



MEDIENKONTOR  
DEUTSCHLAND

Hamburg, Dezember 2022  
Anzeigen-Sonderveröffentlichung



AUTOBAHN

A1



AUTOBAHN

A7



FEHMARN  
SUND/BELT

TUNNEL



## Die Europabrücke: 815 Meter lang

Die 815 Meter lange Europabrücke als mehrfeldrige Balkenbrücke mit einer Hauptstützweite von 198 Metern konzipiert, gelegen zwischen Patsch und Schönberg im Stubaital, ist ein filigranes und bedeutsames Bauwerk als „Jahrhundertprojekt“. Sie ist das Kernstück der österreichischen Brenner-Autobahn A 13. Mit einer Höhe von 190 Metern über Grund, wurde die Großbrücke innerhalb von nur 42 Monaten am 17. November 1963 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Sie war zum Zeitpunkt ihrer Fertigstellung für rund zehn Jahre die höchste Brücke Europas. Ihr höchster Pfeiler war mit einer Höhe von 146,5 Metern einer der höchsten Brückenpfeiler der Welt. Sie ist nach wie vor die höchste Brücke Österreichs.



Hamburger Hafen  
- das Tor zur Welt Seite 6



Tunnel Stellingen - weniger  
Lärm für die Bewohner Seite 10



Tunneleinfahrt Puttgarden  
Fehmarnbelt-Tunnel Seite 19

**IN DER SPUR:**  
Vom Fehmarnbelt-Tunnel  
zur Europabrücke

**ZIEL 2029:**  
1100 Kilometer in 11 Stunden  
von Dänemark nach Italien



DER ZUKUNFT  
RAUM GEBEN.

www.kuk.de

# Tunnelprojekte A7 Nord

## Mit Beteiligung der Expertise von KREBS+KIEFER

Seit mehr als zehn Jahren ist **KREBS+KIEFER** mit seinen Ingenieurinnen und Ingenieuren kontinuierlich und in unterschiedlichen Bereichen aktiv an der Infrastrukturmaßnahme Autobahn A7 beteiligt, unter anderem auch seit 2014 mit der Planung von drei besonders anspruchsvollen Bauwerken. Es handelt sich dabei um die Tunnelbauwerke in den Abschnitten Schnelsen, Stellingen und Altona an der A 7.

Diese umfassen eine Gesamtlänge von knapp vier Kilometern und werden alle unter Beteiligung der Expertise von **KREBS+KIEFER** umgesetzt. Enge Zeitvorgaben mit der Anforderung nach minimalen Sperrzeiten und teilweise zeitgleiches Arbeiten auf Linie unter laufendem Verkehr sind die größten Herausforderungen für die Wahl geeigneter Tragwerkslösungen und Planungen bis ins letzte Detail.



Visualisierung des Tunnels Schnelsen

© DEGES/V-KON



Visualisierung des Tunnels Stellingen

© DEGES/V-KON



Visualisierung des Südportal Autobahndeckel Altona

© DEGES/V-KON

## Tunnel Schnelsen

**KREBS+KIEFER** erbrachte für den Lärmschutz-tunnel Schnelsen neben den Beratungsleistungen in der ÖPP-Projektentwicklung die erforderlichen Leistungen zur Gesamtplanung des Tunnels. Hierzu wurde die Entwurfsplanung überarbeitet sowie die vollständige Ausführungsplanung für sämtliche Baubehelfe und das Tunnelbauwerk - inklusive der Betriebsgebäude - erstellt. Darüber hinaus war das Team des Baumanagements mit den Leistungen zur Tunnelsicherheit beauftragt.

Der Tunnel Schnelsen weist zahlreiche Besonderheiten auf, welche die Expertise des Planungsteams forderten. Durch Probelastungen repräsentativer Großbohrpfähle konnte eine wirtschaftliche und damit an die Örtlichkeiten optimal angepasste Gründung umgesetzt werden. Die Betontechnologie wurde maßgeschneidert für den Brandschutz des Tunnelbauwerkes konzipiert und enthält daher PP-Fasern (Polypropylen-Fasern) als Bestandteil des Betons der Massivbauteile. Gleichzeitig galt es auch, erhöhte Anforderungen an die Mindestbewehrung und die Schalungstechnologie (Ausschalfristen) aufeinander abzustimmen, um die Dauerhaftigkeit des Bauwerkes sicherzustellen.

