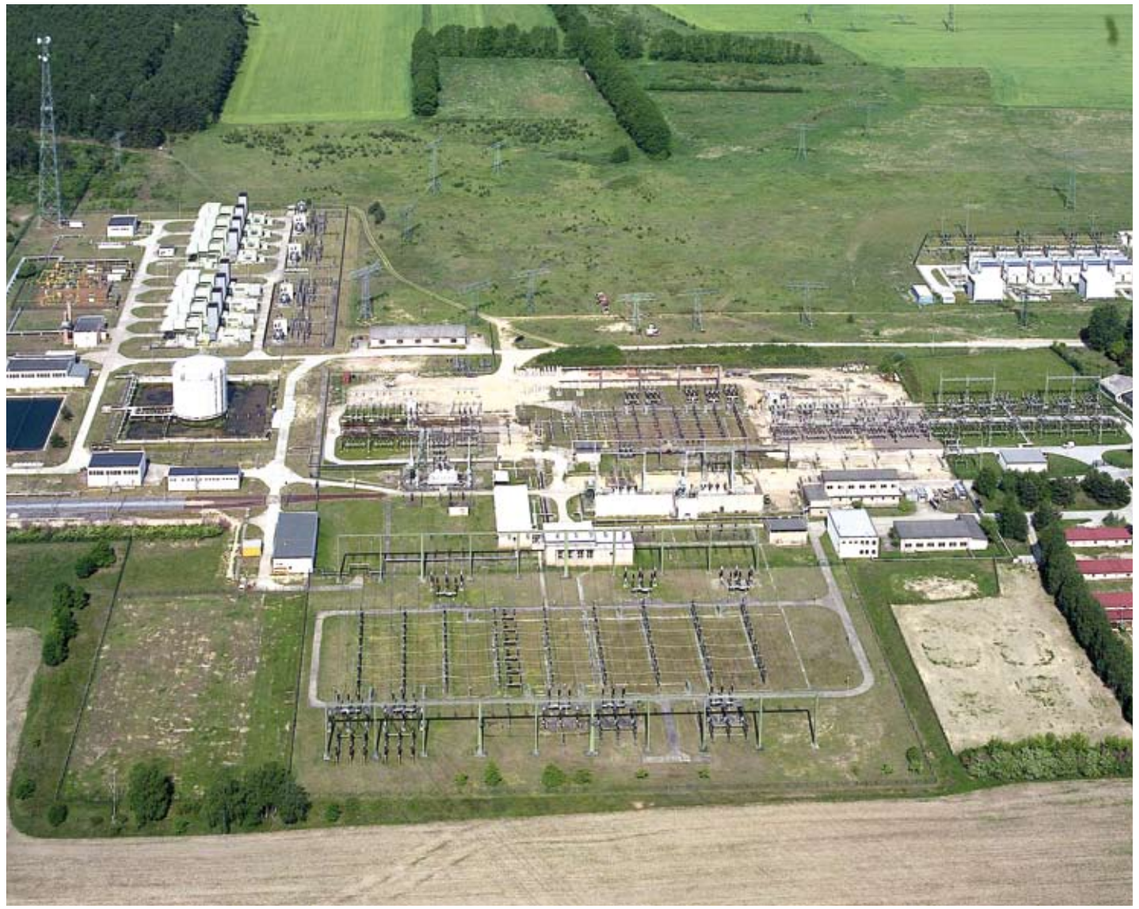
Mit der Einwohnerzahl stieg auch der Heizwärmebedarf in den 1960er Jahren in Rostock enorm an und die bis dahin übliche Versorgung durch kleinere örtliche Heizstationen (Südstadt) war nicht mehr effektiv. Es fiel die Entscheidung für eine zentrale große Wärmeerzeugungsanlage, die in mehreren Bauabschnitten realisiert wurde. Mit dem Bau wurde 1965 begonnen und als erstes Objekt der Erzeugungsanlage ein 160 m hoher Schornstein in Stahlbeton errichtet.

Leistungen Mitwirkung an der Gesamtplanung, Bau- und Anlagenplanung für Rekonstruktionen und Erweiterungen **Ort** Rostock

Steinkohlekraftwerk

Das Kraftwerk in Wilhelmshaven wird mit einer elektrischen Leistung von bis zu 800 Megawatt ca. 5,5 Milliarden Kilowattstunden Strom im Jahr erzeugen. Bei dem Kraftwerksneubau an der Nordseeküste ist besonders die spezielle Gründungssituation mit wechselhaften Baugrundschichtungen eine Herausforderung. Weiterhin gehören zu den vielen Besonderheiten dieses Vorhabens die Unterquerung des Landesschutzdeiches mittels eines vorgepressten Schildvortriebes. Mit den Planungen für den Kraftwerksneubau wurde 2008 begonnen.

Auftraggeber GDF SUEZ Kraftwerk Wilhelmshaven GmbH & Co.KG, Fichtner GmbH
Leistungen Geotechnische Bauüberwachung, Bodenmanagement, Planung und Bauüberwachung der Bauwerke des Kühlwasserkreislaufs **Ort** Wilhelmshaven



Modernisierung Umspannwerk

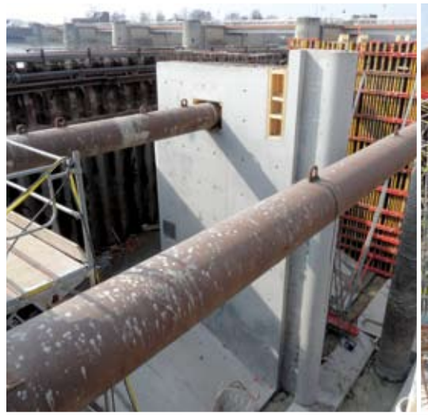
Das Umspannwerk Thyrow in Brandenburg ist Teil des Übertragungsnetzsystems der 50Hertz Transmission GmbH. Elektroenergie aus den Kraftwerken wird hier auf eine andere Spannungsebene transformiert und über Hochspannungsleitungen verteilt. Um eine zuverlässige Stromversorgung zu sichern wurde die 220 kV-Schaltanlage erneuert und zu einer 380-kV-Schaltanlage umgebaut. Die Schaltanlage wurde in mehreren Bauabschnitten erneuert. Baumaßnahmen, die zur Planung gehörten, waren im Wesentlichen der Abbruch von Altanlagen, die Geländeregulierung sowie die Errichtung von insgesamt 15 Schaltfeldern, 4 Trafostandorten und 7 Relaishäusern einschließlich Kabelkanäle und Werkstraßen.

Auftraggeber 50Hertz Transmission GmbH **Leistungen** Entwurfs- und Genehmigungsplanung, Erstellen der Ausschreibungsunterlagen, Landschaftspflegerischer Begleitplan **Ort** Brandenburg

Wasserkraftanlage an der Weser

Das Herzstück der 10 MW-Wasserkraftanlage sind zwei horizontal durchströmte S-Rohrturbinen, die bei einem Durchfluss von bis zu 220 m^3/s eine vergütungsfähige Jahresarbeit von ca. 42.000 MWh erzeugen. Das entspricht einer Versorgung von ca. 14.000 Haushalten. Eine Besonderheit der Wasserkraftanlage besteht in der aufwändigen Steuerungs- und Regeltechnik, um die tidebedingten Unterwasserschwankungen für eine optimale Energiegewinnung kompensieren zu können. Die Turbinen sind drehzahlvariabel und weisen damit einen überdurchschnittlichen Wirkungsgrad für den Tideeinfluss auf.

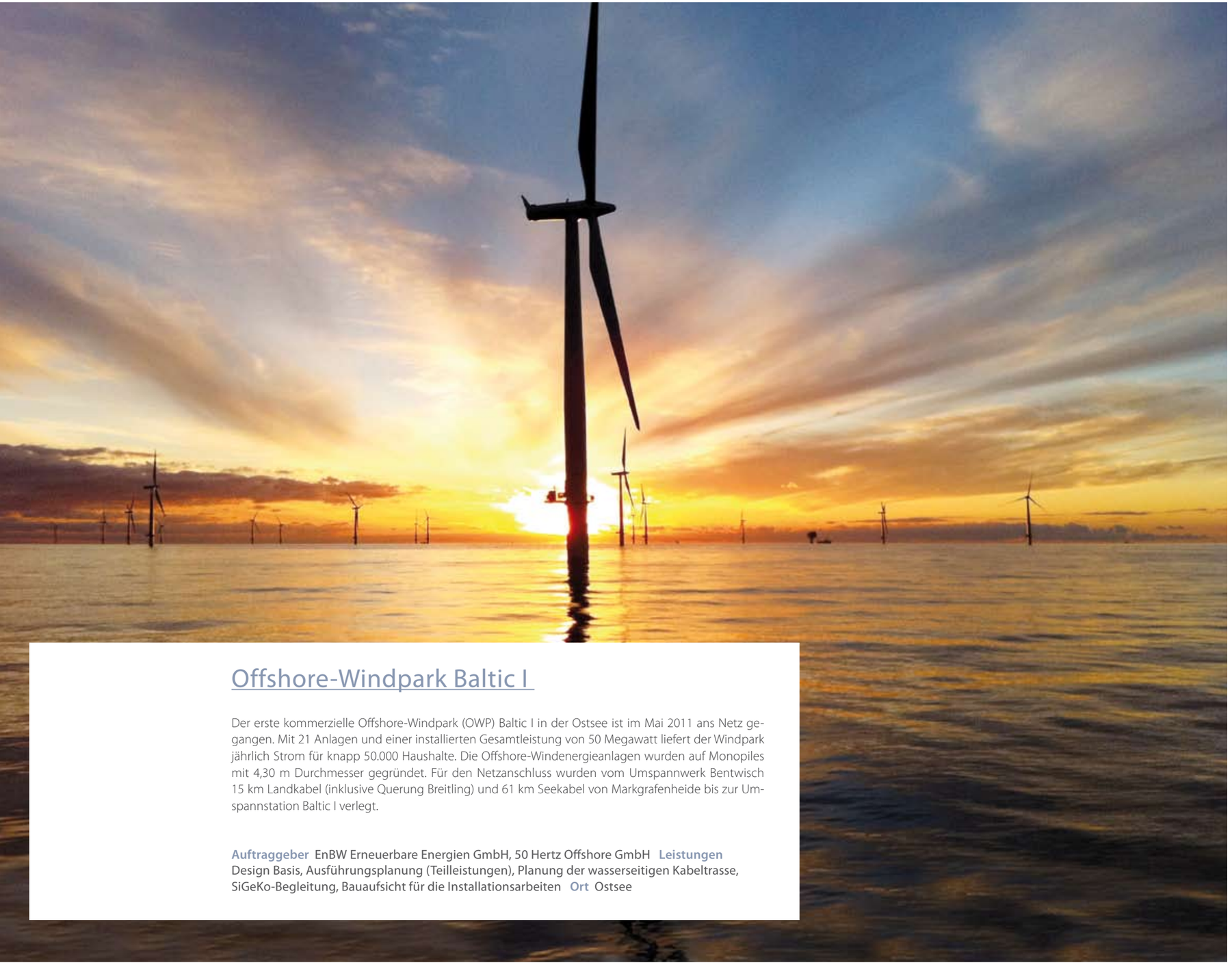
Auftraggeber Weserkraftwerk Bremen GmbH & Co. KG **Leistungen** Entwurfs- unf Ausführungsplanung (Teilleistungen), Vorbereitung und Mitwirkung bei der Vergabe, SiGe-Planung, Beweissicherungskonzept, Örtliche Bauüberwachung **Ort** Bremen



Forschungs- und Messplattform FINO2

Die Errichtung der autarken Forschungs- und Messplattform FiNO2 dient zur Durchführung von Langzeituntersuchungen in einer realen Offshore-Umgebung. Mit Hilfe der Forschungsergebnisse soll eine effiziente und nachhaltige Nutzung von Offshore-Windenergie gewährleistet werden. Das Gründungselement der Plattform wurde als Monopile ausgeführt. Der 25 m tief in den Meeresgrund einbindende Pile ist ca. 50 m lang und hat eine Gesamtmasse von ca. 240 t.

Auftraggeber Schifffahrtsinstitut Warnemünde e.V. **Leistungen** Objekt- und Tragwerksplanung, Örtliche Bauüberwachung, Statische Simulation Gesamtsystem (MET GmbH) **Ort** Ostsee



Offshore-Windpark Baltic I

Der erste kommerzielle Offshore-Windpark (OWP) Baltic I in der Ostsee ist im Mai 2011 ans Netz gegangen. Mit 21 Anlagen und einer installierten Gesamtleistung von 50 Megawatt liefert der Windpark jährlich Strom für knapp 50.000 Haushalte. Die Offshore-Windenergieanlagen wurden auf Monopiles mit 4,30 m Durchmesser gegründet. Für den Netzanschluss wurden vom Umspannwerk Bentwisch 15 km Landkabel (inklusive Querung Breitling) und 61 km Seekabel von Markgrafenheide bis zur Umspannstation Baltic I verlegt.

Auftraggeber EnBW Erneuerbare Energien GmbH, 50 Hertz Offshore GmbH **Leistungen** Design Basis, Ausführungsplanung (Teilleistungen), Planung der wasserseitigen Kabeltrasse, SiGeKo-Begleitung, Bauaufsicht für die Installationsarbeiten **Ort** Ostsee

Mitwirkung bei weiteren Projekten:

Biogasanlage, Mecklenburg-Vorpommern

Heizwerk, Neubrandenburg

Kabeltrasse Umspannwerk Bentwisch
- OWP Baltic I - OWP Baltic II, Ostsee

Offshore-Forschungsplattform Fino 3, Nordsee

Offshore-Windpark (OWP) Baltic 2, Nordsee

Offshore-Windenergieanlage im Breitling, Ostsee

OWP DanTysk, Nordsee

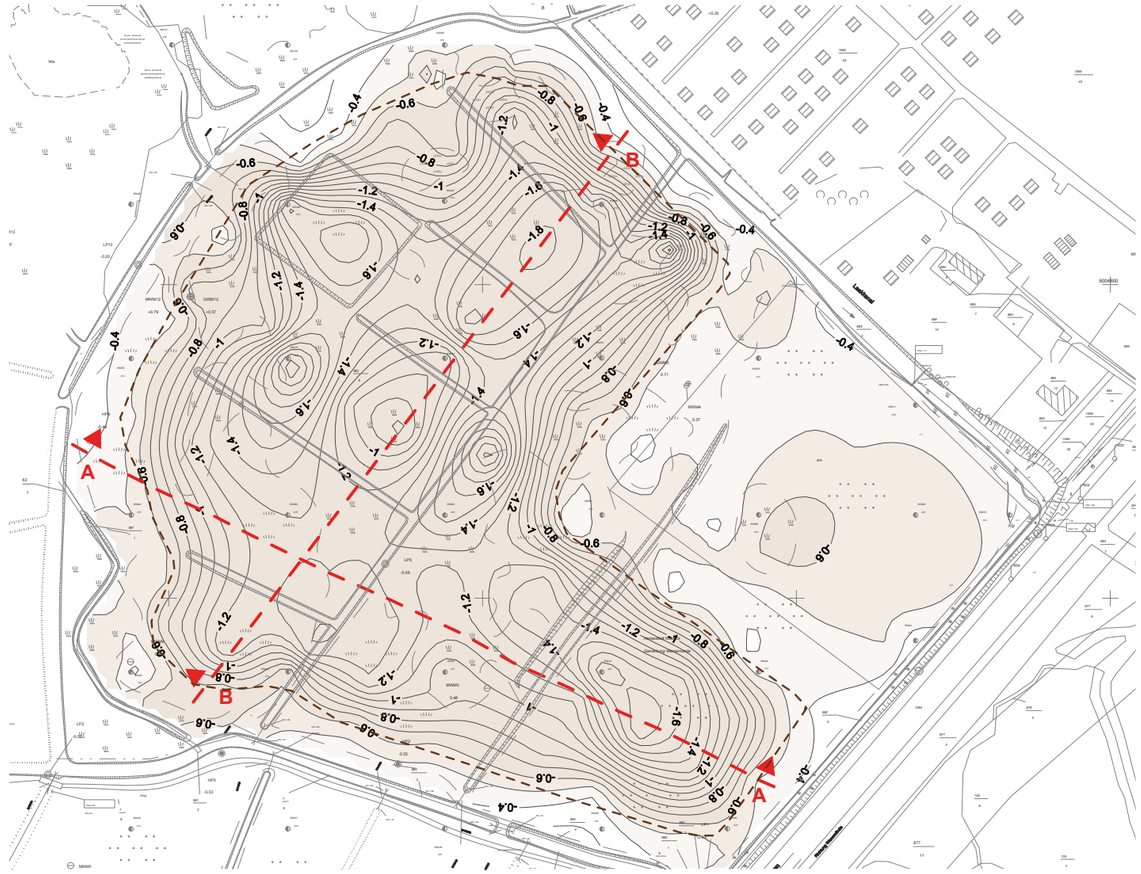
OWP Hohe See, Nordsee

OWP Nordergründe, Nordsee

Umspannwerk Vieselbach, Erfurt

Umspannwerk, Wolmirstedt

KOMPLEXE GEBÄUDEPLANUNG
WASSERBAU UND HAFENLOGISTIK
ENERGIE- UND UMWELTPLANUNG
KRAFTWERKS- UND OFFSHOREBAUTEN
➤ ÖKOLOGISCHE PLANUNGEN UND ENERGIEKONZEPTE
UMWELTPLANUNGEN
INFRASTRUKTURPLANUNG



Renaturierung eines Moores

Die ehemals im Überflutungsbereich der Ostsee gelegenen Moore sind ein unverwechselbarer Bestandteil der Küstenlandschaft. Wie bei vielen anderen küstennahen Standorten auch, wurde das natürliche hydrologische Regime des Diedrichshäger Moores durch tiefgreifende und langjährige Entwässerungen nachteilig verändert. Durch die Renaturierungsmaßnahme (2004-2010) wird mittel- und langfristig die natürliche Niedermoorfunktion auf Teilflächen wieder hergestellt und hochwertige Tier- und Pflanzenlebensräume entwickelt. Schützenswerte Bodenformen werden erhalten und können langfristig durch erneute, lokale Torfakkumulation entstehen.

Auftraggeber Rostock Port Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH **Leistungen** Ökologische Bestandsaufnahme Flora/Fauna, technische Planung, Umweltverträglichkeitsstudie, Auswirkungsprognose, Bodenmanagement, Planfeststellungsunterlagen, Genehmigungsmanagement **Ort** Rostock

Arboretum Crivitz

Durch die Häufung von ausgleichspflichtigen Baumaßnahmen ergab sich die außergewöhnliche Möglichkeit die Neuanlage eines Arboretums (Baumgarten) vorzubereiten und umzusetzen. Das Arboretum wurde zwischen 2005 und 2006 geplant und als geöffnete Weltkarte mit den Bereichen Amerika, Europa und Asien (inkl. Sibirien) gestaltet. In dem zentralen und flächenmäßig größten Bereich „Europa“ wurden überwiegend „heimische“ Gehölzer gepflanzt. Neben dem Bildungsaspekt eines solchen Landschaftsgartens, wird auf der ca. 8 ha großen Fläche das Ziel verfolgt, gefährdete Arten zu fördern und zu erhalten. Die Pflanzungen umfassen insgesamt ca. 320 Bäume und Solitärgehölze sowie 2.000 m² Strauchflächen. Damit haben die Besucher die Möglichkeit etwa 100 Laub- und Nadelbaumarten sowie ca. 30 Straucharten kennenzulernen.

