



I  
Büro- und Bankgebäude  
Gewerbe- und Messebau  
Bildung und Freizeit

II  
Wohnungsbau  
Hotelbau

III  
**Verkehrsbauten**  
**Brückenbau**

IV  
Städtebau  
Nachverdichtung  
Sanierung  
Bauleitplanung

**Schultz-Brauns**  
**Architekten und Stadtplaner**

Otto Schultz-Brauns BDA  
Dipl.-Ing. (Univ.) Architekt  
und Stadtplaner

Friedrichstraße 33  
80801 München  
Mob. +49 171 9 37 34 36  
info@s-b-architekten.de  
www.s-b-architekten.de



Schultz-Brauns

Architekten und Stadtplaner

Projektdokumentation  
Verkehrsbauten

Bus-Umsteiganlage  
Albertstraße  
Regensburg



**Bauherr**  
Regensburger Verkehrsbetriebe

**Planung**  
Planung im vormaligen Büro  
Schultz-Brauns & Reinhart

**Tragwerksplanung**  
Ingenieurbüro Dr. Lammel, Regensburg



**Projektdateien**  
Länge 2 x 90,0 m  
Fertigstellung: 1995



**Projekterläuterung**  
Einfügung zwischen Solitärbauten und  
Grünanlagen. Dächer über zwei jeweils  
90 m langen Gehbahnabschnitten. Stahl-  
längsträger als Hohlprofil auf eingespann-  
ten Stahlstützen aus je zwei T-Profilen.  
Dachdeckung Alupaneele auf Querrippen.  
Untergestellte, verglaste Wartekojen als  
Wind- und Schlagregenschutz. Medien-  
rohr zur Installation der Beleuchtung und  
Fahrgastinformation.



Schultz-Brauns

Architekten und Stadtplaner

Projektdokumentation  
Verkehrsbauten

Zentrale Omnibushaltestelle mit Funktionsgebäude und Ladenpassage  
Bayreuth

**Bauherr**  
Stadt Bayreuth  
v.d. Bayreuther Verkehrsbetriebe

**Planung**  
Planung im vormaligen Büro  
Schultz-Brauns & Reinhart

**Tragwerksplanung**  
Sailer Stepan und Partner GmbH,  
München



**Projektdateien**

Wettbewerb	2000 - 1. Preis
Nutzung	24 Bushaltestellen
Geschossfläche	1.600 m <sup>2</sup>
Fertigstellung	2007



**Projekterläuterung**  
Das Busrundell bildet mit sechs Bushaltestellen die funktionale und geometrische Mitte der neuen Zentralen Omnibushaltestelle der Stadt Bayreuth. Es bietet für das Teilrendezvous-Fahrplansystem optimale Umsteige- und Orientierungsbedingungen.

Insgesamt sind 24 neue Bushaltestellen entstanden, die Satellitenhaltestellen haben jeweils typologisch verwandte Einzeldächer ebenfalls in Stahl-Glas-Konstruktion.

Die ZOH wird durch das Funktionsgebäude und die Ladenpassage unmittelbar an die Maximilianstraße, den Marktplatz, angebunden.



**Schultz-Brauns** Architekten und Stadtplaner

Projektdokumentation  
Verkehrsbauten

Zentrale Omnibushaltestelle mit Funktionsgebäude und Ladenpassage  
Bayreuth



**Bauherr**  
Stadt Bayreuth  
v.d. Bayreuther Verkehrsbetriebe

**Planung**  
Planung im vormaligen Büro  
Schultz-Brauns & Reinhart

**Tragwerksplanung**  
Sailer Stepan und Partner GmbH,  
München



**Projektdate**  
Wettbewerb 2000 - 1. Preis  
Nutzung Funktionsgebäude  
Ladenpassage  
Geschossfläche 1.600 m<sup>2</sup>  
Fertigstellung 2007



**Projekterläuterung**  
Das Funktionsgebäude mit Kundenzentrum, öffentlichem WC, Restaurant und Diensträumen der BVB ist Kopfbau einer Ladenpassage mit Geschäften und Büros.

Die neue Passage bildet die Klammer zwischen dem Funktionsgebäude und dem bestehenden denkmalgeschützten Fachwerkensemble Maximilianstraße 48 und verbindet die ZOH unmittelbar mit dem Marktplatz der Stadt Bayreuth. In der Ladenpassage befindet sich auch ein Restaurant, mehrere Läden und öffentliche Serviceeinrichtungen.



Schultz-Brauns

Architekten und Stadtplaner

Projektdokumentation  
Verkehrsbauten

Busbahnhof  
Orleansplatz  
München

Bauherr

Landeshauptstadt München  
Baureferat

Planung

Otto Schultz-Brauns  
in Zusammenarbeit mit  
Sepp Wanie

Tragwerksplanung

Sailer Stepan und Partner GmbH,  
München

Landschaftsplanung

Jühling und Bertram, München

Projektdate

Wettbewerb	1985 - 1. Preis
Länge:	112,0 m
Breite:	13,0 m
Fertigstellung:	1988
Gesamtkosten:	3,0 Mio. DM

Projekterläuterung

Der Orleansplatz ist dem Ostbahnhof vorgelagert und bildet mit diesem einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt im Stadtteil Haidhausen. Der Busbahnhof ist ein Teil eines Wettbewerbsentwurfs zur funktionellen und gestalterischen Neuordnung der Oberfläche des gesamten Platzes.