Breite: 35,50 Meter  
Länge: 530 Meter  
Fertigstellung: 2020  
Ausbau Fahrstreifen: von 4 auf 6  
Besonderheit: Tiefgründung mit Bohrpfählen | Blocklängen i. M. 12,65 Meter  
Vergabeverfahren: ÖPP-Projekt

## Tunnel Stellingen

Der Lärmschutz-tunnel Stellingen ist der breiteste Lärmschutz-tunnel Deutschlands und wurde, wie bereits der Tunnel Schnelsen, in zwei Abschnitten hergestellt. Nach der Erstellung der ersten Tunnelhälfte und entsprechender Verlegung des Verkehrs wurde auch die zweite Tunnelhälfte des zweihüftigen Rahmenquerschnitts vervollständigt.

Das Tunnelbauwerk besteht aus einer nach unten offenen zweihüftigen Rahmenkonstruktion aus Stahlbeton, die in offener Bauweise hergestellt wurde.

Bedingt durch aktualisierte Erkenntnisse zum Baugrund musste die Gründung des gesamten Tunnelbauwerkes aus einer Mischung von Teilverdrängungspfählen (Franki) und Großbohrpfählen als Sondergründung entwickelt werden.

**KREBS+KIEFER** hat in Planungsgemeinschaft mit HochTief Enginee-

ring (HTE) für den Tunnel Stellingen die Leistungen zur Objekt- und Tragwerksplanung erbracht. Neben Teilleistungen zur Entwurfsplanung wurden sämtliche Ausführungsunterlagen der Verbauten, Behelfsbrücken sowie Stützkonstruktionen des Tunnelbauwerkes und Betriebsgebäudes erstellt. Darüber hinaus wurde **KREBS+KIEFER** mit Beratungsleistungen und dem Konzept zur Tunnelsicherheit beauftragt.

Breite: bis 51,30 Meter  
Länge: 900 Meter  
Fertigstellung: 2020  
Ausbau Fahrstreifen: von 6 auf 8  
Besonderheit: Tiefgründung mittels Großbohrpfählen + Teilverdrängungspfählen | Blocklängen i. M. 20,00 Meter  
Vergabeverfahren: Einzelbauwerk

## Tunnel Altona

Der Tunnel Altona ist als Design-& Build-Vergabeverfahren Pilotprojekt einer zeitgemäßen Projektstruktur für Deutschland. Nach dem Planfeststellungsbeschluss im Dezember 2018 wurden unter intensiver Beteiligung der BauArge und der Planungsgemeinschaft - bestehend aus **KREBS+KIEFER** und **HochTief Engineering (HTE)** - Optimierungen planerisch umgesetzt. Umfangreiche Erfahrungen von **KREBS+KIEFER**, insbesondere aus den beiden voran-

gegangenen Tunnelbauwerken, und damit einhergehende vielfältige Optimierungen konnten planerisch berücksichtigt werden. Seit 2020 wird die Baumaßnahme umgesetzt, für die **KREBS+KIEFER** innerhalb der erforderlichen Gesamtplanung Leistungen zur Objekt- und Tragwerks-

### Ingenieurbau bei KREBS+KIEFER

- + Objektplanung
- + Tragwerksplanung
- + Generalplanung
- + BIM-Planung
- + Bauen im Bestand
- + Nachrechnung von Bestandsbauwerken
- + Statisch-konstruktive Prüfung
- + Geometrisch-vertragliche Prüfung
- + Forschung & Entwicklung
- + Nachhaltiges Bauen

planung sowie die Leistungen zur Tunnelsicherheit erbringt. Darüber hinaus wird ein nach AG-Vorgaben gewünschtes BIM-Modell erstellt, das Bauabläufe simuliert und damit eine effiziente Unterstützung der komplexen Bauaufgabe und die Dokumentation im gesamten Lebenszyklus effektiv ermöglicht.

So sind mögliche Verkehrsführungszustände auf die Röhrenbelegung des Elbtunnels abzustimmen, was die Komplexität der Bauzustände stark beeinflusst. Zudem berücksichtigt die Bauphasenplanung unter laufendem Verkehr die Herstellung sämtlicher Verbauten, des Tunnelbauwerkes sowie alle weiteren Lärmschutzmaßnahmen.

