



Stadt Köln



Abschlussbericht Wettbewerblicher Dialog

Zwei neue Rad- und Gehwegbrücken
über den Rhein in Köln



Abschlussbericht Wettbewerblicher Dialog

Zwei neue Rad- und Gehwegbrücken
über den Rhein in Köln

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	6
1. Aufgabe und Ziel der Planung	8
1.1 Verkehr und Anbindung	9
1.2 Technische Vorgaben	9
1.3 Nachhaltigkeit	9
Plangebiet Los 1: Brücke Bastei	10
2. Los 1 – Brücke Bastei	11
2.1 Städtebau und Umgebung	11
2.2 Anforderungen an das Brücken- und Rampenbauwerk	12
Plangebiet Los 2: Brücke Ubierring	13
3. Los 2 – Brücke Ubierring	14
3.1 Städtebau und Umgebung	14
3.2 Anforderungen an das Brücken- und Rampenbauwerk	16
Das Vergabeverfahren und die Beteiligten Los 1 und Los 2	17
4. Das Vergabeverfahren	18
4.1 Eignungskriterien (Stufe 1)	18
4.2 Zuschlagskriterien (Stufe 2)	19
4.3 Zuschlagserteilung und Beauftragung	20
5. Beteiligte am Verfahren	21
5.1 Auftraggeberin	21
5.2 Bewertungsgremium	21
5.3 Begleitgremium	22
5.4 Vorprüfung	22
5.5 Termine	23
5.6 Teilnehmende	23
Siegerentwürfe Los 1 und Los 2	24
6. Siegerentwürfe	26
6.1 Los 1 – Brücke Bastei	26
6.2 Los 2 – Brücke Ubierring	32

Weitere Teilnehmende (2. Dialogphase) Los 1: Brücke Bastei	38
7. Weitere Teilnehmende Los 1 (Brücke Bastei) – 2. Dialogphase	39
7.1 Bietergemeinschaft Leonhard, Andrä und Partner	39
7.2. Schüßler-Plan	42
7.3 Arup	45
Weitere Teilnehmende (2. Dialogphase) Los 2: Brücke Ubierring	48
8. Weitere Teilnehmende Los 2 (Brücke Ubierring) – 2. Dialogphase	49
8.1 Sbp (Schlaich Bergermann Partner)	49
8.2 Arup	52
8.3 Happold	55
Ausgeschiedene Teilnehmende (1. Dialogphase)	58
9. Ausgeschiedene Teilnehmende Los 1 (Brücke Bastei) – 1. Dialogphase	60
9.1 Ramboll	60
9.2 Bietergemeinschaft Ingenieurbüro Grassl	62
9.3 Bietergemeinschaft Gateways / Bernard Gruppe	64
9.4 Bietergemeinschaft DKFS – Mayr Ludescher Partner	66
10. Ausgeschiedene Teilnehmende Los 2 (Brücke Ubierring) – 1. Dialogphase	68
10.1 Ramboll	68
10.2 Schüßler-Plan	70
10.3 Bietergemeinschaft Gateways / Bernard Gruppe	72
10.4 Bietergemeinschaft DKFS – Mayr Ludescher Partner	74
11. Abschluss des Verfahrens / Ausblick	76

Vorwort



Ascan Egerer

Beigeordneter für
Mobilität der Stadt Köln

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Köln steht vor einer entscheidenden Phase in der Entwicklung ihrer Mobilität. Der Klimawandel und die Notwendigkeit, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten, erfordern mutige Maßnahmen und innovative Ansätze. Mit den beiden neuen Rheinbrücken für zu Fuß Gehende und Radfahrende sendet die Stadt ein starkes Signal für die Mobilitätswende. Diese Bauprojekte sind nicht nur Infrastrukturmaßnahmen, sondern ein wichtiger Schritt hin zu einem umweltfreundlicheren und lebenswerteren Köln.

Die Brücke an der Bastei soll eine Verbindung des Theodor-Heuss-Rings und des Rheinparks mit einer Verknüpfung zum Rad- und Gehweg der Rheinuferstraße und der dahinterliegenden Altstadt-Nord schaffen. Die zweite Brücke am Ubierring, im Kölner Süden, soll das neue Quartier am Deutzer Hafen mit der belebten linksrheinischen Südstadt/Altstadt-Süd verbinden.

Mit dem wettbewerblichen Dialog konnten wir Ende 2024 für jeden Brückenstandort einen herausragenden Entwurf erzielen. Durch die erfolgreiche und gute Zusammenarbeit zwischen dem Bewertungs- und Begleitgremium sowie den teilnehmenden Fachdisziplinen konnten wir die Brückenentwürfe im Verfahren vervollständigen und optimieren. Wir blicken äußerst positiv auf dieses besondere und komplexe Verfahren sowie den gemeinschaftlichen Entwicklungsprozess zurück.

Die beiden Brücken sind als reine Rad- und Gehwegbrücken konzipiert und fördern die klimafreundlichen Verkehrsarten, die immer mehr an Bedeutung gewinnen. Sie ergänzen und verdichten das städtische Netz an Rad- und Fußwegen und schließen wichtige große Lücken in der Querung des Rheins. Mit ihrer strategischen Lage, unterstützt durch ihre moderne Gestaltung, werden die Brücken zu einer direkten Verbindung zwischen bedeutenden städtischen und landschaftlichen Räumen.

Kölns Mobilitätsstrategie setzt auf den Ausbau des Umweltverbunds, also die Förderung von Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr. Die neuen Brücken sind ein wesentlicher Baustein, um dieses Ziel zu erreichen. Sie bieten eine attraktive, sichere und barrierefreie Querung und machen den Wechsel auf das Fahrrad oder das zu Fuß gehen auch für Alltagswege noch einfacher.

Darüber hinaus verkörpern die neuen Rheinbrücken einen nachhaltigen Umgang mit den Ressourcen. Ihre Konstruktion wird so gestaltet, dass sie Materialeffizienz und Langlebigkeit vereint. Durch minimalen Eingriff in die Umgebung werden wertvolle Grünräume und denkmalgeschützte Bereiche geschont. Besonders bei der Planung der Rampenbauwerke wird – auch in der weiteren Planung – großen Wert auf die harmonische Einfügung in die Stadtlandschaft gelegt, um die Lebensqualität der angrenzenden Parks und Quartiere zu erhalten und zu verbessern.

Neben ihrer Funktionalität setzen die Brücken ein architektonisches Zeichen. Mit ihrer filigranen und modernen Formensprache fügen sie sich in die bestehende Brückenlandschaft Kölns ein und ergänzen diese um ein Element, das Ästhetik und Zweckmäßigkeit miteinander verbindet. Die Brückenneubauten stehen für eine Vision von Mobilität, die den Menschen in den Mittelpunkt stellt: emissionsfrei, leise und umweltfreundlich. Sie bieten Aufenthaltsräume, die zum Verweilen und Erleben einladen, und schaffen neue Blickachsen auf den Rhein und die Stadt.

Nachhaltigkeit wird hier nicht nur als technischer Standard verstanden, sondern als ganzheitliches Konzept. Sie zeigt sich in der Materialwahl und den Konstruktionsmethoden ebenso wie in der langfristigen Wartungsfreundlichkeit und den ökologischen Überlegungen bei der Planung.

Im Gegensatz zu den bestehenden Rheinbrücken dienen die beiden neuen Bauwerke dem reinen Fuß- und Radverkehr und sind somit in der Kölner Brückenfamilie einzigartig. Die Brückenprojekte stehen exemplarisch für das Ziel, Köln als Metropole des 21. Jahrhunderts umweltfreundlich, innovativ und zukunftsweisend zu gestalten. Anzusprechen sind hier weitere Brücken, die dem ÖPNV-Ausbau dienen. Die Mobilitätswende kann nur gelingen, wenn Infrastruktur und Stadtplanung Hand in Hand gehen. Die neuen Rheinbrücken sind Ausdruck dieser Zusammenarbeit und gleichzeitig ein Symbol für den Wandel, den die Stadt anstrebt.

Die Stadt Köln bedankt sich bei allen Beteiligten für ihr Engagement, ihre eingebrachte Fachexpertise und ihren Einsatz in diesem komplexen Planungsprozess. Die Brücken an der Bastei und am Ubierring sind mehr als nur Bauwerke – sie sind ein klares Bekenntnis zu einer nachhaltigen Zukunft und ein Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität für die Bürger*innen unserer Stadt.



Ascan Egerer
Beigeordneter für Mobilität der Stadt Köln

1. Aufgabe und Ziel der Planung

Das Ziel des Wettbewerbs war die Entwicklung qualitätsvoller Lösungsvorschläge für beide Brücken- und die dazugehörigen Rampenbauwerke, die an das vorhandene Verkehrsnetz, sowohl für zu Fuß Gehende als auch für Radfahrende, anbinden.

Die beiden Brücken werden Teil der Kölner Ringe, einer historischen städtebaulichen Achse, die den Rhein künftig stärker als verbindendes Element in den Mittelpunkt rückt. Neben ihrer Funktion als Mobilitätsinfrastruktur sollen die Brücken Aufenthaltsräume schaffen, die zu Interaktion, Erholung und Ausblick einladen. Die Brücken dienen somit sowohl der Mobilitätswende als auch der Aufwertung des Rheinraums.

Durch innovative Gestaltung und höchste architektonische Ansprüche sollen sie sich nahtlos in das Stadtbild und die bestehende Brückenfamilie einfügen sowie die Verbindung zwischen den links- und rechtsrheinischen Stadtteilen stärken. Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung und langfristige Wartungsfreundlichkeit sind zentrale Planungsprämissen.

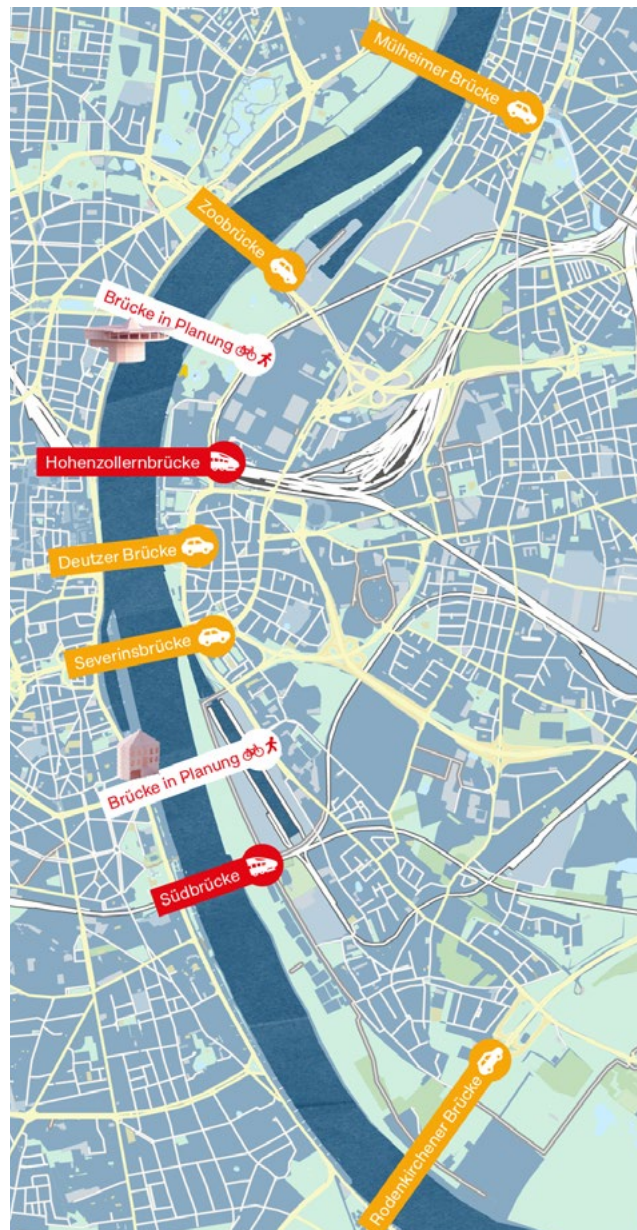


Abbildung 1: Kölner Rheinbrücken und ihre Funktion

1.1 Verkehr und Anbindung

Die Brücken sind ausschließlich für zu Fuß Gehende und Radfahrende vorgesehen und müssen eine barrierefreie Nutzung gewährleisten. Sie sollen mindestens 10 m breit sein, um ausreichend Platz für unterschiedliche Nutzungsgruppen zu bieten. Die Verkehrsführung muss klar, intuitiv und konfliktfrei gestaltet sein, sodass ein reibungsloser Verkehrsfluss sichergestellt wird. Zudem ist auf eine direkte Anbindung an bestehende Wege- und Radverkehrsnetze zu achten, um Lücken im Netz zu schließen.

Es wird eine optimale Anbindung an das wachsende Verkehrsnetz (Rad-, Fußverkehr und ÖPNV) erwartet.

1.2 Technische Vorgaben

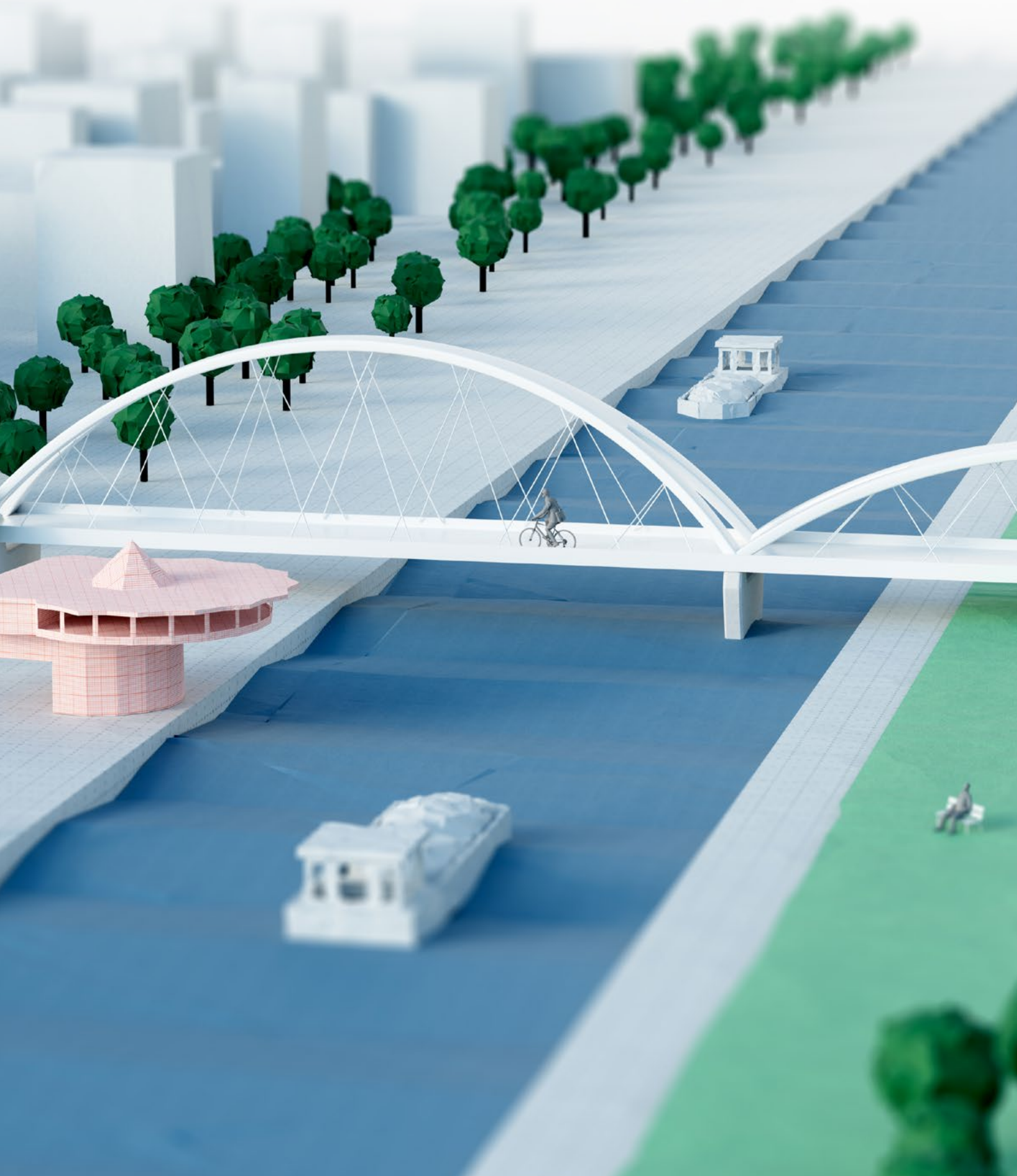
Die Konstruktionen müssen stabil und langlebig sein. Hierbei ist ein effizienter Lastabtrag im Zusammenhang mit einer filigranen Optik vorauszusetzen. Witterungsbeständige sowie wartungsfreundliche Materialien sollen bevorzugt verwendet werden. Beleuchtungskonzepte sollen sowohl Sicherheit als auch Orientierung bieten und gleichzeitig Energieeffizienz und eine geringe Lichtverschmutzung gewährleisten.

1.3 Nachhaltigkeit

Die Planung und Konstruktion der Brücken soll auf eine maximale Ressourcenschonung und eine Reduktion der CO₂-Emissionen ausgerichtet sein. Besondere Beachtung finden langlebige Materialien und eine wartungsarme Bauweise, die über den gesamten Lebenszyklus der Bauwerke hinweg Umweltschäden und Kosten minimieren. Die Konstruktionen müssen den Anforderungen moderner, nachhaltiger Bauweisen entsprechen und einen positiven Beitrag zur ökologischen Entwicklung des Rheinraums leisten.

Plangebiet

Los 1: Brücke Bastei



2. Los 1 – Brücke Bastei

2.1 Städtebau und Umgebung

Das Plangebiet erstreckt sich von der denkmalgeschützten Bastei und dem Theodor-Heuss-Park auf der linken Rheinseite über den Fluss bis zum Rheinpark rechtsrheinisch.

Linksrheinisch ist das Gebiet geprägt von der architektonisch markanten Bastei, einem ehemaligen Panoramarestaurant, das auf einer historischen preußischen Verteidigungsanlage erbaut wurde. Diese Landmarke bildet den Ausgangspunkt der neuen Brücke, die sich harmonisch in das historische Ensemble einfügen muss.



Abbildung 2: Nordansicht der Bastei



Abbildung 3: Theodor-Heuss-Park

Der Theodor-Heuss-Park, ein ehemaliger Sicherheitshafen, der 1811 bis 1840 errichtet wurde, ist weitestgehend verfüllt. Heute ist der Park ein Ruhepol am Ende der städtischen Ringstraße (Theodor-Heuss-Ring) und bietet durch seine Grünflächen einen natürlichen Übergang zur neuen Brücke.

Rechtsrheinisch endet die Brücke im Rheinpark, einer denkmalgeschützten Grünanlage, die für ihre moderne Formsprache bekannt ist. Seine maßgebliche Konzeption erhielt der Rheinpark in den Jahren 1953 – 1957, als Köln den Zuschlag für die Bundesgartenschau bekam. Neben der eigentlichen Gartenanlage ergänzten Bauten und Skulpturen, Fahrattraktionen sowie der sogenannte Tanzbrunnen die Erholungsfläche des Bundesgartenschaugeländes. Im Jahr 1971 war der Rheinpark erneut Schauplatz der Bundesgartenschau. Bei der Planung der Rad- und Gehwegbrücke müssen historische Pavillons, weite Wiesenflächen und der Zugang zu bestehenden Wegen erhalten bleiben. Der Rheinpark bildet mit seinen städtebaulichen Qualitäten eine Schlüsselrolle in der Verbindung der beiden Rheinseiten.



Abbildung 4: Rheinpark



Abbildung 5: Rheinpark mit Blick auf die Bastei

2.2 Anforderungen an das Brücken- und Rampenbauwerk

Der Brückenneubau muss insbesondere im Hinblick auf die denkmal- und naturgeschützten Bereiche sensibel in die Umgebung eingebettet werden. Es gilt, den historischen Kontext zu respektieren und den Charakter der bestehenden Denkmäler und Grünflächen zu bewahren. Die Brücke muss so gestaltet werden, dass sie die Blickachsen auf den Rhein bewahrt und die sensiblen Bereiche nicht beeinträchtigt. Eine minimale Bodenversiegelung und eine dezente optische Präsenz der Konstruktion sind erforderlich. Die Einfügungen in die Landschaft sollten minimalinvasiv erfolgen, ohne historische oder landschaftliche Qualitäten zu beeinträchtigen.

Aufgrund ihrer zentralen Lage bietet die Brücke außergewöhnliche Perspektiven auf den Kölner Dom, den Rhein und die umliegenden Grünräume. Besondere Aufenthaltsbereiche sollen den Erlebniswert erhöhen.

Plangebiet

Los 2: Brücke Ubierring



3. Los 2 – Brücke Ubierring

3.1 Städtebau und Umgebung

Die Brücke Ubierring verbindet den südlichen Abschluss der Kölner Ringstraße mit dem entstehenden Quartiersplatz Deutzer Hafen auf der rechten Rheinseite.

Linksrheinisch liegt der Ubierring, eine grüne, historisch geprägte Straßenachse, die an einer offenen Grünfläche, dem Ubierringpark, endet. Aufgrund der barrierefreien Anbindung und entsprechenden Rampenlängen bietet sich dieser Raum als Ausgangspunkt der Brücke an, wobei zusätzlich die Anbindung an bestehende Wegeführungen und städtebauliche Elemente des Rheinauhafens berücksichtigt werden müssen.

Ein markantes Bauwerk ist zudem am linksrheinischen Rheinufer die denkmalgeschützte Rheinbastion, deren Fundamente Teil einer ehemaligen Werftmauer waren. Die Rheinbastion ist, wie die Bastei am Theodor-Heuss-Ring, ein erhaltenes Stück Stadtgeschichte und befindet sich in direkter Nachbarschaft zur Planung der neuen Rad- und Gehwegbrücke.

Rechtsrheinisch trifft die Brücke auf die denkmalgeschützten Poller Wiesen sowie auf das neu geplante Areal des Deutzer Hafens, mit einer Mischung aus Wohnen, Gewerbe und öffentlichen Räumen.