Die gesamte Bus-Verkehrinsel mit Zugängen zu U-, S- und Straßenbahn wurde auf einer Länge von 112 m überdacht, das dahinterliegende Verwaltungs- und Bahnhofsgebäude sollte jedoch durch eine geringe Bauhöhe der Halle möglichst wenig beeinträchtigt werden. Dies führte zu einem flachen, mit Blech-Paneelen gedeckten Tonnendach im Mittelbereich über den Treppenanlagen sowie auskragenden Glasdachelementen, die jeweils Lücken für 4 Bäume lassen. Die Dachpfetten und Sprossen aus I-Profilen werden von 19 in Längs- und Querrichtung eingespannten Rahmen aus Doppel-U-Profil-Stützen und Fachwerkbindern sowie Konsolen aus T-Profilen getragen.





Schultz-Brauns

Architekten und Stadtplaner

Projektdokumentation  
Verkehrsbauten

Pilotprojekt Nahverkehr  
Magnetbahnstation  
Bernburger Straße  
Berlin



**Bauherr**  
Arge M-Bahn, Berlin

**Planung**  
Schultz-Brauns & Partner

**Tragwerksplanung**  
Sailer Stepan und Partner GmbH,  
München



**Projektdate**  
Fertigstellung 1987  
Rückbau 1991  
Gesamtkosten 1,25 Mio. DM



**Projekterläuterung**  
Die Magnetbahnstation war Teil der vollautomatischen ÖPNV-Magnetbahnlinie Gleisdreieck - Kemperplatz in Berlin. Die Linie verkehrte von 1988 bis 1991. Die städtebauliche Neuordnung von Berlin Mitte und Potsdamer Platz erforderte einen Rückbau der Anlage im Jahr 1991. Die Gestaltung des Hochbahnhofes antwortet mit einer zeitgemäßen und modernen Konstruktion auf die Tradition der Hochbahnhöfe der U-Bahn in Berlin.

Pilotprojekt Fernverkehr  
2 Magnetbahnstationen  
für den Transrapid  
IVA '79,  
Hamburg

**Bauherr**  
Thyssen-Henschel, Kassel

**Planung**  
Planung im vormaligen Büro  
Schultz-Brauns Troberg

**Tragwerksplanung**  
Sailer Stepan und Partner GmbH,  
München

**Projektkoordination, Fahrzeugdesign**  
Alexander Neumeister, München

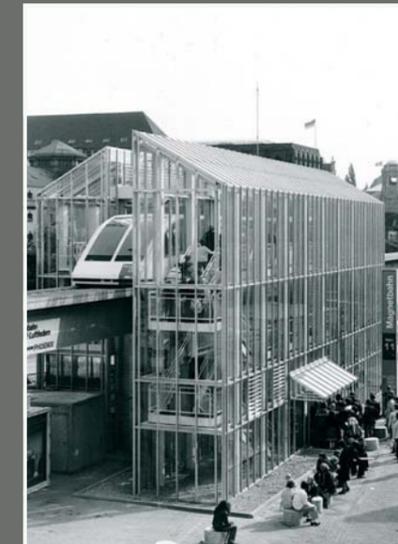
**Projektdate**  
Fertigstellung 1979  
Aufbau in Kassel 1980  
Gesamtkosten 1,05 Mio. DM

**Projekterläuterung**  
Die Magnetbahnstationen waren die End-  
haltepunkte der Demonstrationsanlage  
für den Transrapid 05 auf der Internationalen  
Verkehrsausstellung 1979 in Hamburg.

Seit 1980 stehen beide Stationen  
gekoppelt auf dem Thyssen-Werks-  
gelände in Kassel als Depot für beide  
Module des Fahrzeugs.

Die jeweils zwei Gebäudehälften der  
Stationen sind konstruktiv vom Fahrweg  
getrennt, um Schwingungsübertragungen  
vom Fahrzeug zu vermeiden.

Die Gestaltung der Ausstellungsbahnhöfe  
ist bestimmt durch formale Zurückhaltung  
und maximale Transparenz.



U-Bahn  
Aidenbachstraße,  
München

**Bauherr**

Landeshauptstadt München  
U-Bahn Referat

**Planung**

Otto Schultz-Brauns  
in Zusammenarbeit mit  
Sepp Wanie

**Design der Spiegel**

Jan Roth, München

**Projektdate**

Fertigstellung 1989

**Projekterläuterung**

Für die Bahnhöfe auf dem Teilstück der Linie nach Fürstenried hatte das U-Bahn Referat in einem Linienkonzept Vorgaben für den Innenausbau erarbeitet. Die Wände hinter den Gleisen sollten nicht verkleidet, sondern in bestimmten Farbfolgen gestrichen werden. Alle anderen Wände sowie die Stützen sollten eine Natursteinverkleidung erhalten.

Nur über dem Bahnsteig, jedoch nicht über den Gleisen, war ein abgehängtes Decken-Element vorgesehen und dessen Querschnitt sowie die Beleuchtung definiert. Für die abgehängten Decken sollten Metall-Lamellen und Paneele verwendet werden.

Die Architekten sahen ihre Aufgabe darin, den Kontrast dieser Elemente gestalterisch zu nutzen, den Übergang Wand/Decke sowie die Ecken von Wänden und Pfeilern durch Stahlprofile der Leitfarbe des Bahnhofs zu artikulieren bzw. zu schützen.





Fussgänger-  
unterführung und  
Brunnengarten  
Unteres Tor  
Neumarkt id. Opf.



**Bauherr**

Stadt Neumarkt id. Opf.