Die hierzu erforderlichen Tunnelquerschnitte bedingen neben klassischen zweihüftigen Stahlbetonrahmen diverse Spannbetonlösungen aus Halbfertigteilen oder vollständig in Ortbeton. Im Gegensatz zu den Vorläufertunneln in Schnelsen und Stellingen war ein Einsatz von

Behelfsbrücken nicht gewünscht, vielmehr werden die Tunnelzellen in offener Bauweise als endgültige Überführungsbauwerke vorgezogen hergestellt. Die Grundwasser- und Baugrundsituation erfordert hier u. a. auch geschlossene Querschnittslösungen mittels Tunnelsohle und Ausbildung einer kombinierten Pfahl-Platten-Gründung (KPP).

Breite: bis 51,70 Meter  
Länge: 2230 Meter  
Fertigstellung: geplant 2028  
Ausbau Fahrstreifen: von 6 auf 8  
Besonderheit: Großbohrpfählen mit  $D_{max} = 1,50$  Meter und  $L_{max} = 41$  Meter | kombinierte Pfahl-Platten Gründungen (KPP) | Blocklängen von 20 Meter  
Vergabeverfahren: Design & Build

### Unternehmensporträt

Die **KREBS+KIEFER** Gruppe erbringt innerhalb der Dorsch Gruppe Ingenieurleistungen für anspruchsvollste Bauprojekte. Das Leistungsspektrum reicht dabei weit über die üblichen Ingenieurleistungen hinaus und begleitet den gesamten Lebenszyklus im Bauwesen - von der Idee über die Planung und Realisierung bis zum Erhalt. Mehr als 800 Mitarbeitende an 17 Standorten bringen auf kurzen Wegen und unter persönlicher Betreuung ihr fachspezifisches Expertenwissen ein, um beste Lösungen für Kunden und Partner zu erzielen. Gemäß dem Firmenleitbild „DER ZUKUNFT RAUM GEBEN“ setzt das 1950 gegründete Unternehmen auf Innovation, Vielfalt und Kompetenz als Qualifikation.

Kontakt Daten  
KREBS+KIEFER  
Ingenieure GmbH  
Am Sandtorkai 50  
20457 Hamburg

T +49 40 6360659-0  
E hamburg@kuk.de



www.kuk.de



GEOTECHNIK



HOCHBAU



INGENIEURBAU



VERKEHRSANLAGEN



WASSERBAU

KLAR POSITIONIERT.  
BREIT AUFGESTELLT.





## KREBS+KIEFER: kontinuierliches Wachstum und internationale Weiterentwicklung



Das MedienKontor Deutschland im Interview mit Herrn Dipl.-Ing. Lars Dietz, Geschäftsführer bei KREBS+KIEFER und Geschäftsbereichsleiter Ingenieurbau und Geotechnik der Dorsch Gruppe Europe zu Infrastruktur und Ingenieurbau.

**Frage:** Herr Dietz, in den letzten Jahrzehnten hat ein deutlicher Rückgang der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu einem Investitionsstau im Infrastrukturbereich geführt. Viele deutsche Straßen, Brücken und Autobahnen sind im schlechten Zustand und verlieren zunehmend an Substanz. Wie kann der Ingenieurbau dagegen ansteuern?

**Antwort Lars Dietz:** Das Thema Verkehrsinfrastruktur ist eine der vordringlichsten Zukunftsaufgaben. Wir erleben bei KREBS+KIEFER ein permanentes Bestreben auf Auftraggeberseite, auch weiterhin eine leistungsfähige und zukunftssichere Infrastruktur anbieten zu können. Die Investitionen in Infrastruktur haben in den letzten Jahren deutlich zugenommen – lediglich der Verfügungsrahmen kann häufig aus verschiedenen Gründen nicht umgesetzt werden.

Eine große Herausforderung für den Ingenieurbau, dem Bedarf an Planung und Realisation von Infrastrukturprojekten gerecht zu werden, ist der allgegenwärtige Fachkräftemangel, der sich perspektivisch noch verschärfen wird. Die Attraktivität des Berufsbildes Bauingenieurwesen ist nach wie vor zu wenig bekannt, dabei bietet es mit immer komplexeren und größeren Projekten in Kombination mit dem Investitionsvolumen nahezu unendliche Entwicklungsmöglichkeiten und eine relative Sicherheit für die eigene berufliche Zukunft. Unsere Aufgabe auch für die kommenden Jahre ist es daher, im „Kampf um die klugen Köpfe“ Fachkräfte über den Ingenieurbau zu informieren, zu gewinnen, zu qualifizieren und letztlich zu halten. Das erfordert einen kontinuierlichen Abgleich zwischen Erwartungen an die Arbeitswelt und der Realität sowie die kritische Auseinandersetzung mit alternativen Modellen und individuellen Lösungen.