Auftraggeber Straßenbauamt Schwerin **Leistungen** Gestaltungskonzept, Erlebnis- und Wegekonzept, pflanzensoziologische Systematisierung, Standortgutachten, Ökokontoregelung, Freianlagenplanung **Ort** Crivitz

Managementplan für FFH-Gebiet

Für das etwa 1.500 ha große und im Landkreis Uecker-Randow (Mecklenburg-Vorpommern) gelegene Gebiet wurden im Rahmen der Managementplanung geeignete Schutz- und Erhaltungsmaßnahmen gemäß FFH-Richtlinie abgeleitet und festgelegt. Dabei stand die Bewahrung bzw. Wiederherstellung der natürlichen Lebensräume und wildlebenden Tier- und Pflanzenarten im Vordergrund. Im Ergebnis wurde der übergreifende Schutzzweck des FFH-Gebietes als Teil des ökologischen Netzes „Natura 2000“ formuliert. Von Bedeutung waren insbesondere die prioritären Lebensraumtypen Lagunen und Moorwälder und bei den Tierarten Fischotter, Biber sowie verschiedene Vogel-, Fledermaus- und Fischarten.

Auftraggeber Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern **Leistungen** Floristische und Faunistische Spezialkartierungen, Ableitung von Schutzzweck und Erhaltungszielen, Maßnahmenplanung, Leitung regionaler Arbeitsgruppen, Öffentlichkeitsbeteiligung, Moderation **Ort** Landkreis Uecker-Randow

Liegenschaftskonzept Polizeizentrum Waldeck

Das Innenministerium Mecklenburg-Vorpommerns plant die räumliche Zusammenfassung wesentlicher Polizeidienststellen des Landes an einem zentralen Standort in der Nähe von Rostock. Verschiedene Dienststellen und Einheiten werden hier angesiedelt, unter anderem das Polizeipräsidium Rostock, die Wasserschutzpolizeidirektion und das Autobahnverkehrspolizeirevier Dummerstorf. Die Inros Lackner AG hat ein umfangreiches Liegenschaftskonzept erarbeitet, welches neben den funktionellen und städtebaulich-räumlichen Kriterien auch die Phasen der einzelnen Baumaßnahmen beschreibt und zeitlich einordnet. Ergänzt wird das Strukturkonzept durch ein gesondertes Energiekonzept sowie Angaben zur technischen Infrastruktur und zum künftigen Baubedarf.

Auftraggeber Betrieb für Bau und Liegenschaften Mecklenburg-Vorpommern
Leistungen Konzeptstudie **Ort** Waldeck

Neubau mit Photovoltaikanlage

Das BioTechnikum in Greifswald nutzt mit dem Erweiterungsbau des Instituts für Niedertemperatur-Plasmaphysik die Chance zur Integration einer Photovoltaikanlage. Das Konzept zur nachhaltigen Energiegewinnung wurde den Anforderungen an die Funktionalität eines Institutsgebäudes mit Laboreinrichtungen angepasst. Die Dächer der Technikzentralen mit sehr geringer Neigung sind zur Montage von Photovoltaikelementen geeignet. Die geografische Lage diente der Ermittlung des möglichen Energieertrages. Damit ergibt sich ein Gesamtertrag von ca. 45 kWh bei einer installierten Leistung von 57 kWp. Die Anlage befindet sich derzeit in Planung.

Auftraggeber BioTechnikum Greifswald **Leistungen** Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung **Ort** Greifswald

Rückverlegung des Oderdeichs

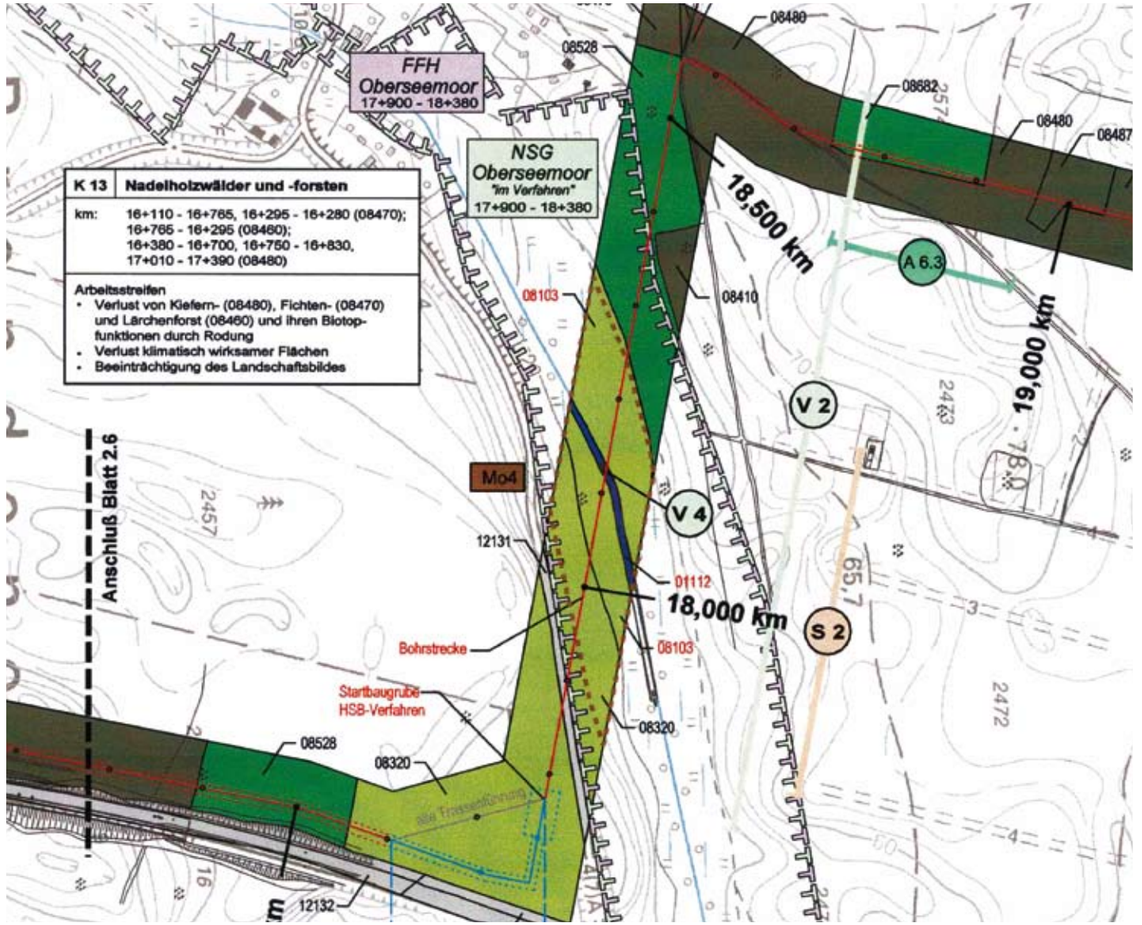
Der Oderdeich zwischen Ratzdorf und Eisenhüttenstadt war durch das Hochwasser 1997 stark beschädigt und stellenweise nicht mehr standsicher. Die Ertüchtigung des Deichs für das festgelegte Bemessungshochwasser erfolgte durch eine Aufhöhung und landseitige Verbreiterung. Zum Schutz wertvoller Biotope und der gleichzeitigen Aufweitung des Hochwasserabflussquerschnitts wurden abschnittsweise Deichrückverlegungen geplant.

Auftraggeber Landesumweltamt Brandenburg **Leistungen** Umweltverträglichkeitsstudie, Landschaftspflegerischer Begleitplan, FFH-/SPA-Verträglichkeitsprüfung, Artenschutzfachbeitrag, Ökologische Kartierungen, Begleitung Genehmigungsverfahren, Planänderungsverfahren
Ort Neuzeller Niederung

Mitwirkung bei weiteren Projekten:

Amphibienzaunkartierung, Lancken-Granitz
Erdwärmenutzung IHK, Schwerin
Erdwärmenutzung Universitätsbibliothek, Rostock
Erdwärmenutzung World Conference Center, Bonn
Liegenschaftskonzept Bundespolizeiakademie Dr. Robert Lehr, Lübeck
Monitoring Kompensationsflächen Seehafen, Rostock
Naturschutzprojekt Jenaer Muschelkalkhänge, Thüringen
Ökologische Kartierungen Hochwasserrückhaltebecken, Niederpöbel
Ökologische Kartierungen Hochwasserüberleitungsstollen Freiberger Mulde, Chemnitz
Photovoltaikanlage Klinikum Südstadt, Rostock
Photovoltaikanlage Müritz-Klinikum, Waren
Renaturierung Wolfsberger Seewiesen, Bad Doberan
Wiederherstellung Wasserregime, Gestütspark Redefin

KOMPLEXE GEBÄUDEPLANUNG
WASSERBAU UND HAFENLOGISTIK
ENERGIE- UND UMWELTPLANUNG
KRAFTWERKS- UND OFFSHOREBAUTEN
ÖKOLOGISCHE PLANUNGEN UND ENERGIEKONZEPTE
➤ UMWELTPLANUNGEN
INFRASTRUKTURPLANUNG



Gashochdruckleitung „NORDAL“

Für die ausreichende Versorgung eines neuen Gas- und Dampfkraftwerks in Lubmin ist der Bau einer unterirdischen Gashochdruckleitung DN 1200 über 210 km Länge erforderlich. Diese schließt sich an das vorhandene Gasnetz im Raum Berlin (Börnicke) an und führt auf einer nach ökologischen Verhältnissen optimierten Trasse durch die Bundesländer Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Für dieses Vorhaben war gemäß § 11 a EnWG ein Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Auftraggeber Concord Power NORDAL GmbH **Leistungen** Umweltverträglichkeitsstudie, Landschaftspflegerischer Begleitplan, FFH-/SPA- Verträglichkeitsprüfungen, ökologische Kartierungen, Begleitung Raumordnungs-, Planfestellungs- und Planänderungsverfahren **Ort** Lubmin / Berlin

Neubau Ortsumgehung

Siedlungsgebiete, Wald- und Niederungsflächen sowie zahlreiche seltene und geschützte Tier- und Pflanzenarten stellten besondere Anforderungen an die Trassierung und damit an die Vermeidung möglicher Beeinträchtigungen für die Umgebung. Dabei mussten im Zuge der Erarbeitung der Genehmigungsunterlagen für das Bauvorhaben, die Strassen-, Brücken- und Landschaftsplaner eng zusammen arbeiten. Verschiedene Optimierungen wurden hinsichtlich einer ökologischen und naturschutzfachlichen Eingriffsminimierung durchgeführt.

Auftraggeber Straßenbauamt Schwerin **Leistungen** Straßen- und Objektplanung, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Ökologisch-technischer Variantenvergleich, Umweltverträglichkeitsuntersuchung, Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit und des Planfeststellungsverfahrens **Ort** Crivitz

© ARGE Pier III

Begleitung einer Industrieansiedlung

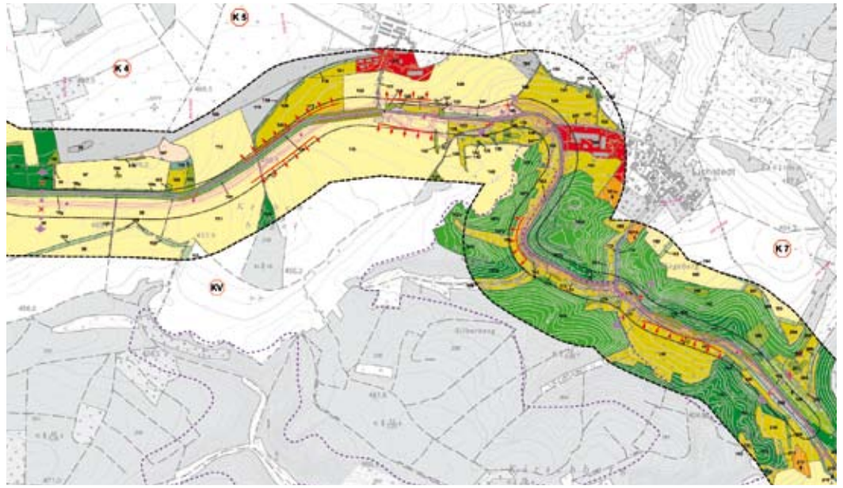
Im Rahmen der genehmigungsrechtlichen Verfahrensbegleitung einer Piererweiterung im Seehafen Rostock für die Industrieansiedlung eines Baumaschinenherstellers, wurden die relevanten naturschutzrechtlichen Unterlagen für das Genehmigungsverfahren nach § 86 LWaG M-V erarbeitet. Besondere Anforderungen ergaben sich durch die Inanspruchnahme der ökologisch sensiblen Brackwasserbereiche, wodurch Sondergutachten erforderlich wurden. Im Ergebnis der verschiedenen Gutachten entstand ein umfangreicher Maßnahmenkatalog zur Vermeidung und Minderung von bau- und betriebsbedingten Auswirkungen.

Auftraggeber Hafenentwicklungsgesellschaft Rostock mbH **Leistungen** Vorprüfung der Umweltverträglichkeit, Ökologische Begleituntersuchungen, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Schalltechnisches Gutachten, Begleitung im Genehmigungsverfahren **Ort** Seehafen Rostock

Ausbau einer Landes- zur Bundesstraße

Der Freistaat Thüringen plant den Ausbau der Landesstraße (L 1048) als wichtige Anbindung eines Städtedreiecks an die Autobahn A 71. Der Bauabschnitt ist ca. 9,5 km lang und wird von zwei auf drei Fahrspuren ausgebaut. Als Besonderheit bei der Genehmigungsplanung wurde die Umweltverträglichkeitsuntersuchung und der Landschaftspflegerische Begleitplan in einer integrierten Unterlage auf Grundlage einer gemeinsamen Bestandserhebung und -bewertung der Schutzgüter nach dem Gesetz für die Umweltverträglichkeitsprüfung und dem Bundesnaturschutzgesetz erarbeitet.

Auftraggeber Straßenbauamt Mittelthüringen **Leistungen** Landschaftspflegerischer Begleitplan mit integrierter Umweltverträglichkeitsuntersuchung, Artenschutzfachbeitrag, FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Landschaftspflegerische Ausführungsplanung, Bauüberwachung **Ort** Thüringen



Ausbau der Nuthestraße (L40)

Die Neuordnung des Straßenraumes mit Verlegung der Gleisanlagen in Seitenlage erforderte die Erarbeitung der landschaftspflegerischen Begleitplanung für das Plangenehmigungsverfahren. Zu den ökologischen Ausgleichsmaßnahmen für den ersten nutzungsfähigen Abschnitt gehörten neben der Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern auch die intensive Begrünung von Stützwänden durch Kletter- und Strauchpflanzen. Insgesamt 363 Alleebäume wurden in verschiedenen Stadtteilen von Potsdam und Umgebung gepflanzt. Die Umsetzung der Landschaftspflegerischen Ausgleichsplanung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Grünflächen der Stadt Potsdam.

Auftraggeber Stadtverwaltung Potsdam **Leistungen** Planung Verkehrsanlagen (Gleisanlagen), Landschaftspflegerischer Begleitplan, Ausführungsplanung, Bauüberwachung, Rechnungsprüfung, Fördermittelabrechnung **Ort** Potsdam

Hafencity Ost

Im Bereich der östlichen Hafencity am Nordufer der Norderelbe in Hamburg sollen exklusive Wohn- und Gewerbestandorte entstehen. Dafür werden Teile des Hafenbeckens verfüllt, die Piers saniert und Brücken über das Hafenbecken errichtet, um Platz für die weitere Entwicklung Hamburgs zu schaffen. Im Rahmen des Genehmigungsmanagements wird das wasserrechtliche Plangenehmigungsverfahren für die Umgestaltung des Baakenhafens, die Aufstellung von Bebauungsplänen und die Änderung des Flächennutzungsplans der Hansestadt Hamburg vorbereitet und begleitet.

Auftraggeber Hafencity Hamburg GmbH **Leistungen** Genehmigungsmanagement einschließlich der umwelt- und naturschutzfachlichen Studien und Planungen **Ort** Hamburg

Foto: Fotofrizz; Quelle: HafenCity Hamburg GmbH

Mitwirkung bei weiteren Projekten:

A 38 Südumfahrung Leipzig, Sachsen
Flughafen, Hof-Plauen
Flächennutzungsplan Königssee, Thüringen
ICE Strecke, Berlin-Magdeburg
Ortsumgehung Herzfelde, Brandenburg
Ortsumgehung Güstrow, Mecklenburg-Vorpommern
Platzgestaltung Trauerberg, Brandenburg
Seehafenausbau Wismar, Mecklenburg-Vorpommern
Umspannwerk Vieselbach, Thüringen

Infrastrukturplanung

> DER ERHALT UND DER AUSBAU EINER LEISTUNGSFÄHIGEN IN-FRASTRUKTUR UND VON VERNETZTEN VERKEHREN SIND ENTSCHEIDENDE KRITERIEN FÜR EINE SOZIALE UND WIRT-SCHAFTLICHE ENTWICKLUNG. <

© Brenner Basistunnel BBT SE

Mit der zunehmenden Globalisierung, Schnelllebigkeit der Gesellschaft und dem Wachstum des Verkehrsaufkommens gewinnt ein dichtes und leistungsfähiges Netz von Straßen, Schienen, Häfen und Flughäfen zunehmend an Bedeutung. Es verbindet die Menschen, sichert ihre Mobilität und die von Gütern. Mobilität meint hierbei den Gesamtprozess zur Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrswege.

Brücken gestalten

Verkehrssysteme gestalten und ausbauen
Die Ansprüche an die Mobilität steigen ebenso wie die Güterverkehrsströme. Daher ist die Weiterentwicklung und Vernetzung sowohl der Straßen- als auch der Schienengüterverkehre ein wichtiges Anliegen, um der steigenden Transportnachfrage in den kommenden Jahren und darüber hinaus gerecht werden zu können. Neben den ingenieurspezifischen Tätigkeiten spielt auch der gestalterische Aspekt eine wichtige Rolle. Denn Ingenieurbauwerke wie Brücken, Tunnel, Tröge, Stützwände und Lärmschutzwände sind die dominierenden Bestandteile der Verkehrsnetze. Sie verbinden Straßen, Gleisanlagen und Gewässer, bebaute und unbebaute Standorte, Menschen und Regionen.