**Planung**

Schultz-Brauns  
Architekten und Stadtplaner

**Projektleitung**

Jean-Pierre Oberholzer

**Tragwerksplanung**

BPR  
Dr. Schäpertöns Consult

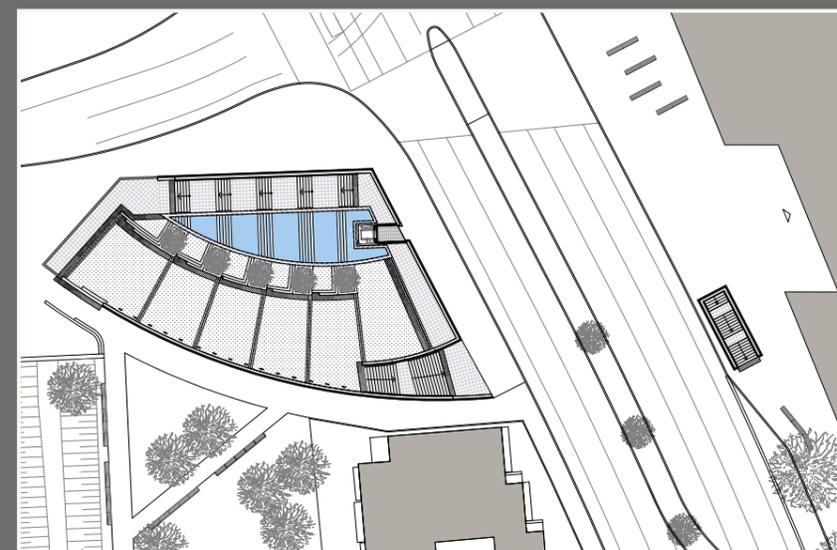
**Projektdateien**

Gesamtkosten	5,0 Mio. €
Fertigstellung	2016

**Projekterläuterung**

Neuer Markt  
Einkaufszentrum am Unteren Tor

Fußgängerunterführung und Brunnengarten bilden die kreuzungsfreie Haupterschließung des Neuen Marktes, dem Einkaufszentrum am Unteren Tor. Der Brunnengarten ist der Auftakt zur Unterführung, die als Passage mit Schaufenstern und Lichtwand in die Mall des Einkaufszentrums mündet. Mit großzügigen Treppen und einer Rampenanlage, die von begrünten Aufenthaltsbereichen begleitet wird sowie mit einem freistehenden gläsernen Aufzug an die Dammstraße angebunden ist, lädt der Brunnengarten bei schönem Wetter zum Verweilen ein. Durch eine verspiegelte Stahldecke mit Lichteffekten wird eine größere Höhe der Passage suggeriert. Sämtliche Bodenbeläge sind in Granit ausgeführt. In der Passage korrespondiert das Bodenmuster der Granitplatten mit der Struktur der Decke. Die Oberfläche der Sichtbeton-Wände und -Brüstungen sind gespitzt, die Kanten scharriert, die Geländer und Handläufe in Edelstahl ausgeführt.





Schultz-Brauns Architekten und Stadtplaner

Projektdokumentation  
 Brückenbau



Löwenbrücke  
 über die Regnitz  
 Bamberg

**Bauherr**

Stadt Bamberg  
Entsorgungs- und Baubetrieb

**Planung**

Planung im vormaligen Büro  
Schultz-Brauns & Reinhart

**Tragwerksplanung**

CBP Consulting Engineers, München

**Projektdate**

Länge	105,0 m
Breite	23,3 m
Fertigstellung	2009
Gesamtkosten	11,0 Mio. €



**Projekterläuterung**

Die Brücke ist eine Zügelgurtbrücke als Ersatzneubau für die alte Löwenbrücke. An die Stahl-/Stahlbetonverbundkonstruktion der Fahrbahn sind die Gehbahnen über Stahlkonsolen als reine Stahlkonstruktion mit orthotroper Platte im Abstand von 1,55 m angehängt. Diese Trennung erhöht den Komfort für die Fußgänger und ermöglicht eine weitgehende Freistellung der Pylone.

Die Fahrbahn wird durch Strahler in den Pylonköpfen, die Gehbahn durch Leuchten im Handlauf beleuchtet. Aufsatzleuchten auf den Pylonen sowie Leuchten auf den Handlaufaußenseiten sorgen für das Erleben der Brücke bei Nacht.



Schultz-Brauns

Architekten und Stadtplaner

Projektdokumentation  
Brückenbau

Talbrücke  
über die Schorgast  
und Galerie über die DB  
B289 Ortsumgehung  
Kulmbach-Ost /  
Untersteinach

**Bauherr**  
Freistaat Bayern  
Straßenbauamt Bayreuth

**Planung**  
Schultz-Brauns  
Architekten und Stadtplaner  
Wettbewerb:  
Im vormaligen Büro  
Schultz-Brauns & Reinhart

**Tragwerksplanung**  
SRP Schneider & Partner Ingenieur-  
Consult GmbH, Kronach  
BPR Dr. Bernhard Schäpertöns & Partner,  
München

**Projektdateien**

Wettbewerb	2010 - 1. Preis
Länge	426,0 m
Breite	14,7 m
Fertigstellung	2019
Gesamtkosten	20,0 Mio. €



**Projekterläuterung**  
Die Talbrücke über die Schorgast und die Galerie über die DB liegen im sensiblen Schorgasttal weit der Plassenburg. Das Bauwerk fügt sich harmonisch in die Landschaft ein und ist zugleich für Autofahrer und Spaziergänger erlebbar.  
Eine Landmarke bilden die auf der Kurveninnenseite angeordneten Pylone mit je 10 Schrägkabeln. Den Überbau bildet ein leichter Stahl-/Stahlbetonverbundquerschnitt. Die Pylone bestehen aus Stahl und sind unterhalb der Fahrbahnplatte mit Beton gefüllt.