Eine große Rolle spielen dabei die Variantenstudien, Kosten-Nutzen-Analysen und das Genehmigungsmanagement. Diese drei Beispiele zeigen auf, wie moderne und strukturell straff geführte Ingenieurbüros heute neben der Planung auch noch die technische „Due Diligence“ beachten müssen. Können Sie dazu einige Beispiele aus dem Portfolio von K+K Erfurt für den Ingenieurbau nennen? Richtig, die gestiegene Komplexität der Projekte und der Rahmenbedingungen machen es unabdingbar, grundlegend neue Herangehensweisen zu erarbeiten und von Beginn an eine individuell geeignete Struktur zu etablieren. Um auch bei der Planung und Genehmigung Agilität zu erreichen, bedarf es neben häufig detail-

lierten Machbarkeitsuntersuchungen mit früher Preisindikation aus meiner Sicht einer drastischen Verkürzung von Genehmigungsprozessen. Moderne Projektformen, wie beispielsweise Design & Build, werden dem Bedarf durch ein partnerschaftliches Miteinander gerecht und führen durch die Integration der Baufirmen in den Planungsprozess zu technisch optimalen Lösungen, die häufig auch zu einer Reduzierung der Projektkosten führen. Wir haben gute Erfahrungen bei der frühen Zusammenführung der Kompetenzen gemacht und sehen die Transparenz, Vernetzung und Schnelligkeit als absoluten Vorteil – sowohl für unsere Kunden als auch für uns als Ingenieurunternehmen.

**Wodurch werden Brücken besonders in Mitteleuropa gezogen? Vom zunehmenden Verkehr oder vom Zahn der Zeit? Beides ist richtig. Die intensive Beanspruchung in den vergangenen Jahrzehnten ist stetig angestiegen. Nicht nur die Lasten an sich, sondern auch die Verkehrszahlen lagen über den prognostizierten Werten. Vor allem der zunehmende Schwerverkehr wirkt sich auf die Brücken aus. Die Fortschreibung der Normung greift die Anforderungen an eine leistungsstarke Infrastruktur Deutschlands bereits auf und stellt entsprechende Forderungen an die Konstruktionen. Die Ermüdungsbelastung stellt besonders für in die Jahre gekommene Stahl- bzw. Spannbetonkonstruktionen eine Herausforderung dar.**

**Herr Dietz, zum Schluss noch mal in medias res: Warum bezeichnet man Brückenbau als Königsdisziplin des Ingenieurwesens? Der Brückenbau als Disziplin innerhalb des Ingenieurbaus fordert unser gesamtes interdisziplinäres Fachwissen. Neben hoher technischer Expertise braucht es Wissen um die wirtschaftlichen Zusammenhänge. Es gilt, technologische Möglichkeiten hinsichtlich des Einflusses auf Klima, Kosten, Bauzeit zu bewerten und gleichzeitig die Bauwerke in das räumliche Umfeld zu integrieren. Ihnen eine eigene Identität zu geben, ohne dass diese sich zu wichtig nehmen.**

Das Erscheinungsbild der Brücken wird durch ihr Tragwerk maßgeblich beeinflusst, und der Bauingenieur wird dadurch quasi zum Architekten dieser Bauwerke. Jedes einzelne Bauwerk ist eine Synthese aus Vision und Machbarkeit und ist dabei hochkomplex bis ins Detail. Brücken vereinen für mich Technik, Kreativität und Ästhetik sowie wirtschaftliches Denken.

Das Interview führte Bernhard K. Heck auf der EXPO 2022.

## A-7-Ausbau nach AD Bordesholm – Gesamtinbetriebnahme des Tunnels Schnelsen vor drei Jahren

### Fertigstellung des Hamburger ÖPP- Abschnittes

Die A-7-Strecke in Hamburg ist fertiggestellt. Nach einer Bauzeit von fünf Jahren sind der Tunnel Hamburg-Schnelsen und der Hamburger ÖPP-Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest und der Anschlussstelle Hamburg-Schnelsen-Nord im Rahmen einer Feierlichkeit übergeben worden. Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und Digitale Infrastruktur, Michael Westhagemann, Senator für Wirtschaft und Innovation in Hamburg, Dirk Brandenburger, Technischer Geschäftsführer der DEGES, und Rainer Goldmann, der damalige Geschäftsführer der Via Solutions Nord, einer gemeinschaftlichen Projektgesellschaft von HOCHTIEF PPP Solutions, Dutch Infrastructure Fund, KEMNA BAU und Tesch Straßenbau, haben die Strecke für die Inbetriebnahme beider Richtungsfahrbahnen am 9. Dezember 2019 freigegeben.