„Wir planen Strecken und Bauwerke, die zur Lebensader der Gesellschaft im Allgemeinen und der Wirtschaft im Speziellen gehören. Das erfordert ein entschiedenes Handeln, wenn es darum geht, den Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der heutigen Verkehrsnetze gerecht zu werden." ***Frank Bernhardt, Mitglied des Vorstandes***

Planungen für Straßen und Schienen

Nachhaltige Verkehrskonzepte entwickeln
Mit ortsbezogenen Konzepten wird die Funktionalität der Verkehrssysteme Straße und Schiene sicher gestellt. Sie sind in ihrer Funktion eng miteinander verknüpft. Daher sind integrale Lösungsansätze die Basis für eine ausgewogene Balance zwischen der notwendigen Sicherung der Mobilität, einem schonenden Umgang mit der begrenzten Ressource Fläche, der Gewährleistung einer geringen Lärmemission und der Vermeidung von Umweltbelastungen. Das Leistungsspektrum umfasst die Gestaltung, den Neu- und Ausbau sowie die Sanierung von Brücken, Autobahnen, Fernstraßen und städtischen Verkehrsanlagen sowie von spurgeführten Verkehrssystemen für Regional-, Fern- und Hochgeschwindigkeitsverkehren und Bahnhofsanlagen.

„Als ‚Mobilitätsmacher' sichern wir reibungslose Verkehre und Transporte. Dabei ist, nachhaltige Mobilität ein wichtiges Stichwort. Für uns als Berater und Planer bedeutet das nicht nur ökologische, sondern auch gesellschaftliche und wirtschaftliche Aspekte im Blick zu haben. Denn der Markt verlangt nach umfassenden Lösungen." ***Hans-Jörg Niemeck, Mitglied des Vorstandes***

Infrastruktur-erschließung

Flächen erschließen
Infrastrukturerschließungen schaffen wichtige Voraussetzungen für eine verkehrliche und städtebauliche Entwicklung. Sie machen aus Flächen erst bebaubare Grundstücke oder wirtschaftlich nutzbare Betriebsstandorte mit einer ausreichenden Wasser-, Energie- und Wärmeversorgung sowie einer umweltgerechten Entsorgung der Abwässer. Für diese Aufgabe sind ein schonender Umgang mit knappen Landressourcen und der Schutz der Umwelt wichtige Aspekte.

KOMPLEXE GEBÄUDEPLANUNG
WASSERBAU UND HAFENLOGISTIK
ENERGIE- UND UMWELTPLANUNG
INFRASTRUKTURPLANUNG
➤ BRÜCKEN UND TUNNEL
INFRASTRUKTURERSCHLIESSUNGEN
VERKEHRSWEGEBAU SCHIENE
VERKEHRSWEGEBAU STRASSE

Grundinstandsetzung Peenebrücke

Die 328 m lange Peenebrücke aus dem Jahr 1931 überspannt mittels fünf Fachwerkfeldern (ca. 60 m) und einer Klappbrücke (20 m) den südlichen Peenestrom. Eine Bauwerksuntersuchung ergab die Notwendigkeit einer Grundinstandsetzung infolge konstruktiver Mängel und unzureichender Instandhaltungsmaßnahmen. Bauwerksdaten: Stützweiten 2 x 60 m / 28,5 m / 3 x 60 m = 328,5 m, Brückenklasse 60/30, Breite der Fahrbahn 6 m, Breite des Radweges 2 m, Brückenfläche 3.284 m².

Auftraggeber Straßenbauamt Stralsund **Leistungen** Baugrunduntersuchung, Vor- und Entwurfsplanung, Ausschreibung, Baugestalterische Beratung, Prüfung der Ausführungsunterlagen
Ort Anklam

Geh- und Radwegbrücke
Ingenieurpreis Mecklenburg-Vorpommern 2003

Die Brücke wurde im Zuge eines Geh- und Radweges über die B 106 errichtet. Sie war deutschlandweit die erste Brücke in GFK-Bauweise im Bereich der Bundesfernstraßenverwaltung. Hohe Biegefestigkeit, geringes Eigengewicht sowie eine Korrosions- und Chemikalienbeständigkeit zeichnen diesen für seine Leichtigkeit und schnelle Montagemöglichkeit bekannten Baustoff aus. Bauwerksdaten: Einzelstützweiten 15/30 m, Breite zwischen den Geländern 2,5 m, Kreuzungswinkel 100 gon.

Auftraggeber Straßenbauamt Schwerin **Leistungen** Vor-, Entwurfs- und Ausführungsplanung, Objektüberwachung, Vorbereitung der Vergabe **Ort** Schwerin

Untertunnelung Hauptbahnhof

Die nördlich des Hauptbahnhofes gelegene Konrad-Adenauer-Platz war bislang durch die Wendeschleife (Endhaltestelle) durch die Rostocker Straßenbahn geprägt. Im Rahmen des Ausbaus des Rostocker Straßenbahnnetzes fiel die Entscheidung für die Untertunnelung des Hauptbahnhofs. Damit ergaben sich auch für den Vorplatz neue Gestaltungsmöglichkeiten.

Auftraggeber Deutsche Bahn AG PNZ **Leistungen** Vorplanung in Ingenieurgemeinschaft, Variantenuntersuchung, Kostenschätzung, Örtliche Bauüberwachung, 1. Hauptprüfung **Ort** Rostock

Ersatzneubau Muldebrücke

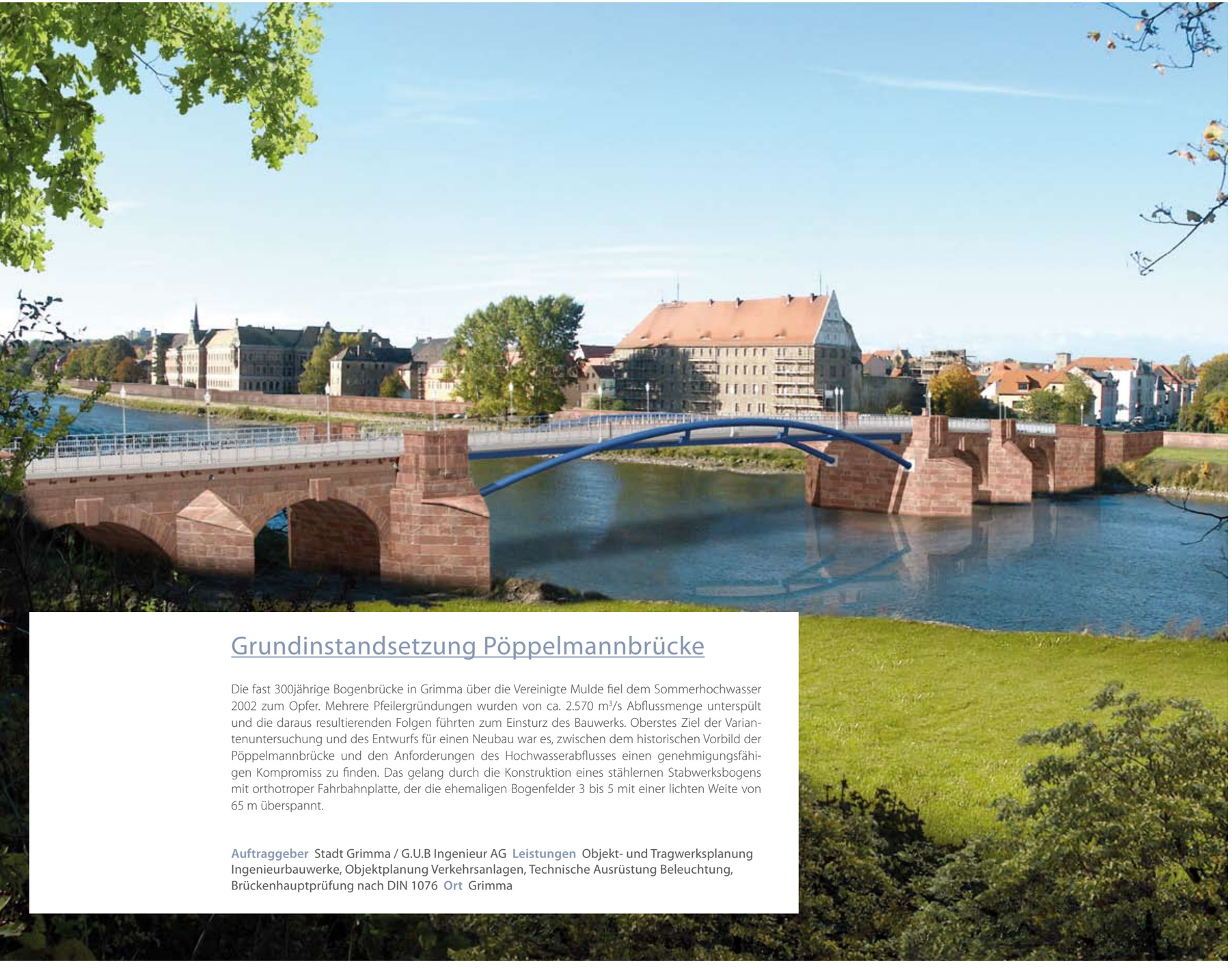
An der Muldebrücke auf der Autobahn A14 mit einer Gesamtlänge von 342 m werden verschiedene Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt und in unmittelbarer Bestandsnähe wird ein Ersatzneubau errichtet. Im August 2010 wurden verschiedene Planungsleistungen auf der Grundlage einer 2008 erstellten Machbarkeitsstudie unter anderem für den Ersatzneubau und die Ertüchtigung des Südüberbaus beauftragt. Eine Besonderheit sind die naturschutzfachlichen Rahmenbedingungen. Die Brücke quert sehr sensible Bereiche wie ein Vogel- und Naturschutzgebiet.

Auftraggeber Autobahnamt Sachsen **Leistungen** Objekt- und Tragwerksplanung Ersatzneubau und Ertüchtigung Südüberbau (LP1-3), Entwurfsvermessung, Gründungsberatung (LP1-3), Objektplanung Verkehrsanlage und Wassertechnik (LP1-2), Umweltplanung **Ort** Grimma

RoRo-Fährbrücke

1994 wurde eine neue Generation von kombinierten RoRo-Fähren für den Fährverkehr zwischen Lübeck und Helsinki eingesetzt. Der Vorwerker Hafen wurde kurzfristig für eine Optimierung des Fährverkehrs angepasst. Die Baumaßnahmen umfassten unter anderem die Schaffung von neuen Liegeplätzen mit Doppelrampen zur heckseitigen Be- und Entladung der Fährschiffe in der Ober- und Hauptdeckebene.

Auftraggeber Senat der Hansestadt Lübeck, Wasser- und Hafenbauamt **Leistungen** Vor-, Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung, Vorbereitung und Mitwirkung bei der Vergabe, Objektüberwachung **Ort** Lübeck



Grundinstandsetzung Pöppelmannbrücke

Die fast 300jährige Bogenbrücke in Grimma über die Vereinigte Mulde fiel dem Sommerhochwasser 2002 zum Opfer. Mehrere Pfeilergründungen wurden von ca. 2.570 m^3/s Abflussmenge unterspült und die daraus resultierenden Folgen führten zum Einsturz des Bauwerks. Oberstes Ziel der Variantenuntersuchung und des Entwurfs für einen Neubau war es, zwischen dem historischen Vorbild der Pöppelmannbrücke und den Anforderungen des Hochwasserabflusses einen genehmigungsfähigen Kompromiss zu finden. Das gelang durch die Konstruktion eines stählernen Stabwerksbogens mit orthotroper Fahrbahnplatte, der die ehemaligen Bogenfelder 3 bis 5 mit einer lichten Weite von 65 m überspannt.

Auftraggeber Stadt Grimma / G.U.B Ingenieur AG **Leistungen** Objekt- und Tragwerksplanung Ingenieurbauwerke, Objektplanung Verkehrsanlagen, Technische Ausrüstung Beleuchtung, Brückenhauptprüfung nach DIN 1076 **Ort** Grimma

Mitwirkung bei weiteren Projekten:

Autobahnbrücke (A 19/DB AG), Rostock-Stralsund

Autobahnbrücke über den Petersdorfer See, AS Waren/Müritz

Bauwerksprüfungen von Verkehrszeichenbrücken, Cottbus

Brücken im Zuge der Bundesautobahn A 72, Sachsen

Brücke über den Ziegelsee, Schwerin

Eisenbahnbrücke Anbindung JadeWeserPort, Wilhelmshaven

Eisenbahntunnel Havel-Oder-Wassserstraße, Brandenburg

Fähranleger, Seehäfen Rostock und Mukran

Fußgängertunnel DB AG, Rostock

Historische Oberbaumbrücke, Berlin

RoRo-Doppeldeckbrücken, Puttgarden

RoRo-Doppeldeckbrücken, Lübeck/Travemünde

RoRo-Fährbrücke für das Airbuswerk A 380, Hamburg

Stadtgrabenbrücke, Lübeck

Wiesendammbrücke über den Goldbekkanal, Hamburg

KOMPLEXE GEBÄUDEPLANUNG
WASSERBAU UND HAFENLOGISTIK
ENERGIE- UND UMWELTPLANUNG
INFRASTRUKTURPLANUNG
BRÜCKEN UND TUNNEL
➤ INFRASTRUKTURERSCHLIESSUNGEN
VERKEHRSWEGEBAU SCHIENE
VERKEHRSWEGEBAU STRASSE

© www.yachthafen-hohe-duene.de

Yachthafenresidenz Hohe Düne

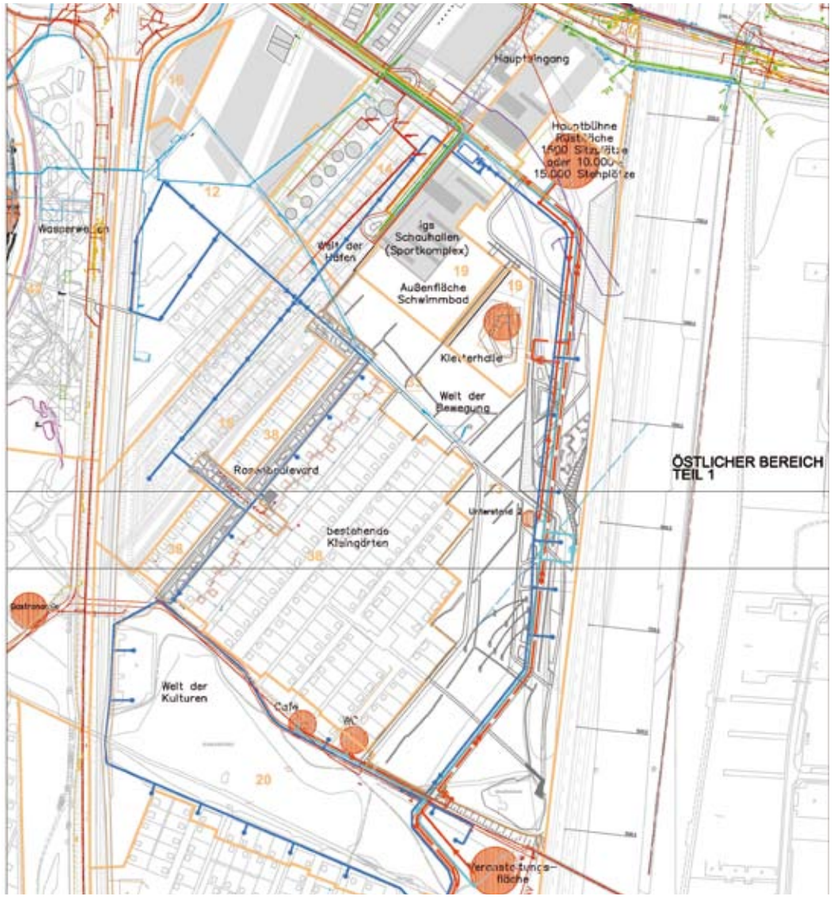
Der Service- und Hafenbetrieb des maritim-touristischen Gewerbegebietes wurde 2005 mit ca. 750 Liegeplätzen aufgenommen. Die Planungen zur landseitigen Erschließung umfassten unter anderem den Straßen- und Wegebau, die Veranstaltungsflächen einschließlich Parkplätze und Beleuchtung, die Regen- und Schmutzwasserableitungen, die Trink- und Löschwasserversorgung, die Sturmflutschutzanlage, das Wärmeverteilungsnetz sowie die Grün- und Freianlagen.

Auftraggeber Hansestadt Rostock, Tief- und Hafenbauamt **Leistungen** Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung, Ausschreibung, Bauüberwachung, SiGe-Koordinator **Ort** Rostock

Entflechtung Industriekomplex

Am Gewerbestandort Schwerin-Sacktannen wurden sämtliche Infrastrukturanlagen zur Entflechtung des derzeit noch privaten Straßen- und Leitungsnetzes aufgewertet. Das Gewerbegebiet Sacktannen hat eine Größe von 47 ha, auf dem klein- und mittelständische Unternehmen angesiedelt sind. Zum Leistungsumfang gehörten der Neubau von Verkehrsanlagen sowie die Sanierung von zum Teil erheblich beschädigten Schmutz- und Regenwasserleitungen (DN 200 - DN 1000). Einzelne Planungsleistungen wurden weiterhin für die Entflechtung des Trinkwasser-, Gas- und Elektroversorgungsnetzes erbracht.

Auftraggeber Landeshauptstadt Schwerin (Stabsstelle für Wirtschaftsförderung und Tourismus), Stadtwerke Schwerin **Leistungen** Genehmigungs- und Ausführungsplanung, Vorbereitung und Mitwirkung bei der Vergabe, Örtliche Bauüberwachung **Ort** Schwerin



internationale gartenschau 2013

Veranstaltungsort ist die Elbinsel Wilhelmsburg in Hamburg. In enger Zusammenarbeit mit beteiligten Fachplanern und technischen Fachbehörden wurden Planungen für die Medienerschließung einzelner Bereiche erstellt. Dabei war zu beachten, dass Teile des Geländes nur für das Großereignis, andere Bereiche für die Nutzung ab 2014 vorgesehen sind. Es sind verschiedene Ver- und Entsorgungsleitungen geplant worden, die entweder nur temporäre Funktionen erfüllen oder aber auch dauerhaft im Bestand zu erhalten sind. Bei der Dimensionierung aller Leitungsnetze erfolgte eine vorausschauende hydraulische Netzberechnung, die eine flexible Wasserbereitstellung, -entnahme und -entsorgung gewährleistet. Dies galt auch für die Stromversorgung der Gebäude sowie die Beleuchtung der Parkanlage.

Auftraggeber internationale gartenschau hamburg 2013 gmbh **Leistungen** Umfassende fachtechnische Planungen **Ort** Hamburg

Entwicklung Campus Südstadt

Die technische Infrastruktur des mathematisch-naturwissenschaftlichen Campus in Rostock gewährleiste die Ver- und Entsorgung der bereits bestehenden und der künftig neu zu errichtenden Universitäts- und Institutsgebäude. Die medientechnische Erschließung einschließlich der Energieversorgung wird auf einem sicheren Versorgungsniveau sowohl für die Universität als auch für die sich dort ansiedelnden Institute und Einrichtungen perspektivisch erweiterbar bereitgestellt. Einbezogen wurden alternative Energiequellen wie zum Beispiel geothermische Energie, Energie aus nachwachsenden Rohstoffen und Sonnenenergie, welche die öffentlichen Energieversorgungssysteme ergänzen und entlasten können.