Schultz-Brauns

Architekten und Stadtplaner

Projektdokumentation  
Brückenbau

Grünwalder Brücke  
über die Isar  
Grünwald bei München



**Bauherr**

Freistaat Bayern  
Staatliches Bauamt München

**Planung**

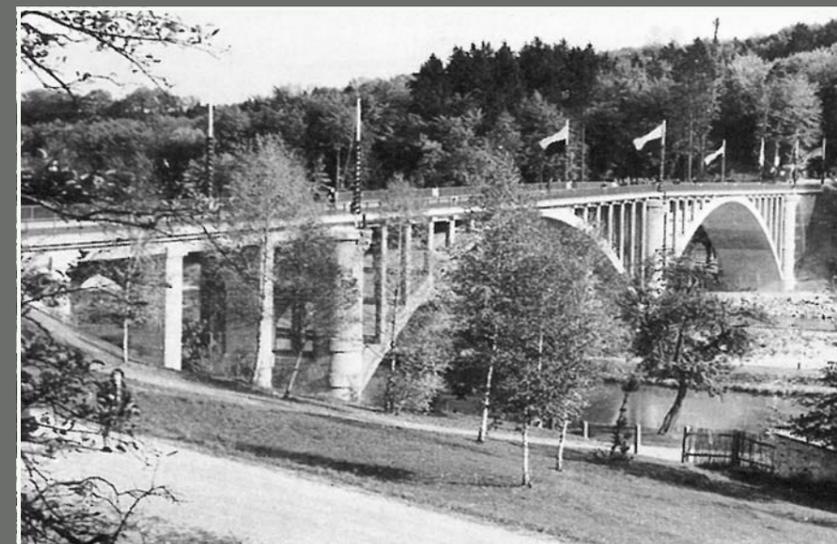
Planung im vormaligen Büro  
Schultz-Brauns & Reinhart

**Tragwerksplanung**

Ingenieurbüro GRASSL, München

**Projektdate**

Wettbewerb	1996 - 1. Preis
Länge	214,0 m
Breite	13,3 m
Fertigstellung	2001
Gesamtkosten	23,0 Mio. DM



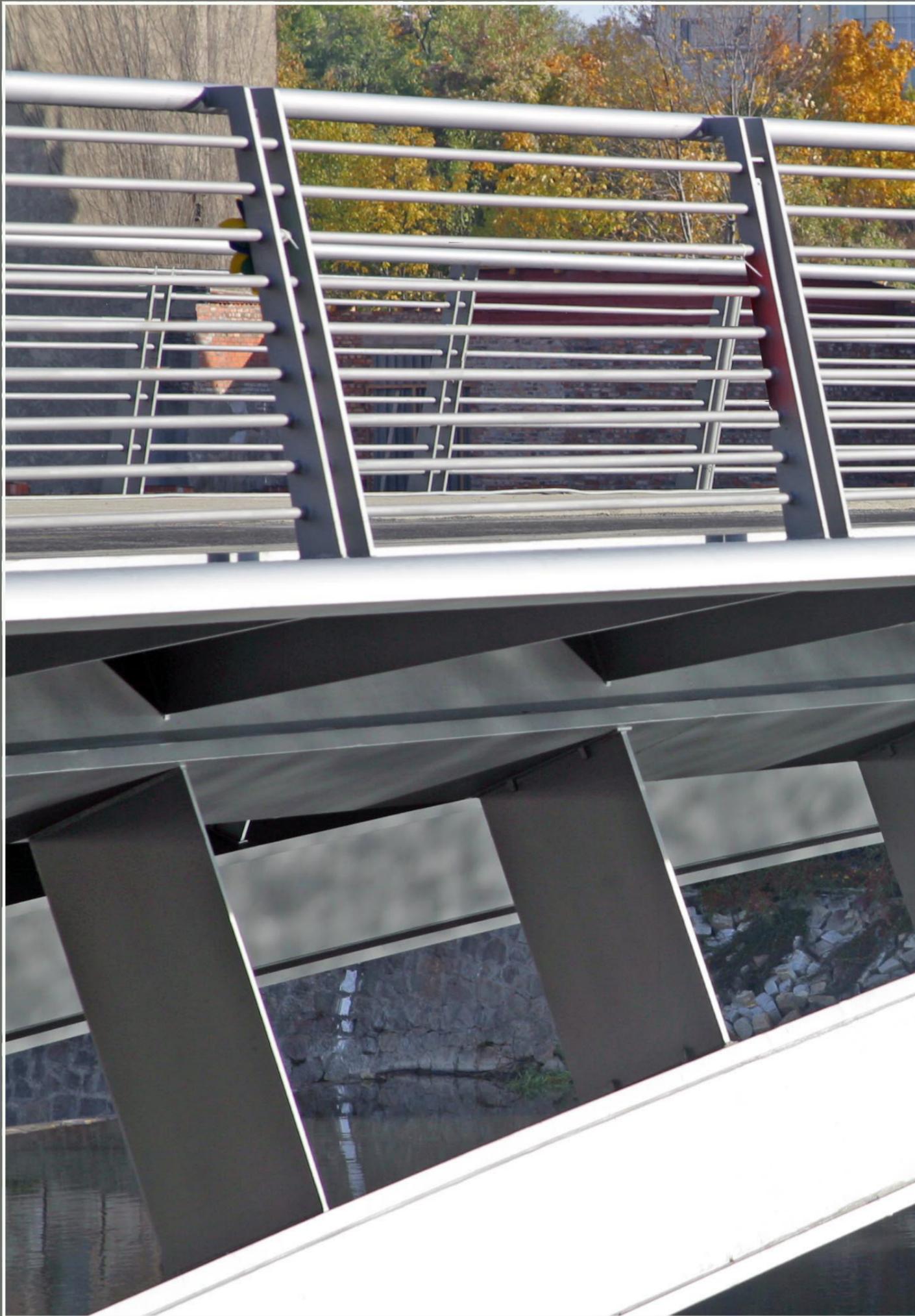
**Projekterläuterung**

Die Brücke ist ein Ersatzneubau für die alte denkmalgeschützte Grünwalder Brücke von 1903 in Eisenbetonbauweise. Diese war durch Hangbewegungen der beiden Isarhochufer so stark beschädigt, dass eine Sanierung nicht mehr möglich war.