Die rund 60 Kilometer lange Ausbaustrecke der Autobahn A 7 vom Auto-



Die Tunnelbauwerke der A7 sind schlicht, robust und wartungsfrei, präsentieren sich zurückhaltend. So geht nachhaltig – auch beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. © Ingenieurbüro GRASSL GmbH

bahndreieck Bordesholm in Schleswig-Holstein bis zur Landesgrenze Hamburg wurde bereits zum Jahresende 2018 planmäßig fertiggestellt. Nun folgt auch der rund fünf Kilometer lange Hamburger Bauabschnitt inklusive des Tunnels als Lärmschutzdeckel in Hamburg-Schnelsen. Zum

der Auftragnehmer, die hier diese neue leistungsfähige Autobahn in vielen Tag-, Nacht- sowie Wochenendschichten errichtet haben. Der Ausbau hier zeigt einmal mehr, dass wir mit den Public-Private-Partnership-Modellen schnell und effizient bauen können.“

die Verkehrsfreigabe der Hamburger Verkehr entlastet. Zum anderen markiert er einen Wendepunkt für die Schnelsener Anwohner, die mit dem Lärmschutzdeckel Schnelsen sowie den hergestellten Lärmschutzwänden und dem lärmindernden Asphalt ein Stück mehr Lebensqualität genießen können. Unser besonderer Dank gilt allen Anwohnern und Autofahrern für die aufgebrachte Geduld während der Bauzeit. Aber auch der ausführenden Bau-ARGE, bestehend aus HOCHTIEF Infrastructure, KEMNA und Tesch, die diese logistische und bauliche Meisterleistung vollbracht hat, und allen anderen beteiligten Partnern möchten wir für die gute Zusammenarbeit danken.“

Die Projektgesellschaft Via Solutions Nord wurde mit der Projektrealisierung im Jahr 2014 beauftragt. Die Erweiterung der A 7 startete im November 2014. Die Projektgesellschaft ist neben dem Bau auch für den Betrieb und die Erhaltung der Strecke bis 2044 verantwortlich. Der Ausbau wurde im Rahmen eines länderübergreifenden ÖPP-Projekts realisiert. Als Restleistung wurde im zweiten Quartal 2020 noch unter Sperrung der Richtungsfahrbahn Süd im Bauabschnitt 7 offenporiger Asphalt (OPA) eingebaut – lärmindernder Asphalt, der in diesem Bereich als Lärmschutzmaßnahme erforderlich ist. Der Einbau kann aus Qualitätsgründen erst bei guten Witterungsbedingungen erfolgen. Dies ist insbesondere in Hinblick auf eine möglichst hohe Haltbarkeit des Asphalts und auf eine lang anhaltende Lärmemissionsminderung wichtig. Ebenfalls als Restleistung wurde die Oldesloer Straße auf Höhe der Anschlussstelle Hamburg-Schnelsen-Nord bis zum Frühjahr 2020 fertiggestellt. Der Grund hierfür liegt in den starken verkehrlichen Abhängigkeiten der Anschlussstellen Hamburg-Schnelsen und Hamburg-Schnelsen-Nord und den dadurch eingeschränkten Sperrmöglichkeiten. Um die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes während der Bauzeit aufrechterhalten zu können, wurden die Sperrungen zeitlich entzerrt. Die Arbeiten wurden ab Mitte Januar abgeschlossen und dann die endgültige 3+3-Verkehrsführung umgesetzt.

Auf dem Deckel wurde seitens der Via Solutions Nord die Unterbodenschicht aufgebracht. Diese Arbeiten wurden im ersten Quartal 2021 abgeschlossen. Das Bezirksamt Eimsbüttel hat danach den finalen Oberboden aufgebracht und mit der Oberflächengestaltung des Schnelsener Deckels begonnen. Es sind schicke Grünanlagen und Kleingärten entstanden.