Auftraggeber Betrieb für Bau und Liegenschaften Mecklenburg-Vorpommern **Leistungen** Machbarkeitsstudie, umfassende fachtechnische Planungen, Bauüberwachung **Ort** Rostock

Mitwirkung bei weiteren Projekten:

- BUGA Bundesgartenschau 2009, Schwerin
- Emmissionskataster, Thüringen
- Erschließung Fackenburger Allee, Lübeck
- Erschließung Wohngebiet Hafen, Schwerin
- Flughafen, Hannover
- Flughafen, Rostock
- GIS-Kanaldatenbank, Fracht- und Fischereihafen, Rostock
- Internationale Gartenbauausstellung 2003, Rostock
- Landesgartenschau 2011, Norderstedt
- Massengutpier, Seehafen Rostock
- Masterplan Windpower Offshore Base Mukran, Sassnitz
- Masterplanung “Flughafen und Airpark“, Laage
- Klärwerk, Berlin

KOMPLEXE GEBÄUDEPLANUNG
WASSERBAU UND HAFENLOGISTIK
ENERGIE- UND UMWELTPLANUNG
INFRASTRUKTURPLANUNG
BRÜCKEN UND TUNNEL
INFRASTRUKTURERSCHLIESSUNGEN
VERKEHRSWEGEBAU SCHIENE
VERKEHRSWEGEBAU STRASSE

Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Berlin

Die Strecke ist Teil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes TEN und die Ost-West-Hauptstrecke im europäischen Infrastrukturleitplan. Die Gesamttrasse (ca. 246 km) wurde in fünf Abschnitten realisiert. Planungsleistungen wurden für den Abschnitt 2 „Rathenow“ mit einer Länge von ca. 35 km erbracht. Durch die Neubaumaßnahmen auf der Strecke wurden unter anderem verschiedene Bahnhöfe, eine neue Querung der Havel, zahlreiche weitere Brückenbauwerke und Durchlässe, umfangreiche Entwässerungs- und wasserbauliche Maßnahmen sowie die Verlegung bzw. der Neubau von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen geplant.

Auftraggeber Deutsche Bahn Netz AG durch PGS / PB DE / DB ProjektBau GmbH, PZ Hannover
Leistungen Variantenuntersuchung, Gesamtplanung ausschließlich LST und Fahrleitung, Umweltverträglichkeitsstudie, Örtliche Bauüberwachung **Ort** Brandenburg

Modernisierung von Verkehrsstationen

Moderne, barrierefreie und kundenfreundliche Personenbahnhöfe sind eine der wesentlichen Voraussetzungen, um die Akzeptanz und Nutzung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr zu steigern. In Fortsetzung der bisherigen Modernisierungsprogramme und -maßnahmen soll den Fahrgästen in Niedersachsen künftig an noch mehr Personenbahnhöfen eine Infrastruktur geboten werden, die diesen Anforderungen entspricht. Insgesamt 40 Verkehrsstationen der DB Station & Service AG werden modernisiert und sind Bestandteil des TEN-Vorhabens „Niedersachsen ist am Zug II".

Auftraggeber DB Station & Service AG **Leistungen** Projektsteuerung gem. Handlungsbereiche A bis D des AHO (Projektstufen 1 - 5), Kosten- und Terminverfolgung / Vertragsmanagement im System GRANID der DB AG **Ort** Niedersachsen

Dreigleisiger Streckenausbau

Der zweigleisige Streckenabschnitt zwischen Stelle und Lüneburg gehört zur Strecke 1720 (Lehrte - Cuxhaven) und ist Bestandteil des Leistungsnetzes der DB AG. Diese Strecke wird durch den Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr sehr stark belastet. Mit einem dreigleisigen Ausbau soll die Situation verbessert werden. Die Kapazitätsengpässe für den Güterverkehr werden beseitigt und das Regionalverkehrsangebot optimiert. Das aktuelle Projekt umfasst die Planung der Verkehrsanlagen (ca. 15 km Strecke, zwei Verkehrsstationen) sowie aller Ingenieurbauwerke in den Planungsabschnitten 1 und 2.

Auftraggeber DB Projekt Bau GmbH, Regionalbereich Nord **Leistungen** Objekt- und Tragwerksplanung, differenzierte Bauablaufplanung, Nachrechnungen (Bestand), Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung, Vorbereitung und Mitwirkung bei der Vergabe **Ort** Stelle / Lüneburg

Eisenbahnknoten Magdeburg

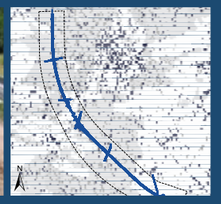
Im Rahmen der zweiten Ausbaustufe des Eisenbahnknotens Magdeburg wird der Hauptbahnhof umgestaltet mit dem Ziel einer wesentlichen Verbesserung des Betriebsablaufs. Die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten werden erhöht und durch die Umgestaltung des Spurplans wird eine Optimierung des Rangierbetriebs erreicht. Allein in diesem Teilprojekt werden mehr als 100 Weichen eingespart. Der Planungsumfang umfasst die Ertüchtigung und den Neubau von Gleisen und Weichen, die Neuplanung von Personen- und Lastaufzügen, Gehtreppen und Bahnsteigdächern, die Spurplanoptimierung sowie das Anpassen der Oberleitungsanlage.

Auftraggeber DB Projekt Bau GmbH **Leistungen** Gesamtprojektleitung, Vorplanung bis Vorbereitung der Vergabe, Vermessung **Ort** Magdeburg

Mitwirkung bei weiteren Projekten:

Ausbaustrecke 29/1, Augsburg-Olching / Leipzig-Dresden
Ertüchtigung Heidebahn, Abschnitt Bennemühlen-Walsrode
Fern- und S-Bahnstrecke, Berliner Innenring
Gleiserschließung Hafenplanung Teerhofsinsel, Lübeck
Machbarkeitsstudie Eisenbahnkonzept, Stade
Neubaustrecken, Hannover-Würzburg / Mannheim-Stuttgart
Neubau- und Ausbaustrecke, Karlsruhe-Basel
Reaktivierung Strecke, Korbach-Frankenberg-Cölbe
Umschlaganlage (Megahub), Lehrte
Zugbildungsanlagen, Maschen / Seelze und Gremberg
Zweite Nord-Süd-Verbindung Straßenbahn, Magdeburg

KOMPLEXE GEBÄUDEPLANUNG
WASSERBAU UND HAFENLOGISTIK
ENERGIE- UND UMWELTPLANUNG
INFRASTRUKTURPLANUNG
BRÜCKEN UND TUNNEL
INFRASTRUKTURERSCHLIESSUNGEN
VERKEHRSWEGEBAU SCHIENE
VERKEHRSWEGEBAU STRASSE



Innerstädtische Verbindungsstraße

Im Rahmen des integrierten Gesamt-Verkehrs-Konzepts (IGVK 1998) wurde in Rostock eine Verbindungsstraße zwischen dem Schröderplatz und dem Warnowufer gebaut. Zeitgleich wurde das Straßenbahnnetz erweitert. Die Baumaßnahmen umfassten den Neubau einer Hauptverkehrsstraße als vierstreifige Fahrbahn und den Neubau von Straßenbahnschienen in der Mittellage der Straße. Grundlage und Inhalt der Planung waren unter anderem die Verkehrsbelegungszahlen und eine Verkehrsuntersuchung mit der Simulation des Verkehrsablaufs für die Straßenbahn und den motorisierten Individualverkehr.

Auftraggeber Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH / Rostocker Straßenbahn AG **Leistungen** Grün- und Gestaltungsplanung, Machbarkeitsuntersuchungen, Verkehrsplanung, Ausschreibung, Bauüberwachung **Ort** Rostock

Ortsumgehung Schwerin

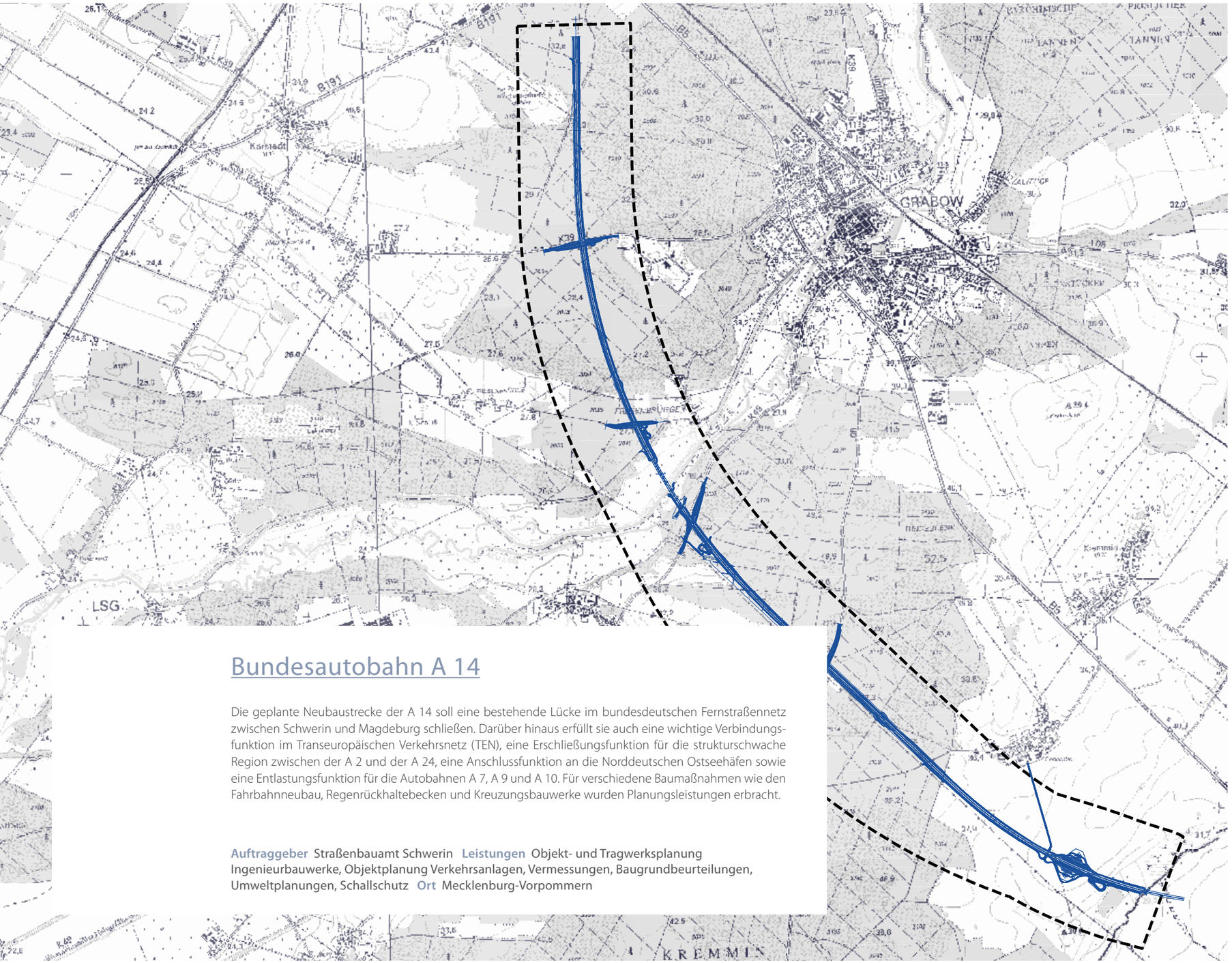
Die Ortsumgehung Schwerin im Zuge der B 104 wurde nach einer zweijährigen Bauzeit im September 2007 für den Verkehr freigegeben. Die Landeshauptstadt von Mecklenburg-Vorpommern erhielt eine leistungsfähige Verkehrsanlage, die nicht nur zur Entlastung des innerstädtischen Netzes beiträgt, sondern auch eine bessere Anbindung für die ortsansässige Industrie bedeutet. Neben den Straßenplanungen wurden in verschiedenen Bauabschnitten unter anderem auch die Brücken- und Ingenieurbauwerke und die Entwässerung mittels Regenrückhaltebecken geplant.

Auftraggeber Straßenbauamt Schwerin **Leistungen** Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung, Vorbereitung und Mitwirkung bei der Vergabe, Bauoberleitung, Bauüberwachung, Projektsteuerung **Ort** Schwerin

BAB A 3 Frankfurt - Nürnberg

Die Bundesautobahn A 3 ist Europastraße und Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN). Sie verbindet die Beneluxstaaten mit Südeuropa und innerhalb Deutschlands Bayern mit den Zentren am Rhein. Die vierstreifige Autobahn ist heute stark überlastet. Die Verkehrsbelastungen liegen bei bis zu 100.000 Fahrzeugen pro Tag. Mit dem sechsstreifigen Ausbau wird eine leistungsfähige und den heutigen Anforderungen gerechte Verkehrsverbindung geschaffen. Der sechsstreifige Ausbau an der Anschlussstelle Würzburg/ Randersacker bis zum Autobahnkreuz Biebelried wird mit Bauüberwachungsleistungen begleitet.

Auftraggeber Autobahndirektion Nordbayern **Leistungen** Bauoberleitung, Bauüberwachung, Verkehrsanlagen, Ingenieurbauwerke **Ort** Frankfurt



Bundesautobahn A 14

Die geplante Neubaustrecke der A 14 soll eine bestehende Lücke im bundesdeutschen Fernstraßennetz zwischen Schwerin und Magdeburg schließen. Darüber hinaus erfüllt sie auch eine wichtige Verbindungsfunktion im Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN), eine Erschließungsfunktion für die strukturschwache Region zwischen der A 2 und der A 24, eine Anschlussfunktion an die Norddeutschen Ostseehäfen sowie eine Entlastungsfunktion für die Autobahnen A 7, A 9 und A 10. Für verschiedene Baumaßnahmen wie den Fahrbahnneubau, Regenrückhaltebecken und Kreuzungsbauwerke wurden Planungsleistungen erbracht.

Auftraggeber Straßenbauamt Schwerin **Leistungen** Objekt- und Tragwerksplanung Ingenieurbauwerke, Objektplanung Verkehrsanlagen, Vermessungen, Baugrundbeurteilungen, Umweltplanungen, Schallschutz **Ort** Mecklenburg-Vorpommern

Mitwirkung bei weiteren Projekten:

Autobahnzubringer BAB A 20, Neubrandenburg
Bundesautobahn A 20, Mecklenburg-Vorpommern
Bundesautobahn A 39, Lüneburg-Wolfsburg
Bundesautobahn A 49, Neuental-Schwalmstadt
Innerstädtisches Straßennetz, Wismar
Komplexe Stadtteilverbindung, Neubrandenburg
Ortsumgehung, Crivitz
Ortumgehung, Mirow
Ortsdurchfahrt, Bad Doberan
Umgestaltung Bahnhofsvorplatz, Rostock
Verknüpfungspunkt, Warnemünde

Wettbewerbe und städtebauliche Studien

> ARCHITEKTUR IST EIN FESTER BESTANDTEIL UNSERES ALLTAGS UND WIRD GEPRÄGT VON TRADITION, INDIVIDUALITÄT UND PERMANENTEM WANDEL. SIE IST FACETTENREICH UND VISIONÄR. <

Grundlage für die Gestaltung von Lebensräumen ist die Planung optimaler Stadträume und Gebäude sowie der kritische Umgang mit bestehenden Strukturen. Die Erstellung von Entwürfen im Rahmen von Wettbewerben sowie die Erarbeitung von städtebaulichen Studien dienen als Leitlinie und Handlungsrahmen für die Stadtentwicklung und sind somit eine wichtige Entscheidungsgrundlage. Gefragt sind neue Perspektiven, die aber auch Bewährtes erhalten und aktuelle Aspekte integrieren.

„Unser Anspruch als Generalplaner ist es, den interdisziplinären fachlichen Austausch zu fördern und vor allem zu fordern. Das drückt sich in gestalterischer und funktionaler Qualität aus. Als Architekten entwerfen wir Gebäude mit einem individuellen Charakter und das in enger Zusammenarbeit mit den anderen Fachbereichen." ***Architekt Torsten Ruwoldt***

Lebensräume gestalten

Das Spektrum gebauter Umwelt ist vielfältig und mehr als nur Fassade und Kubatur. Straßen, Plätze und Bauten werden miteinander verbunden. Hier findet die Organisation sozialen Lebens statt. Die durch die Stadtplanung definierte Matrix wird durch Gebäudearchitektur untersetzt und verfeinert. Wichtig dabei ist die Berücksichtigung der ästhetischen, technischen und formalen Gestaltung – ein zentrales Spannungsfeld der Architektur, wenn es um die Entwicklung von urbaner Struktur und die Dimensionierung des menschlichen Umfeldes geht.

Gestaltung und Funktionalität in Einklang bringen

Zunehmend im Fokus der Entwürfe steht das Thema Nachhaltigkeit, das mit komplexen Anforderungen an die Architektur verbunden ist. Jeder Neubau und jede Sanierung bietet die Möglichkeit, umwelt- und ressourcenschonende Maßnahmen zur Reduzierung des Energieverbrauches zu realisieren. Innovative Gesamtkonzepte unter Einbeziehung von regenerativen Energien besitzen daher eine hohe Priorität.

Innovative und nachhaltige Gesamtkonzepte

„Architektur ist gerade in Regionen wie Asien ein wichtiger Motor für neue Entwicklungen. Viele meiner Entwürfe entstanden in Vietnam. Hier ist es nicht nur das Verstehen der kulturellen Unterschiede, sondern das gegenseitige Befruchten im fachlichen Dialog mit den vietnamesischen Kollegen, Bauherren und Benutzern der Gebäude, die etwas Neuartiges und Überraschendes entstehen lassen." ***Architekt Torsten Illgen***

Freiräume schaffen

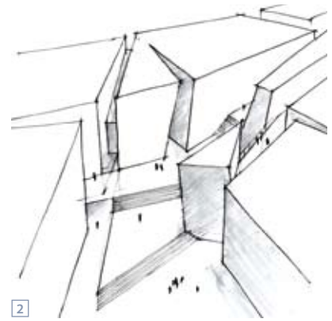
Landschaftsarchitekten und -planer sichern, gestalten und schaffen Freiräume in städtischen wie ländlichen Gebieten. Gefragt sind innovative und außergewöhnliche Lösungen, die es zu entwickeln gilt. Neue Ideen und Visionen für eine anspruchsvolle Stadt- und Freiraumentwicklung werden umgesetzt unter Berücksichtigung aktueller Fragstellungen der urbanen Landschaftsarchitektur. Ziel ist es, die Räume qualitativ aufzuwerten und dabei einen hohen und dauerhaften Nutzwert zu schaffen. Erarbeitet werden Konzepte und Planungen zur Erhaltung und Entwicklung von Natur und Landschaft, zur nachhaltigen Raumordnung und zur Siedlungsentwicklung. Bei der Ideenentwicklung ist es wichtig, dass die Orte in ihrer Umgebung tatsächlich funktionieren.