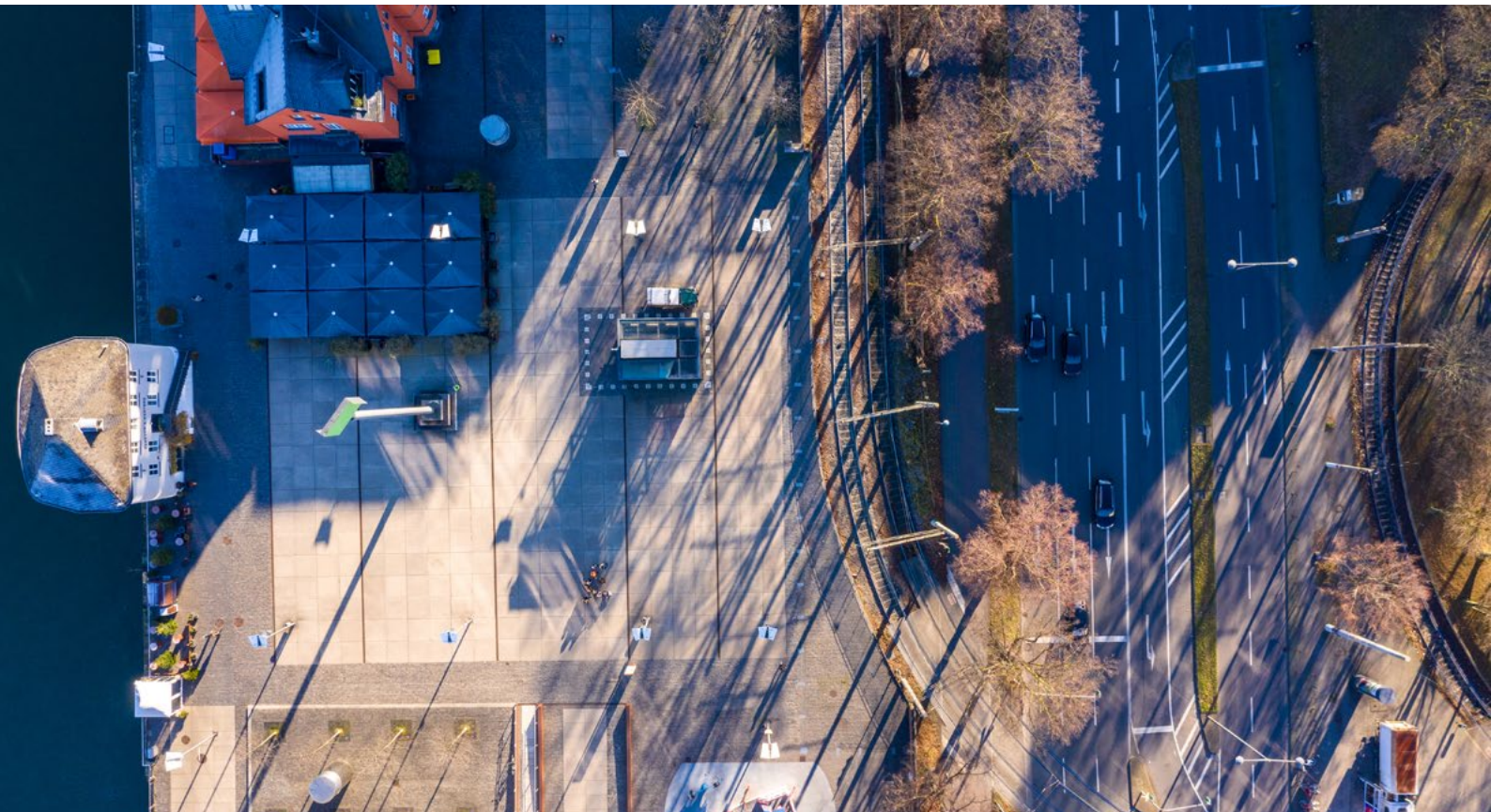


Abbildung 6: Draufsicht Elisabeth-Treskow-Platz



Abbildung 7: Rheinbastion

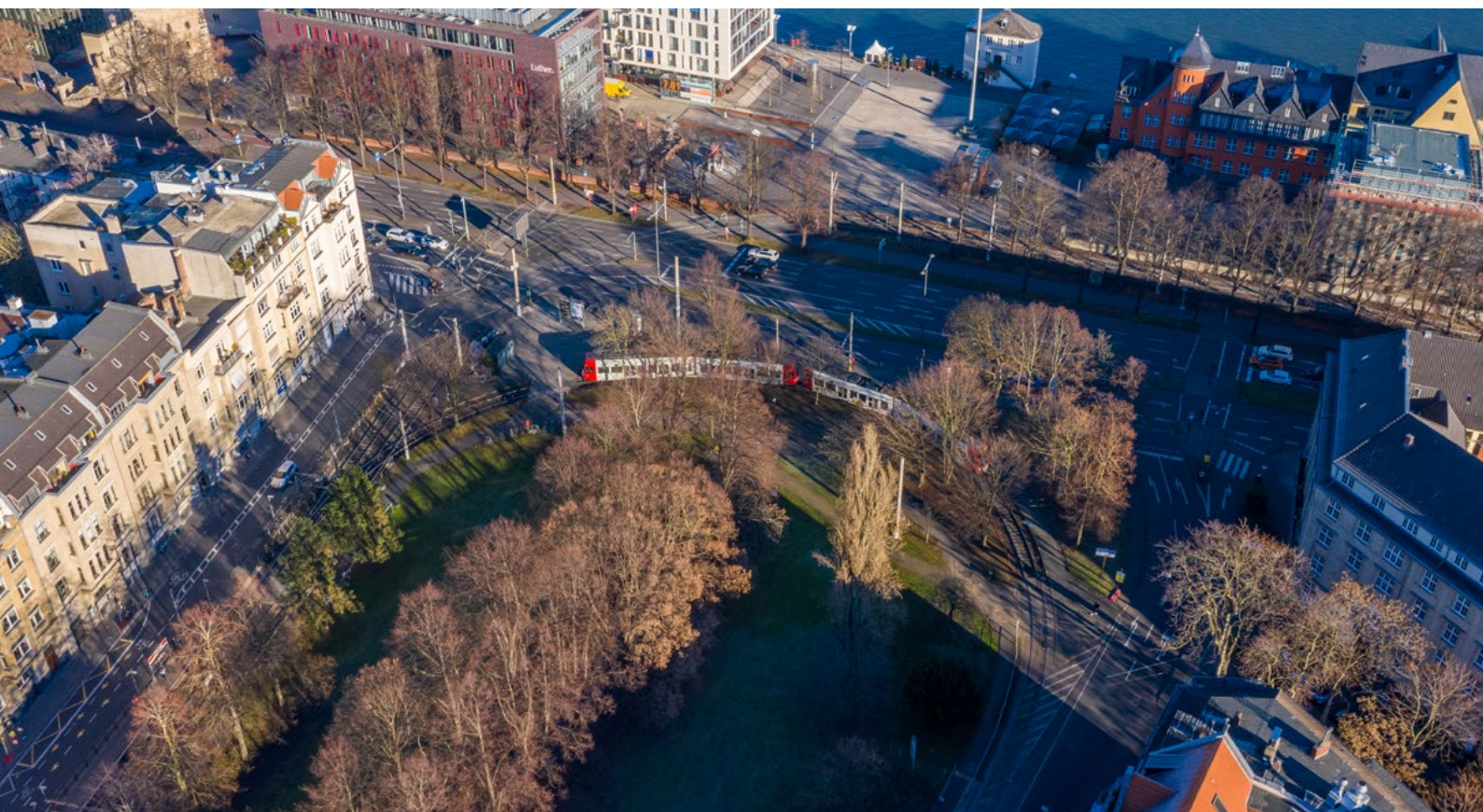


Abbildung 8: Draufsicht Ubierring

3.2 Anforderungen an das Brücken- und Rampenbauwerk

Die Planung muss die Transformation des Deutzer Hafens zu einem neuen Stadtquartier einbeziehen, indem sie eine attraktive Anbindung für zukünftige Bewohner*innen und Besucher*innen schafft. Gleichzeitig ist auf die sensible Eingliederung mit möglichst geringem Eingriff in die angrenzenden Poller Wiesen zu achten.

Der Brückenneubau muss insbesondere im Hinblick auf die denkmal- und naturgeschützten Bereiche sensibel in die Umgebung eingebettet werden. Die Gestaltung der Brücke sollte die Blickachsen sowie den Charakter der bestehenden Denkmäler und Grünflächen bewahren. Die Brücke soll sich harmonisch und dezent eingliedern, ohne die historische und landschaftliche Stadtgestaltung zu beeinträchtigen.

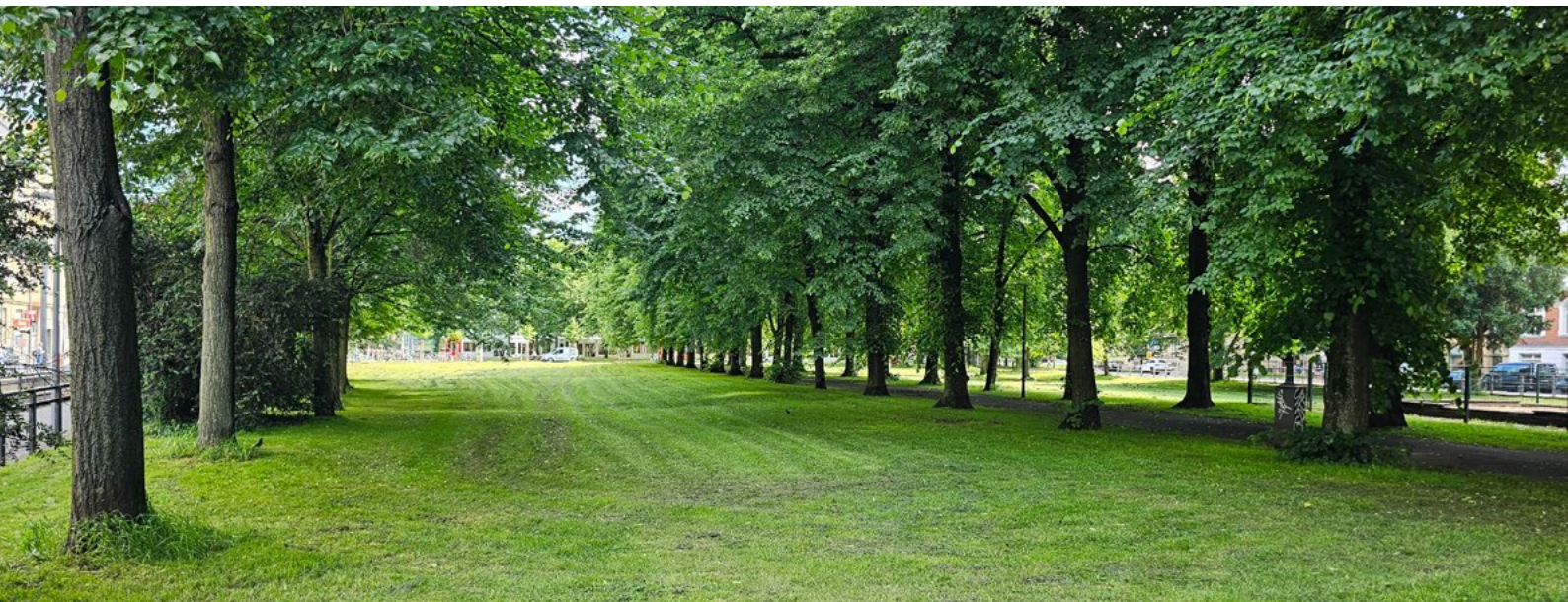


Abbildung 9: Ubierringpark



Abbildung 10: Poller Wiesen

Das Vergabeverfahren und die Beteiligten

Los 1 und Los 2



4. Das Vergabeverfahren

Das Vergabeverfahren erfolgte als wettbewerblicher Dialog nach § 18 VgV und gliederte sich in drei Stufen. In der ersten Stufe (Teilnahmewettbewerb) wurden Teilnehmende anhand von Eignungskriterien ausgewählt. Je Los konnten maximal acht Teams an der zweiten Stufe (Dialogphase) teilnehmen.

Die zweite Stufe umfasste zwei Dialogphasen, in denen Konzeptentwürfe zunächst entwickelt und anschließend vertieft wurden. Die vier besten Entwürfe wurden in die dritte Stufe (Angebotsphase) überführt. Dort reichten die verbliebenen Teams ihre finalen Angebote ein. Das Verfahren legte besonderen Wert auf die iterative Zusammenarbeit zwischen Planungsteams und Gremien.

Das Begleitgremium war aus Fachämtern der Stadtverwaltung sowie weiteren zu beteiligenden Träger*innen öffentlicher Belange besetzt. Es hat das Verfahren in fachlicher und technischer Hinsicht begleitet. Das Begleitgremium hat die Konzeptentwürfe vorgeprüft und Hilfestellungen für die Teilnehmenden sowie fachliche Einschätzungen für das Bewertungsgremium übermittelt.

Das Bewertungsgremium war mit Fach- und Sachgutachtenden besetzt, die die Entwürfe nach zuvor bekanntgegebenen Kriterien bewertet haben. Die Fachgutachtenden besaßen dabei die fachliche Qualifikation der Teilnehmenden. Die Sachgutachtenden waren verkehrs- und stadtentwicklungspolitische Sprecher*innen der Fraktionen.

Durch den dialogischen Ansatz wurde eine hohe Qualität der Planung sichergestellt, die sowohl technische als auch gestalterische Aspekte berücksichtigte.

4.1 Eignungskriterien (Stufe 1)

Die Eignungskriterien umfassten im Teilnahmewettbewerb (Stufe 1) die Leistungsfähigkeit, Fachkunde und Erfahrung der Teilnehmenden. Besondere Bedeutung hatten

Die Gewichtung soll hier nochmals zusammengefasst werden:

Baugestalterische Beratung:

Globale Gewichtung

12 %

Referenzprojekt 3.1

12 %

Referenzprojekt 3.2

Objektplanung Ingenieurbauwerke:

Globale Gewichtung

12 %

Referenzprojekt 1.1

12 %

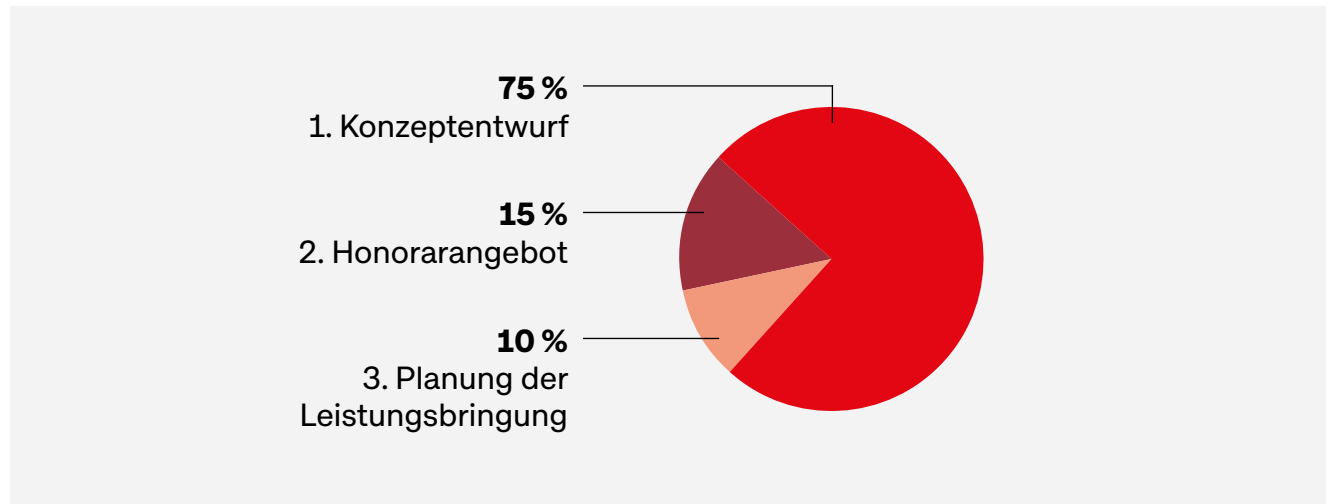
Referenzprojekt 1.2



Referenzprojekte aus den Bereichen Ingenieurbau, Tragwerksplanung, Verkehrsanlagen und Landschaftsarchitektur. Interdisziplinäre Teams mit nachgewiesener Expertise in Architektur, Ingenieurwesen und Freiraumgestaltung waren erforderlich.

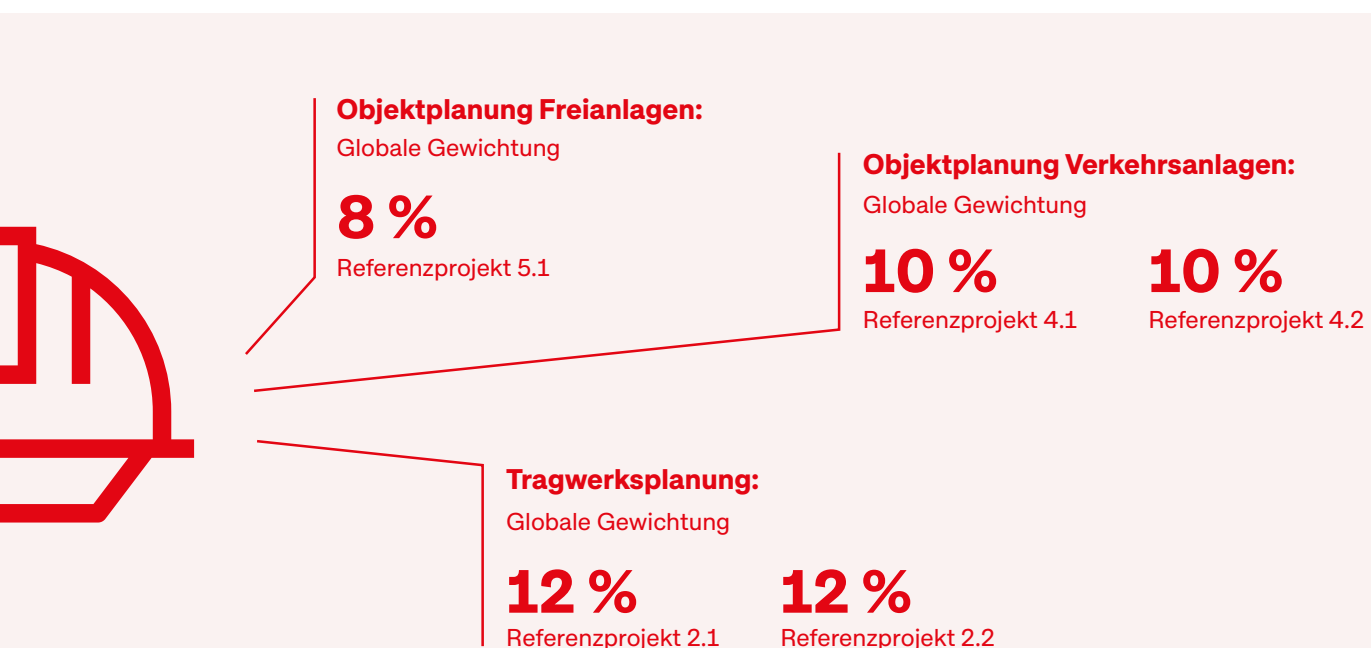
4.2 Zuschlagskriterien (Stufe 2)

Die Zuschlagskriterien für die Dialogphasen (Stufe 2) gliederten sich jeweils in drei Hauptkategorien: die Qualität der Konzeptentwürfe (75 %), die Honorarangebote (15 %) und die Planungen der Leistungserbringung (10 %).



Die Qualität der Entwürfe stand im Vordergrund, sodass die architektonische und funktionale Gestaltung, die Integration in die Umgebung sowie die Berücksichtigung von Denkmalschutz und Umweltaspekten je Brückenstandort entscheidend waren.

Nachhaltigkeitskriterien umfassten die Berechnungen des Treibhausgaspotentials, basierend auf den Massenermittlungen. Ziel war es, Entwürfe zu fördern, die durch Innovation und Umweltschonung überzeugen.



4.3 Zuschlagserteilung und Beauftragung

Nach Abschluss der Angebotsphase und der Bewertung durch das Bewertungsgremium wurde der Zuschlag je Los an das Angebot mit der höchsten Gesamtpunktzahl aus allen Zuschlagskriterien erteilt. Grundlage hierfür waren die zuvor definierten Zuschlagskriterien (Kap. 4.2), die insbesondere die gestalterische und funktionale Qualität sowie die Wirtschaftlichkeit berücksichtigte. Nicht berücksichtigte Teilnehmende erhielten vorab eine Mitteilung gemäß §134 GWB.

Die Beauftragung erfolgt jeweils für beide Brückenstandorte stufenweise:

1. Zunächst werden die Leistungen bis einschließlich Leistungsphase 2 (Vorentwurfsplanung) vergeben.
2. Die weiteren Planungsphasen können bei erfolgreicher Umsetzung sukzessive beauftragt werden, sofern keine wichtigen Gründe dagegenstehen.

Bestandteile der Beauftragung je Los sind:

- Objektplanung für Ingenieurbauwerke, Verkehrsanlagen und Freianlagen
- Tragwerksplanung
- Baugestalterische Beratung
- Besondere Leistungen gemäß den Projektanforderungen

Die Leistungsphase 5 (Ausführungsplanung) wird durch die bauausführende Firma erstellt. Bereits im Rahmen des Wettbewerbs eingereichte und vergütete Konzeptentwürfe werden, sofern unverändert übernommen, bei der weiteren Vergütung angerechnet.