### Grüne Brücken für wilde Tiere an der A7



**Wild kann gefahrlos die Fahrbahn überqueren – Trassenoptimierung nach ökologischen Gesichtspunkten:** HOCHTIEF initiiert und unterstützt beim Bau von Straßen spezielle Umweltschutzprojekte – ganz im Sinne des Naturschutzes. Beim Ausbau der A7 von Hamburg bis zum AD Bordesholm in Schleswig-Holstein wurde von dem führenden Infrastrukturunternehmen auch an die tierischen Anwohner der Autobahn gedacht. Dort hat man eine der wichtigsten Verkehrsadern Deutschlands auf sechs Fahrspuren erweitert. Um Landschaftsbild, Lebensräume und den Haushalt der Natur rund um die A7 in Richtung Bordesholm so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, waren sensible Abschnitte der Trasse unter ökologischen Gesichtspunkten optimiert worden. Dabei sind zwei Grünbrücken entstanden, die insbesondere Rotwild die gefahrlose Überquerung der A7 damit ermöglichen. Derzeit baut Hochtief den Betondeckel für den Lärmschutzunnel Altona, durch den die Lebensqualität der Anwohner erheblich gesteigert wird. © HOCHTIEF

Der Senator für Wirtschaft und Innovation von Hamburg, Michael Westhagemann, fügte hinzu: „In Hamburg sind Autobahnbau und Stadtentwicklung kein Widerspruch, sondern ergänzen sich. Eine Win-win-Situation mit internationaler Strahlkraft. Die A 7 hat nicht nur eine überregionale Bedeutung für Transitverkehre, sondern ist für die Stadt und Metropolregion Hamburg eine unerlässliche Verbindung. Mit dem Ausbau hier in Schnelsen haben die Anwohner nach Jahrzehnten des Wartens einen vollumfänglichen Lärmschutz erhalten. Das verbessert die Attraktivität des Stadtteils und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger. Ich danke dem Bund, der gemeinsam mit Hamburg viel Geld investiert hat, um eine sehr gute Lösung für die Verkehre der Zukunft und die Anwohner zu realisieren.“

Beim anschließenden Festakt erklärte der damalige Staatssekretär Enak Ferlemann: „Mit der Fertigstellung des Abschnittes Schnelsen wurde die ÖPP-Maßnahme A 7 vollendet. Hier zeigt sich, wie schnell ein Ausbau über 65 Kilometer Länge trotz aller baulichen und verkehrlichen Herausforderungen realisiert werden konnte. Ich danke an dieser Stelle der DEGES und der Projektgesellschaft Via Solutions Nord für die Umsetzung in kürzester möglicher Zeit und insbesondere den Mitarbeitern

Schutz der Anwohner wurden ca. 7,6 Kilometer Lärmschutzwände errichtet sowie lärmindernder offenporiger Asphalt eingebaut. Für die Ostrohre des Tunnels Schnelsen wurden 42 Deckenelemente und Seitenwände betoniert, um die Röhre auf einer Länge von 550 Metern fertigzustellen. Für die Arbeiten an dem Lärmschutzdeckel Schnelsen wurden insgesamt 33.000 m<sup>3</sup> bzw. 5.000 Lkw-Ladungen Beton verbaut (Ostseite: 12.000 m<sup>3</sup>) sowie 5.000 Tonnen Stahl verlegt (Ostseite 2.000 Tonnen).

**HERMANN KOTH**  
Ingenieurbau

Seit über 50 Jahren Ihr zuverlässiger Partner im Spezialtiefbau



Wir als Familienunternehmen Hermann Koth Ingenieurbau GmbH & Co. KG stehen für Tradition und Zuverlässigkeit. Unser moderner Maschinenpark wird ständig erweitert und auf die neusten Verfahrenstechniken abgestimmt. HK stellt sich der Verantwortung

An erster Stelle stehen unsere hochqualifizierten Fachkräfte, die sich stetig weiterentwickeln. Mit unserer Maschinenteknik und unseren Mitarbeitern haben wir uns auf die Ausführungen im Spezialtiefbau, Hafenbau, Wasserbau und Ingenieurbau spezialisiert und sind in Norddeutschland und im benachbarten Ausland unterwegs. Um unserer Verantwortung für die nächste Generation gerecht zu werden, setzen wir vermehrt auf Nachhaltigkeit und Innovation. Wir versorgen unseren Bauhof mit eigener Solarenergie und verwenden viele Verbaumaterialien mehrmals.

hk-ingbau.de