Anspruchsvolle Stadt- und Freiraumentwicklung

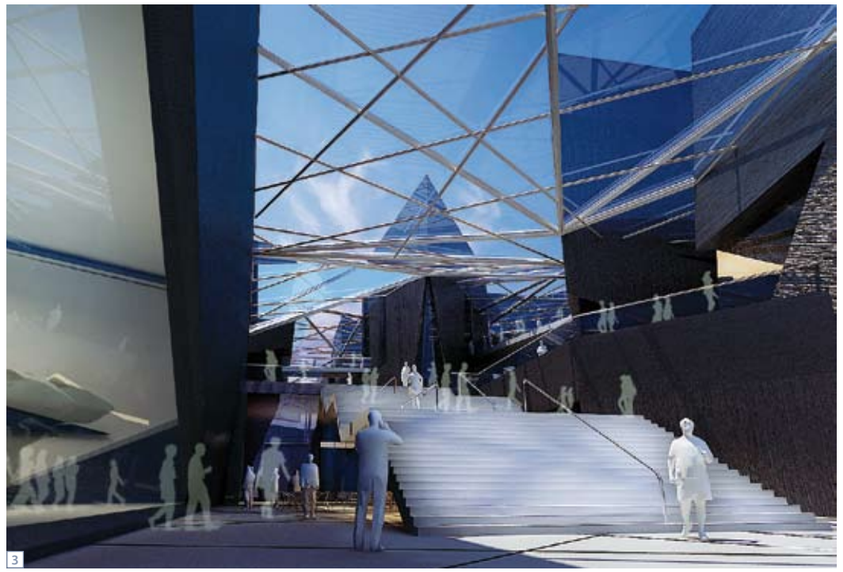
Norwegisches Nationalmuseum in Oslo

1

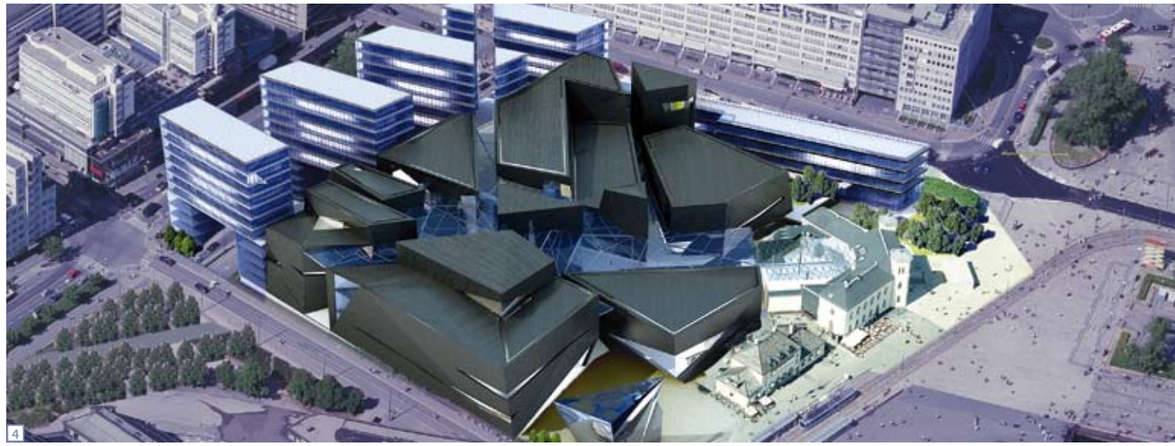
Die charakteristischen Merkmale der norwegischen Landschaft sind Fjorde, Felsen, Wasser und Licht. Diese besondere Szenerie dient als Metapher für den Entwurf des Nationalmuseums. Das Museum stellt eine Apotheose eines Fjords dar: Ein großer Felsen, der das Licht einfängt und reflektiert, erhebt sich im Wasser und wird umgeben von kleinen Felsen. Der Entwurf lässt ein Gebäude von universellem Design und internationaler Bedeutung entstehen. Jeder Besucher fühlt sich wie ein Gast in einer künstlichen norwegischen Fjordlandschaft.



2



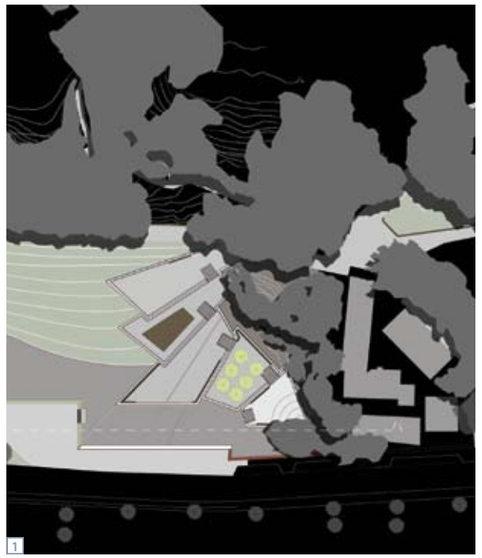
3



4

1 Eingangsbereich 2 Skizze 3 Haupttreppe und Herzstück des Museums mit einem leichten und transparenten Glasdach 4 Vogelperspektive

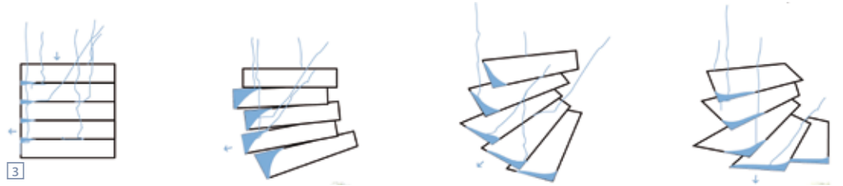
Wasserterrassen Neumühlen in Hamburg
3. Platz Otto Linne Preis

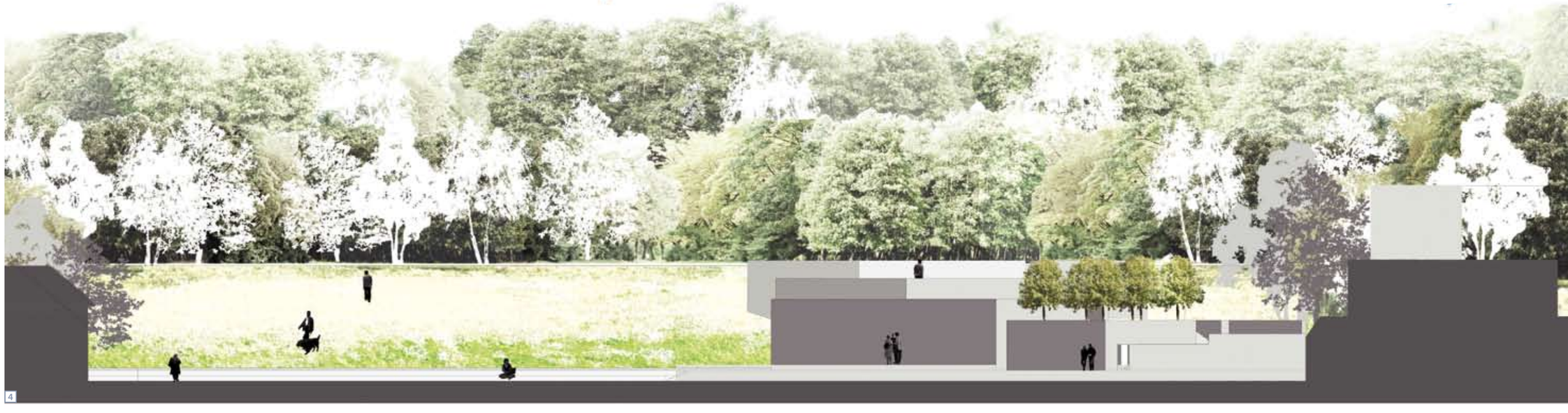


Die Aufwertung und Gestaltung eines alten brachliegenden Industrieareals zu einem neuen städtebaulichen Anziehungspunkt war das Ziel der Auslobung unter besonderer Berücksichtigung der landschaftlichen Struktur und des Themas Wasser. Charakteristisch sind die Hanglage und die besonderen hydrologischen Verhältnisse mit kontinuierlich austretendem Schichtenwasser. Der Entwurf zeigt eine terrassenartige Treppe, einen grünen urbanen Garten, bestehend aus fünf Plateaus. Diese sind über Geländestufen miteinander verbunden und schaffen einen Übergang von der neu gestalteten Elbpromenade zu den umliegenden Parkanlagen.

Katharina Lembcke,
Alexander Roscher (TU Dresden)

1 Strukturplan **2** Ansicht Plateau
3 Entstehungsprinzip Plateau
4 Schnittansicht 1:200





ÖBB Konzernzentrale in Wien, Österreich

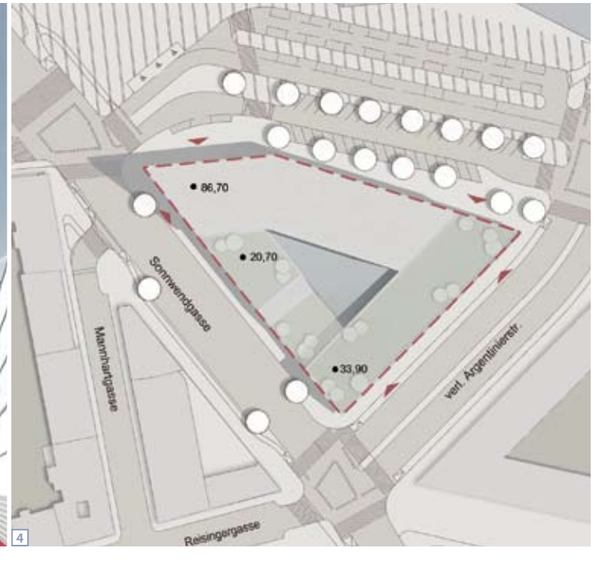
1

Die Konzernzentrale soll in unmittelbarer Nachbarschaft zum geplanten neuen Hauptbahnhof Wien entstehen. Ziel des Realisierungswettbewerbes war es, ein herausragendes Planungskonzept zu finden, das optimale Arbeits- und Kommunikationsbedingungen für die 1.600 ÖBB-Mitarbeiter sowie eine externe Nutzung als Bürostandort berücksichtigt. Gefordert wurde eine überzeugende städtebauliche Lösung mit Signetwirkung und architektonischer Einprägsamkeit, die an das Bahnhofsprojekt anknüpft.

2

1 Vogelperspektive 2 Grundriss 3 Baukörper mit funktionsspezifischen Fassaden-Zäsuren
4 Lageplan 5 Nachtansicht

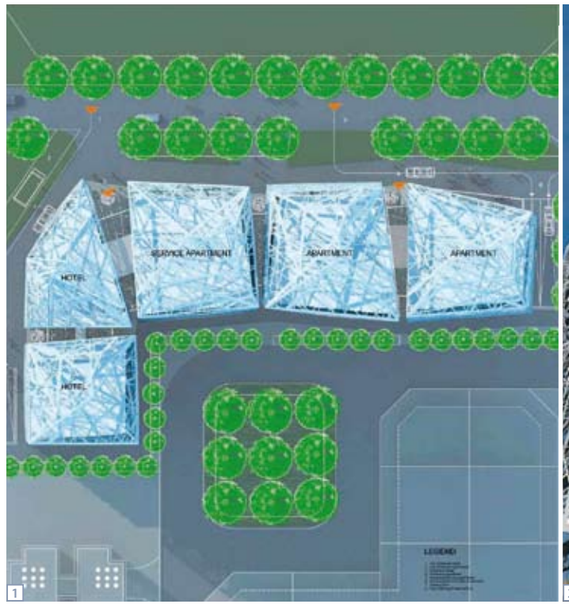
3



4

5

Song Kim Plaza in Hanoi, Vietnam



1

2

Der urbane Platz vermittelt trotz Hochbauten eine räumlich offene Situation. Dieses Gefühl entsteht durch die gekonnte städtebauliche Komposition von fünf hohen und flachen „Türmen", die durch Brücken und offene Ansichten miteinander verbunden sind. Auffällig ist die Fassade, sie erhält eine zweite Haut durch feine Aluminiummodule, die miteinander verflochten sind. Diese schaffen ein ikonisches Äußeres und reduzieren den direkten Einfluss des Sonnenlichts.

1 Straßenraumperspektive entlang des 3. Stadtringes 2 Fassadendetail
3 Lageplan der fünf „Türme"

3

BIDV Village in Hanoi, Vietnam

1

2

Es wurden Räume mit Einblicken und Ausblicken geschaffen, die bewusst das Private mit dem Öffentlichen vermischen und somit einen lebendigen Siedlungsraum schaffen. Der subtropische Naturraum fließt ins Gebäude und lässt verschattete Innenhöfe entstehen, die fest in der vietnamesischen Architektur verwurzelt sind und Identität stiften.

1 Lageplan Maenderhofhaus 2 Straßenflucht Patiohaus 3 Lageplan Patiohaus
4 Einblick in das Maenderhofhaus

3

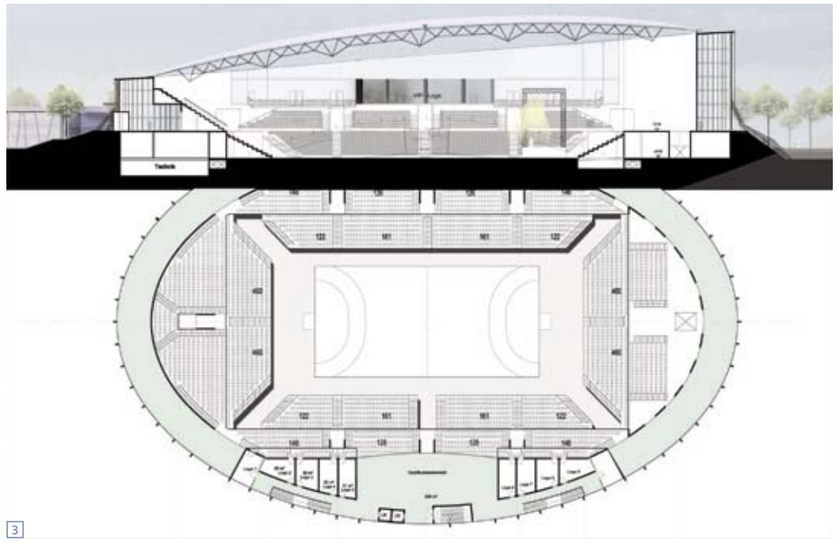
4

Stegreifentwurf für Emsland-Arena in Lingen

1

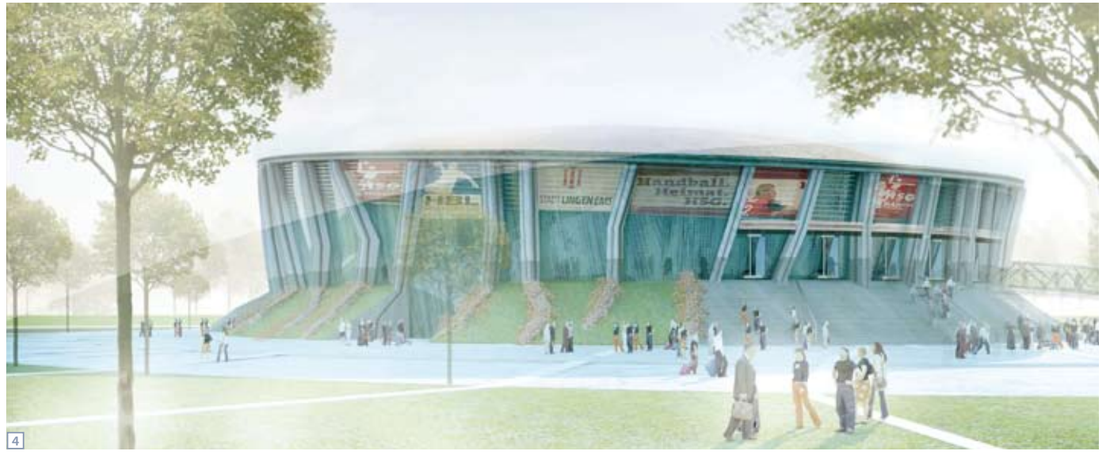
Eine Multifunktionsarena soll östlich der Lingener Innenstadt entstehen und ein Treffpunkt für bis zu 4.000 Besucher werden. Der Bautypus mit dem ovalen Rund und den allseitig ansteigenden Sitzreihen ist seit dem klassischen Griechenland bekannt. Der Entwurf greift diese Idee auf und verschmilzt den Urtypus einer Arena mit den Anforderungen an eine Multifunktionsstätte. Durch die Größe des Gebäudes, die Transparenz und Beleuchtung der Außenhaut entsteht eine besondere Landmarke mit hohem Wiedererkennungseffekt. Die Außenhaut ist durchscheinend, sie lässt Informationen nach außen, erleuchtet das Umfeld und macht neugierig auf das, was sich in diesem Gebäude abspielt.

1 Ansicht Ost und Rückansicht 2 Fassadenidee 3 Längsschnitt 4 Perspektive Eingang



3

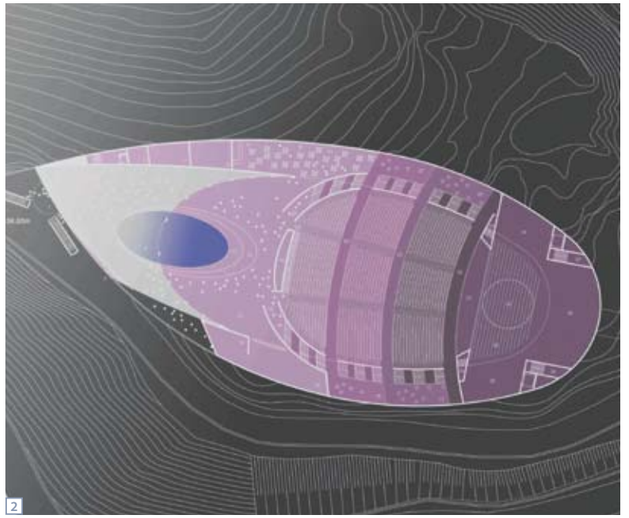
2



4

Vinpearl Opera in Nha Trang, Vietnam

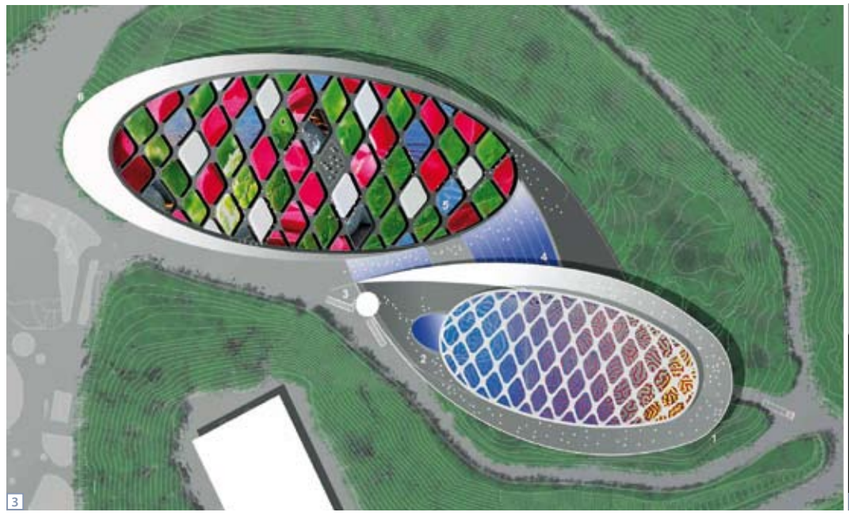
1



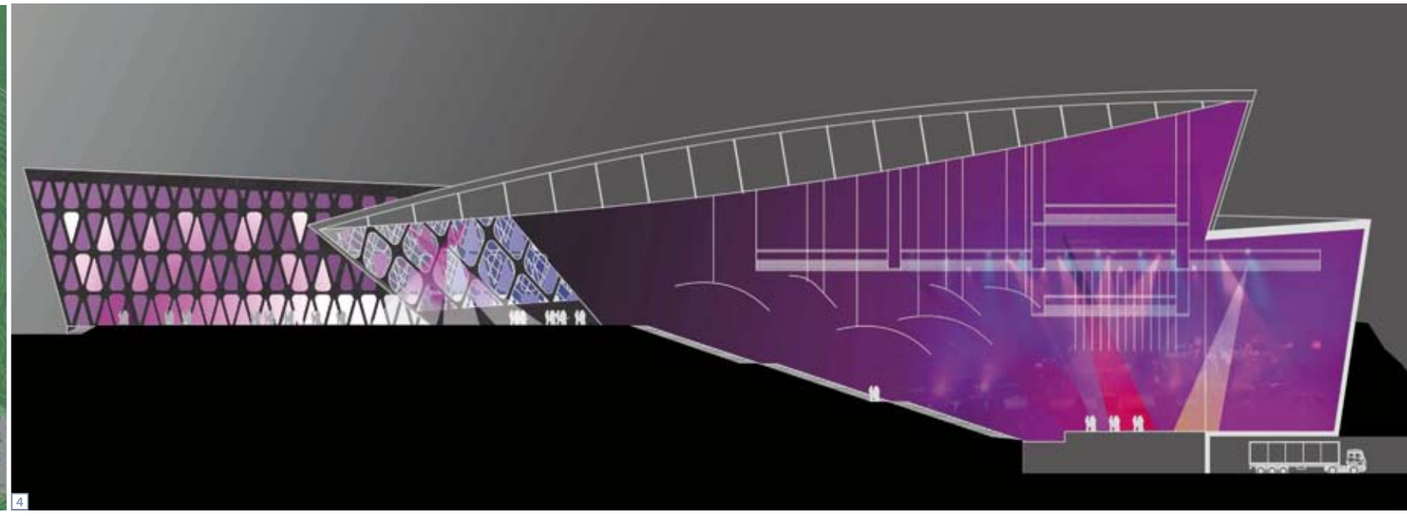
2

Eingebettet in die dichtbewaldete Hügelkuppe schafft die Vinpearl Oper einen parkähnlichen Parcours für Besucher und Passanten. Ein Netz aus Stahl hält eine ultradünne Membran, welche sich in der Nacht zu einem funkelnden geheimnisvollen Meeresgeschöpf verwandelt, zum Festland hinüber strahlt und zu Konzerten und Großveranstaltungen einlädt.