5. Beteiligte am Verfahren

5.1 Auftraggeberin

Stadt Köln, vertreten durch das Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

5.2 Bewertungsgremium

Fachgutachtende (ständig anwesend)

1. **Ascan Egerer**
Beigeordneter für Mobilität der Stadt Köln
2. **Sonja Rode**
Leiterin des Amtes für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau der Stadt Köln
3. **Andrea Blome**
Stadtdirektorin
4. **Prof. Dr.-Ing. Gero Marzahn**
Bauingenieur, Ruhr-Universität Bochum, Bundesministerium für Digitales und Verkehr
5. **Prof. Dr.-Ing. habil. Peter Mark**
Bauingenieur, Ruhr-Universität Bochum & Mark Ingenieure GmbH
6. **Dr.-Ing. Heinrich Bökamp**
Präsident Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen
7. **Jürgen Minkus**
Architekt, Vorsitzender des Gestaltungsbeirats der Stadt Köln
8. **Klaus Reuter**
Architekt, Henchion + Reuter, Berlin
9. **Johannes Böttger**
Landschaftsarchitekt, urbanegestalt PartGmbH, Köln
10. **Kay von Keitz**
Vorsitzender des Kunstbeirates der Stadt Köln

Vertretung Fachgutachtende (ständig anwesend)

1. **Eva Herr**
Leiterin des Stadtplanungsamtes der Stadt Köln
2. **Dietmar Schlößer**
Abteilungsleiter Ingenieurbauwerke im Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau der Stadt Köln
3. **Gianfranco Bronzini**
Bauingenieur, Conzett Bronzini Partner AG, Chur (Schweiz)
4. **Prof. Dr.-Ing. Winfried Roos**
Bauingenieur, Technische Hochschule Köln
5. **Ludwig Karl**
Architekt, karlundp Architekten, München
6. **Ute Piroeth**
Architektin und Stadtplanerin, Ute Piroeth Architektur, Köln

Sachgutachtende (ständig anwesend)

1. **Lars Wahlen**
Fraktion Die Grünen
2. **Lukas Lorenz**
SPD-Fraktion
3. **Florian Weber**
CDU-Fraktion
4. **Albert Meinhardt**
Fraktion Die Linke
5. **Ralph Sterck**
FDP-Fraktion
6. **Isabella Venturini**
Fraktion Volt
7. **Andreas Hupke**
Bezirksbürgermeister Innenstadt

Vertretung Sachgutachtende

(ständig anwesend)

1. **Sabine Pakulat**
Fraktion Die Grünen
2. **Oliver Krems**
SPD-Fraktion
3. **Monika Roß-Belkner**
CDU-Fraktion
4. **Jennifer Glashagen**
Fraktion Volt



Berater*in

(ohne Stimmrecht, ständig anwesend)

1. **Dr. Thomas Werner**
Stadtkonservator der Stadt Köln
2. **Thorsten Siggelkow**
Amtsleiter des Amtes für nachhaltige
Mobilitätsentwicklung der Stadt Köln
3. **Katrin Witzel**
Abteilungsleiterin öffentlicher Raum
des Stadtplanungsamtes
4. **Timo Gerdes**
Stadtplanungsamt

Weitere Berater*innen und Fachleute
wurden je nach Bedarf hinzugezogen

5.3 Begleitgremium

- Dezernat für Mobilität
- Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
- Amt für Straßen und Radwegebau
- Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung
- Stadtkonservator*in, Amt für Denkmalschutz/-pflege
- Stadtplanungsamt
- Umwelt- und Verbraucherschutzamt
- Amt für Landschaftspflege und Grünflächen
- Römisch-Germanisches Museum
- Naturschutzbeirat
- Planungsreferat Kulturbauten
- Landschaftsverband Rheinland
- Stottrop Stadtplanung

5.4 Vorprüfung

- Dietmar Schlößer
Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
- Nicola Chiara Schmidt
Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
- Elif Bozkurt
Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
- Regina Stottrop
Stottrop Stadtplanung
- Magda Schula
Stottrop Stadtplanung

5.5 Termine

- | | |
|----------------------|---|
| • 11.08.2023 | Veröffentlichung des Wettbewerbs |
| • 09.10.2023 | Einreichung der Teilnahmeanträge |
| • 09.11.2023 | Beginn der 1. Dialogphase |
| • 11. bis 14.12.2024 | Zwischenpräsentation mit Begleitgremium |
| • 02.02.2024 | Einreichung der Entwürfe (1. Dialogphase) |
| • 12. und 13.03.2024 | Sitzungen des Bewertungsgremiums |
| • 16.04.2024 | Beginn der 2. Dialogphase |
| • 15. und 16.05.2024 | Zwischenpräsentation mit Begleitgremium |
| • 24.07.2024 | Einreichung der Entwürfe (2. Dialogphase) |
| • 03. und 04.09.2024 | Sitzungen des Bewertungsgremiums |
| • 18.09.2024 | Beginn der Angebotsphase |
| • 01.10.2024 | Einreichung Angebote |

5.6 Teilnehmende

An dem Verfahren haben sich insgesamt 21 Bewerbungsteams je Los zur Teilnahme beworben. Nach der Prüfung der Eignungskriterien konnten sich jeweils acht Teams qualifizieren.

Los 1 (Brücke Bastei)

- Arup Deutschland, gmp International, LAND Germany
- BERNARD Gruppe, Gateways Amsterdam, Karres en Brands Landscape Architecture
- Ingenieurbüro Grassl, PPL Architektur und Stadtplanung, Kocks Consult, Arbos Freiraumplanung
- Leonhardt Andrä und Partner, Knights Architects, Durth Roos Consulting, Bierbaum Aichele Landschaftsarchitekten
- Mayr | Ludescher | Partner, DKFS Architects, Ingenieurbüro Stelter, SINAI Landschaftsarchitekten
- Ramboll Denmark, Isea tec, Rundquist Architekten, BPR Ingenieure, Greenbox Landschaftsarchitekten
- Sbp SE, Cobe A/S, Emch+Berger Verkehrsplanung
- Schüßler-Plan, Dissing+Weitling, Smeets Landschaftsarchitekten

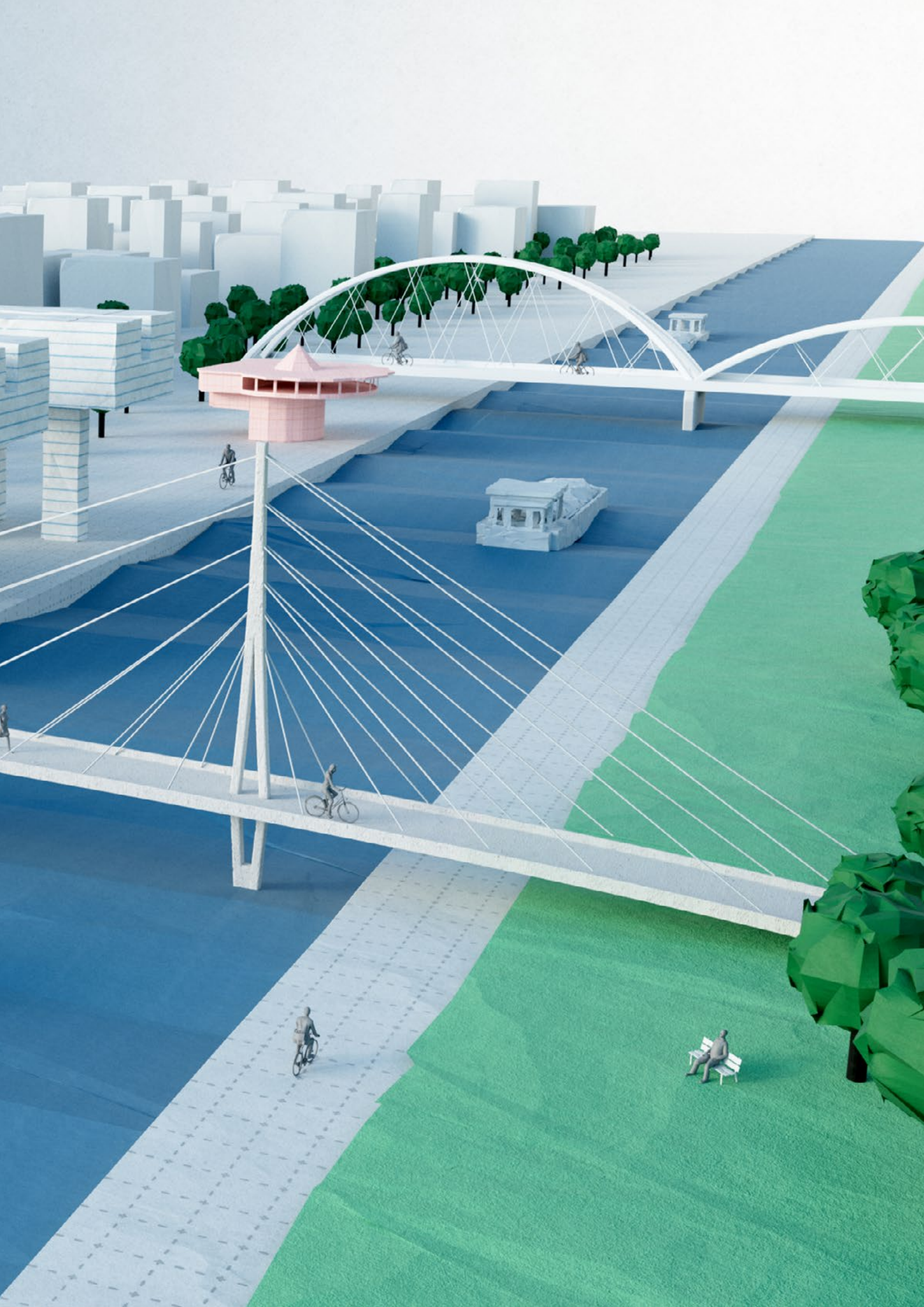
Los 2 (Brücke Ubierring)

- Arup Deutschland, gmp International, LAND Germany
- BERNARD Gruppe, Gateways Amsterdam, Karres en Brands Landscape Architecture
- Ingenieurbüro Grassl, Firmhofer + Günther Architekten, Kocks Consult, Arbos Freiraumplanung
- Happold, Explorations Architecture, IPO Unternehmensgruppe, Planstatt Senner
- Mayr | Ludescher | Partner, DKFS Architects, Ingenieurbüro Stelter, SINAI Landschaftsarchitekten
- Ramboll Denmark, Isea tec, Rundquist Architekten, BPR Ingenieure, Greenbox Landschaftsarchitekten
- Sbp SE, Cobe A/S, Emch+Berger Verkehrsplanung
- Schüßler-Plan, Dissing+Weitling, Smeets Landschaftsarchitekten

Siegerentwürfe

Los 1 und Los 2





6. Siegerentwürfe

6.1 Los 1 – Brücke Bastei

Im Los 1 konnte das Planungsteam Sbp (Schlaich Bergermann Partner) mit Cobe Architekten und der Emch+Berger Gruppe überzeugen.



Abbildung 11: Visualisierung Schrägblick linksrheinisch

6.1.1 Erläuterungstext der Entwurfsverfassenden

Die neue Brücke an der Bastei in Köln verkörpert eine visionäre Verbindung von Funktionalität, Ästhetik und Nachhaltigkeit. Sie wird als Netzwerkbogenbrücke realisiert und stellt eine exklusive Fuß- und Radwegverbindung über den Rhein dar. Ihr Design orientiert sich an der Metapher eines „springenden Kiesel“, der in dynamischen Bögen den Fluss überquert. Diese Gestaltungsphilosophie verleiht der Brücke eine Leichtigkeit und Eleganz, die sich harmonisch in die Kölner Brückenfamilie einfügt.

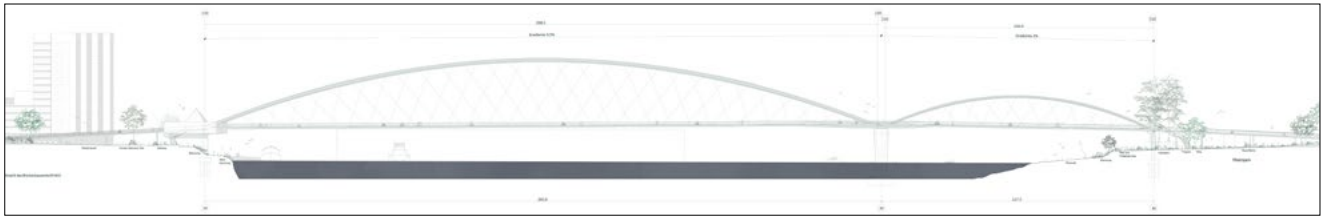


Abbildung 12: Ansicht Brückenbauwerk

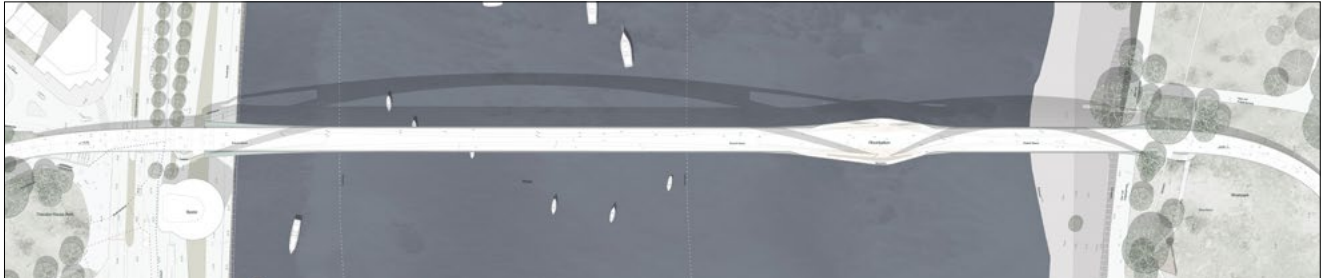


Abbildung 13: Grundriss Brückenbauwerk

Die Brücke ist durch ihre minimalistische Formensprache geprägt. Ihre Tragstruktur besteht aus flachen Bögen, die mit einem Netzwerk aus feinen Stahlseilen ausgefacht sind. Diese Konstruktion reduziert das Gewicht und Material der Brücke ohne Einbußen hinsichtlich ihrer Stabilität und Belastbarkeit. Die Bögen folgen einer präzisen Ästhetik: Am Kämpfer schmal und hoch, verjüngen sie sich zum Scheitelpunkt hin, was eine visuelle Dynamik erzeugt.

Ein Fixpunkt der Gestaltung ist der „Rheinbalkon“, eine großzügige Plattform über dem zentralen Flusspfeiler. Dieser dient als Aussichtspunkt und Aufenthaltsfläche mit Blick auf den Rhein, den Kölner Dom und die Stadtsilhouette. Sitzmöglichkeiten aus Holz laden zum Verweilen ein und bieten eine geschützte Atmosphäre. Die Brücke schafft somit nicht nur eine funktionale Verbindung, sondern auch einen Ort des Erlebens und der Begegnung.



Abbildung 14: Visualisierung Aussichtsplattform



Abbildung 15: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch

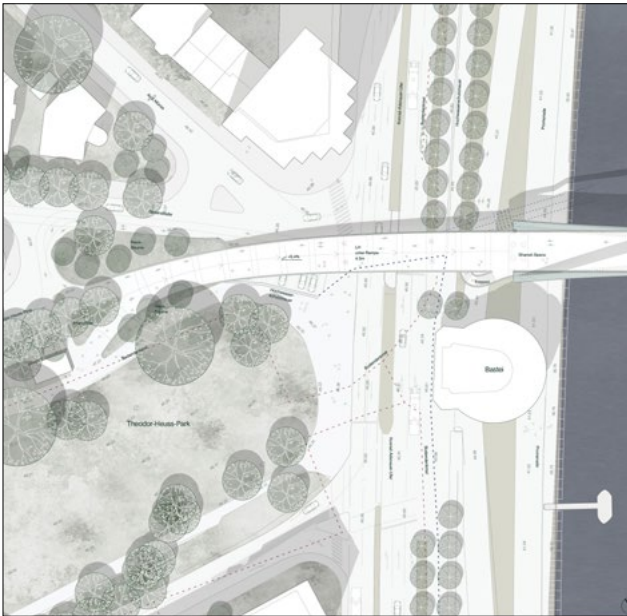


Abbildung 16: Grundriss linksrheinische Rampe

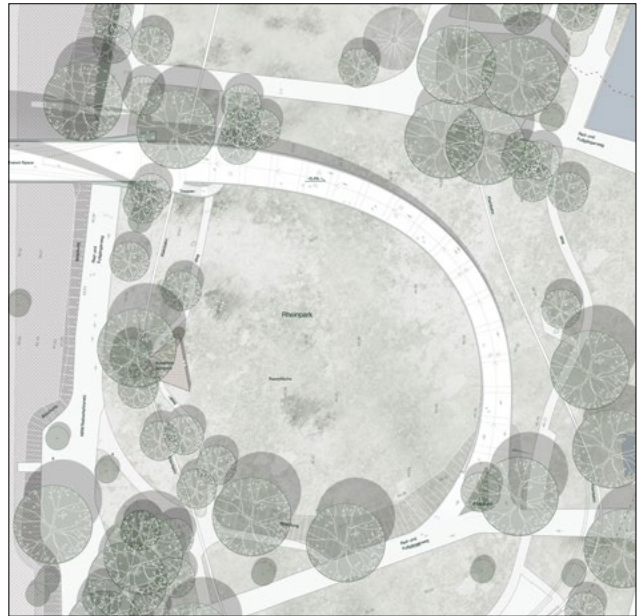


Abbildung 17: Grundriss rechtsrheinische Rampe

Die Brücke verbindet den linksrheinischen Theodor-Heuss-Park mit dem rechtsrheinischen Rheinpark und integriert sich nahtlos in die städtischen und landschaftlichen Strukturen. Besonderer Fokus liegt auf der Erhaltung denkmalgeschützter Parkanlagen und der Förderung von Verbindungsachsen, die die Lebensqualität in Köln verbessern sollen.

Auf der linksrheinischen Seite wird die Brücke über eine Rampe erschlossen, die sich in den Theodor-Heuss-Park einfügt, ohne den wertvollen Baumbestand zu beeinträchtigen. Die Rampe folgt einer flachen Böschung und verbindet sich harmonisch mit den bestehenden Wegen. Der Theodor-Heuss-Ring wird im Kreuzungsbereich mit der Sedanstraße und An der Münze so umgestaltet, dass der Verkehr effizient gelenkt wird und sich der Anknüpfungspunkt der neuen Rampe aus verkehrlicher Sicht gelungen integriert.



Abbildung 18: Visualisierung Rampe linksrheinisch



Abbildung 19: Visualisierung Rampe rechtsrheinisch

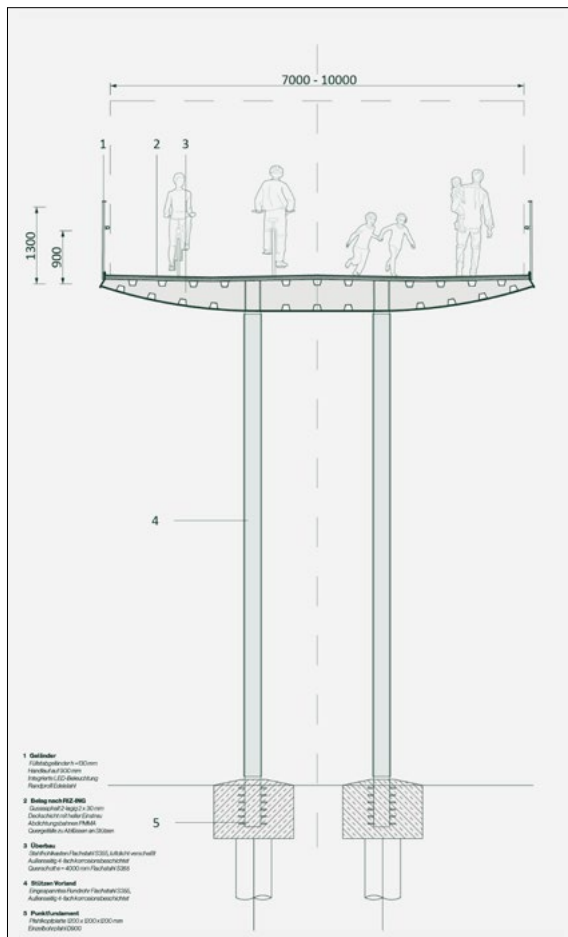


Abbildung 20: Querschnitt Rampenbauwerk

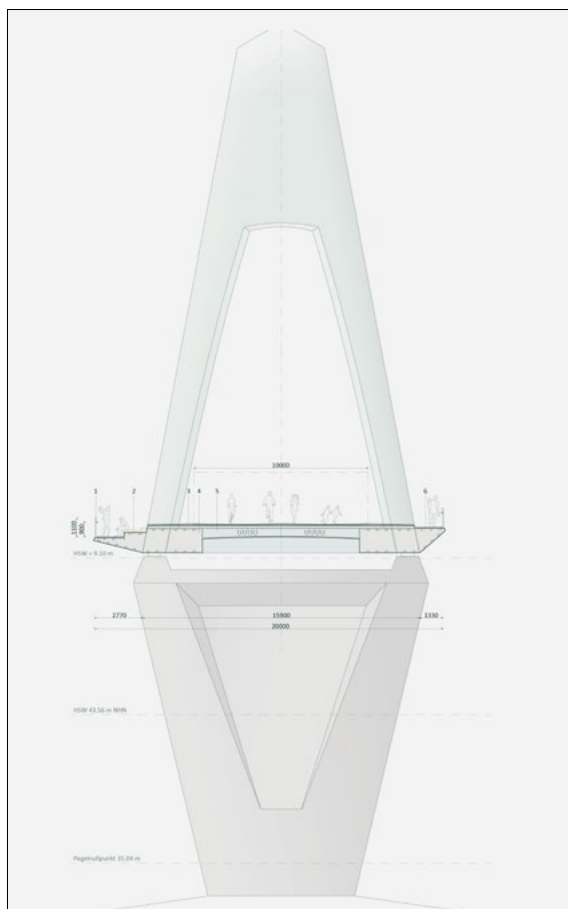


Abbildung 21: Querschnitt am Brückenpfeiler

Die rechtsrheinische Rampe schmiegt sich in den Rheinpark und folgt dem Verlauf bestehender Wege und respektiert die historische Kleinbahntrasse. Die Konstruktion der Rampe erinnert an die modernistischen Pavillons des Rheinparks von 1957 und wahrt dessen denkmalgeschützten Charakter. Durch die Integration in die sanfte Topographie und den Einsatz schlanker Stahlstützen wird der Eingriff in die Natur minimiert.

Ein besonderes Merkmal der Einbindung sind die Sichtachsen und Aufenthaltsqualitäten, die durch die Brücke geschaffen werden. Der Rheinbalkon auf dem Flusspfeiler bietet nicht nur einen einzigartigen Blick auf die Stadt, sondern auch eine intuitive Verknüpfung zwischen den beiden Rheinufern.

Die Verkehrsführung berücksichtigt sowohl den Fuß- als auch den Radverkehr. Eine Brückenbreite von 10 m schafft eine komfortable Verbindung, die durch klare Wegeführung und intuitive Gestaltung den Verkehr sicher lenkt. Treppenanlagen mit Schiebehilfen bieten schnellen Zugang zu den Rheinpromenaden.

Die Brücke wird als Netzbogenbrücke realisiert, die ein Höchstmaß an Effizienz, Stabilität und Ästhetik vereint. Sie besteht aus zwei Hauptbögen mit Spannweiten von rund 270 Metern und rund 115 Metern. Die Tragstruktur basiert auf einer Kombination aus Zugbändern, Bögen und Netzwerkseilen, die eine hohe Steifigkeit und einen minimalen Materialverbrauch ermöglichen. Die Bögen sind aus Stahl gefertigt, während die Fahrbahn aus einer Betonverbundplatte besteht, die durch Querträger gestützt wird. Die Pfeiler der Brücke sind schlank und aus Stahlbeton gefertigt.

Die Rampen sind als stählerne Hohlkästen konstruiert, deren gewölbte Unterseiten eine attraktive Optik bieten und gleichzeitig die Stabilität erhöhen. Sie werden in flachen Böschungen verankert oder auf schlanken Pendelstützen getragen.