Die neue Brücke nimmt die wesentlichen Gestaltungselemente der alten Brücke mit zwei Bögen und die Höhen- und Trassenlage auf.

Die Konstruktion dreier Stahlbögen im Verbund mit der Stahlbetonfahrbahnplatte erlaubt eine filigrane Konstruktion.

Die ausragenden Endfelder des Tragwerks halten die Uferböschungen von Gründungen frei, die Hangbewegungen sind so unschädlich für das Bauwerk.

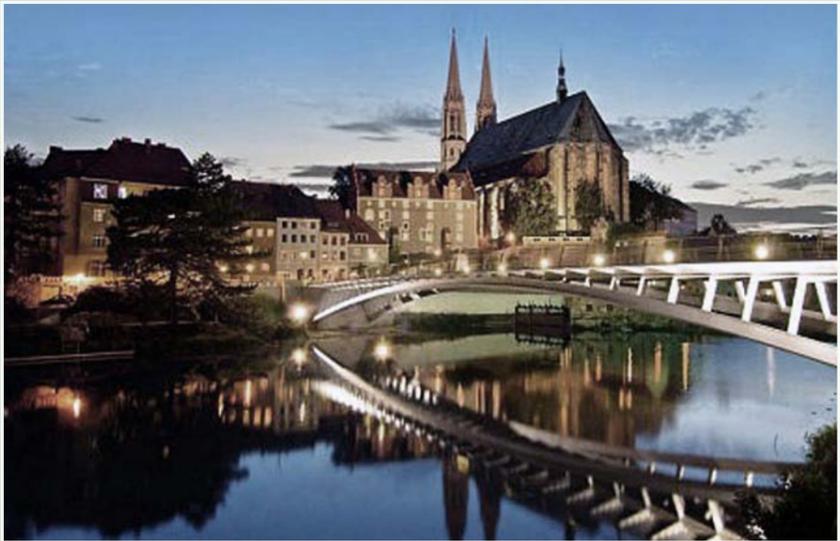


Schultz-Brauns

Architekten und Stadtplaner

Projektdokumentation  
Brückenbau

Altstadtbrücke  
über die Neiße  
Görlitz



**Bauherr**  
Stadt Görlitz  
Tiefbau- und Grünflächenamt

**Planung**  
Schultz-Brauns & Partner  
**Tragwerksplanung**  
Ingenieurbüro GRASSL GmbH, München



**Projektdate**  
Länge 75,0 m  
Breite 7,5 m  
Fertigstellung 2004  
Gesamtkosten 4,0 Mio. €



**Projekterläuterung**  
Die Brücke ist ein Ersatzneubau für die alte Neißebrücke, die 1945 zerstört wurde.  
Sie ist die einzige Brücke in der Altstadt von Görlitz und gleichzeitig Grenzübergang nach Polen.  
Sie dient als Geh- und Radwegbrücke, ist jedoch auch von Schwerverkehr befahrbar.  
Die Brücke ist eine reine Stahlbrücke mit 75,0 m Stützweite.



Schultz-Brauns

Architekten und Stadtplaner

Projektdokumentation  
Brückenbau

## Nibelungenbrücke über die Donau Regensburg

### Bauherr

Stadt Regensburg  
Tiefbauamt

### Planung

Planung im vormaligen Büro  
Schultz-Brauns & Reinhart

### Tragwerksplanung

Ingenieurbüro GRASSL, München

### Landschaftsplanung

Prof. Rainer Schmidt, München

### Projektdaten

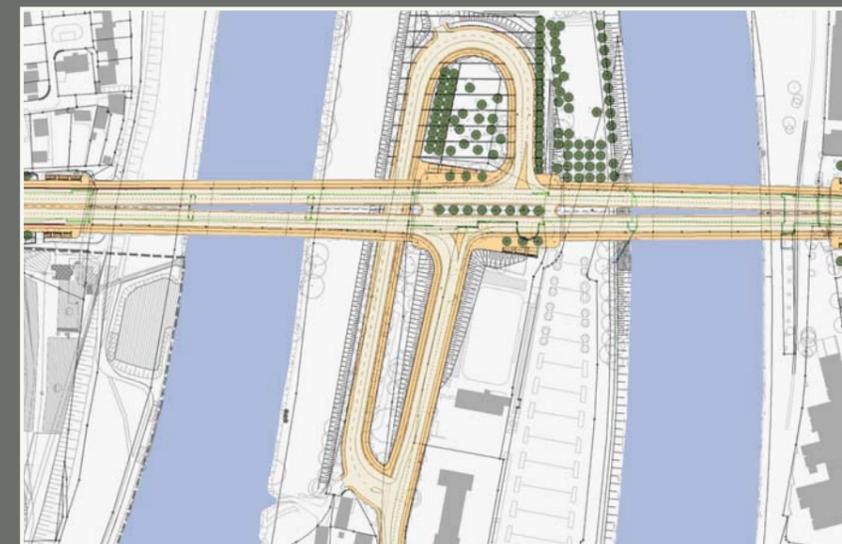
Wettbewerb	1997 - 1. Preis
Längen	178,0 m, 210,0 m
Breiten	2 x 15,9 m je Brücke
Fertigstellung	2004
Baukosten	35,0 Mio. €

### Projekterläuterung

Die Brücke ist ein Ersatzneubau für die alte Nibelungenbrücke von 1936. Sie besteht aus insgesamt vier Hauptbrücken über Donau Nord- und Südarm und zwei Nebenbrücken über Bruderwöhrdstraße und Johannisstraße. Auf 2 x 15,9 m Gesamtbreite sind insgesamt 4 Fahrspuren für den Individualverkehr, 2 Fahrspuren für den ÖPNV und kombinierte Rad- und Gehwege angeordnet.