1 Eingang und Parcours der Oper 2 Grundriss des Saales 3 Blumenozean
4 Blick durch den abgesenkten Veranstaltungsraum



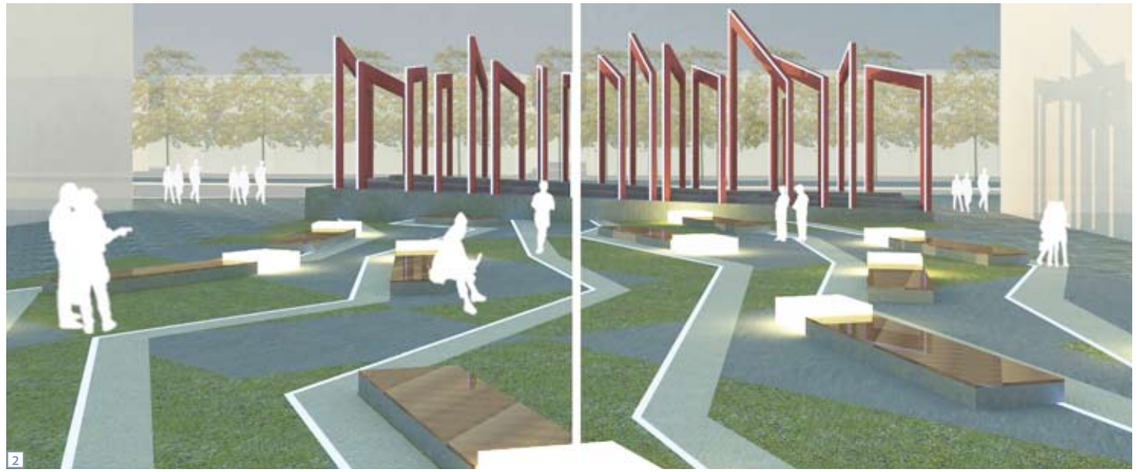
3



4

Freiraumentwicklung Campus Universität Rostock

1



2

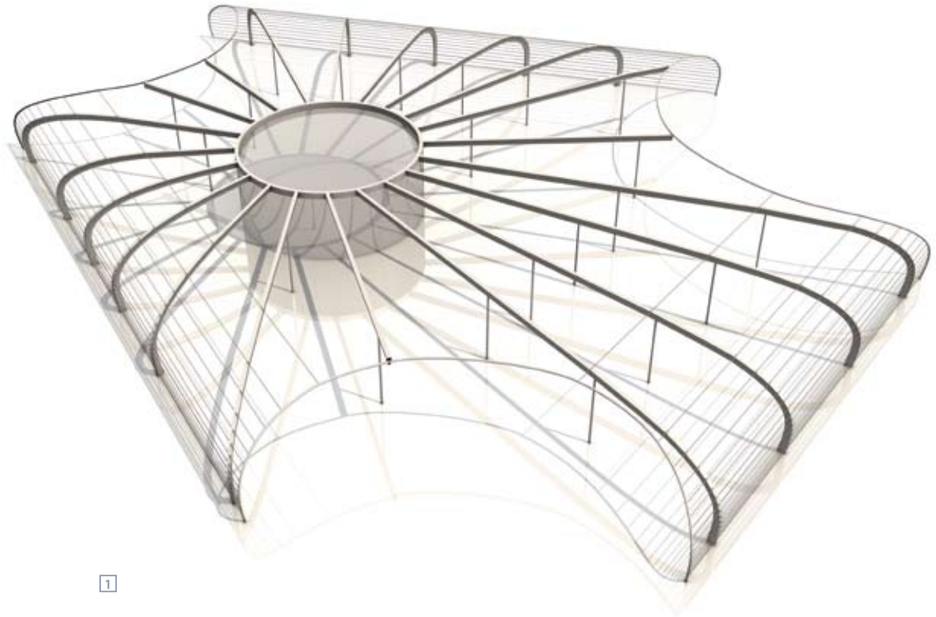
3

Der Ausbau des Universitätscampus in der Rostocker Südstadt hat eine hohe städtebauliche Bedeutung. Die Entwürfe zeigen ein Konzept für die Freianlagenplanung der 11 m breiten und ca. 500 m langen Campus-Mittelachse in Einheit mit den angrenzenden Grünflächen. Die Überleitung von universitären in öffentliche Räume durch die Integration von Plätzen für eine studentische Freizeitgestaltung besitzt eine zentrale Bedeutung. Wichtige Aspekte, die es zu beachten galt, waren eine nachhaltige und behindertenfreundliche Erschließung sowie die Integration von vorhandenen Baumbeständen in die Vegetationsfläche.

1 Lageplan **2** Beispiele für die Materialauswahl **3** Themenboxen für unterschiedliche Erlebnisbereiche **4** Modell

4

Umgestaltung Hauptbahnhof und Königsplatz in Augsburg



1

Der Königsplatz fungiert als räumliches Bindeglied zwischen Altstadt und Bahnhofsviertel. Er ist ein zentraler Verkehrsknoten des öffentlichen Personennahverkehrs, der neu gestaltet und angeordnet wird. Der Wettbewerbsentwurf zeigt den Kreuzungsknoten mit einer transparenten Überdachung. Durch die leichte Konstruktion mit einer Glasverkleidung wird ein offenes Gefühl vermittelt.

1 Konstruktion der Überdachung des Kreuzungsknoten 2 Visualisierung

2

Forschungs- und Erlebniszentrum „Schöninger Speere“

In nächster Nähe zu einer der bedeutendsten archäologischen Fundstellen der Welt ensteht das Forschungs- und Erlebniszentrum Schöninger Speere. Hier wurde das Jagdlager des Homo erectus mit den ältesten Jagdwaffen (Wurfspeeren) der Menschheit entdeckt. Der Entwurf ist ein als Solitär in die Landschaft einbezogenes Ausstellungsgebäude, welches als Landmarke auf die bedeutenden archäologischen Funde aufmerksam machen soll. Die Ausstellungsräume sind nach unten gerichtet und machen in einem archäologischen Spaziergang die tief liegenden Fundorte erlebbar.

1

1 Ausstellungsgebäude 2 Lageplan

2

Instituts- und Laborgebäude der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur in Leipzig

Der Neubau des Instituts- und Laborgebäudes für die Maschinen- und Energietechnik der HTWK Leipzig soll an einem städtebaulich wichtigen Standort, einer Ausfallstraße, entstehen und in den dort bestehenden Hochschulcampus eingefügt werden. Der Wettbewerbsentwurf orientiert sich an der Größenordnung der angrenzenden überwiegend gründerzeitlichen Gebäude. Im Fokus des Entwurfs stand neben den architektonischen Aspekten, das ressourcenschonende und nachhaltige Bauen.

Auswahl weiterer Wettbewerbe:

Arbeitskammer, Wien
BioTechnikum, Greifswald
Campus Technicus, Bernburg
Eurogate Container Terminal, Bremerhaven
Hafen Rijeka, Kroatien
Inselhafen, Zingst
Marina City am Lake Chao, China
NIITD Tropical Hospital, Hanoi / Vietnam
Rathausbrücke, Erfurt
Snim Bürogebäude, Mauretanien
Sportboothafen, Rostock-Warnemünde
Sportgymnasium, Neubrandenburg
Stadthafen mit Marina, Senftenberg
Topografie des Terrors, Berlin
Trung Kinh Plaza, Hanoi / Vietnam
Umbau des Silo IV/V, Rostock
Vinaplast Office, Hanoi / Vietnam

INTERNATIONALE PROJEKTE

> VON BEGINN AN NAHMEN DIE AUSLANDSPROJEKTE EINE WICHTIGE ROLLE EIN UND WERDEN SEIT 1937 AUSGEBAUT. NEUE MARKTPOTENTIALE WURDEN ERSCHLOSSEN UND AUSSERGEWÖHNLICHE PROJEKTE UMGESETZT. <

Was ist erforderlich, um sich erfolgreich auf dem internationalen Parkett zu bewegen? Eine wichtige Art der Referenz sind die erfolgreich realisierten Projekte im Inland. Gefragt sind spezialisierte Planungsdienstleistungen und die Kooperation mit lokalen staatlichen und privaten Planungsbüros und Beratern. Ein intensiver Austausch ist für beide Seiten gewinnbringend.

„Der Transfer deutschen Ingenieur-Know-hows in die Welt gewinnt immer mehr an Bedeutung. Die damit verbundenen Chancen sind groß, ebenso wie die Anforderungen. Täglich absolvieren qualifizierte Mitarbeiter einen Spagat zwischen der Sicherung der Qualität unserer Planungsleistungen und der Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten. Ein wichtiges Schlagwort in diesem Zusammenhang ist: Interkulturelle Kompetenz." ***Dr. Wolfram Tauer, Stellvertretender Vorstandsvorsitzender***

Export von Fach- und Spezialplanungen

Die Schwerpunkte der exportierten Dienstleistungen lagen in den ersten Jahren im Bereich des Wasser- und Hochbaus. Es wurden Häfen, Werften und Industriebauten geplant. Darauf aufbauend konnte das Angebot entsprechend der Kernkompetenzen des Unternehmens erweitert und neue Märkte und Fachgebiete für den Export erschlossen werden. Das war nur durch das umfangreiche technische Spezialwissen und die immer wichtiger werdenden Soft Skills der Mitarbeiter wie interdisziplinäre Teamarbeit, räumliche und zeitliche Flexibilität, interkulturelle Kompetenz und Fremdsprachenkenntnisse möglich. All diese Aspekte sind wichtige und wesentliche Wettbewerbsvorteile im internationalen Infrastrukturauf- und -ausbau.

Ausbau der exportierten Dienstleistungen

„Für den internationalen Markt möchten wir unser Profil noch weiter schärfen. Gerade wenn es um Planungen von Infrastrukturmaßnahmen wie die Wasserver- und -entsorgung oder den Straßen-, Schienen- und Brückenbau geht. Hier werden zunehmend ganzheitliche und komplexe Planungs- und Projektsteuerungsleistungen statt Teilleistungen angefragt. Dementsprechend müssen wir unser Angebot auf den internationalen Märkten weiter ausbauen." ***Dr. Marion Radegast, Fachbereichsleiterin Tiefbau***

Internationale Märkte und Standorte

In mehr als 20 Ländern werden derzeit Vorhaben realisiert. Zu wichtigen Exportregionen haben sich Afrika, Osteuropa und Südostasien entwickelt. Hier ist die Inros Lackner AG durch eine Vielzahl von Projekten bekannt. So haben verschiedene Planungsleistungen für den Bau von Häfen in Afrika maßgeblich zur wirtschaftlichen Entwicklung in den jeweiligen Ländern beigetragen. In Asien besteht eine enge Zusammenarbeit mit Vietnam, Pakistan, Indonesien und Kambodscha. Seit 2004 werden kontinuierlich Projekte in Vietnam realisiert und Ende 2007 wurde die Inros Lackner Vietnam LLC in Hanoi gegründet. In Kambodscha gibt es seit 2002 eine Beteiligungsgesellschaft.

Afrika, Osteuropa und Asien sind wichtige Exportregionen

„Seit vielen Jahren existieren enge Verbindungen zwischen Russland und Deutschland. Mit verschiedenen Planungsleistungen haben wir die Optimierung von Hafenanlagen begleitet. Für den geschäftlichen Erfolg ist neben den Sprachkenntnissen, ein persönliches Vertrauensverhältnis zu den Auftraggebern und Partnern besonders wichtig. Aus diesem Grund haben wir für einen Ausbau unserer Aktivitäten und die Integration neuer Fachbereiche, Anfang 2008 eine Niederlassung in St. Petersburg gegründet." ***Ralph Damköhler, Niederlassungsleiter St. Petersburg***

INTERNATIONALE PROJEKTE

Schiffswerft in Ägypten

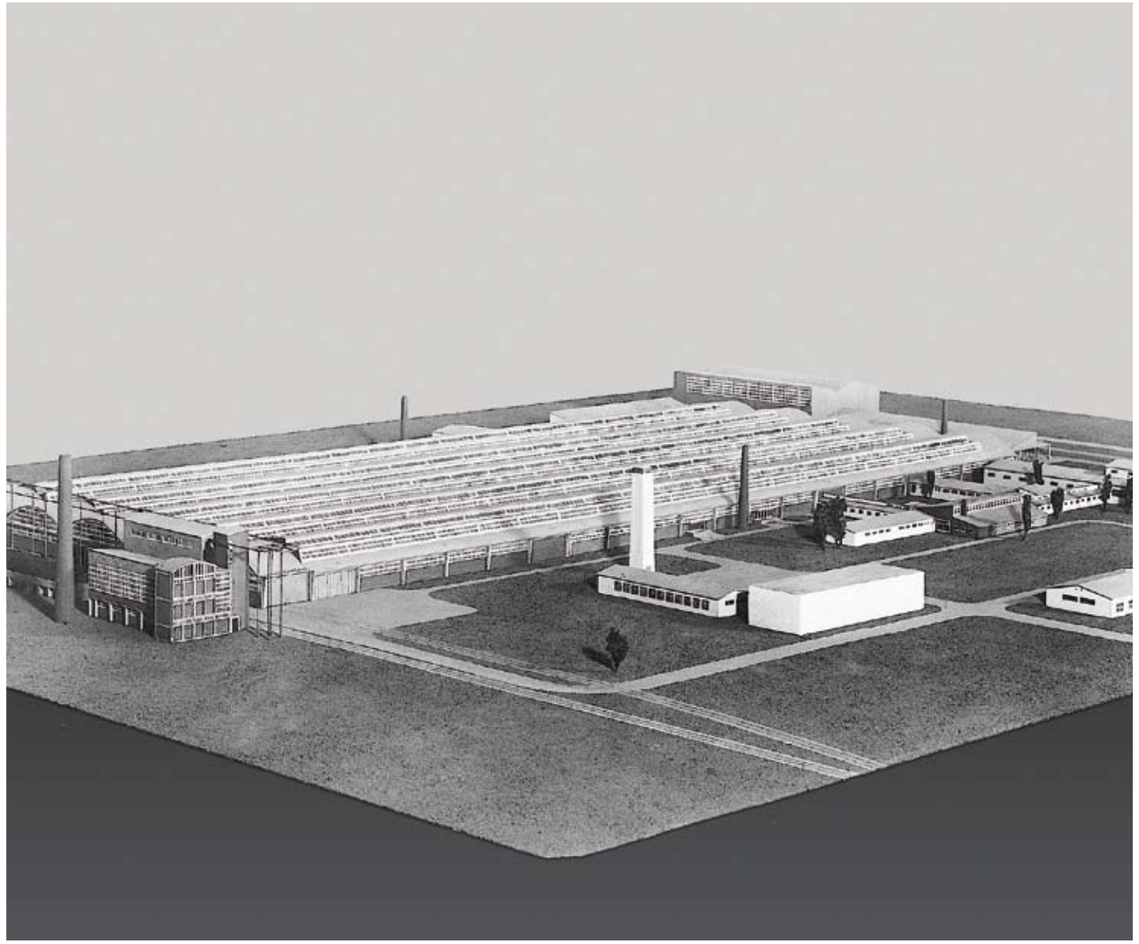
Im Rahmen der Erweiterung der Schiffswerft in Alexandria wurde ein Trockendock mit gegen den Baugrund vorgespannten Sohlenankern für Schiffe mit bis zu 85.000 DWT saniert. Das Trockendock war 251 m lang und 42 m breit. Die Planungen für dieses Projekt wurden zwischen 1961 und 1964 realisiert.

Leistungen Vor- und Detailentwürfe, Ausführungszeichnungen, Beratung während der Bauausführung **Ort** Alexandria / Ägypten

Keramikfabrik in Korea

In der Hafenstadt Hamhung, der nach Pjöngjang zweitgrößten Stadt Nordkoreas, wurde Anfang der 1960er Jahre eine Keramikfabrik errichtet. Hamhung wurde während des Koreakrieges (1950-1953) stark zerstört. Architekten und Ingenieure aus der DDR waren am Wiederaufbau der zertrümmerten Stadt und deren Entwicklung zu einem wichtigen Industriezentrum der Region beteiligt. Die kompletten Planungen für die Produktionshalle der Keramikfabrik wurden 1956 in Rostock vorgenommen.

Leistungen Bau- und Anlagenplanung **Ort** Hamhung / Korea



● Projekte der Inros Lackner AG

Fischereihäfen in Indonesien

Zwischen 1989 und 1992 wurden auf mehreren indonesischen Inseln acht Fischereihäfen modernisiert und erweitert. Neben den Fischerbooten, die hier anlegen, dienen die Häfen dem Fährverkehr zwischen den Inseln. Die Fischereihäfen befinden sich auf den Inseln Sumatra, Kalimantan, Jawa und den Molukken. Im Rahmen der Planungen wurden topographische und bathymetrische Vermessungen und numerische Küstenmodelluntersuchungen durchgeführt.