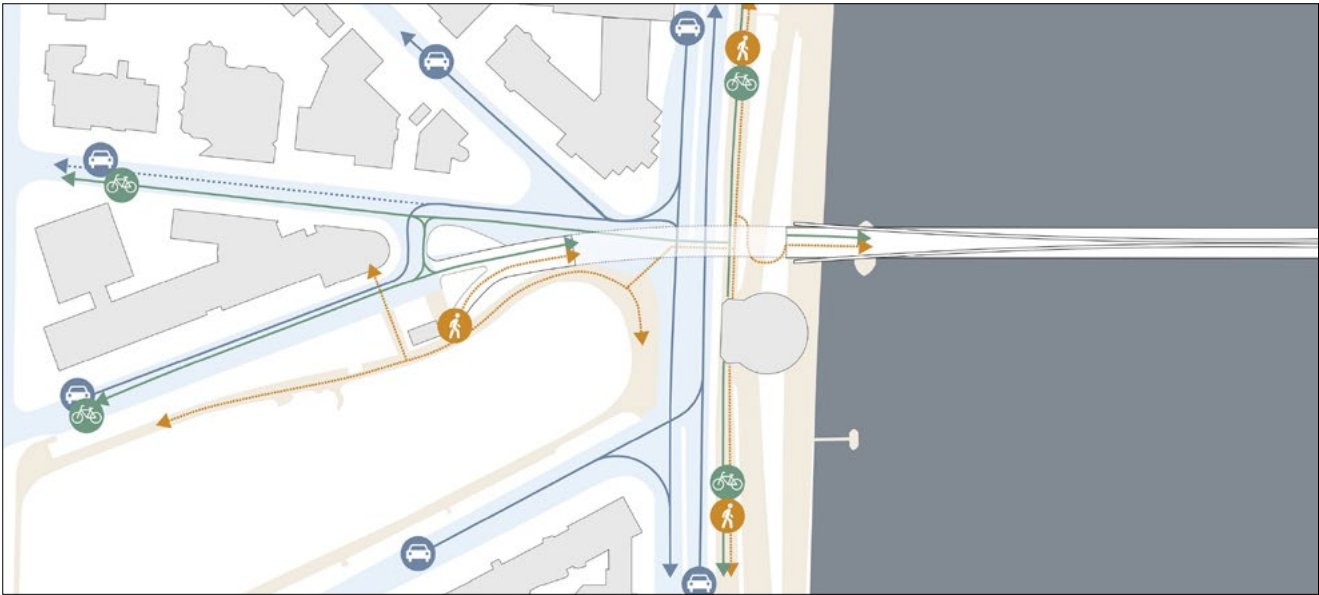


Abbildung 22: Verkehrsknoten linksrheinisch

Die Bauweise erlaubt eine flexible Anpassung der Breite zwischen 7 und 10 Meter und verringert die Eingriffe in den Baugrund.

Nachhaltigkeit ist ein zentrales Leitmotiv des Projekts. Die Materialwahl konzentriert sich auf langlebige, wartungsarme und wiederverwertbare Werkstoffe wie Stahl und Beton. Der Transport und die Montage der Brücke erfolgen möglichst ressourcenschonend über den Wasserweg.

Das Beleuchtungskonzept verstärkt die visuelle Wirkung der Brücke bei Nacht. Integrierte Lichtlinien beleuchten die Innenseiten der Bögen, wodurch eine skulpturale Silhouette entsteht. Gleichzeitig sorgt eine dezente Beleuchtung der Geh- und Radwege für Sicherheit, ohne Lichtverschmutzung zu fördern. Die Lichttemperatur wurde auf insektenfreundliche Werte angepasst, was den ökologischen Anspruch der Brücke unterstreicht.

Das Lichtkonzept verwendet energieeffiziente LED-Leuchten und minimiert

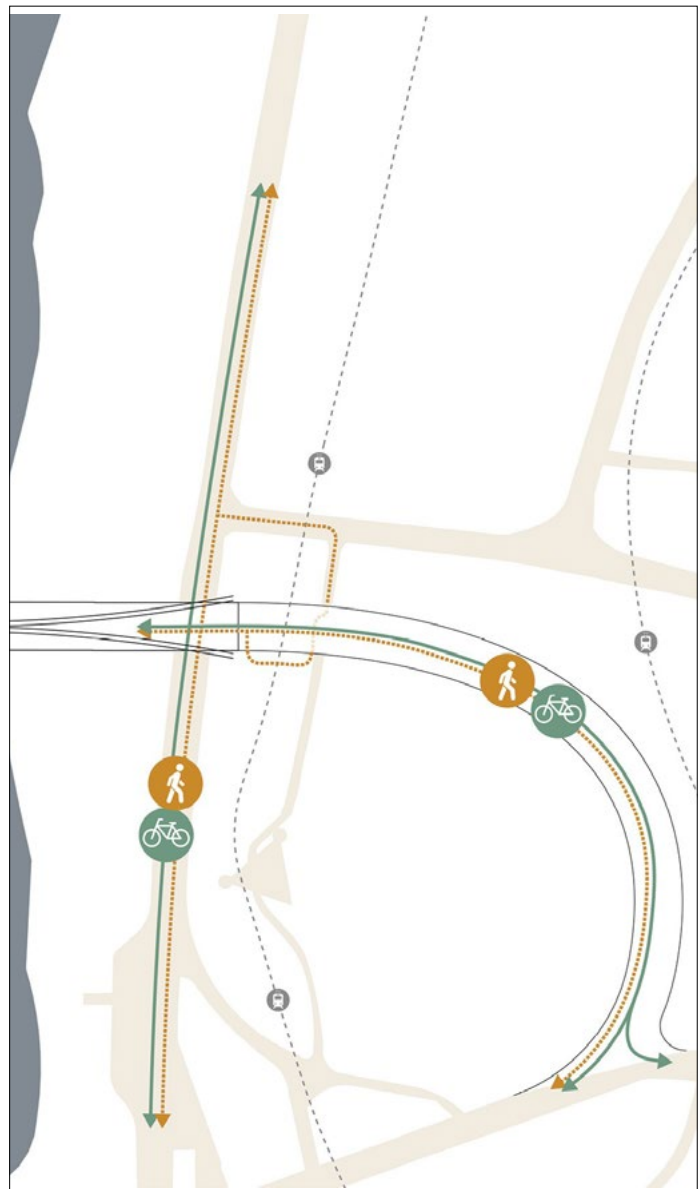


Abbildung 23: Verkehrsknoten rechtsrheinisch

Lichtemissionen. Die Begrünung entlang der Rampen fördert die Biotopvernetzung und verbessert das Mikroklima in der Umgebung. Insgesamt vereint die Bastei-Brücke technologische Innovation, gestalterische Qualität und ökologische Verantwortung und wird so zu einem zukunftsweisenden Modell für nachhaltige Infrastruktur.

6.1.2 Beurteilung des Bewertungsgremiums

Der Brückenentwurf zeigt ein durchdachtes, statisch effektives Konzept, das durch Transparenz und ein netzartiges Bogentragwerk mit einer gewissen Schlankheit besticht. Die Reduzierung der Konstruktion auf das Wesentliche sowie die symmetrisch nach innen geneigten Bogenebenen konnten durch die hohe gestalterische Qualität das Bewertungsgremium überzeugen.

Der Neubau gliedert sich harmonisch in die Brückenfamilie ein, wertet das Stadtbild auf und wird als spannende Neuinterpretation der bestehenden Brücken empfunden. Zudem wirkt sich die geringe Bogenhöhe positiv auf die Sicht zum Dom sowie das Rheinpanorama aus. Neben dem ästhetischen Erscheinungsbild konnte auch die Verwendung der langlebigen und dauerhaften Materialien überzeugen.

Die reduzierte Anordnung der linksrheinischen Rampenanbindung wurde in Bezug auf den Landschaftsschutz als sensibel empfunden. Die Funktionalität sowie die harmonische Integration der Anbindungen wurden hervorgehoben, wobei eine direkte, barrierefreie Anbindung an das linksrheinische Rheinufer bemängelt wurde.



Abbildung 24: Visualisierung Rampe linksrheinisch

6.2 Los 2 – Brücke Ubierring

Im Los 2 konnte die Bietergemeinschaft Ingenieurbüro Grassl mit Firmhofer + Günther Architekten, Kocks Consult Ingenieure und Arbos Landscape überzeugen.



Abbildung 25: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch

6.2.1 Erläuterungstext der Entwurfsverfassenden

Die Brücke soll die urbane linksrheinische Seite mit dem neu geplanten Quartier am Deutzer Hafen auf der rechtsrheinischen Seite verbinden. Hierbei wird großen Wert auf eine harmonische Einbettung in das Stadtbild, innovative Konstruktion und nachhaltige Bauweise gelegt.

Die Brücke ist als elegante Schrägseilkonstruktion mit einem zentralen A-Pylon geplant. Das Design zielt auf eine filigrane und zurückhaltende Erscheinung ab, die sich harmonisch in das bestehende Rheinpanorama einfügt. Der Pylon ist mit asymmetrisch gebrochenen Kanten gestaltet, wodurch er leichter wirkt und interessante Lichtreflexionen erzeugt.



Abbildung 26: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch



Abbildung 27: Visualisierung Innenansicht

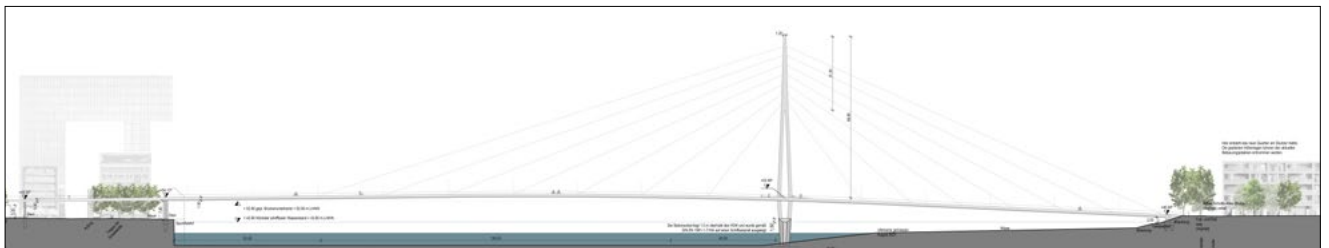


Abbildung 28: Ansicht Brückenbauwerk

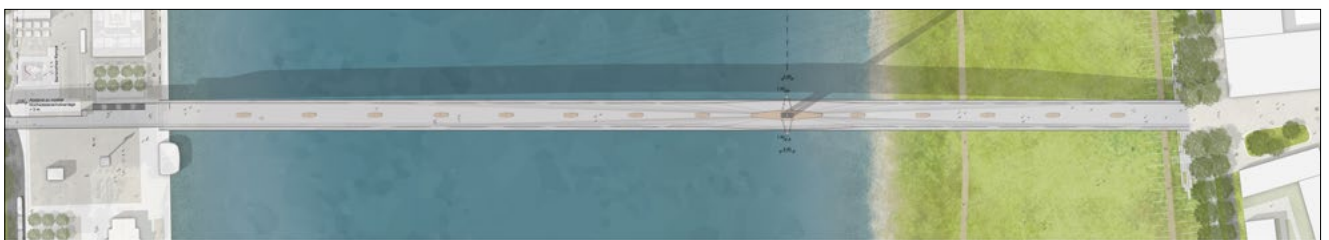


Abbildung 29: Grundriss Brückenbauwerk

Die Brücke hält die Blickachse auf den Kölner Dom und die historischen Strukturen entlang des Rheins frei und unterstützt so die städtebauliche Identität. Das transparente Geländer der Brücke ist individuell gestaltet, mit schlanken Handläufen, die zum Verweilen einladen. Die Brücke selbst wirkt, dank der sehr reduzierten Bauteilabmessungen und der optimierten Materialwahl, leicht. Dies wird durch die gewählten Materialien und die Konstruktionselemente unterstrichen, die das Design der bestehenden Kölner Rheinbrücken aufnehmen, aber modern interpretieren.

Ein besonderer Aufenthaltsbereich befindet sich am Pylon, der eine Sitzlandschaft mit Holzbelag umfasst und Passanten dazu einlädt, die Aussicht auf den Dom, das Rheinpanorama und die Stadtsilhouette zu genießen. Dieser Bereich wurde bewusst gestaltet, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, ohne die gradlinige Form der Brücke zu beeinträchtigen.

Die Beleuchtung ist subtil und umweltfreundlich. LED-Lichtbänder in den Geländern sowie schlanke Mastleuchten sorgen für eine angenehme Ausleuchtung der Wege, ohne das umliegende Stadtgebiet zu beeinträchtigen. Der Verzicht auf übermäßige Beleuchtung reduziert die Lichtverschmutzung, was den ökologischen Anforderungen entspricht.

Die neue Brücke wird als Bindeglied zwischen bestehenden städtebaulichen und landschaftlichen Strukturen fungieren. Auf der linksrheinischen Seite verbindet sie den denkmalgeschützten Park am Ubierring und den Elisabeth-Treskow-Platz mit den rechtsrheinischen Poller Wiesen und dem neuen Quartier am Deutzer Hafen.

Die linksrheinische Rampenführung erfolgt mit minimalen Eingriffen in die historische Parkanlage. Die Rampe orientiert sich an der bestehenden Allee und wird so angelegt, dass der Baumbestand weitgehend erhalten bleibt. Schlanke Stützen tragen die Rampe, um Sichtachsen nicht zu beeinträchtigen. Im Park am Ubierring wird der bestehende Querweg verbreitert, sodass Radfahrende und zu Fuß Gehende komfortabel und sicher den Anschluss an die Brücke erreichen können. Zusätzlich wird der angrenzende Spielplatz neu erschlossen, was die Aufenthaltsqualität im Park erhöht. Auf der rechtsrheinischen Seite endet die Brückenrampe an der Alfred-Schütte-Allee.

Eine Sitztreppenanlage führt von hier zu den Poller Wiesen und schafft eine Verbindung zwischen urbanem Platz und Naturraum. Durch die Anbindung an bestehende und geplante Verkehrsachsen, wie die Fahrradstraße im Deutzer Hafen, entsteht eine durchgängige Wegeführung. Städtebaulich wird die Brücke nahtlos in den Rahmenplan des neuen Quartiers integriert.



Abbildung 30: Visualisierung Rampe linksrheinisch



Abbildung 31: Visualisierung Rampe linksrheinisch

Das Bauwerk ist barrierefrei gestaltet, sodass alle Verkehrsteilnehmenden die Wege uneingeschränkt nutzen können. Die Integration von Aufzügen und Treppen mit Schiebehilfen erhöht den Komfort zusätzlich.

Die Brücke ist als Schrägseilbrücke mit einem zentralen A-Pylon konzipiert, der eine pfeilerfreie Hauptspannweite von rund 265 Metern ermöglicht. Diese Konstruktion wurde gewählt, um den Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet der Poller Wiesen sowie die historische Rheinbastion minimal zu halten.

Die Konstruktion vereint Stahl und Beton, wobei hochfeste, schweißbare Feinkornbaustähle und orthotrope Fahrbahnplatten zum Einsatz kommen. Der zentrale Pylon wurde im Verfahren statisch optimiert, sodass seine Höhe von ursprünglich 76 Meter auf 69 Meter reduziert werden konnte. Dies mindert die visuelle Präsenz im Stadtbild und entspricht den Anforderungen des Kölner Sternenplans, der den Schutz von Sichtachsen formuliert.

Das Tragwerk nutzt Litzenbündelseile, die nicht nur effizient, sondern auch dauerhaft durch zweifachen Korrosionsschutz gesichert sind. Diese Art der Konstruktion erlaubt schlanke Bauteile und eine robuste Stabilität.

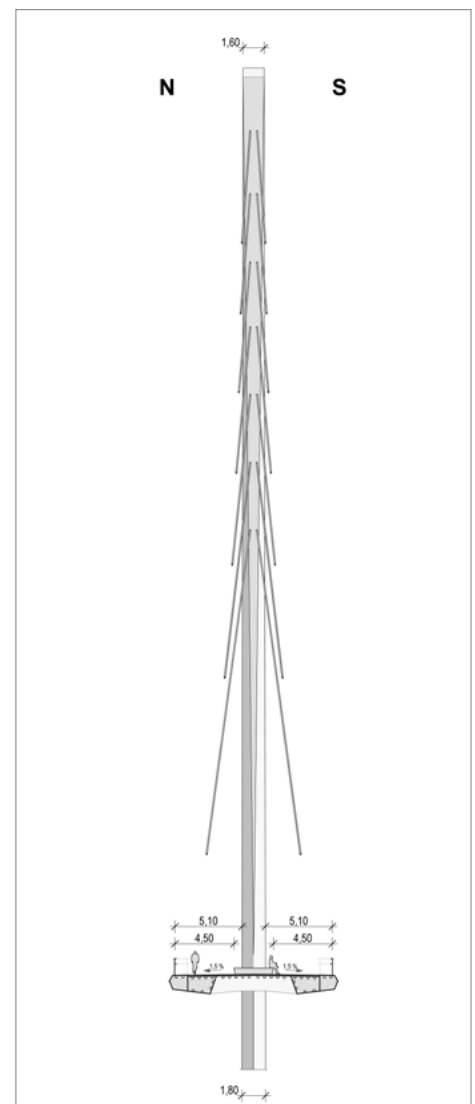


Abbildung 32: Querschnitt am Brückenpfeiler



Abbildung 33: Grundriss links- und rechtsrheinische Rampe

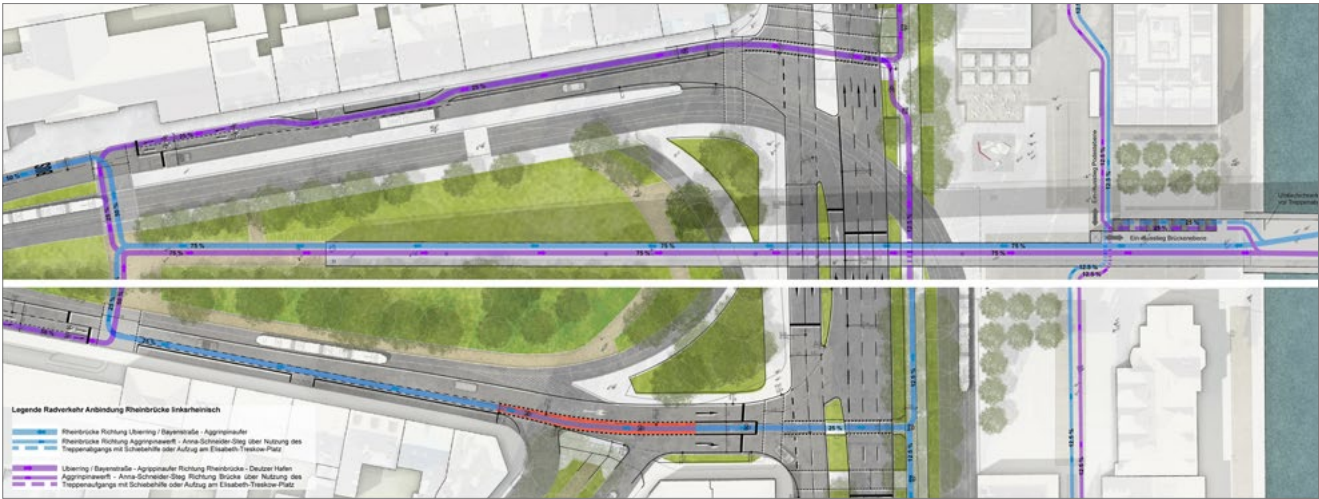


Abbildung 34: Verkehrsknoten linksrheinisch

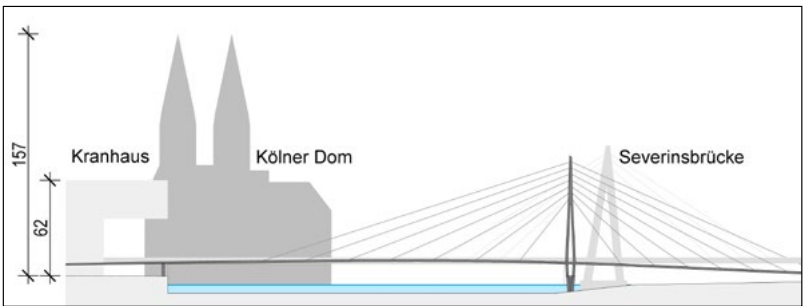


Abbildung 35: Skizze Höhenvergleich

Die Brücke wird mit einem hohen Vorfertigungsgrad errichtet, um die Bauzeit zu verkürzen und Eingriffe in das Umfeld zu minimieren. Die Montage der Brückenelemente erfolgt überwiegend im Freivorbau, was die Schifffahrt auf dem Rhein während der Bauphase weitgehend ungestört lässt. Besonders im Bereich der Poller Wiesen wird auf temporäre Stützen verzichtet, um das Landschaftsschutzgebiet zu schonen.

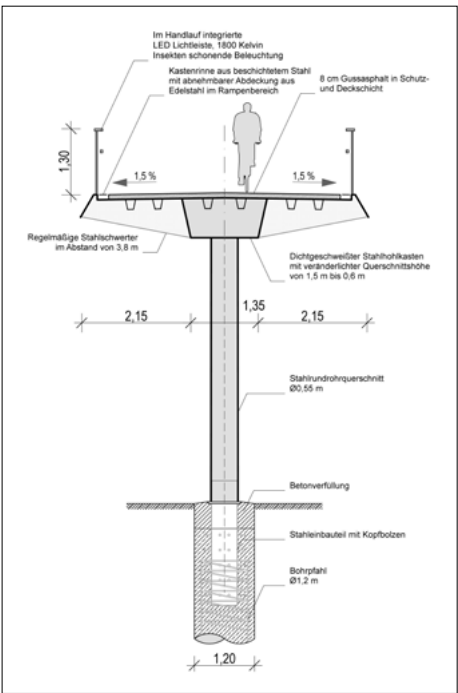


Abbildung 36: Querschnitt Rampenbauwerk

Ein weiterer Fokus liegt auf der Wartungsfreundlichkeit der Konstruktion. Durch die Wahl eines semi-integralen Tragwerks und den Verzicht auf Lager und Fugen im Flussbereich wird die Notwendigkeit aufwendiger Instandhaltungen reduziert. Die Materialwahl folgt einem ressourcenschonenden Ansatz: Stahl wird in zugbeanspruchten Bereichen und Beton in

druckbeanspruchten Teilen verwendet. Die Verwendung eines Gussasphaltbelags statt eines Dünnbettbelags verbessert die CO₂-Bilanz des Bauwerks erheblich. Zudem wird das Tragwerk so optimiert, dass die benötigten Materialmengen weiter reduziert werden können.

Das Bauwerk ist nicht nur nachhaltig in der Herstellung, sondern auch in der Unterhaltung. Der Korrosionsschutz des Pylons ist so ausgelegt, dass Wartungsintervalle deutlich verlängert werden können.

6.2.2 Beurteilung des Bewertungsgremiums

Der Lösungsvorschlag für den Brückenentwurf überzeugte durch seine filigrane Gestaltung. Insbesondere der schlanke, gedrehte Pylon und der reduzierte Materialeinsatz führen zu einer ästhetischen Aufwertung des Stadtbilds. Die Ausführung des schlanken Pylons repräsentiert die Funktion als Rad- und Gehwegbrücke und wurde als äußerst gelungen empfunden. Die dauerhafte und robuste Stahlkonstruktion zeigt zudem eine probate Bauweise auf und konnte ebenso überzeugen.

Trotz der fehlenden direkten Anbindung an die linksrheinische Promenade konnte die geradlinige und prägnante Lösung der Rampenanbindungen in gestalterischer Hinsicht überzeugen. Die Breitenreduzierung der Rampen ist ansprechend und fördert die sensible Einbindung in die linksrheinische, denkmalgeschützte Parkanlage.