Die Hauptbrücken sind als Stahl-/Stahlbetonverbundbrücken ausgeführt. Die Führung der Richtungsfahrbahnen auf getrennten Brücken bewirkt eine schlanke und maßstäbliche Dimension der Bauwerke.

Der trennende Schlitz zwischen den Hauptbrücken gliedert die große Verkehrsfläche, lässt die Anlage maßstablicher erscheinen und Licht auf die Ufer im Bereich der Brücken fallen.





Schultz-Brauns

Architekten und Stadtplaner

Projektdokumentation  
Brückenbau

Geh- und Radweg-  
brücke über die Iller  
Untermaisalstein



**Bauherr**

Freistaat Bayern  
Staatl. Bauamt Kempten

**Planung**

Planung im vormaligen Büro  
Schultz-Brauns & Reinhart

**Tragwerksplanung**

CBP Consulting Engineers, München



**Projektdate**

Wettbewerb	2003 - 1. Preis
Länge	226,0 m
Breite	2,5 - 3,5 m
Fertigstellung	2006
Gesamtkosten	1,1 Mio. €

**Projekterläuterung**

Die neue Brücke führt über die Iller, über die neue Bundesstraße 19 auf einem Damm sowie über die Flutrinne für den Polder Weidachswiesen.

Wegen der exponierten Lage des Bauwerks in der Auenlandschaft des Seifener Beckens wurde großer Wert auf eine filigrane Gestaltung gelegt.

Die 5-feldrige Brücke als Trogquerschnitt in Stahl erlaubt eine sehr flache Führung der Verkehrsfläche über die bewegte Topografie. Die größte Schlankheit beträgt 1/28.

Um die Brücke für die Benutzer einladend und interessant zu gestalten, ist sie im Grundriss gekrümmt (R=670 m) und zur Brückenmitte hin aufgeweitet.





Neue Brücken für die  
Europacity Berlin Mitte



**Bauherr**  
Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin



**Planung**  
Schultz-Brauns  
Architekten und Stadtplaner

**Tragwerksplanung**  
GSE Ingenieur-Gesellschaft mbH  
Saar, Enseleit und Partner, Berlin

**Projektdate**

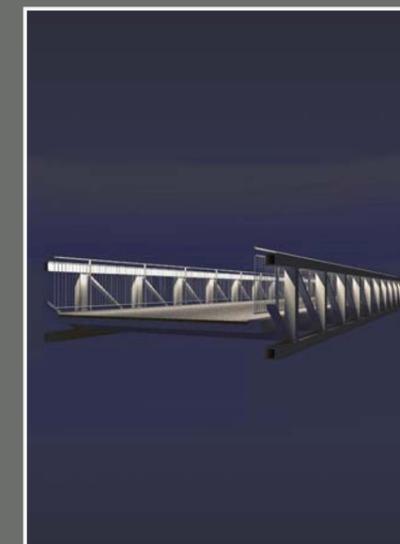
Wettbewerb	2014
Länge	36,0m
Breite	3,50 m

**Projekterläuterung**  
Der Standort der neu zu planenden Fußgängerbrücke befindet sich am Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal zwischen Humboldthafen und Nordhafen in zentraler Innenstadtlage im Bezirk Mitte von Berlin.

Das dem Standort angemessene, filigrane obenliegende und wenig aufbauende Tragwerk bilden zwei seitlich im Bereich der Geländer angeordnete Fachwerkträger. Deren optimierte Stahlhohlprofile mit überstehenden Flanschen sowie Flachstählen als Diagonalen sorgen für eine material-spezifische und klassische Anmutung.

Widerlager, Flügelmauern sowie Wangen von Rampen und Treppen werden in Stahlbeton, die Treppenstufen als Granitblockstufen ausgeführt.

Die Beleuchtung der Gehbahn erfolgt durch in die Handläufe integrierte LED-Lichtbänder. Bei Nacht lassen die Lichtstelen auf den Flügelmauern der Widerlager die Brücke auch aus der Ferne wirken.





**Bauherr**

Landeshauptstadt München  
Baureferat Tiefbau

**Planung**

Planung im vormaligen Büro  
Schultz-Brauns & Reinhart

**Tragwerksplanung**

CBP Consulting Engineers, München



**Projektdateien**

Länge	47,0 m
Breite	3,0 m
Fertigstellung	2005
Gesamtkosten	1,2 Mio. €



**Projekterläuterung**

Die Brücke entstand im Rahmen der Verkehrsinfrastruktur für die Allianz Arena dem neuen Fußballstadion in München-Fröttmaning.

Sie führt über die Werner-Heisenberg-Allee als Haupteinfahrstraße und bindet den U-Bahnhof Fröttmaning mit dem Park+Ride-Parkhaus an das Erholungsgelände Fröttmaninger Berg an.

Konstruktive Besonderheit des Bauwerks ist die einseitig auskragende Konstruktion. Diese ist erforderlich, weil auf der Parkhausseite keine Auflagermöglichkeit besteht.