Auftraggeber Directorate General of Fisheries, Jakarta **Leistungen** Vor- und Ausführungsentwürfe, Ausschreibungsunterlagen, Begleitung der Vergabe, Örtliche Bauüberwachung, Vertragsmanagement und Projektsteuerung **Ort** Sumatra, Kalimantan, Jawa, Molukken / Indonesien

Hafenentwicklung in Guinea

Im Zeitraum von 1978 bis 1987 wurden die Erweiterungen des Hafens von Conakry begleitet und umfangreiche Bestandsaufnahmen und Sanierungskonzepte mit Kostenschätzungen erstellt sowie die Rehabilitierungsmaßnahmen begleitet. Die positive Entwicklung des Güterumschlags erforderte zwischen 1988 und 1992 die Erweiterung des bestehenden Hafens durch den Bau eines Containerterminals, die Errichtung eines Anlegers für Öltanker und die Bereitstellung weiterer Lagerkapazitäten. Im Jahr 2000 wurde ein Masterplan für notwendige Erweiterungsmaßnahmen erarbeitet, der zur Zeit umgesetzt wird.

Auftraggeber Ministère des Transports de Guinée, Conakry / Port Autonomé de Conakry
Leistungen Machbarkeitsstudien, Vor- und Detailentwürfe, Ausschreibung, Oberleitung, Beratung und Örtliche Bauüberwachung **Ort** Conakry / Guinea

Mühlen- und Silokomplex in Kuwait

Die Modernisierung des Mühlen- und Silokomplexes in Kuwait umfasste den Abbruch der bestehenden Siloanlage unter Aufrechterhaltung des laufenden Betriebes (Lagerkapazität 100.000 t). Weiterhin wurden bis 2008 ein neuer Silokomplex mit einer Lagerkapazität von ca. 150.000 t sowie ein neues Mehlsilo geplant.

Auftraggeber Kuwait Flour Mills & Bakeries Co. S.A.K. (KFM) **Leistungen** Entwurf und Ausschreibung der Gesamtanlage, Planung Abbruch und Neubau in Ingenieurgemeinschaft **Ort** Kuwait

Fähranleger in Russland

Die Errichtung der Fähranleger erfolgte im Zuge des Neubaus der Fährterminals in den russischen Häfen Ust-Luga und Baltiysk für die Fährlinie Ust-Luga–Baltiysk–deutsche Ostseehäfen. Neben der Abfertigung von RoRo-Verkehren werden Eisenbahnverkehre durch zwei baulich unterschiedliche Fähren «Mukran-103» und «Rider» an der gleichen Fährbrückenanlage abgefertigt. Das Betriebskonzept des Fähranlegers wurde in Anlehnung an die Anfang der 1980er Jahre gebauten Eisenbahnfährbrückenanlagen in Mukran (Deutschland) und Klaipeda (Litauen) entwickelt. Anschließend wurden die fachtechnischen Planungen für die Fährbrückenanlage durchgeführt.

Auftraggeber FSUE Rosmorport **Leistungen** Businessplan, Machbarkeitsstudie, Ausführungsplanung, Technische Begleitung bei der Bauausführung **Ort** Ust-Luga, Baltiysk / Russland

Autobahnnetz in Kroatien

Ein Schwerpunkt im Infrastrukturausbau in Kroatien ist die Entwicklung des Autobahnnetzes. In Arbeitsgemeinschaft wurde eine 26 km lange Strecke in Istrien mit einem Autobahnquerschnitt versehen, um den gestiegenen und prognostizierten Verkehrsmengen gerecht zu werden. 2006 wurde eine Untersuchung hinsichtlich der Möglichkeiten der Verbreiterung des Querschnitt unter Beachtung der bestehenden einstreifigen Verkehrsanlage durchgeführt. Im Ergebnis wurde die Grundstücksgrenze der neuen Anlage festgelegt und darauf aufbauend die Entwurfs- und Genehmigungsunterlage mit der Neugestaltung der Knotenpunkte erstellt.

Auftraggeber BINA istra Zagreb **Leistungen** Erarbeitung einer Machbarkeitsuntersuchung mit Querschnittsfestlegung, Ausweisung der Grundstücksgrenze, Aufstellen der Entwurfsunterlagen, Bauentwurf in Arbeitsgemeinschaft **Ort** Istrien / Kroatien

Werft für Bohrinseln in Kamerun

An der Atlantikküste in Limbé, in Kamerun, 80 km von der Hafenstadt Douala entfernt, entsteht eine moderne Werft zur Versorgung, Wartung, Reparatur und für den Neubau von Offshore-Explorationsplattformen. Der Bau eines 700 m langen Wellenbrechers wurde 2007 als erstes und wichtiges Bauwerk zur Sicherung der Bauarbeiten fertig gestellt. Die Werft befindet sich noch im Bau. Trotzdem wurden bereits Mitte 2007 die ersten Ölbohrplattformen in das geschützte Hafenbecken gelotst, um mit Hilfe einer provisorisch errichteten Kaje aus Altcontainern erste Reparaturaufträge durchzuführen.

Auftraggeber Chantier Naval du Cameroun S.A. (CNIC) **Leistungen** Projektsteuerung und Bauüberwachung der maritimen Baulose **Ort** Limbé / Kamerun

Kreuzfahrt- und Fährterminal in Lettland

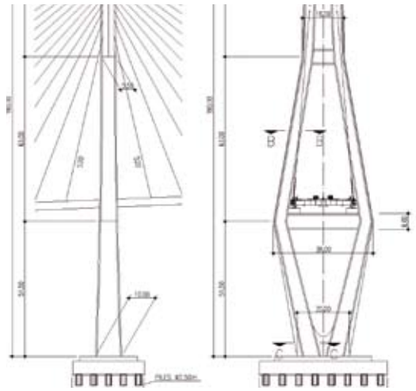
Im Rahmen eines internationalen Ausschreibungsverfahrens hat die Hafenbehörde Riga die Inros Lackner AG als Federführer eines Konsortiums mit der Entwicklung und Planung eines neuen Fähr- und Kreuzfahrtterminals beauftragt. Die Besonderheit des neuen Terminals lag in der Verknüpfung von Kreuz- und Fährschifffahrthafen, der mit seinen zahlreichen Passagieren auch die seeseitige Visitenkarte des Landes darstellt. Für die Architektur der Kreuzfahrtterminalgebäude wurde daher bewusst eine moderne Formensprache gewählt.

Auftraggeber Freeport of Riga Authority **Leistungen** Standortfindung und -untersuchung, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Vor- und Entwurfsplanung **Ort** Riga / Lettland

Machbarkeitsstudie „Werftenstadt“ in Tunesien

Die Machbarkeitsstudie dient der Entwicklung einer Werft für hochwertige Yachten bis zu einer Länge von 70 m sowie weiterer Werften für den Bootsbau und der Vorbereitung einer Konzeption für eine „Werftenstadt“, sowie eines Industrieparks im Großraum Tunis. Die Inros Lackner AG hat aufbauend auf einer Marktanalyse die infrastrukturellen und technologischen Untersuchungen durchgeführt, die als Grundlage für den Businessplan und das Marketing dienen. Im Rahmen der Infrastrukturplanung wurden Hafenbecken mit Kaianlagen, Wellenbrecher und Zufahrtsstraßen einschließlich Wohngebietsstraßen mit allen Ver- und Entsorgungssystemen konzipiert.

Auftraggeber Med - Marine Sarl Tunis **Leistungen** Marktanalyse, Masterplan, Infrastrukturkonzept, Kostenschätzung, Realisierungsplan **Ort** Tunesien



Schrägseilbrücke und Straßenanbindung in Pakistan

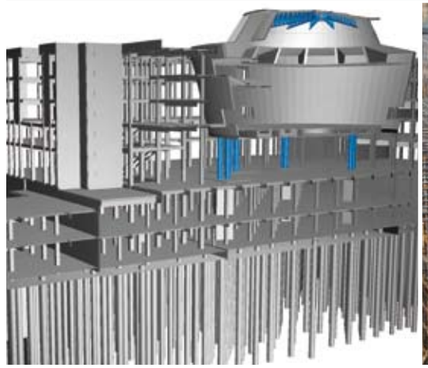
Die Straßenverbindung in der 15 Millionen Stadt Karachi wird ausgebaut, um die stark befahrene achtspurige Hauptstraße zu entlasten. Geplant wird eine südwestliche Umfahrung der Stadt, welche die Hafengebiete mit den Fernstraßen verbindet. Diese Verbindung besteht aus einer Hochbrücke über die Flachwassergebiete, aufgeschütteten Straßendämmen, vier Anschlussstellen.sowie der ersten Schrägkabelbrücke Pakistans. Sie wird die Hafeneinfahrt mit einer lichten Höhe von etwa 60 m und einer Hauptspannweite von etwa 470 m und einer Gesamtlänge von 870 m überqueren. Mit den Planungen wurde 2006 begonnen.

Auftraggeber Karachi Port Trust, Pakistan **Leistungen** Machbarkeitsstudie, Vor- Entwurfs- und Ausführungsplanung (in Ingenieurgemeinschaft), Ausschreibung, Präqualifikation der Bieter, Mitwirkung bei der Vergabe **Ort** Karachi / Pakistan

Flüssiggutterminals in Georgien

Eine Machbarkeitsuntersuchung und Entwurfsplanung zur Errichtung eines Flüssiggutterminals im Hafen von Poti in Georgien wurde 2010 in Arbeitsgemeinschaft mit ECB erstellt. Der Terminal dient dem Umschlag von Rohöl, Methanol und weiteren Flüssiggütern. Diese werden in Aserbaidschan gewonnen und produziert. Mit Eisenbahnwaggons werden sie zum Terminal von Poti über eine Entfernung von ca. 800 km transportiert und von dort weltweit mit Flüssigguttankern exportiert. Die Errichtung ist schrittweise für die Jahre 2011 und 2012 geplant.

Auftraggeber AG Transport und Development Ltd. **Leistungen** Machbarkeitsstudie und Entwurfsplanung in Ingenieurgemeinschaft **Ort** Poti / Georgien



Parlamentsgebäude in Vietnam

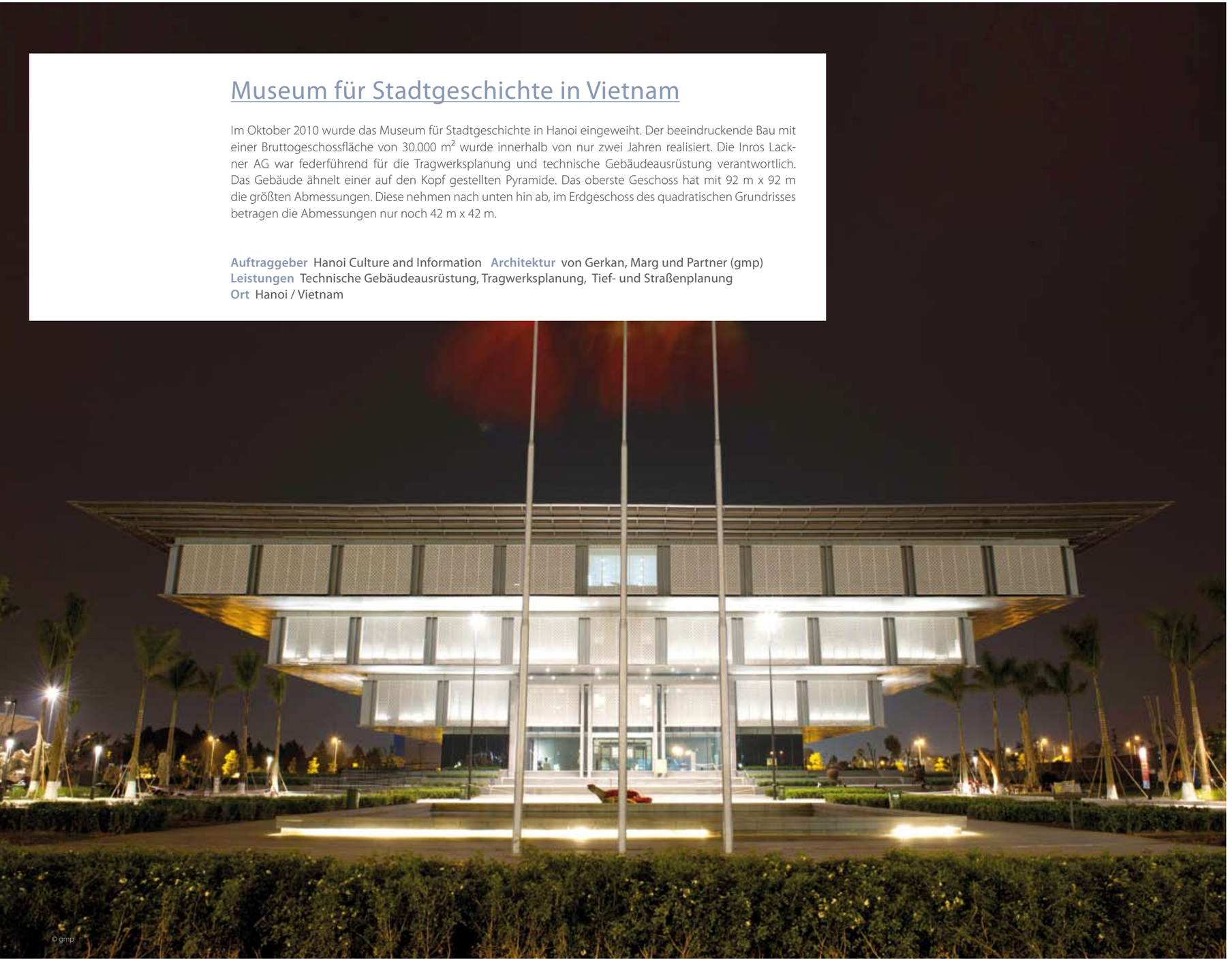
Mit den Planungen für das neue Parlamentsgebäude im Regierungsviertel von Hanoi wurde 2009 begonnen. Der 45.000 Quadratmeter große Gebäudekomplex beinhaltet einen Versammlungssaal mit mehr als 1.100 Sitzplätzen, einen Bankettsaal, Arbeitsbereiche und Büros für die Delegierten sowie weitere Servicebereiche für den Parlamentsbetrieb. Neben der Tragwerksplanung ist die Inros Lackner AG für die komplette technische Gebäudeausrüstung verantwortlich. Wichtige Parameter sind hier die infrastrukturellen, sicherheitstechnischen und klimatischen Rahmenbedingungen. Die Nutzung von regenerativen Energien bildet einen Schwerpunkt. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2013 vorgesehen.

Auftraggeber Ministry of Construction Vietnam **Architektur** von Gerkan, Marg und Partner (gmp)
Leistungen Tragwerksplanung, Technische Gebäudeausrüstung **Ort** Hanoi / Vietnam

Museum für Stadtgeschichte in Vietnam

Im Oktober 2010 wurde das Museum für Stadtgeschichte in Hanoi eingeweiht. Der beeindruckende Bau mit einer Bruttogeschossfläche von 30.000 m² wurde innerhalb von nur zwei Jahren realisiert. Die Inros Lackner AG war federführend für die Tragwerksplanung und technische Gebäudeausrüstung verantwortlich. Das Gebäude ähnelt einer auf den Kopf gestellten Pyramide. Das oberste Geschoss hat mit 92 m x 92 m die größten Abmessungen. Diese nehmen nach unten hin ab, im Erdgeschoss des quadratischen Grundrisses betragen die Abmessungen nur noch 42 m x 42 m.

Auftraggeber Hanoi Culture and Information **Architektur** von Gerkan, Marg und Partner (gmp)
Leistungen Technische Gebäudeausrüstung, Tragwerksplanung, Tief- und Straßenplanung
Ort Hanoi / Vietnam



Mitwirkung bei weiteren Projekten:

- Brücken über den Niger und Tinkisso, Guinea
- Containerhafen Cai Mep, Vietnam
- Containerterminal Lomé, Togo
- Containerterminal Port Said, Ägypten
- Containerterminals in der Nord-West-Region, Russland
- Erosionsschutzmaßnahmen am Jamuner River, Bangladesh
- Erschließung Wohngebiet „Zayed Mosque Area“ Al Ain, Vereinigte Arabische Emirate
- Gasturbinenkraftwerk Sumgait, Aserbaidschan
- Hafen Muuga, Estland
- Hafen Kaliningrad, Russland
- Hafen Quelimane, Mozambique
- Kish Island „Flower of the East“ (Phase 1), Iran
- Machbarkeitsstudie für die Entwicklung des Binnenwasserstraßensystems, Russland
- Machbarkeitsstudie für Logistk-Zentren in den NIS-Staaten und in Staaten im Kaukasus
- Machbarkeitsstudie für Straßenquerung über den Nil, Ägypten
- Offshore- und Küstenschutzeinrichtung in Muscat, Oman
- Revitalisierung des Hafengebiets Rijeka, Kroatien
- Resort Castelfalfi, Iberotel und Villaggi, Italien
- Tiefwasser-Containerhafen Karachi, Pakistan

AUSBLICK:
Herausforderung Zukunft

Leuchttürme stehen beispielhaft für Orientierung, Sicherheit und Weitsicht. Sie weisen den Weg auch in stürmischen Zeiten und schenken Vertrauen. Diese Grundpfeiler sind gerade in der heutigen schnelllebigen Zeit von großer Bedeutung und wichtige Ausgangsbasis für eine zukunftsorientierte Entwicklung.

Dieses abschließende Kapitel ist der Ausblick nach dem Einblick in eine bewegte Zeit, die von Menschen, Ereignissen und einer Vielzahl von Gebäuden, Straßen, Schienen, Häfen, Brücken und vielen weiteren Bauprojekten geprägt ist. Die vorherigen Seiten stellen das Gestern und Heute und in Ansätzen auch schon ein wenig das Morgen dar. Nun soll der Blick weiter nach vorne gerichtet werden. Welche Aufgaben und Themen stehen auf der Agenda und was sind die Ziele für die kommenden Jahre? Bei allem strategischen und unternehmerischen Denken geht es aber auch darum, Danke zu sagen, für eine erfolgreiche Zeit, zu der viele Akteure beigetragen haben.

Ausblick **222**
Danksagungen **225**

Ausblick

> Gedanken zur weiteren Entwicklung äußern stellvertretend für den Vorstand: Uwe Lemcke, Vorstandsvorsitzender und Ingo Aschmann, Vorstand Personal und Finanzen. <

Uwe Lemcke, Vorstandsvorsitzender

„Das bisher Erreichte zeigt, dass wir auf dem richtigen Kurs sind. Darauf werden wir aufbauen und unsere Position als Generalplaner auf dem Markt weiter stärken. Wichtige Grundsätze dabei sind die Entwicklung unseres ingenieurtechnischen Know-hows und die Förderung unserer fachübergreifenden Arbeitsweise für nachhaltige Lösungsansätze."