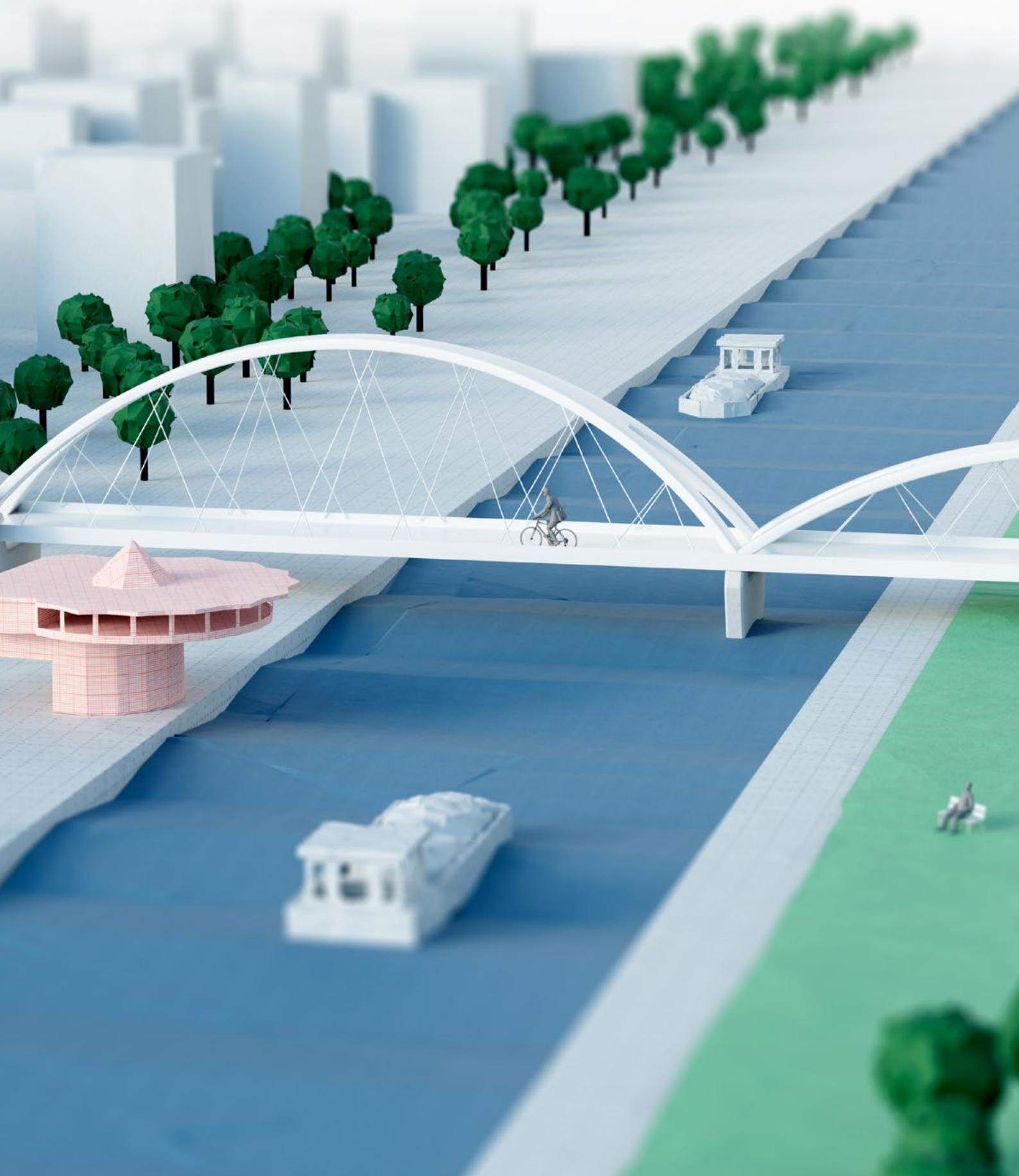
Das gesamte Brückenbauwerk verfügt aufgrund der einfachen Ausformung über eine klare Linienführung. Die Blickbeziehungen zur Umgebung und die Erlebbarkeit des Gewässers werden durch den Balkon am Flusspfeiler positiv hervorgehoben.



Abbildung 37:isualisierung Rampe rechtsrheinisch

Weitere Teilnehmende (2. Dialogphase)

Los 1: Brücke Bastei



7. Weitere Teilnehmende Los 1 (Brücke Bastei) – 2. Dialogphase

7.1 Bietergemeinschaft Leonhard, Andrä und Partner

Konzeptentwurf für die 2. Dialogphase im Los 1 der Bietergemeinschaft: Leonhardt, Andrä und Partner, Knights Architects, Durth Roos Consulting, Bierbaum Aichele Landschaftsarchitektur – 2. Platz.



Abbildung 38: Visualisierung Schrägblick linksrheinisch

7.1.1 Erläuterungstext der Entwurfsverfassenden

Die Konstruktion der Brücke basiert auf einem Doppelbogen-System. Diese Bauweise erfüllt die funktionalen Anforderungen mit minimalem Materialeinsatz und Umweltein-
griffen. Der Doppelbogen vermeidet hohe Pylone, die die Umgebung dominieren würden und reduziert horizontale Auflagerlasten, was eine schlankere Gründung ermöglicht.

Die Vormontage der Brücke außerhalb der Rheinwasserstraße, gefolgt von einem schnellen Einheben, minimiert Bauzeit und Eingriffe in den Fluss.



Abbildung 39: Ansicht Brückenbauwerk



Abbildung 40: Grundriss Brückenbauwerk



Abbildung 41: Grundriss rechtsrheinische Rampe



Abbildung 42: Grundriss linksrheinische Rampe

Die Brücke steht als Symbol einer neuen Mobilitätsära, die den Fokus auf den nicht-motorisierten Verkehr legt. Ihre Formensprache entwickelt sich aus der Umgebung. Der große Bogen am urbanen Westufer integriert sich in die Hochhauskulisse entlang der Rheinuferstraße, während der kleinere Bogen am naturgeprägten Ostufer harmonisch in den Rheinpark übergeht. Die Gestaltung nimmt Elemente der benachbarten

Hohenzollern- und Zoobrücke auf – die asymmetrische Pfeilerposition von der Zoobrücke und die Bögen der Hohenzollernbrücke – und vereint sie in einem eigenständigen, zeitgemäßen Design. Dabei bleibt die Brücke respektvoll gegenüber historischen Sichtachsen, wie denen auf den Dom und die Bastei, und fügt sich subtil in die städtebaulichen Strukturen ein.



Abbildung 43: Visualisierung Treppenaufgang



Abbildung 44: Visualisierung Schrägblick linksrheinisch



Abbildung 45: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch

7.2. Schüßler-Plan

Konzeptentwurf für die 2. Dialogphase im Los 1 vom Planungsteam Schüßler-Plan mit Dissing+Weitling, Smeets Landschaftsarchitekten – 3. Platz.



Abbildung 46: Visualisierung Schrägblick linksrheinisch

7.2.1 Erläuterungstext der Entwurfsverfassenden

Die Gestaltung folgt einer filigranen, einhüftigen Schrägseilbrücke mit einem V-förmigen Pylon, der durch seine skulpturale Form ein markantes Erkennungsmerkmal darstellt. Die Linienführung der Brücke berücksichtigt sowohl städtebauliche als auch landschaftliche Gegebenheiten, fügt sich harmonisch in den Theodor-Heuss-Park und den Rheinpark ein und erhält bestehende Parkstrukturen.



Abbildung 47: Visualisierung Rampe rechtsrheinisch



Abbildung 48: Ansicht Brückenbauwerk

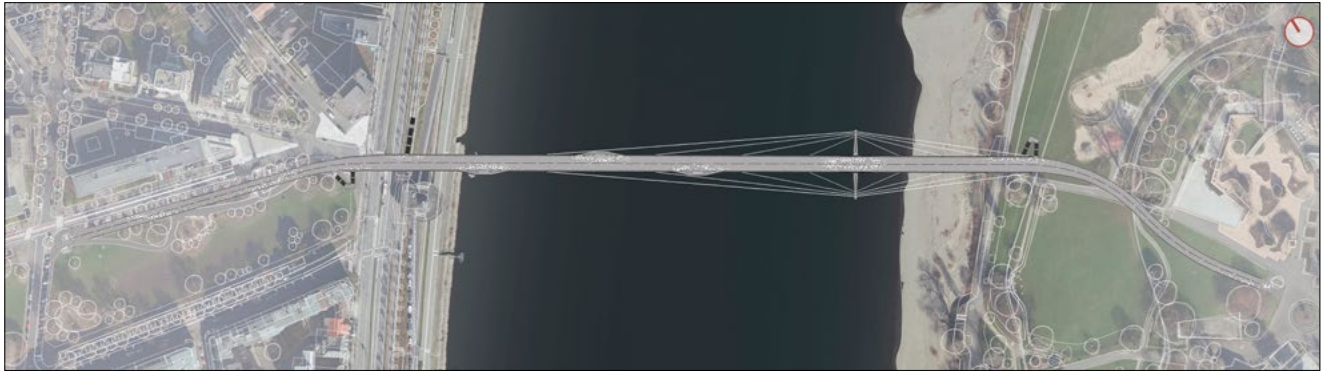


Abbildung 49: Lageplan

Die Hauptidee der Brücke an der Bastei ist es, nicht nur als reine Infrastruktur zu dienen, sondern auch als architektonisches Highlight das Stadtbild zu bereichern. Die Brücke soll zu einer baukulturellen Landmarke werden und durch Aufenthaltsqualitäten auf den Plattformen den Rhein als Erlebnisraum erschließen. Die Brücke wird zu einem Ort sozialer Begegnung und Identifikation.



Abbildung 50: Visualisierung Rampe linksrheinisch



Abbildung 51: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch

Der V-förmige Pylon aus Stahl und Beton ist 80 m hoch und trägt die Hauptlast des Überbaus. Der Überbau besteht aus einem schlanken stählernen Hohlkasten, dessen Tragstruktur maximale Stabilität und gleichzeitig Transparenz bietet. Die Schrägseile, angeordnet in einer halben Harfenform, kombinieren ästhetische Eleganz mit technischer Effizienz und reduzieren Materialbelastungen.



Abbildung 52: Visualisierung Innenansicht bei Nacht

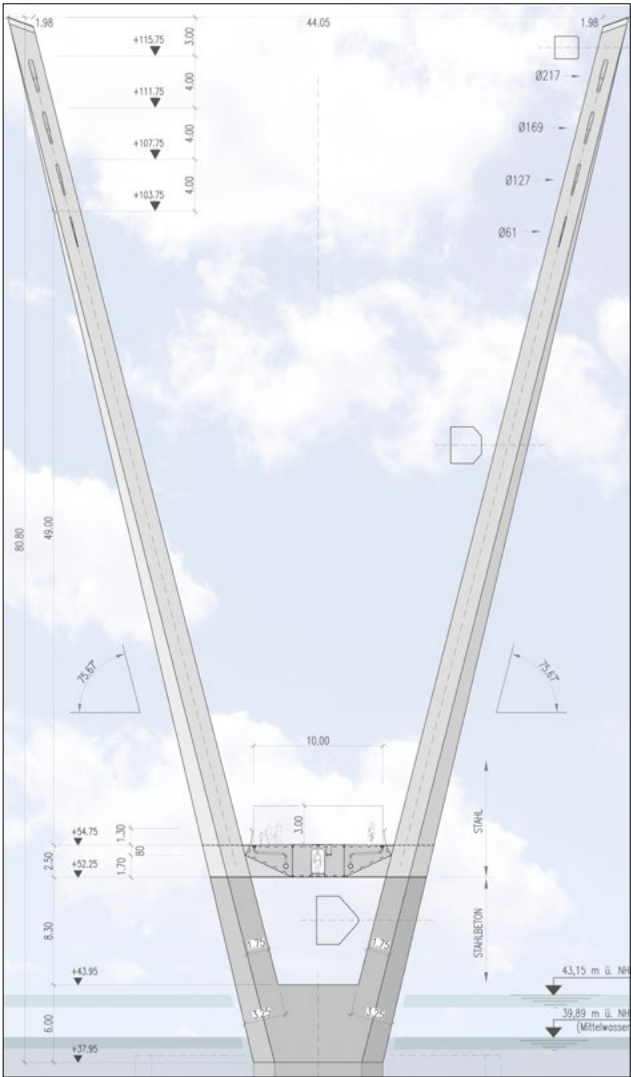


Abbildung 53: Querschnitt am Brückenpfeiler

7.3 Arup

Konzeptentwurf für die 2. Dialogphase im Los 1 vom Planungsteam Arup mit Gmp Architekten und LAND Germany – 4. Platz.



Abbildung 54: Visualisierung Schrägblick linksrheinisch

7.3.1 Erläuterungstext der Entwurfsverfassenden

Als Hängebrücke mit einem A-förmigen westlichen Pylon und einem Mastpylon im Osten überspannt die Brücke den Rhein mit nur wenigen Stützen, wodurch die natürlichen und historischen Elemente an den Ufern geschützt bleiben. Der Überbau ist leicht und schlank gestaltet, mit Tragseilen aus Paralleldrahtbündeln, die sich harmonisch in die Dynamik des Designs einfügen.

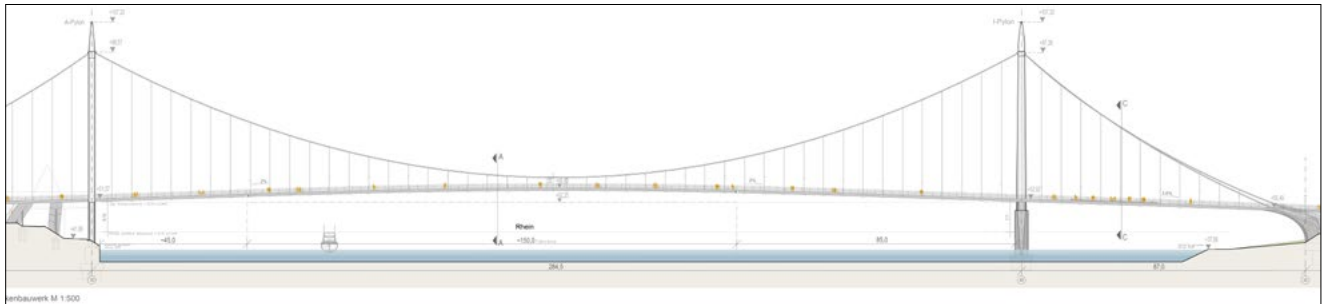


Abbildung 55: Ansicht Brückenbauwerk

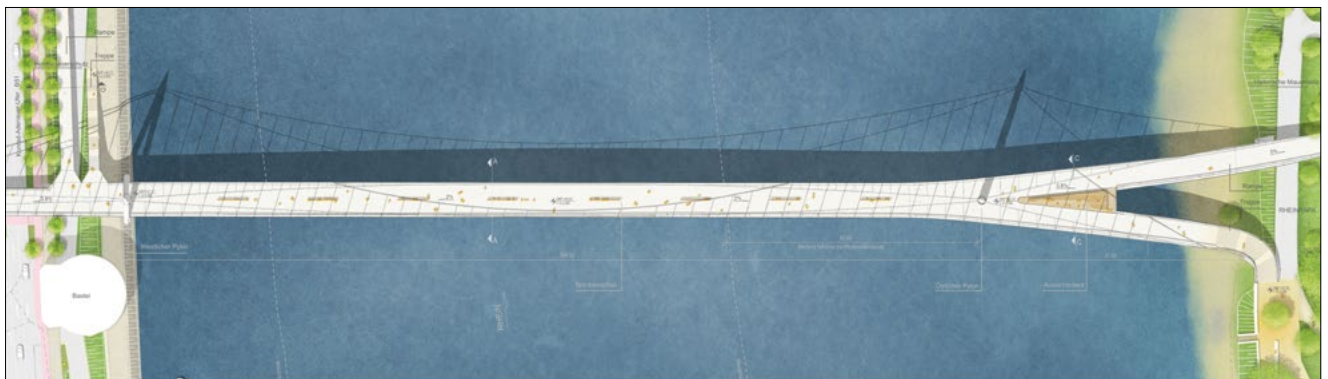


Abbildung 56: Grundriss Brückenbauwerk



Abbildung 57: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch

Die Brücke soll nicht nur die beiden Rheinufer verbinden, sondern auch ein Ort des Verweilens und der Begegnung sein. Mit ihrer filigranen Konstruktion, die sich durch minimale Sichtbehinderung und elegantes Design auszeichnet, unterscheidet sich die Brücke bewusst von den benachbarten Straßen- und Eisenbahnbrücken.

Die Blickachse vom Theodor-Heuss-Park zur Altstadt bleibt vollständig erhalten, und die Integration in das städtische Freiraumnetz wird durch Treppenanlagen und barrierefreie Rampen ermöglicht.

Diese Anlagen ergänzen bestehende Wege für zu Fuß Gehende und Radfahrende und erweitern das Netzwerk um wichtige Verbindungen zur Messe und dem neuen Stadtteil Mülheim-Süd.



Abbildung 58: Visualisierung Rampe linksrheinisch

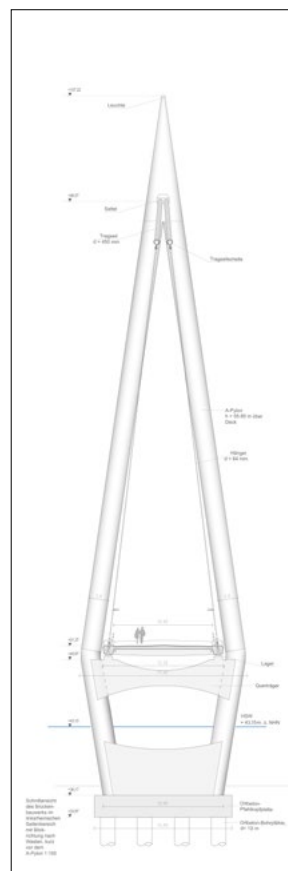


Abbildung 59: Querschnitt am linksrheinischen Brückenpfeiler

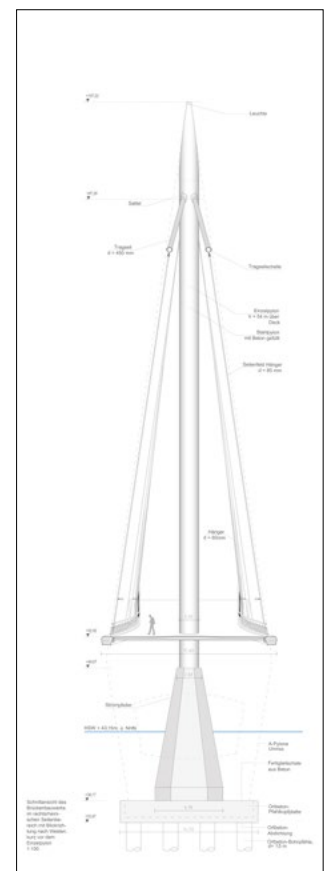


Abbildung 60: Querschnitt am rechtsrheinischen Brückenpfeiler



Abbildung 61: Grundriss rechtsrheinische Rampe



Abbildung 62: Grundriss linksrheinische Rampe

Am östlichen Ende wird ein platzartiges Deck über dem Rhein angelegt, das durch Sitzmöglichkeiten und eine sanfte Beleuchtung eine einladende Atmosphäre schafft.



Abbildung 63: Visualisierung Innenansicht bei Nacht

Weitere Teilnehmende (2. Dialogphase)

Los 2: Brücke Ubierring



8. Weitere Teilnehmende Los 2 (Brücke Ubierring) – 2. Dialogphase

8.1 Sbp (Schlaich Bergermann Partner)

Konzeptentwurf für die 2. Dialogphase im Los 2 vom Planungsteam Schlaich Bergermann Partner mit Cobe Architekten und Emch+Berger Gruppe – 2. Platz.



Abbildung 64: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch

8.1.1 Erläuterungstext der Entwurfsverfassenden

Die Brücke entwickelt sich aus dem Park am Ubierring, überquert das Agrippinaufer und den Elisabeth-Treskow-Platz und führt mit zwei Bögen auf die rechte Rheinseite zur Alfred-Schütte-Allee. Diese Gestaltung berücksichtigt die topografischen und städtebaulichen Bedingungen sowie die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.



Abbildung 65: Visualisierung Schrägblick linksrheinisch

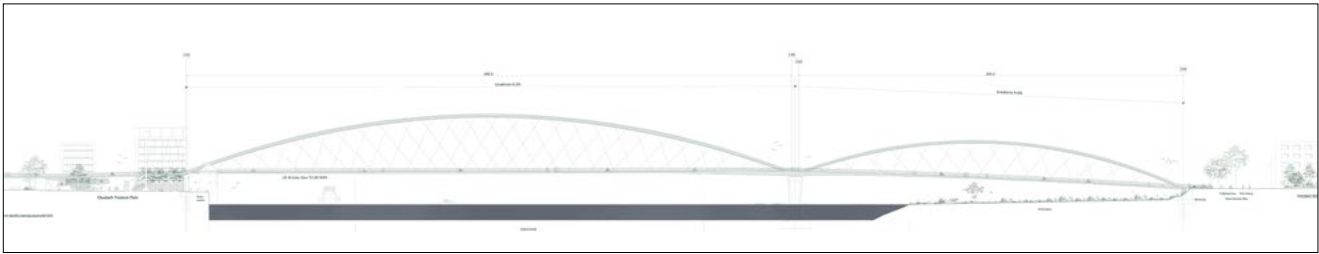


Abbildung 66: Ansicht Brückenbauwerk

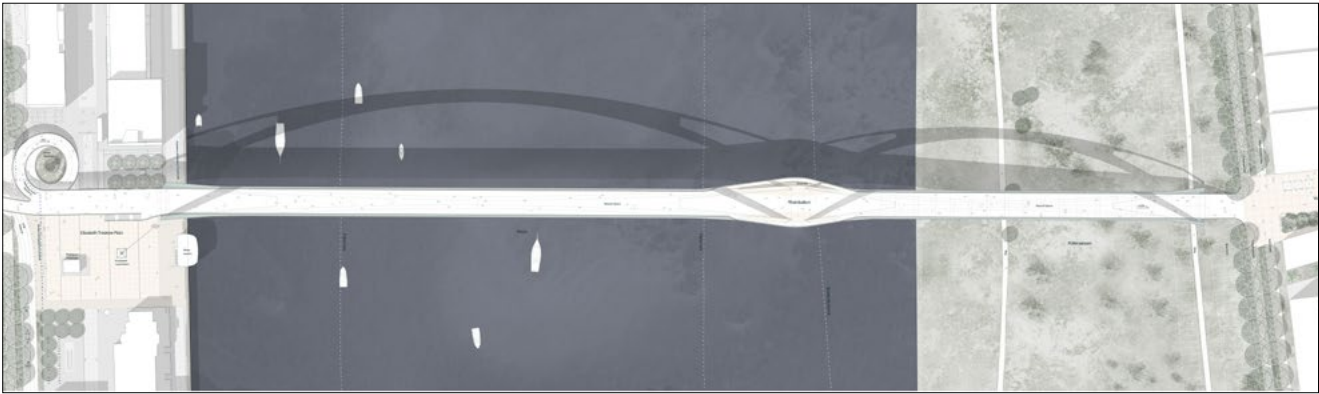


Abbildung 67: Grundriss Brückenbauwerk

Ein zentrales Element der Gestaltung ist der Elisabeth-Treskow-Platz, der als urbanes Bindeglied zwischen Brücke und Stadt fungiert. Hier ermöglicht eine gewendelte Rampe den Zugang zur Brücke und gleichzeitig die Verbindung zur darunterliegenden Platzebene. Der Rheinbalkon, eine Aussichtsplattform über dem Fluss, bietet zudem einen besonderen Aufenthaltsort, der durch eine leichte Absenkung vor Wind geschützt ist und eine neue Perspektive auf die Stadt eröffnet.