Straßenbrücke über die Spree  
S-O Verbindung  
Treptow-Köpenick  
Berlin

**Bauherr**

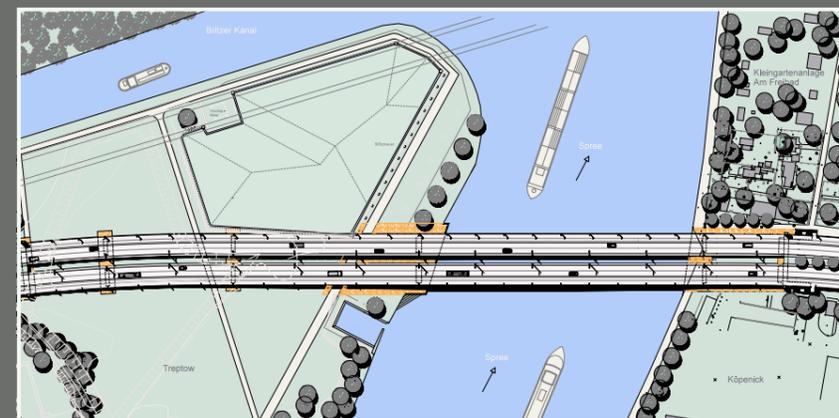
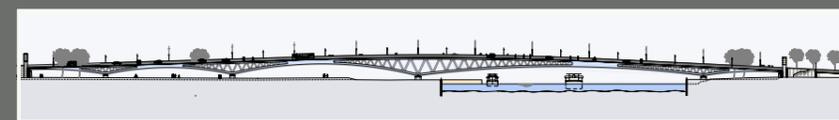
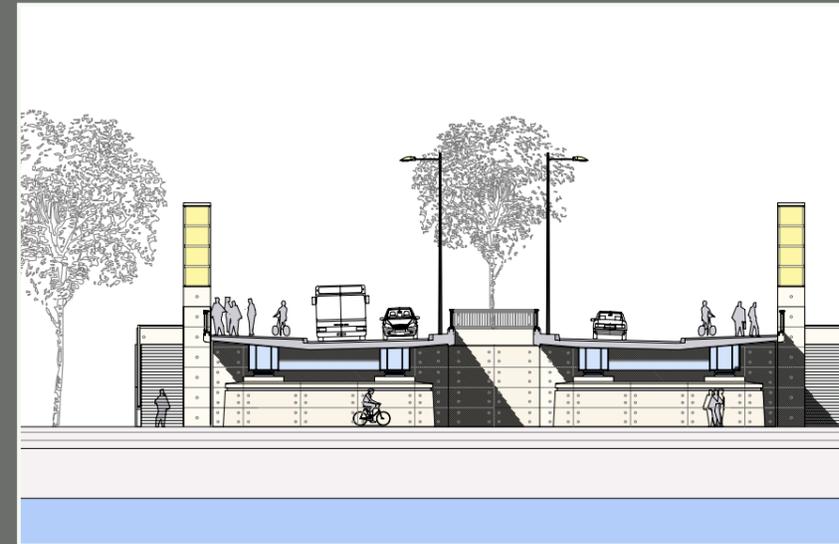
Land Berlin  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

**Planung**

Planung im vormaligen Büro  
Schultz-Brauns & Reinhart

**Tragwerksplanung**

Ingenieurbüro GRASSL GmbH, Berlin



**Projektdate**

Länge	420 m
Breite	2x 12,45 m
Stützweiten	45-70-102,5-157,5-45 m
Fertigstellung	2016
Gesamtkosten	31,0 Mio €

**Projekterläuterung**

Die Süd-Ost-Verbindung als neue vierspurige Straßenrasse soll wesentlich zur Verbesserung der Infrastruktur und insbesondere zur besseren Erschließung des Entwicklungsgebietes Oberschöneeweide und des Gewerbegebietes Trabberstraße-Nalepastraße dienen.

Sie bindet in Treptow östlich des Britzer Zweigkanals an die Köpenicker Landstraße an und führt in nordöstlicher Richtung auf der Köpenicker Seite der Spree von der Nalepastraße bis zur Rummelsburger Straße.



Schultz-Brauns Architekten und Stadtplaner

Projektdokumentation  
Brückenbau

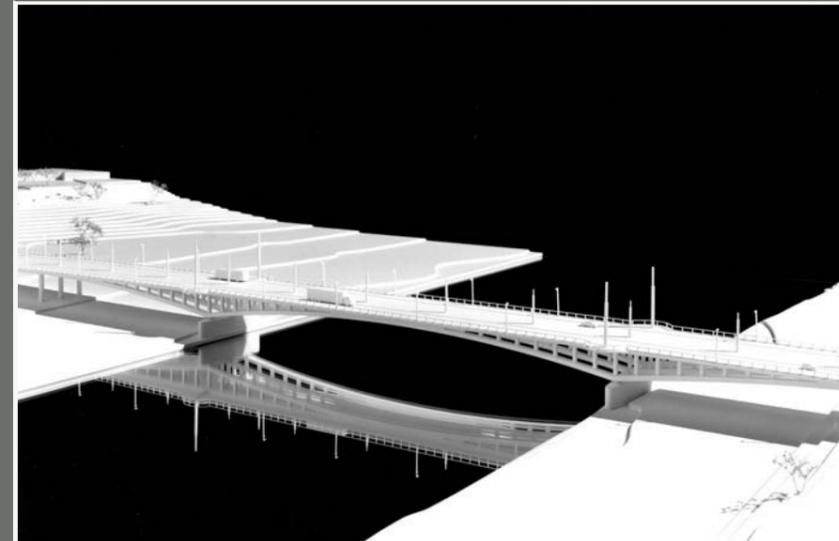
Neue Elbebrücke am  
Standort  
Waldschlösschen  
Dresden