Wertewandel und Verantwortung

Das Buch zeigt ein breites fachliches und regionenübergreifendes Spektrum, das wir vor dem Hintergrund unserer langjährigen und wechselhaften Firmengeschichte kontinuierlich aufgebaut haben. Heute sind wir als Generalplaner mit mehr als 400 Mitarbeitern sehr gut aufgestellt. Wachstum bedeutet aber auch Verantwortung. Ingenieure und Architekten tragen heute im Spannungsfeld globaler, ökonomischer und gesellschaftlicher Rahmenbedingungen mehr Verantwortung als je zuvor. Dessen sind wir uns bewusst.

Mit dem Wissen, dass viele Ressourcen weltweit nur begrenzt vorhanden sind, hat sich ein Wandel in unserem Wertesystem und damit auch in den Ingenieurdisziplinen vollzogen. In den Mittelpunkt unserer täglichen Arbeit rücken Themen wie erneuerbare Energien, Nachhaltigkeit und Energieeffizienz.

Fach- und Spezialwissen ausbauen

Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, ist es wichtig, sich kontinuierlich weiter zu entwickeln und aktuelle Anforderungen zu meistern. Wir haben den Anspruch, uns in den Bereichen der Offshore-Windkraft und Nutzung weiterer regenerativer Energien noch stärker zu qualifizieren. Das Fach- und Spezialwissen unserer Mitarbeiter ist dafür letztendlich der Schlüssel zum Erfolg. Die fachliche Aus- und Fortbildung nimmt deshalb einen wichtigen Stellenwert ein, ebenso wie die Förderung der interkulturellen Bildung sowie der Team- und Kommunikationsfähigkeit.

„Als Ingenieure versuchen wir, der Zeit immer ein Stück voraus zu sein. Unsere Kunden profitieren bereits seit langem von der Nutzung regenerativer Energien wie Wind- und Wasserkraft, Solarenergie und Geothermie. Das umwelt- und ressourcenschonende Bauen ist keine Erfindung der letzten Jahre, dringt jetzt aber stärker in das Alltagsbewusstsein."

Viele komplexe Entscheidungen, die wir täglich im Planungsprozess treffen, erfordern den Konsens eines interdisziplinären Teams. Der Austausch von Fachwissen, Erfahrungen und Ideen führt zu nachhaltigen ingenieurtechnischen Lösungen, die eine höhere Akzeptanz erfahren als einseitige Entscheidungen. Nur gemeinsam kommen wir weiter, es ist uns daher sehr wichtig den Gedankenaustausch zwischen den verschiedenen Fachbereichen noch stärker zu fördern und dem Wissenstransfer mehr Raum zu geben. Sie als Kunde sollen davon profitieren. Für uns ist es wichtig, dass wir Ihre Qualitätsvorstellungen kennen und unsere Leistungen nicht an Ihren Wünschen vorbei entwickeln. Wir setzen daher auf einen offen, konstruktiven Austausch für mehr Kundenzufriedenheit.

Dialog mit den Kunden fördern

Wir bewegen uns heute in einer offenen weltweit vernetzten Wirtschaftsgesellschaft. Güter, Informationen und Kapital fließen selbstverständlich über alle Grenzen. Der internationale Markt gewinnt auch für uns immer mehr an Bedeutung. Wir exportieren ingenieurtechnisches Know-how nach Asien, Afrika und Europa. Hier gilt es zukünftig, Chancen und Risiken noch gezielter abzuwägen. Weiterhin gehört das Thema interkulturelle Kompetenz in den Fokus der Projektarbeit gerückt, denn Fremdsprachenkenntnisse und die enge Kooperation mit lokalen Partnern sind die Türöffner im Auslandsgeschäft.

Ausbau der interkulturellen Kompetenz

Unsere Innovationskraft sind unsere Mitarbeiter. In den letzten Jahren konnten wir viele neue Mitarbeiter gewinnen. Eine ausgewogene Balance zwischen jungen und erfahrenen Ingenieuren war uns dabei sehr wichtig, um sowohl aktuelle fachliche Entwicklungen aus den Hochschulen als auch das praktische Wissen aus der erfolgreichen Realisierung vielfältiger Projekte einfließen zu lassen. Konkrete Zukunftsaussichten sehen wir in der Förderung des Ingenieur- und Architektennachwuchses im Unternehmen selbst und an den Hochschulen, die wir mit einem breiten Spektrum an Maßnahmen unterstützen. Beispielsweise arbeiten Mitarbeiter von uns als Dozenten oder Lehrbeauftragte an Hochschulen und die Studierenden sammeln bei uns im Rahmen von Praktika erste Praxiserfahrungen. Ziel ist es, das Potential der jungen Berufsanfänger zu fördern und sie langsam an die Leitung großer Projekte heranzuführen. Die Möglichkeiten der Betreuung und Förderung sind vielfältig und können zu wichtigen Synergieeffekten führen.

Mitarbeiter und Nachwuchs fördern

Ingo Aschmann, Mitglied des Vorstandes

„Angesichts der demografischen Entwicklung und der Qualifizierungstrends ist gut ausgebildeter Ingenieurnachwuchs gefragt, aber leider „Mangelware". Mit der Nachwuchsförderung legen wir wichtige Grundsteine für die Entwicklung unseres Unternehmens. Durch die Zusammenarbeit mit Hochschulen und Professoren halten wir den Kontakt zu hochqualifizierten Studierenden, um ihnen frühzeitig mit Praktikumsplätzen erste Erfahrungen im Beruf und bei der Inros Lackner AG zu ermöglichen."

Fachliches und soziales Engagement

Parallel setzen wir auch auf das fachliche Engagement in Gremien, Verbänden und Organisationen. Nur exemplarisch sind hier der VBI, die HTG oder mehrere Unternehmerverbände zu nennen. Darüber hinaus sind wir seit Jahrzehnten in zahlreichen gemeinnützigen Vereinen und Institutionen aktiv, die sich der Förderung von kulturellen, politischen oder sportlichen Zielen widmen oder in der Entwicklungshilfe engagiert sind. Viele dieser Tätigkeiten unterstützen wir durch Mitgliedschaften, Geld- oder Sachzuwendungen genauso wie durch die unentgeltliche Bereitstellung unseres Know-hows.

„Wir werden auch zukünftig unserer gesellschaftlichen Verantwortung nachkommen. Dafür ist unser nachhaltiger wirtschaftlicher Erfolg eine Grundvoraussetzung, der wir uns jeden Tag widmen."

Zusammenfassend können wir sagen, dass wir an der Ausrichtung der Inros Lackner AG als wachsender international tätiger Generalplaner auch in Zukunft festhalten werden. In der Vergangenheit haben wir durch unsere fachliche und regionenübergreifende breite Ausrichtung konjunkturelle Schwankungen überwunden und unsere Unabhängigkeit bewahrt. Wir sind gewachsen und haben erst Anfang diesen Jahres durch die Fusion mit der Wisserodt Consulting GmbH und der General Contract Ingenieurgesellschaft mbH unsere personelle und fachliche Leistungsstärke erfolgreich ausgebaut. Es ein Weg, den wir auch zukünftig konsequent verfolgen wollen. Dabei ist es uns wichtig, die Nachhaltigkeitsziele und Kundenwünsche in den Fokus unseres Handelns zu stellen.

WIR BEDANKEN UNS BEI ALLEN KUNDEN, MITARBEITERN UND IHREN FAMILIEN, GESCHÄFTSPARTNERN UND AKTIONÄREN DIE UNS DIE LETZTEN JAHRE BEGLEITET HABEN. GEMEINSAM MIT IHNEN MÖCHTEN WIR DIE ZUKUNFT MIT ALL IHREN HERAUSFORDERUNGEN MEISTERN. WIR FREUEN UNS AUF WEITERE ERFOLGREICHE JAHRE MIT IHNEN.

DER VORSTAND

Ein herzlicher Dank geht insbesondere an unsere Mitarbeiter:

Stefan Ackermann • Reinhard Albert • Olaf Albrecht • Aleksei Aleksejev • Dr. Jörg Alex • Fiona Alsfasser • Dr. Martin Amelung • Klaus Ammermann • Sonja Anders • Wolfgang Anger • Carolin Apostel • Uwe Arnold • Alaya Attig • Steffen Baatz • Daniel Bacon • Elke Bade • Anett Banisch • Peter Bardubitzki • Volker Barth • Friedrich Bäsmann • Melinda Bastian • Ingo Bauck • Birgit Bauer • Frank Bauermann • Carina Bautz • Jan Becher • Marika Becker • Michael Beckmann • Knud Behlendorf • Juliane Bendin • Norbert Berger • Jan Bergler • Manfred Berlin • Matthias Berndt • Bettina Berndt • Lutz Bernsdorf • Henning Bielenberg • Falk Bienasch • Heidrun Block • Kathleen Bludovsky • Maria Böck • Anne Bode • Maren Bode • Claudia Böger • Steffen Böhm • Mathias Bohnsack • Christiane Boje • Jacob Jan Boot • Rainer Borowitz • Sebastian Brandt • Silke Bretschneider • Thoralf Broska • Manfred Brüggert • Tim Brunert • Ralf Brünner • Gunhild Buchfink • Silke Candler • Thomas Daase • Ralph Damköhler • Yvonne Degraa • Silke Deike • Uwe Diers • Gunter Dietz • Inga Dietze-Lehmann • Ulrike Dömeland • Bärbel Doose • Regina Dörwald • Norbert Dresbach • Karin Dretzke • Andreas Dudek • Ulrike Düring • Rainer-Ralf Eckardt • Petra Eckmann • Reinhard Ehrich • Corinna Eikelmann • Hans Eisele • Olaf Engel • Andreas Engel • Marlis Erfurt • Christian Esser • Bernd Feldmann • Thomas Fickler • Christian Fitschen • Jasmin Flegel • Juan-Andres Focke • Peggy Freitag • Ingo Friebe • Jörg Frosch • Matthias Gaede • Dr. Karsten Galipp • Dr. Tanja Flor Ganz • Justus Garbe • Gabriele Garthe • Stephan Geers • Michael Genseburg • Heiko Gensicke • Dr. Armin Gewiese • Dr. Ronny Glaser • Jette Gleisberg • Roland Goldenbogen • Roseli Goncalves • Dr. Martin Göricke • Sven Gräfe • Armin Gramkow • Astrid Graw • Helgard Griephan • Carsten Grieser • Dietmar Grieshaber • Karin Große Herzbruch • Marianne Grunewald • Tobias Günzl • Mykhaylo Guts • Ulrike Hahn • Steffen Haisel • Anke Hano • Katja Hanusrichter • Markus Hartwig • Frank Heger • Ralf Heidenreich • Sabine Heinemeier • Inga Henning • Jan Heskamp • Olaf Höck • Isabelle Hoffmann • Jana Hofmann • Volker Hofmann • Ralf Holland • Jens Holz • Franz Hörberg • Rainer Horn • Uwe Hornig • Nadja Höschel • Andre Hundt • Annegret Hütter • Daniel Jaecks • Janet Jaensch • Heike Jahn • Anett Jordan • Balte Jorns • Michael Kablitz • Axel Kahle • Holger Kammeyer • Stefan Kämpfe • Kornelia Karnatz • Denis Kaufmann • Holger Kaufmann • Detlef Kaunitz • Antje Keil • Daniela Kern • Timo Kersten • Uwe Kessler • Simone Kick • Silke Klamrzynski • Claudia Klein • Frank Klunkert • Torsten Knaack • Thomas Knauff • Frank Knobloch • Wolfgang Knöchel • Kirsten Knödler • Sybille Koch • Antje Koch • Marcus Kohl • Sven Kolditz • Elfi Koldrack • Holger Könnig • Regina Koß • Martin Köster • Wolfgang Kowasch • Jörn Krasemann • Claudia Krause • Hauke Krebs • Thomas Krecklow • Hartmut Kressin • Niels G. Kröger • Torsten Krüger • Gabriele Krüger • Martin Krüger • Maró Krüger • Helma Krupke • Rica Kubsch • Joao Paulo Kuchenbecker • Evelin Kühn • Martin Kukler • Natalie Kulikova • Peter Kupfer • Jörg Kusserow • Dr. Michael Lampe • Juliane Langer • David Lankenau • Hong Phuc Le • Anne-Kathrin Lehmann • Katharina Lembcke • Andreas Leupold • Bodo Liekfeldt • Dietlind Lissenheim • Frank Litzkow • Desiree Lorz • Karsten Lübke • Beate Ludwig • Thomas Ludwig • Jörg Lüttmann • Adina Manteufel • Matthias Markgraf • Hendrik Martin • Peter Christoph Matera • Robert Medenwald • Dorit Mehlis • Haiko Mennenga • Margret Mesenbring • Dirk Meyer • Steffen Meyer • Jörg Mielitz • Julien Mir • Jana Mitzlaff • Peter Mohr • Franziska Mohsakowski • Peggy Möller • Karlheinz Mosert • Manfred Mostek • Christian Motzkus • Dr. Heino Müller • Wolfhard Müller • Christina Müller • Karin Mundt • Abdoul Aziz Ndoye • Ute Ndoye • Kerstin Nehring • Uwe Neuendorf • Günter Neugebauer • Nicole Niedan • Carsten Nielsen • Dan Nielsen • Markus Nitschke • Michaela Nitz • Ute Novak • Andreas Obry • Torsten von Oltersdorff-Kalettka • Steffen Ostertag • Holger Palme • Andreas Papay • Jens Pätzold • Jörg Pauli • Herbert Pautze • Stefan Pentschew • Uta Peske • Antje Peter • Ralf Petruschka • Doris Piontkowski • Jürgen Piontkowski • Cilla Pitschel • Karin Planutis • Irmtraut Pohl • Dirk Pohle • Sabrina Polzin • Christine Poppitz • Sabine Powrocznik • Angelika Prehn • Ralph Prüfer • Falk Pudschun • Dr. Marion Radegast • Steffi Raphelt • Susan Rätzel • Maren Raubenheimer • Marion Rauch • Frank Reinhardt • Marion Reinke • Sylvana Renner • Torsten Retzlaff • Niko Retzlaff • Dirk Reuter • Douglas Lenin Reyes Lopez • Dr. Klaus Richter • Hannelore Rodert • Hannelore Rößler • Olaf Rößler • Birthe Rudloff • Theresia Rüth • Björn Rüth • Torsten Ruwoldt • Sabine Schawe • Kent Schiffner • Wolfgang Schildgen • Walentin Schkrab • Thomas Schlegel • Marion Schlegel • Barbara Schlottke • Johanna Schmaltz • Steffen Schmeiser • Frank Schmidt • Ina Schmuhl • Jörg Schneegass • Martina Schneider • Frank Schneider • Sabrina Schoknecht • Anne-Kathrin Scholz-Joura • Manuela Schönbeck • Thomas Schoneboom • Martin Schopf • Christiane Schröder • Jana Schubert • Corinna Schüler • Folkert Schultz • Ines Schulz • Holger Schulz • Steffen Schümann • Mareike Schütt • Oliver Schwarz • Birgit Schwarz • Alexandra Seel • Uwe Seidenschnur • Horst Selinger • Robert Siehr • Axel Skucek • Svetlana Slyshkova • Dr. Franz-Josef Specht • Michael Speicher • Dr. Heiko Spekker • Frank Spickermann • Dr. Karla Spindler • Stephanie Steinberg • Hannelore Stempfle • Dr. Hermann Stopsack • Anna Stoyeva • Klaus Strehlow • Alina Stremel • Carl Stuppy • Cornelia Tallen • Dana Temmen • Elisabeth Tempel • Reinhard Thäle • Gudrun Thesenvitz • Ramona Thrun • Carsten Thümmel • Christian Timm • Ramona Töllner • Mandy Toy • Dirk Trantow • Dr. Jens Unger • Hans van Assen • Dr. Susanne Vogel • Heinrich Vogt • Sabine Voigtmann • Andreas Völkel • Anne Völkel • Jochen Vollprecht • Lars von Leesen • Daniela Voß • Jörg Wächter • Ute Wächter • Kristina Walther • Ricardo Wange • Dirk Warning • Anett Wegner • Anja Wejda • Ingo Wellbrock • Petra Wend • Gabriele Wenzel • Nicola Werner • Sabine Werth • Dennis Wiebusch • Janine Wienberg • Hanno Wiese • Olaf Wingeß • Dr. Elmar Wisotzki • Jens Wittenburg • Andrea Wolf • Christoph Wolter • Angela Zahn • Maria Zengerling • Gordon Zenke • Kerstin Zielke • Andrea Zimmer • Gesine Ziske • Mohammad-Reza Zoghi • Alexander Zschirpe • Gabriele Zülow

Literaturangaben

Agatz, Arnold Prof. / Lackner, Erich (1977): Erfahrungen mit Grundbauwerken. Springer-Verlag, Berlin / Heidelberg / New York

Albert, Reinhard / Litzkow, Peter / Luckmann, Fritz / Stutz, Reno (2000): 50 Jahre Bauplanung - Inros Planungsgesellschaft mbH (1950-2000). Neuer Hochschulschriftenverlag, Rostock

Lutz, Ralph Dr.-Ing. (1953): Zustand der Häfen 1945 und Wiederaufbau des Betriebes. in: Sonderabdruck des Jahrbuchs der Hafenbautechnischen Gesellschaft (1953): Der Wiederaufbau und Ausbau der Häfen in Bremen und Bremerhaven seit 1945. Springer-Verlag, Berlin / Göttingen / Heidelberg (20./21. Band)

Agatz, Arnold Prof. (1953): Die aus dem Wiederaufbau gewonnen Erfahrungen und die zukünftige Entwicklung. in: Sonderabdruck des Jahrbuchs der Hafenbautechnischen Gesellschaft (1953): Der Wiederaufbau und Ausbau der Häfen in Bremen und Bremerhaven seit 1945. Springer-Verlag, Berlin / Göttingen / Heidelberg (20./21. Band)

Sonderabdruck des Jahrbuchs der Hafenbautechnischen Gesellschaft (1953): Der Wiederaufbau und Ausbau der Häfen in Bremen und Bremerhaven seit 1945. Springer-Verlag, Berlin / Göttingen / Heidelberg (20./21. Band).

Impressum

Herausgeber
INROS LACKNER AG

Rosa-Luxemburg-Str. 16
18055 Rostock
Telefon: 0381 4567 80
Fax: 0381 4567 888

rostock@inros-lackner.de

Lindenstraße 1 A
28755 Bremen
Telefon: 0421 65 84 10
Fax: 0421 65 84 110

bremen@inros-lackner.de

Verantwortlich
Reinhard Albert, Kommunikation und Marketing

Konzept / Redaktion
in-punkto corporate communication
Claudia Schulze
www.in-punkto.com

Gestaltung
Maik Scheler
Freelance Art Director

Druck / Herstellung
Stadtdruckerei Weidner GmbH

Fotos
Der Herausgeber bedankt sich bei den Fotografen Danny Gohlke und Rene Legrand und allen anderen Zulieferern für die Bereitstellung von Bildmaterial.

Wegen der besseren Lesbarkeit wurde im Text auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Personenbegriffe verzichtet. Gemeint und angesprochen sind natürlich immer beide Geschlechter.

Die Inros Lackner AG dankt ihren Mitarbeitern und ehemaligen Mitarbeitern, welche die Entstehung des Buches unterstützt haben.

© INROS LACKNER AG 2011