Abbildung 68: Visualisierung Rampe rechtsrheinisch



Abbildung 69: Visualisierung Rampe linksrheinisch



Abbildung 70: Grundriss linksrheinische Rampe



Abbildung 71: Grundriss rechtsrheinische Rampe

Ihre beiden Bögen erinnern in ihrer Form an einen springenden Kieselstein, der leicht und elegant über den Rhein „hüpft“. Diese Anmutung wird durch die schlanke Bauweise der Bögen und die minimalistische Verwendung von Material verstärkt. Die Konstruktion als Netzwerkbogenbrücke ist nicht nur ästhetisch ansprechend, sondern auch technisch hocheffizient.



Abbildung 72: Visualisierung
Aussichtsplattform

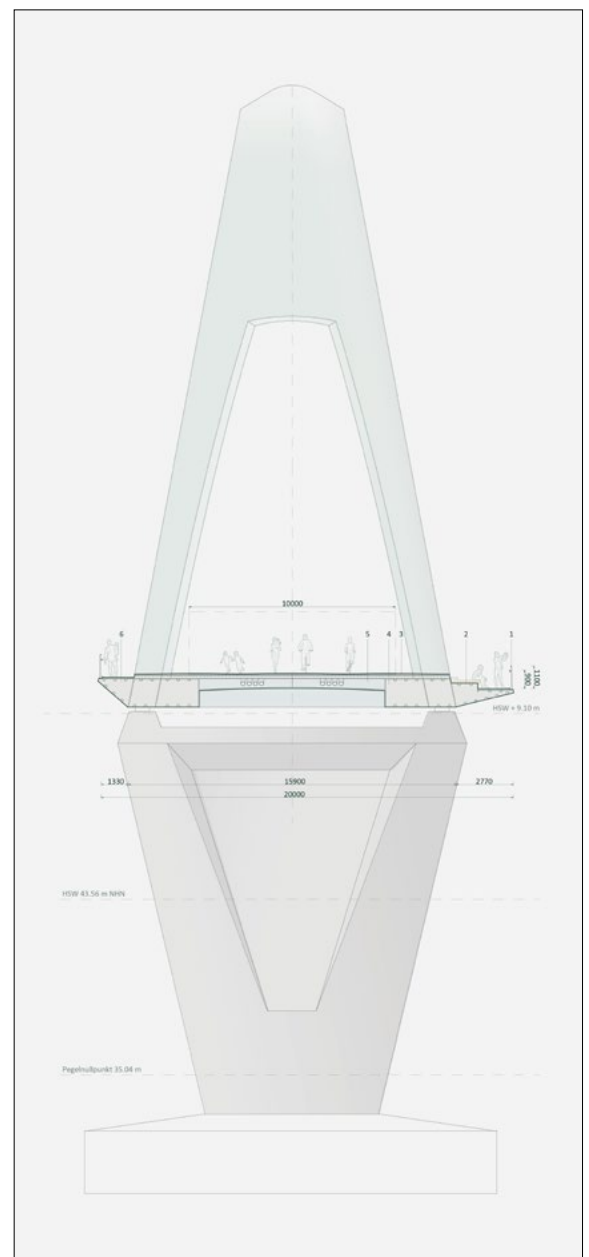


Abbildung 73: Querschnitt am
Brückenpfeiler

8.2 Arup

Konzeptentwurf für die 2. Dialogphase im Los 2 vom Planungsteam Arup mit Gmp Architekten und LAND Germany – 3. Platz.



Abbildung 74: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch

8.2.1 Erläuterungstext der Entwurfsverfassenden

Die Brücke besteht aus zwei sich ergänzenden Bögen, die durch ihre Form ein ikonisches Bild schaffen. Technisch basiert die Brücke auf einer innovativen Netzwerkbogenkonstruktion, die die Vorteile von Stabbogen- und Fachwerkbrücken vereint. Diese Konstruktion schafft nicht nur Stabilität, sondern verleiht der Brücke auch eine charakteristische Leichtigkeit.



Abbildung 75: Visualisierung Rampe rechtsrheinisch



Abbildung 76: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch

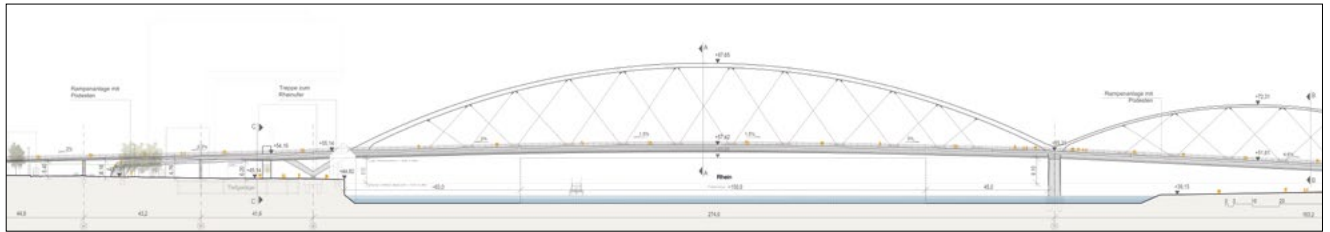


Abbildung 77: Ansicht Brückenbauwerk

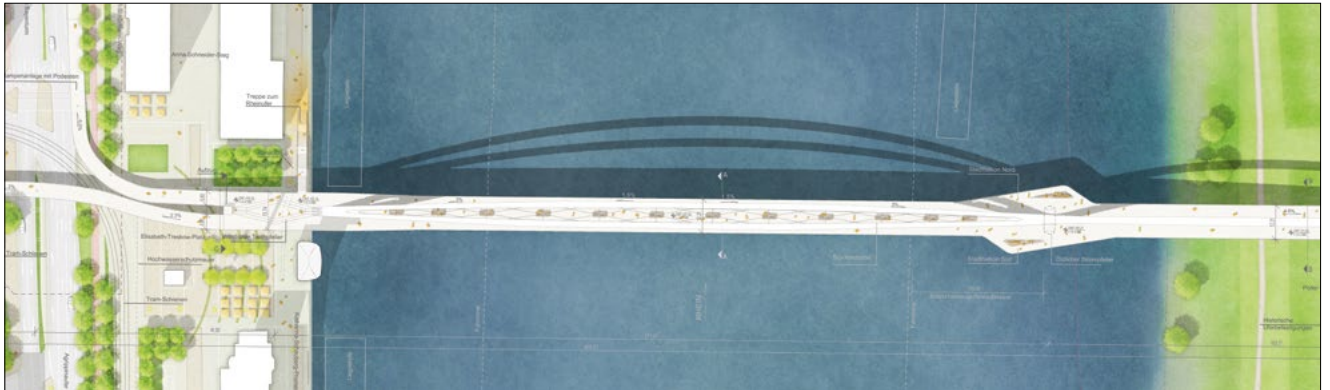


Abbildung 78: Grundriss Brückenbauwerk

Besonders hervorzuheben ist die Integration der Stadtbalkone, die als Aussichtspunkte dienen und den Blick auf die umliegende Stadtlandschaft ermöglichen. Diese Balkone bieten nicht nur eine einzigartige Perspektive auf den Dom und die Poller Wiesen, sondern schaffen auch einen Ort des Verweilens mitten über dem Rhein.



Abbildung 79: Grundriss linksrheinische Rampe



Abbildung 80: Grundriss rechtsrheinische Rampe

Die Brücke ist durch ihre V-Stützkonstruktion am westlichen Ufer besonders schonend in die Umgebung eingebettet. Auch am östlichen Ufer ist die Anbindung durch sanft geschwungene Rampen und Treppen gestaltet, die sich unauffällig in die Poller Wiesen einfügen und eine natürliche Fortsetzung der bestehenden Fuß- und Radwege bilden.

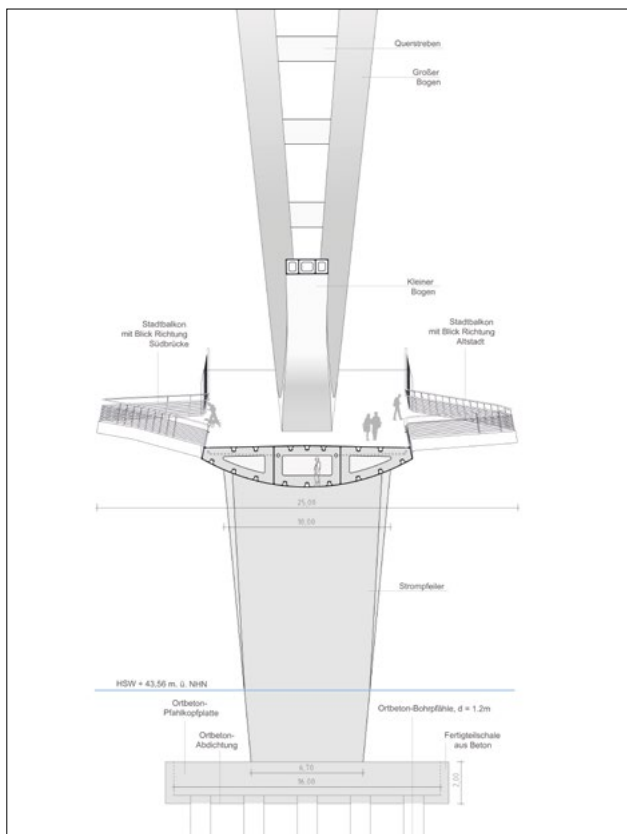


Abbildung 81: Querschnitt am
Brückenpfeiler

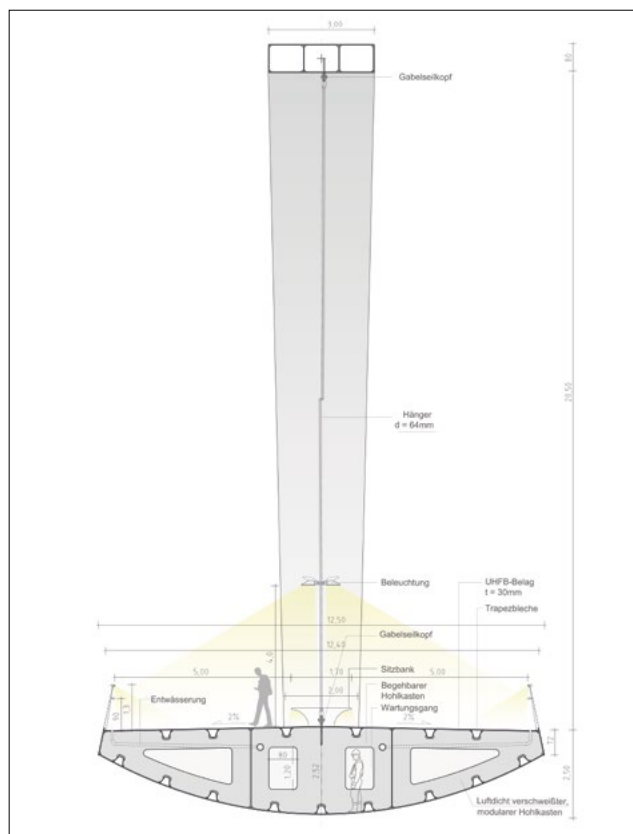


Abbildung 82: Querschnitt des
rechtsrheinischen Bogens

Mit ihrer leichten Bauweise und der bewussten Trennung von der massiveren Südbrücke setzt sie einen modernen Akzent, der den Fluss als verbindendes Element betont. Gleichzeitig schafft sie einen durchgängigen, boulevardartigen Raum, der den historischen Stadtring symbolisch und praktisch über den Rhein hinaus verlängert.



Abbildung 83: Visualisierung Innenansicht bei Nacht

8.3 Happold

Konzeptentwurf für die 2. Dialogphase im Los 2 vom Planungsteam Happold mit Explorations Architecture, IPO Unternehmensgruppe und Planstatt Senner – 4. Platz.



Abbildung 84: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch

8.3.1 Erläuterungstext der Entwurfsverfassenden

Die asymmetrische Bogenkonstruktion schafft einen ästhetischen Dialog mit den nahegelegenen Bauwerken, wie der Südbrücke und der Hohenzollernbrücke, und wird als 3-Feld-Bogenform ausgeführt. Diese Struktur symbolisiert das Konzept des „Steinehüpfens“.

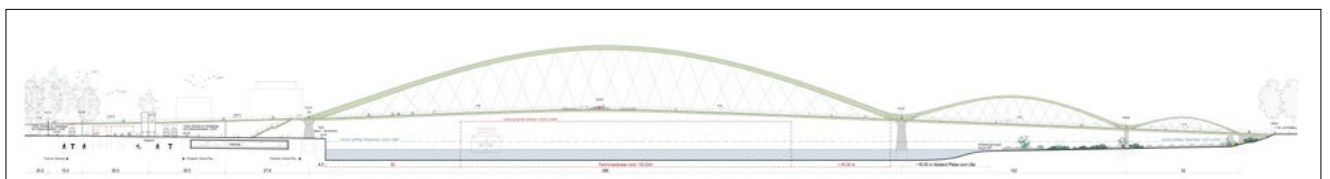


Abbildung 85: Ansicht Brückenbauwerk

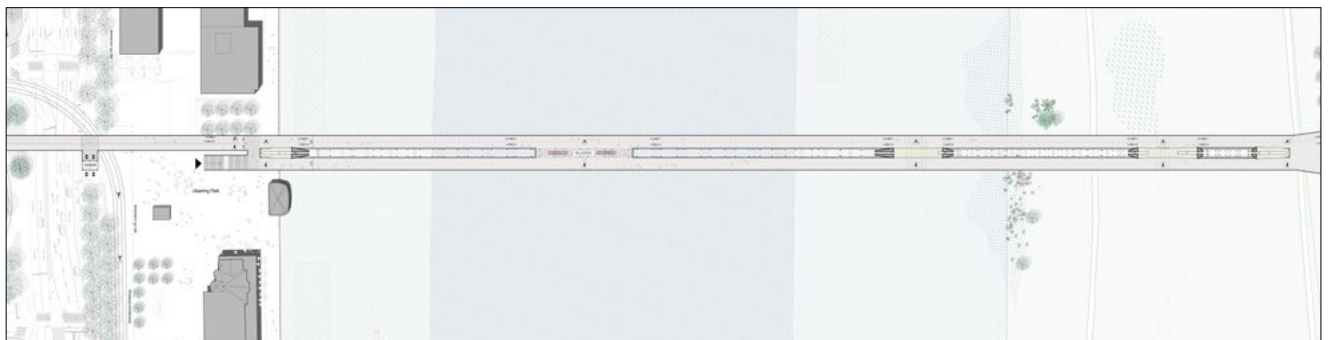


Abbildung 86: Grundriss Brückenbauwerk



Abbildung 87: Visualisierung Verweilmöglichkeit



Abbildung 88: Visualisierung Innenansicht

Die Hauptquerung zeichnet sich durch eine schlanke Konstruktion mit nur zwei Stützen aus, die sowohl die Schifffahrt auf dem Rhein als auch die visuelle Transparenz des Flusskorridors berücksichtigt. Zwei 5 m breite, getrennte Decks sorgen für Sicherheit und ermöglichen eine funktionale Trennung von Fuß- und Radverkehr. Die verkehrliche Anpassung der Rheinuferstraße ermöglicht eine Verlängerung des Ubierringparks bis zum Rhein. Ein System aus barrierefreien Rampen, Treppen und Aufzügen verbindet die Brücke mit den bestehenden Straßen und Plätzen.

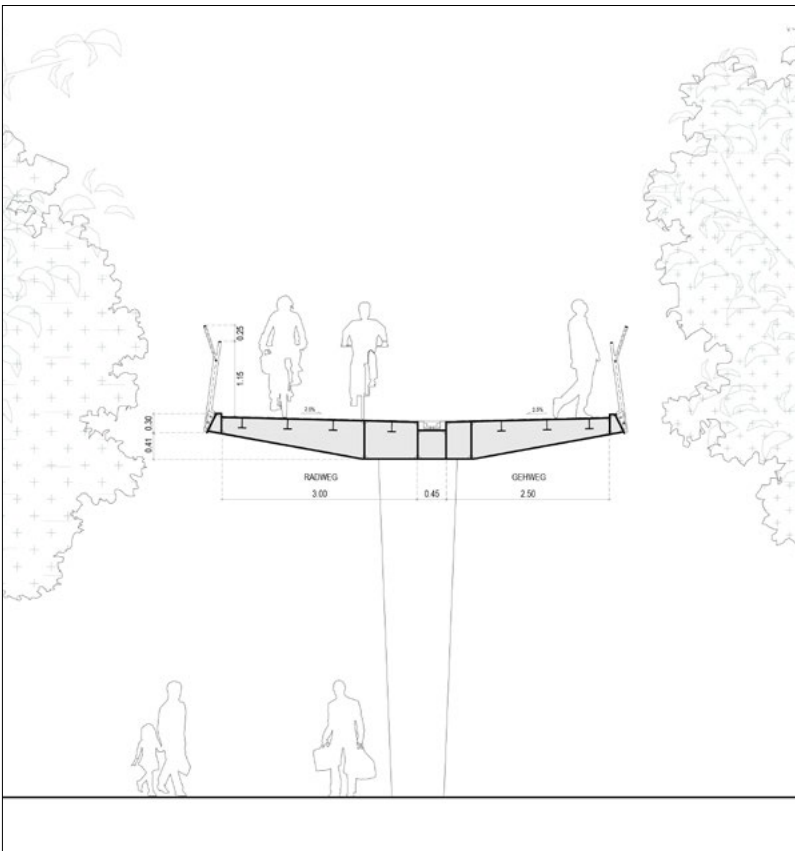


Abbildung 89: Querschnitt Rampenbauwerk

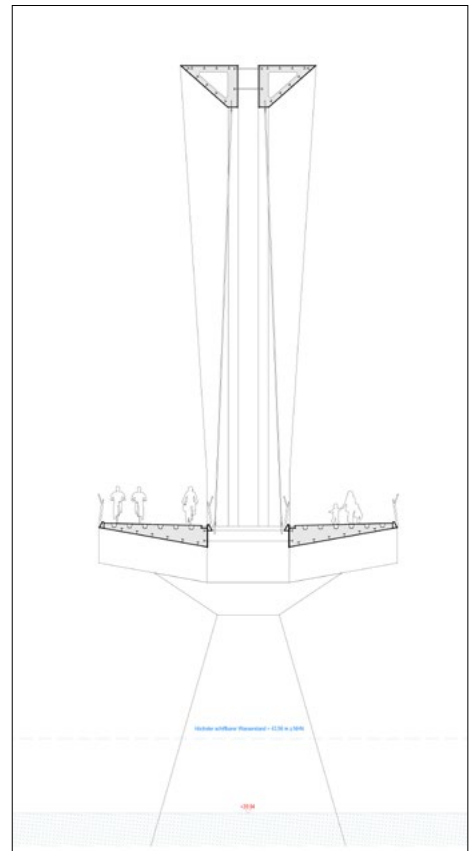


Abbildung 90: Querschnitt am Brückenpfeiler

Die Neugestaltung des Elisabeth-Treskow-Platzes, der durch neue Vegetationsflächen, Baumgruppen und Sitzbereiche aufgewertet wird, betont die Verbindung von Landschaftsraum und städtischem Leben.

Die Rampen und ihre Anbindungen an das bestehende Verkehrsnetz wurden so gestaltet, dass sie sowohl den modernen Anforderungen von Lastenrädern und E-Bikes als auch der Sicherheit der zu Fuß Gehenden gerecht werden.