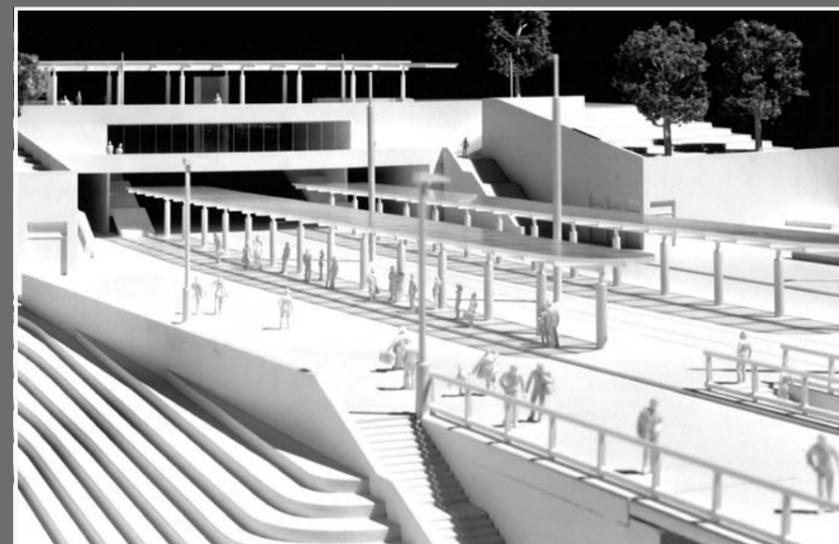
**Bauherr**  
Landeshauptstadt Dresden

**Planung**  
Planung im vormaligen Büro  
Schultz-Brauns & Reinhart

**Tragwerksplanung**  
Ingenieurbüro GRASSL GmbH, München



**Projektdate**  
Wettbewerb 1997 - 4. Preis  
Länge 490,0 m  
Breite 26,5 m



**Projekterläuterung**  
Die Brücke fügt sich durch ein unter der Fahrban liegendes, die Elbe in einem Bogen überspannendes und in ein Fachwerk aufgelöstes Tragwerk ein. In den Uferbereichen gliedern jeweils zwei Lichtschlitze die Brücke durch eine 3-Teilung des Überbaus. Je Fahrtrichtung weist die Brücke einen gesonderten Fahrstreifen für die Straßenbahn/Stadtbahn, für den motorisierten Individualverkehr sowie für eine Rad- und Gehbahn auf. An den Gehbahnen sind im Bereich der Hauptpfeiler jeweils zwei Aussichtsplattformen angeordnet. Der nördliche Brückenkopf ermöglicht durch eine zweigeschossige Anlage über Treppen und Aufzüge eine ÖPNV-Umsteigebeziehung zur Bautzner Straße.



Schultz-Brauns

Architekten und Stadtplaner

Projektdokumentation  
Brückenbau

Klappbrücke  
über den Ziegelsee  
Schwerin

**Bauherr**

Landeshauptstadt Schwerin

**Planung**

Planung im vormaligen Büro  
Schultz-Brauns & Reinhart

**Tragwerksplanung**

CBP Cronauer Beratung Planung,  
München

**Projektdateien**

Wettbewerb 2002 - 4. Preis

Länge 36,0 m

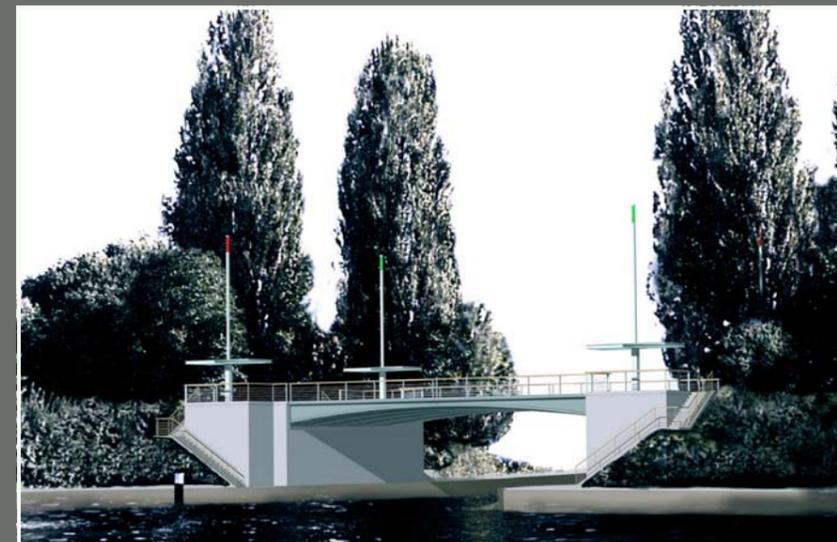
Breite 14,0 m

**Projekterläuterung**

Der Brücke ist ein Ersatzneubau als klassischer Klappbrückentyp, bestehend aus 2-teiligem Überbau und 2 Widerlagern, die durch Verbreiterung je 2 überdachte Aussichtsplattformen auf Brückenniveau sowie 4 abgewinkelte, in die Böschung integrierte Treppen erhalten.

Der Ausdruck der einzelnen Bauteile lässt ihre jeweiligen Aufgaben im übertragenen Sinne transparent erscheinen und die gesamte Anlage weithin sichtbar als Verkehrs- und Freizeitbauwerk erkennen: die Widerlager, in denen Gegengewichte die Brückenhälften wie Arme in die Luft hebeln, die Aussichtsplattformen, unter deren Dächern man zum Ausblick verweilen kann und die Treppen, die Land und Wasser miteinander verbinden.

Die Reduktion auf wenige, ihre Funktion zur Schau stellende Bauteile lässt ein Gesamtkonzept entstehen, das sich als eigenständiges statisch-dynamisches Ensemble in seine Umgebung einfügt.



**Schultz-Brauns**  
**Architekten und Stadtplaner**

Otto Schultz-Brauns BDA  
Dipl.-Ing. (Univ.) Architekt  
und Stadtplaner

Friedrichstraße 33  
80801 München  
Mob. +49 171 9 37 34 36  
[info@s-b-architekten.de](mailto:info@s-b-architekten.de)  
[www.s-b-architekten.de](http://www.s-b-architekten.de)

© Alle Rechte vorbehalten