Abbildung 91: Grundriss linksrheinische Rampe

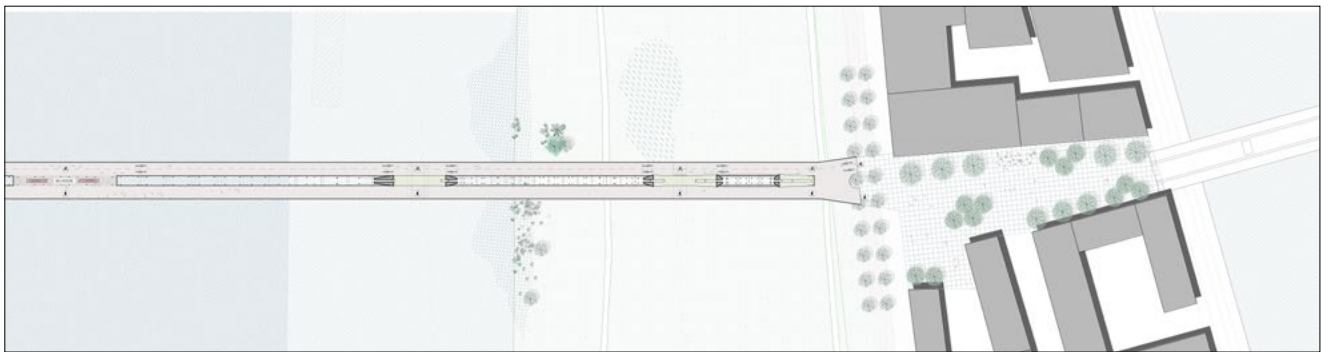
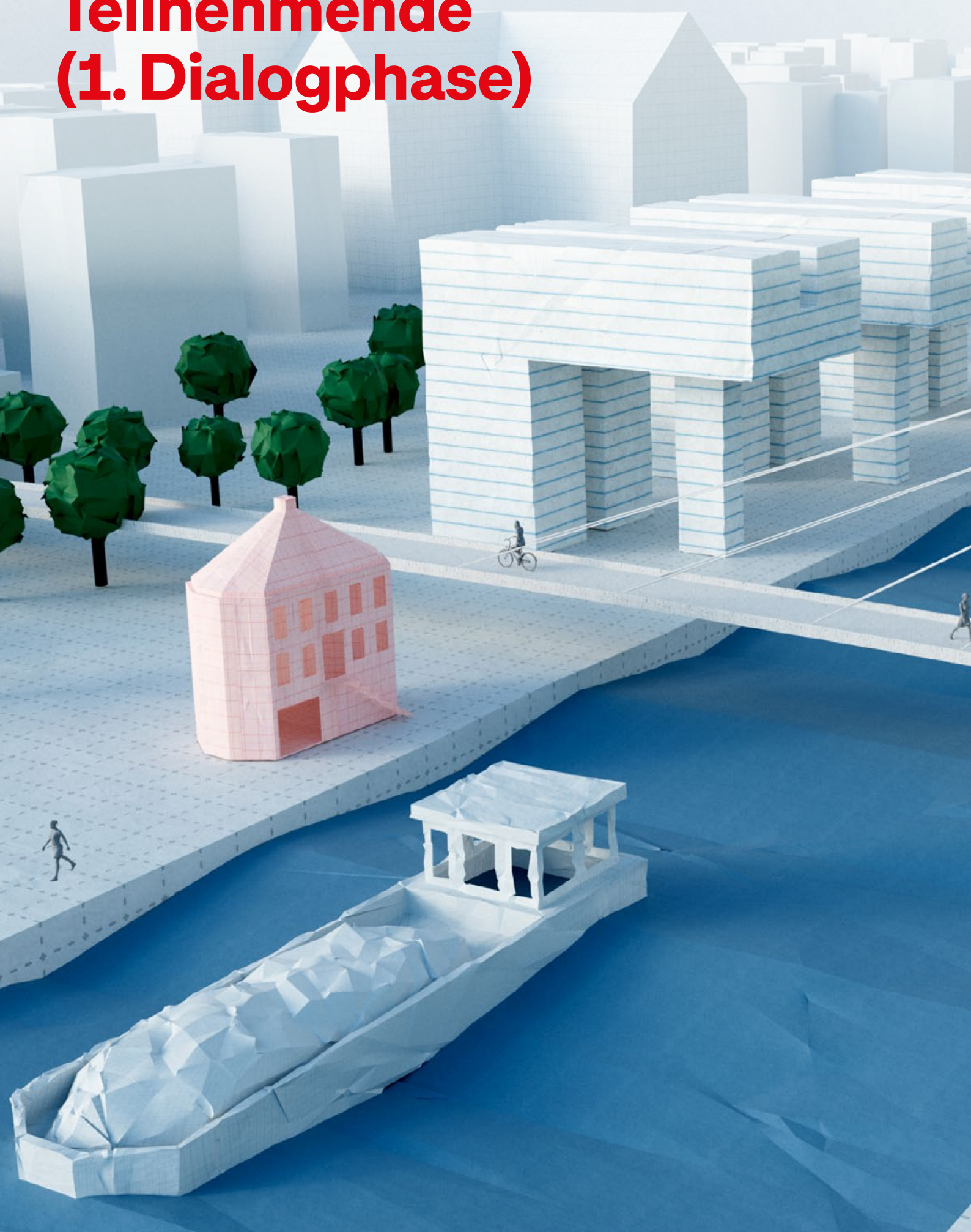


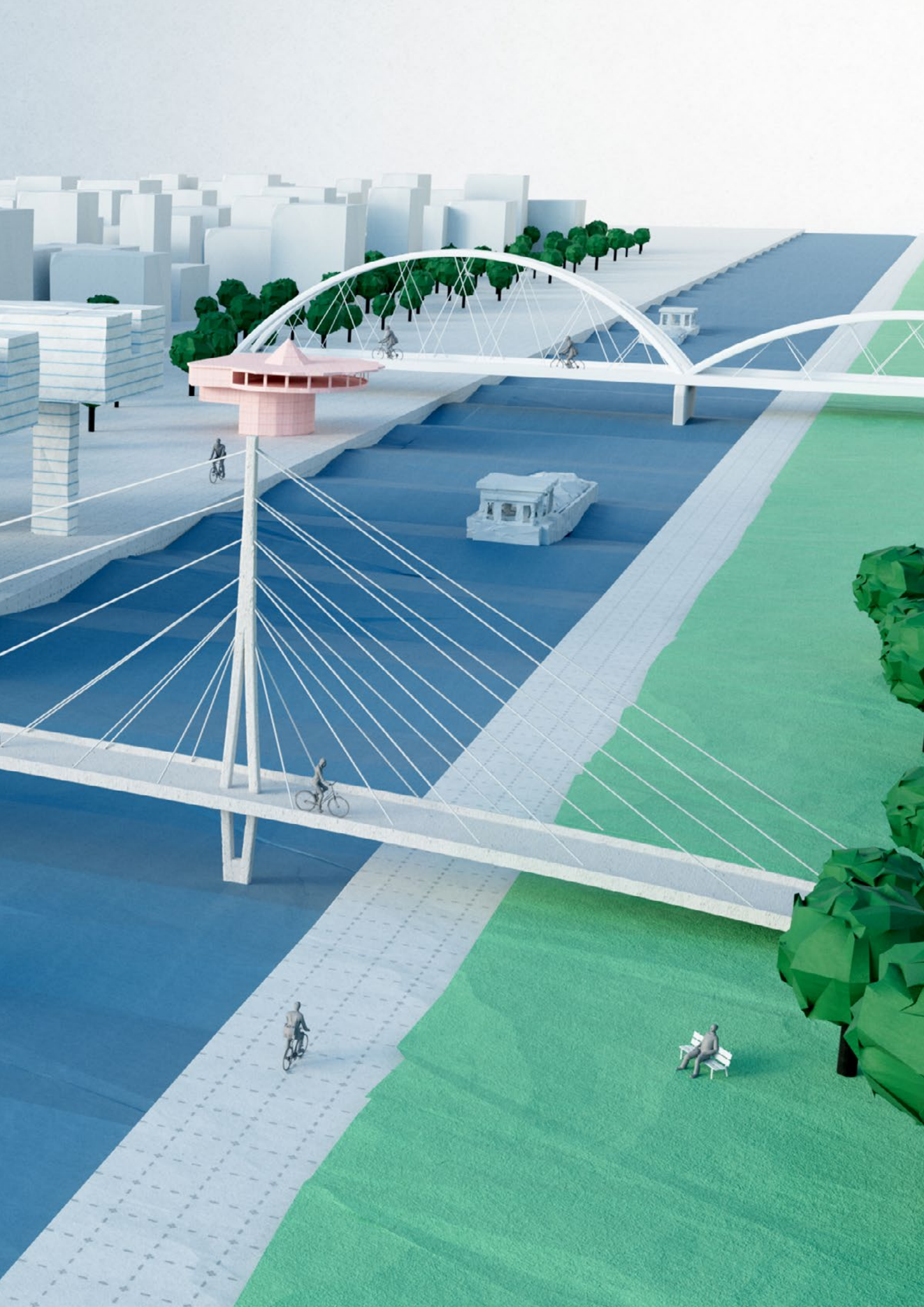
Abbildung 92: Grundriss rechtsrheinische Rampe



Abbildung 93: Visualisierung Schrägblick linksrheinisch

Ausgeschiedene Teilnehmende (1. Dialogphase)





9. Ausgeschiedene Teilnehmende Los 1 (Brücke Bastei) – 1. Dialogphase

9.1 Ramboll

Konzeptentwurf für die 1. Dialogphase im Los 1 vom Planungsteam Ramboll, Iseatec, Rundquist, BPR Ingenieure, Greenbox Landschaftsarchitekten. Das Bewertungsgremium hat den Konzeptentwurf für die Vertiefung innerhalb der 2. Dialogphase nicht ausgewählt.



Abbildung 94: Visualisierung Schrägblick linksrheinisch



Abbildung 95: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch

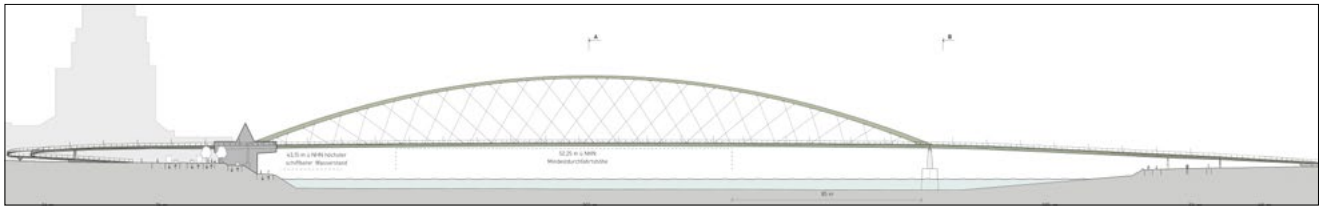


Abbildung 96: Ansicht Brückenbauwerk

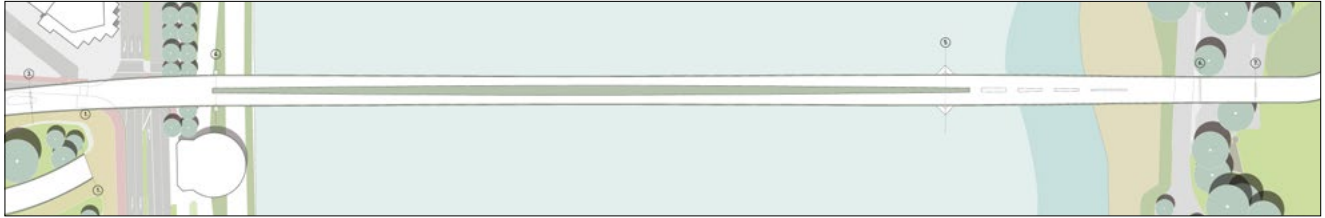


Abbildung 97: Grundriss Brückenbauwerk



Abbildung 98: Grundriss linksrheinische Rampe



Abbildung 99: Grundriss rechtsrheinische Rampe

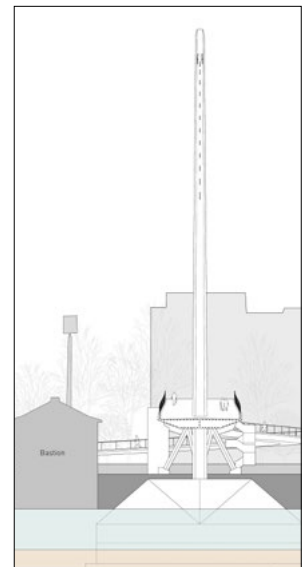


Abbildung 100: Querschnitt am Brückenpfeiler



Abbildung 101: Visualisierung Innenansicht

9.2 Bietergemeinschaft Ingenieurbüro Grassl

Konzeptentwurf für die 1. Dialogphase im Los 1 der Bietergemeinschaft Ingenieurbüro Grassl mit PPL Architektur und Stadtplanung, Kocks Consult, Arbos Landscape. Das Bewertungsgremium hat den Konzeptentwurf für die Vertiefung innerhalb der 2. Dialogphase nicht ausgewählt.



Abbildung 102: Visualisierung Schrägblick linksrheinisch



Abbildung 103: Visualisierung Innenansicht

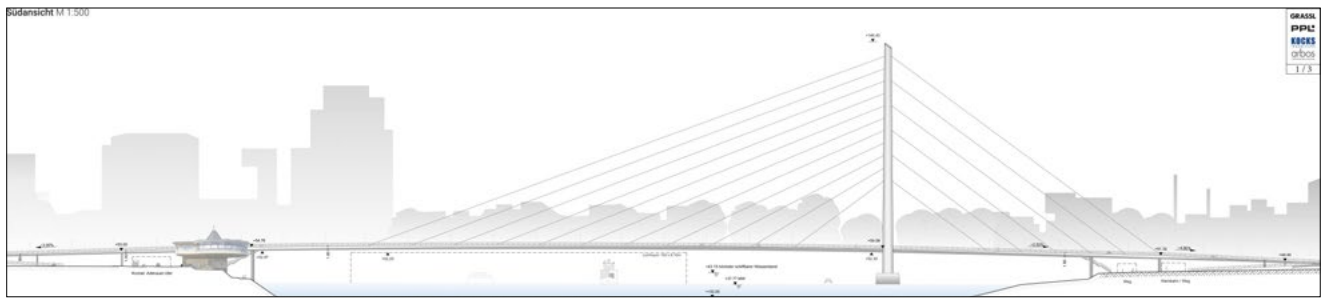


Abbildung 104: Ansicht Brückenbauwerk



Abbildung 105: Grundriss Brückenbauwerk

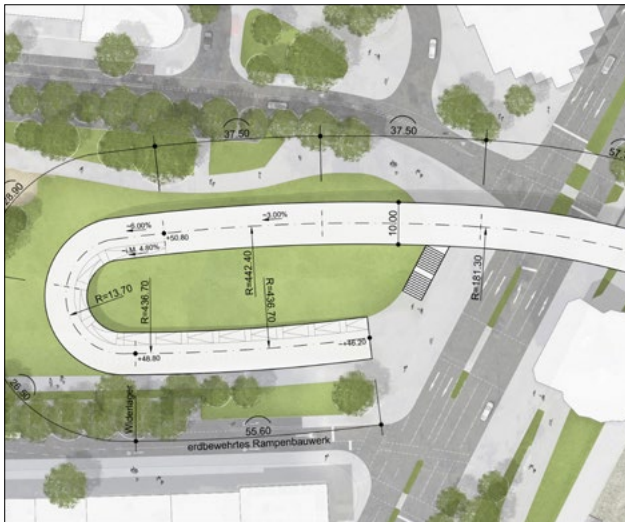


Abbildung 106: Grundriss linksrheinische Rampe

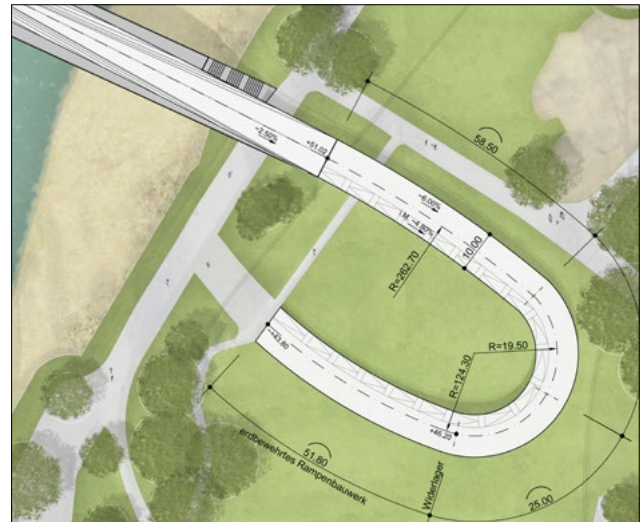


Abbildung 107: Grundriss rechtsrheinische Rampe



Abbildung 108: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch

9.3 Bietergemeinschaft Gateways / Bernard Gruppe

Konzeptentwurf für die 1. Dialogphase im Los 1 (Brücke Bastei) der Bietergemeinschaft Bernard Gruppe, Gateways Amsterdam, Karres en Brands Landscape Architecture. Das Bewertungsgremium hat den Konzeptentwurf für die Vertiefung innerhalb der 2. Dialogphase nicht ausgewählt.



Abbildung 109: Visualisierung Schrägblick linksrheinisch



Abbildung 110: Visualisierung Schrägblick
rechtsrheinisch



Abbildung 111: Visualisierung Rampe linksrheinisch

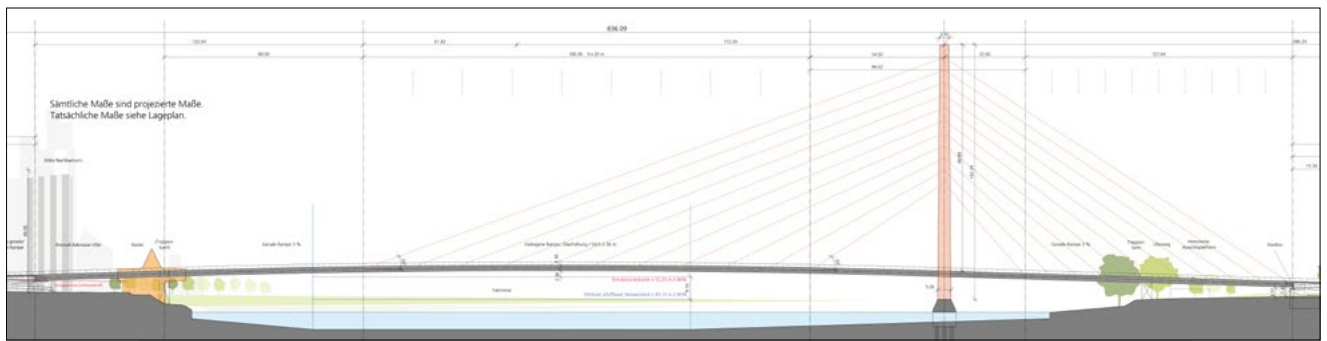


Abbildung 112: Ansicht Brückenbauwerk

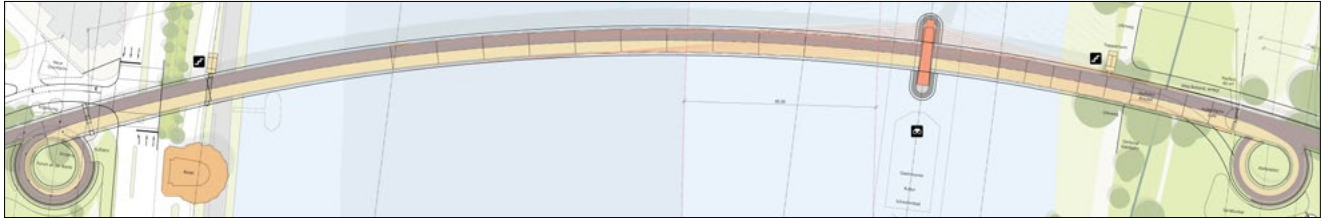


Abbildung 113: Grundriss Brückenbauwerk



Abbildung 114: Grundriss linksrheinische Rampe

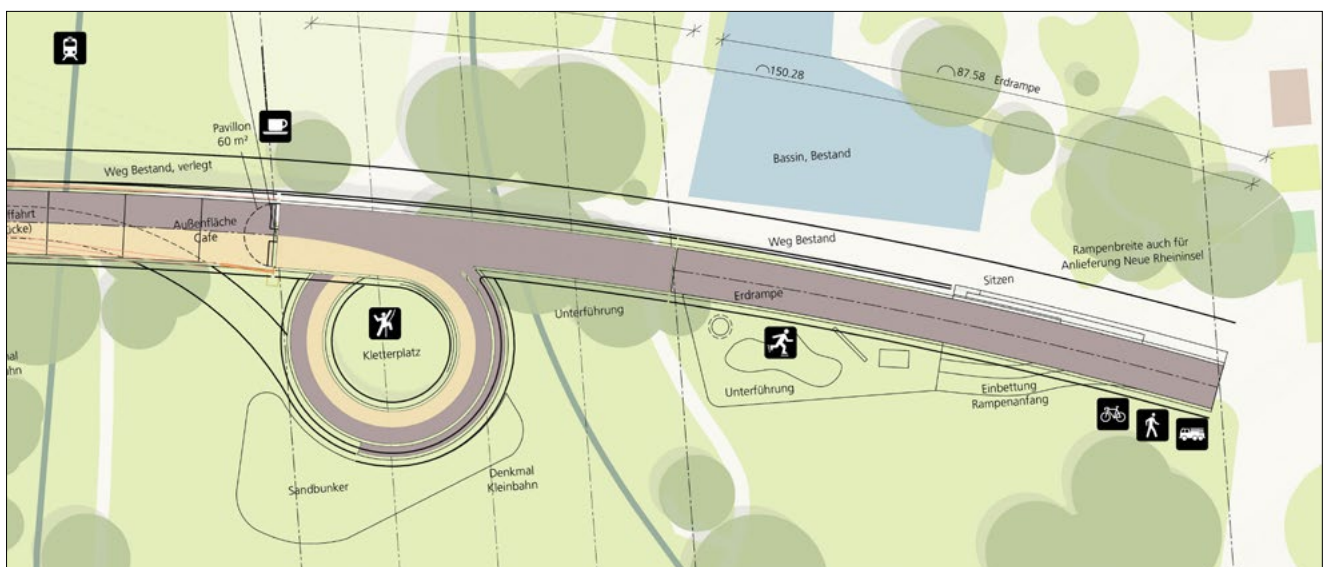


Abbildung 115: Grundriss rechtsrheinische Rampe

9.4 Bietergemeinschaft DKFS – Mayr Ludescher Partner

Konzeptentwurf für die 1. Dialogphase im Los 1 (Brücke Bastei) der Bietergemeinschaft Mayr Ludescher Partner, DKFS Architects, Ingenieurbüro Stelter, SINAI Landschaftsarchitekten. Das Bewertungsgremium hat den Konzeptentwurf für die Vertiefung innerhalb der 2. Dialogphase nicht ausgewählt.



Abbildung 116: Visualisierung Schrägblick linksrheinisch

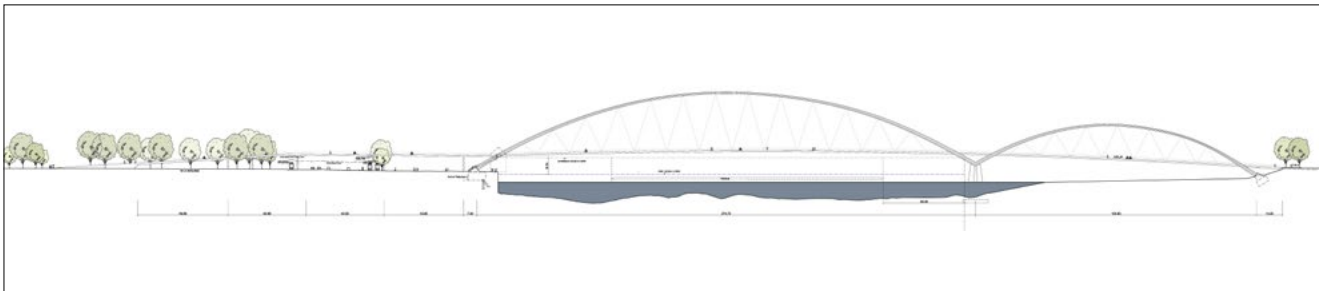


Abbildung 117: Ansicht Brückenbauwerk

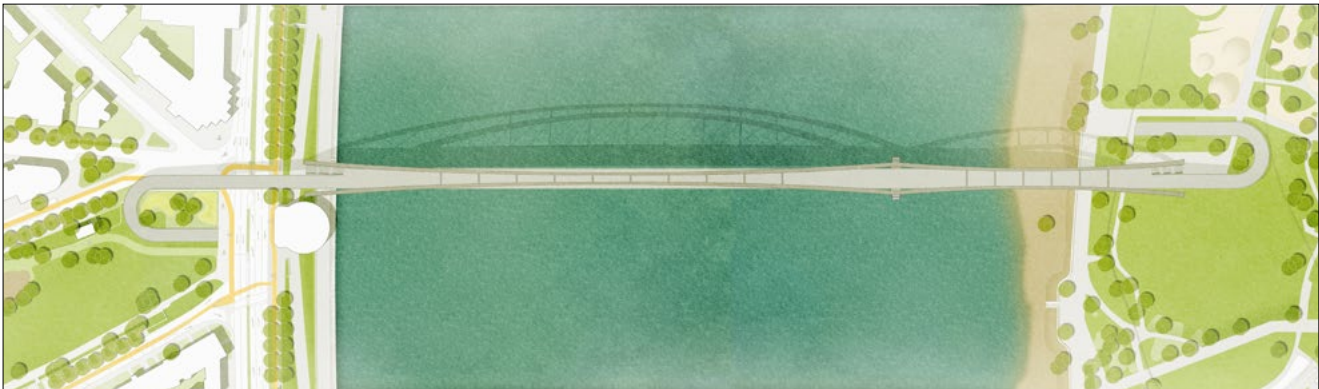


Abbildung 118: Grundriss Brückenbauwerk



Abbildung 119: Visualisierung Innenansicht

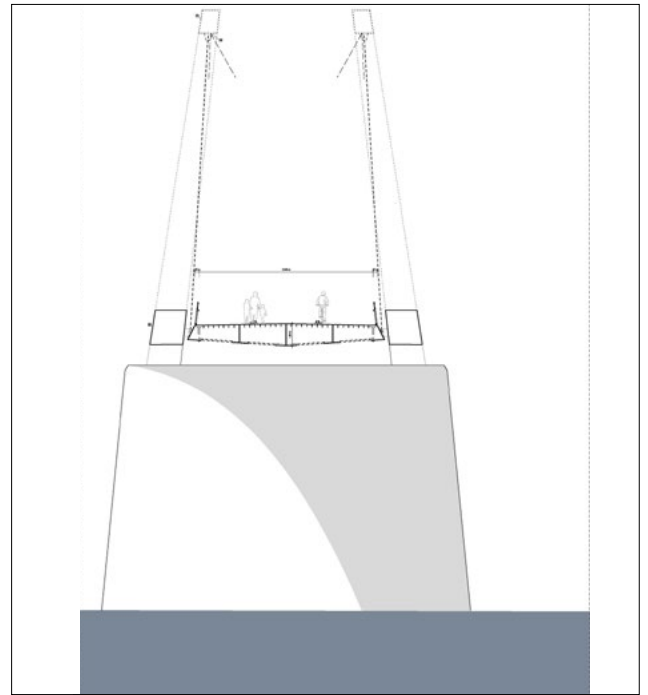


Abbildung 120: Querschnitt am Brückenpfeiler



Abbildung 121: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch

10. Ausgeschiedene Teilnehmende Los 2 (Brücke Ubierring) – 1. Dialogphase

10.1 Ramboll

Konzeptentwurf für die 1. Dialogphase im Los 2 (Brücke Ubierring) vom Planungsteam Ramboll, Iseatec, Rundquist, BPR Ingenieure, Greenbox Landschaftsarchitekten. Das Bewertungsgremium hat den Konzeptentwurf für die Vertiefung innerhalb der 2. Dialogphase nicht ausgewählt.



Abbildung 122: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch



Abbildung 123: Visualisierung Schrägblick linksrheinisch

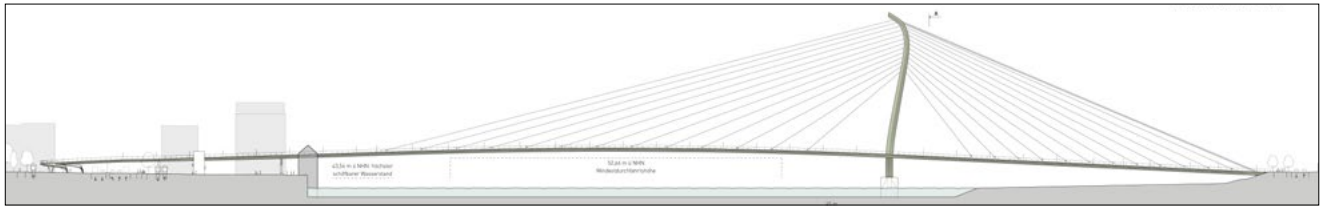


Abbildung 124: Ansicht Brückenbauwerk

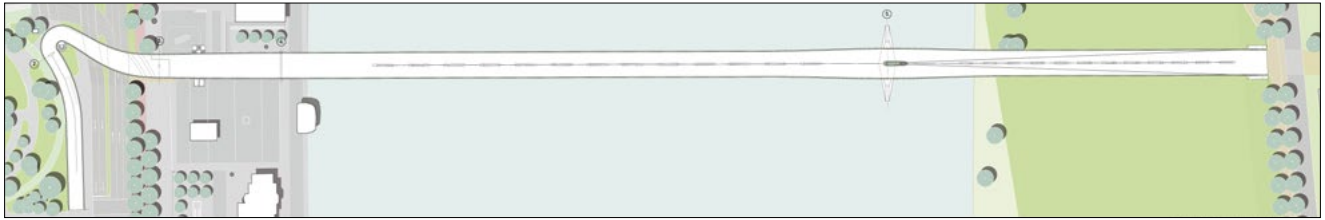


Abbildung 125: Grundriss Brückenbauwerk



Abbildung 126: Grundriss linksrheinische Rampe

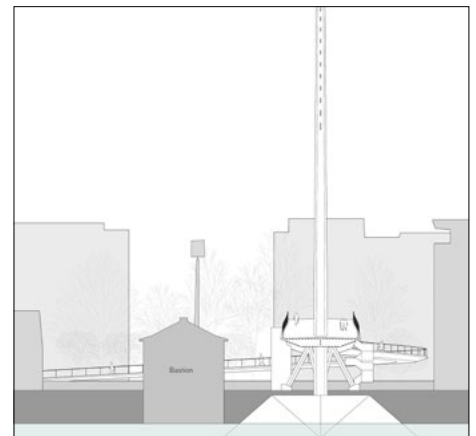


Abbildung 127: Querschnitt am Brückenpfeiler



Abbildung 128: Visualisierung Innenansicht

10.2 Schübler-Plan

Konzeptentwurf für die 1. Dialogphase im Los 2 (Brücke Ubierring) vom Planungsteam Schübler-Plan, Dissing+Weitling und Smeets Landschaftsarchitekten. Das Bewertungsgremium hat den Konzeptentwurf für die Vertiefung innerhalb der 2. Dialogphase nicht ausgewählt.



Abbildung 129: Visualisierung Schrägblick linksrheinisch

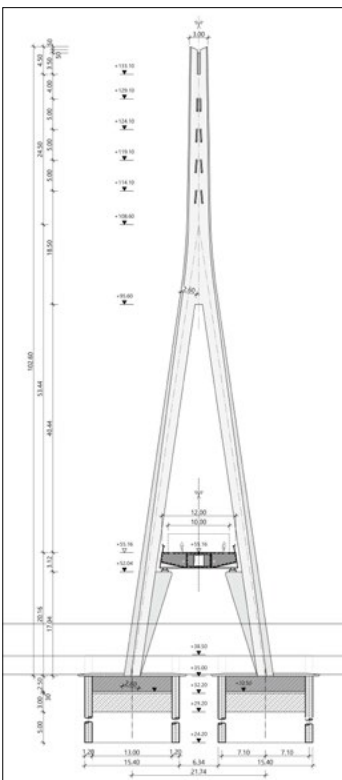


Abbildung 130: Querschnitt am Brückenpfeiler

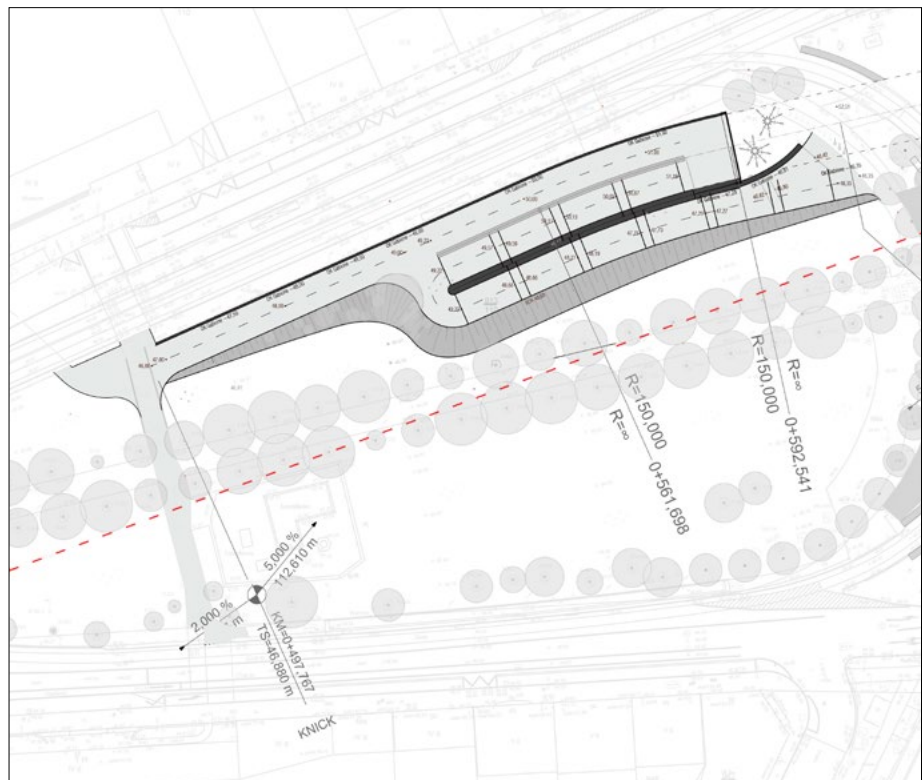


Abbildung 131: Grundriss linksrheinische Rampe



Abbildung 132: Ansicht Brückenbauwerk



Abbildung 133: Grundriss Brückenbauwerk



Abbildung 134: Visualisierung
Innenansicht



Abbildung 135: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch

10.3 Bietergemeinschaft Gateways / Bernard Gruppe

Konzeptentwurf für die 1. Dialogphase im Los 2 (Brücke Ubiering) der Bietergemeinschaft Bernard Gruppe, Gateways Amsterdam, Karres en Brands Landscape Architecture. Das Bewertungsgremium hat den Konzeptentwurf für die Vertiefung innerhalb der 2. Dialogphase nicht ausgewählt.



Abbildung 136: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch



Abbildung 137: Visualisierung Innenansicht

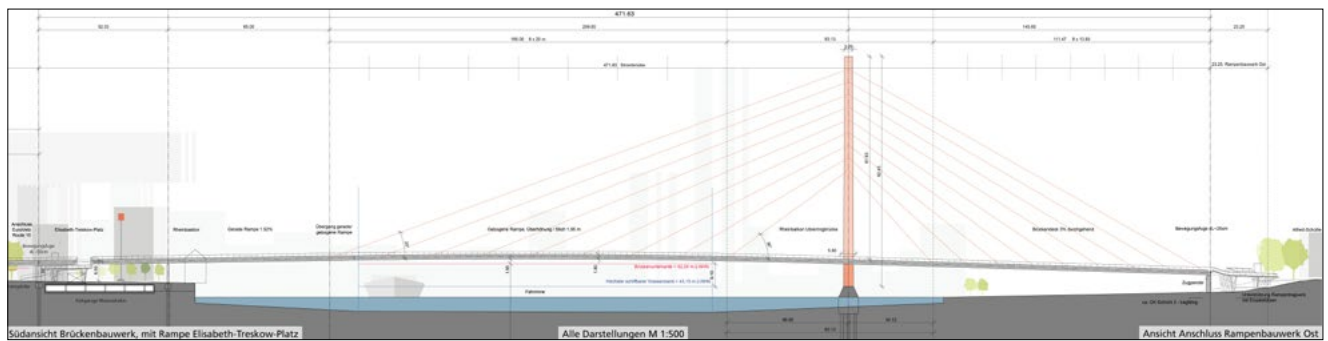


Abbildung 138: Ansicht Brückenbauwerk

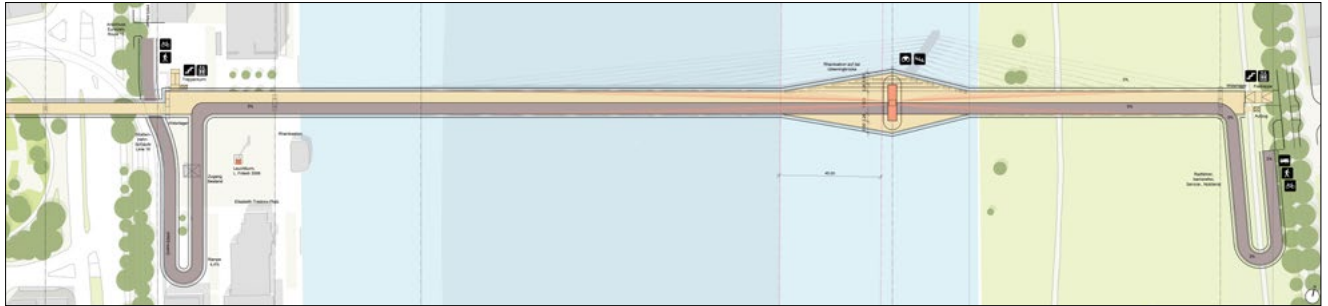


Abbildung 139: Grundriss Brückenbauwerk

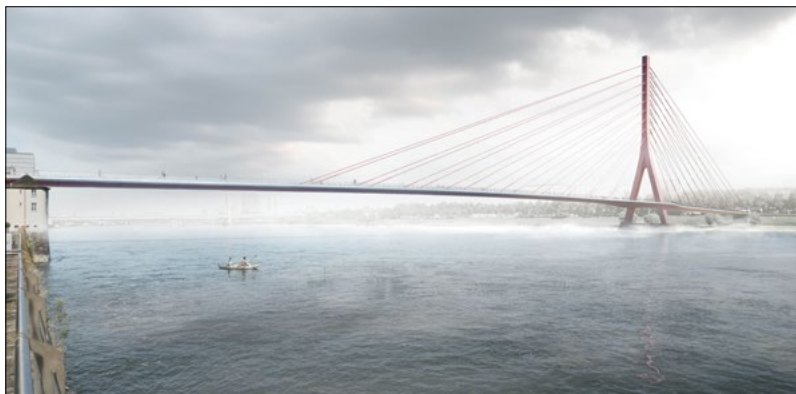


Abbildung 140: Visualisierung Schrägblick linksrheinisch



Abbildung 141: Grundriss linksrheinische Rampe

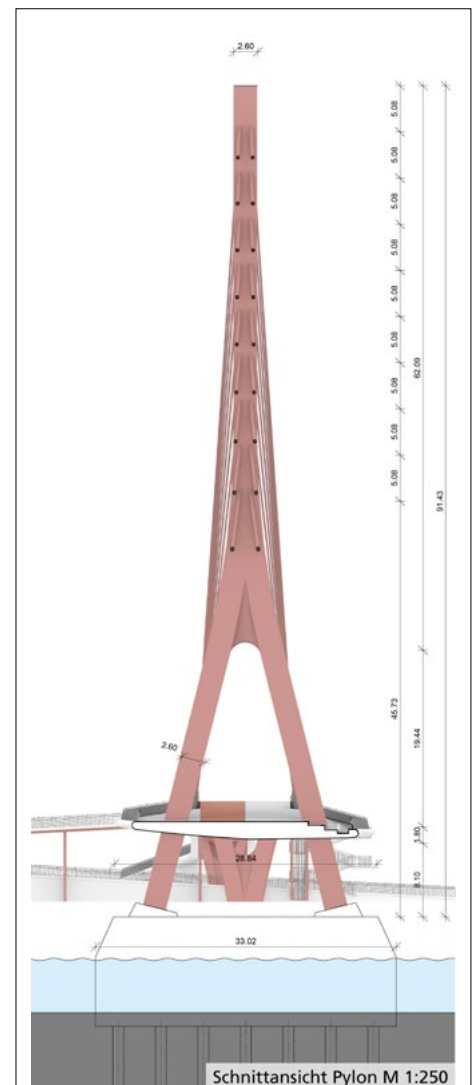


Abbildung 142: Querschnitt am Brückenpfeiler

10.4 Bietergemeinschaft DKFS – Mayr Ludescher Partner

Konzeptentwurf für die 1. Dialogphase im Los 2 (Brücke Ubierring) der Bietergemeinschaft Mayr Ludescher Partner, DKFS Architects, Ingenieurbüro Stelter, SINAI Landschaftsarchitekten. Das Bewertungsgremium hat den Konzeptentwurf für die Vertiefung innerhalb der 2. Dialogphase nicht ausgewählt.



Abbildung 143: Visualisierung Schrägblick rechtsrheinisch



Abbildung 144: Visualisierung Innenansicht

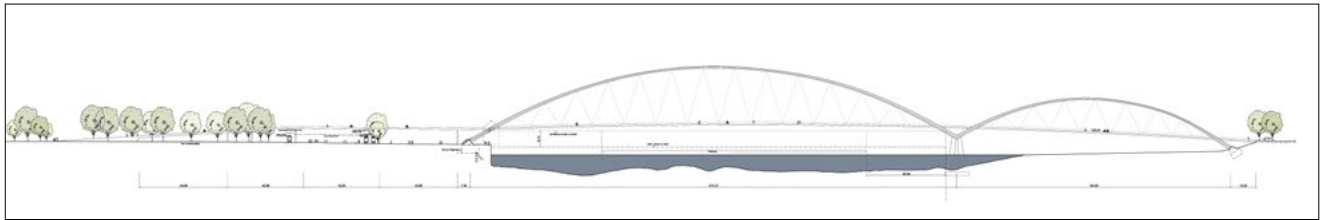


Abbildung 145: Ansicht Brückenbauwerk

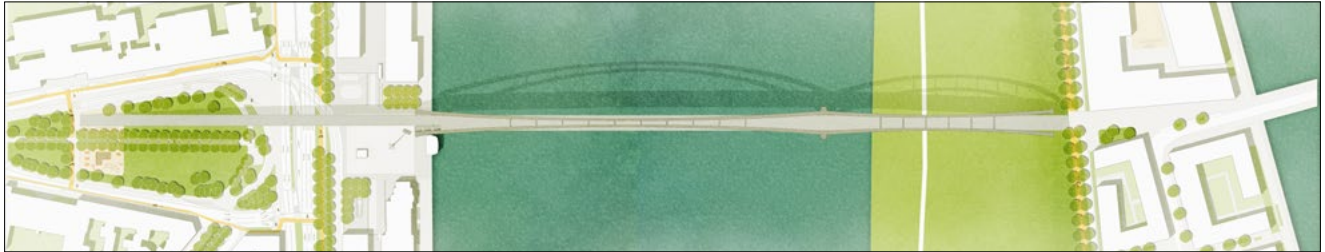


Abbildung 146: Grundriss Brückenbauwerk

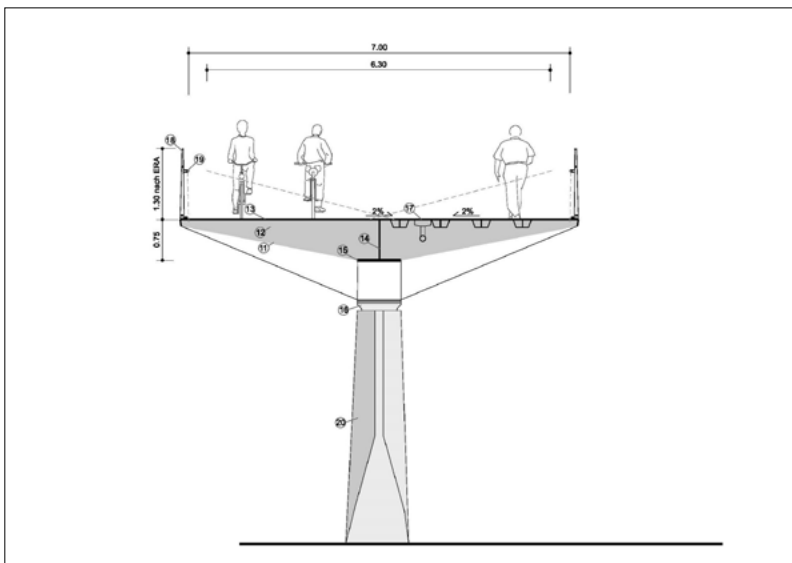


Abbildung 147: Querschnitt Rampe

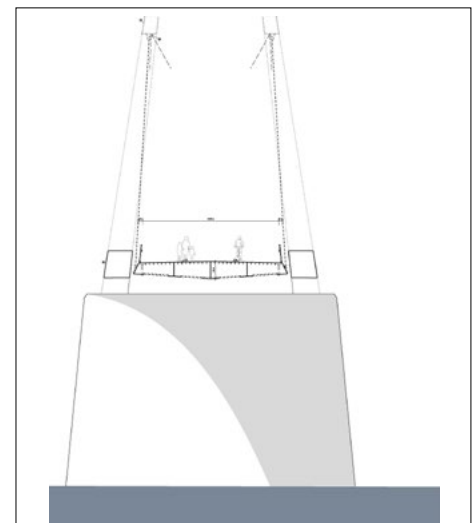


Abbildung 148: Querschnitt am Brückenpfeiler



Abbildung 149: Visualisierung Schrägblick linksrheinisch

11. Abschluss des Verfahrens / Ausblick

Am 03.04.2025 hat der Rat der Stadt Köln der externen Beauftragungen für die Vorentwurfsplanungen der Rad- und Gehwegbrücken auf Grundlage der Wettbewerbsentwürfe zugestimmt.

Mit der Vorentwurfsplanung wird noch im 2. Quartal diesen Jahres begonnen. Im weiteren Verlauf der Planung werden zum Beispiel die besonderen Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes sowie der Denkmalpflege Berücksichtigung finden. Die Fertigstellung der Vorentwurfsplanung (Leistungsphase 1 und 2, HOAI) wird für Ende 2025 anvisiert.

Im Anschluss an die Vorentwurfsplanung wird dem Rat der Stadt Köln eine Beschlussvorlage für die Weiterführung der Planung vorgelegt. Erst nach einer positiven Beschlussfassung kann voraussichtlich Ende 2026 mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung begonnen werden. Die Einholung eines Baubeschlusses ist für das Jahr 2029 vorgesehen.

Für die Einreichung der Konzeptentwürfe sowie die Teilnahme aller Fachdisziplinen an diesem komplexen Verfahren bedankt sich die Stadt Köln nochmals. Durch die Kombination eines hochrangig besetzten Bewertungsgremiums, die Unterstützung durch das Begleitgremium sowie der ausgezeichnete Einsatz der teilnehmenden Büros konnten hervorragende Wettbewerbsergebnisse im Dialogverfahren erzielt werden.



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat für Mobilität

Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Gestaltung und Druck

Zentrale Dienste der Stadt Köln

Bildnachweis

Titel, Kapiteltrenner, Seite 8: Zwanziggramm GmbH;

Seite 11,12, 14,15: Fotostudio Arnolds;

Seiten 26 – 31, 49 - 51: sbp SE;

Seiten 32 – 37, 62, 63: Ingenieurbüro Grassl GmbH

Seiten 39 – 41: Leonhardt, André und Partner Beratende Ingenieure VBI AG

Seiten 42 – 44, 70, 71: Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH

Seiten 45 – 47, 52 - 54: Arup Deutschland GmbH

Seiten 55 – 57: Büro Happold GmbH

Seiten 60,61, 68, 69: Ramboll Deutschland GmbH

Seiten 64, 65, 72, 73: Gateways B.V. Amsterdam

Seiten 66, 67, 74, 75: Mayr | Ludescher | Partner Beratende Ingenieure

13-HF/143-25/69/50/06.2025