BIL | Brücke über die Bille, Hamburg

Protokoll der Preisgerichtssitzung

Datum Montag, den 17. November 2025

Zeit 9:30 Uhr – 20:50 Uhr

Ort Reimarussaal, Saalbauten
Trostbrücke 4
Hamburg 20457

Tagesordnung

09:00 Uhr	**Ankommen & Akkreditierung**
09:30 Uhr	**TOP 1 Begrüßung / Grußworte** - Formalia - Wahl des Preisgerichts - Bericht der Vorprüfung
10:00 Uhr	**TOP 2 Informationsrundgang**
13:00 Uhr	Mittagspause
14:00 Uhr	**TOP 3 Wertungsrundgänge**
15:45 Uhr	**TOP 4 Schriftliche Beurteilungen**
16:45 Uhr	**TOP 5 Entscheidung des Preisgerichts**
17:10 Uhr	**TOP 6 Abschluss & Verabschiedung**

Teilnehmende

Fachpreisrichter:innen

Franz-Josef Höing	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Michael Mathe	Bezirksamt Hamburg-Mitte
Robin Hinz	Bezirksamt Hamburg-Mitte
Dr. Björn Mardfeldt	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Prof. Dr.-Ing. Larissa Krieger	Freie Ingenieurin
Prof. Dr.-Ing. Antje Simon	Freie Ingenieurin
Sven Plieninger	Freier Ingenieur
Nicolaus Goetze	Freier Architekt
Véronique Faucheur	Freie Landschaftsarchitektin

Sachpreisrichter:innen

Kirsten Pfaue	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (entschuldigt)
Dr. Andreas Kleinau	HafenCity Hamburg GmbH
Radna Stewner	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Klaus Hoppe	Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
Carola Veit	SPD-Fraktion
David Erkalp	CDU-Fraktion

Stellvertretende Fachpreisrichter:innen

Tobias Goevert	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Maren Gummert	Bezirksamt Hamburg-Mitte (entschuldigt)
Wulf Schöning	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer(entschuldigt)
Gerhard Zehetmaier	Freier Ingenieur
Katrin Jaggi	Freie Architektin
Martin Schmitz	Freier Landschaftsarchitekt

Stellvertretende Sachpreisrichter:innen

Stephan Deyß	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Moritz Ballhausen	HafenCity Hamburg GmbH (entschuldigt)
Dr. Cornelia Peters	Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (entschuldigt)
Marco Hosemann	Fraktion DIE LINKE (entschuldigt)
Rosa Domm	GRÜNE-Fraktion Teilnehmende

Sachverständige

Carolin Sieger	HafenCity Hamburg GmbH
Camila Afanador	HafenCity Hamburg GmbH
Dr. Kerstin Klein	PRISMA Hamburg GmbH
Jan Reichelt	PRISMA Hamburg GmbH
Inga Janßen	Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
Dr. Christian Gehmert	Landesbetrieb Staßen, Brücken und Gewässer
Stanlay Kranz	Bezirksamt Hamburg-Mitte (MR5)
Gesa Holtvogt	Bezirksamt Hamburg-Mitte (MR3)
Giselle Jaeger	Bezirksamt Hamburg-Mitte (MR2)
Heidrun Book	Bezirksamt Hamburg-Mitte (MR3)
Jan-Philipp Schmedemann	Bezirksamt Hamburg-Mitte (SL)
Jens Meussling	Hamburg Port Authority
Christoph Begemann	LPI Ingenieurgesellschaft mbH
Laura Sophie Lehmann	LPI Ingenieurgesellschaft mbH
Klaus Zolldann	Stadtteilbeirat Rothenburgsort
Nina Manz	Hallo e.V.
Nuriye Tohermes	Hallo e.V

Verfahrensbetreuung

Kristian Dahlgaard	C4C | competence for competitions
Guido Lill	C4C | competence for competitions
Nils Rogel	C4C | competence for competitions

Vorprüfung

Ulrike Lickert (Architektur)
Nicole Zahner (Tragwerksplanung)

Anlagen

1. Anwesenheitsliste 17. November 2025
2. Beurteilungstexte des Preisgerichts & Verfassendeninformationen

TOP 1 BEGRÜßUNG & FORMALIA (9:45 Uhr)

Herr Nils Rogel (verfahrensbetreuendes Büro C4C) begrüßt die Anwesenden und stellt kurz die geplante Tagesordnung für den heutigen Tag vor. Er übergibt anschließend das Wort an Herrn Dr. Andreas Kleinau (HafenCity GmbH). Dieser begrüßt seitens der Ausloberin alle Teilnehmenden und freut sich auf die heutige Sitzung, die mit einer Entscheidung für ein über die Bille enden soll.

Herr Fanz-Josef Höing (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen) heißt ebenfalls alle Anwesenden herzlich willommen. Die Aufgabenstellung für die Planungsteams beschreibt ein wunderbares Element und wichtiges Bindeglied für den Alster-Elbe-Bille-Grünzug. Er sieht erwartungsfroh der Entscheidung entgegen, auf die in der Freien und Hansestadt Hamburg lange auf den Lückenschluss hingearbeitet wurde.

TOP 2 KONSTITUIERUNG DES PREISGERICHTS (09:40 Uhr)

Feststellung der Vollzählichkeit

Herr Rogel stellt die Anwesenheit und die Vollständigkeit des Preisgerichts wie folgt fest:

Das Preisgericht ist mit 8 Fach- und 7 Sachpreisrichter:innen vollständig und arbeits- und beschlussfähig.

Herr Erkalp wird bis zu seiner Ankunft 11:42 Uhr der Sitzung von Frau Domm vertreten.

Frau Pfaue wird für die Dauer des gesamten Preisgerichts von Herrn Deyß vertreten.

Wahl des Preisgerichtsvorsitzes

Auf Antrag der Ausloberin wird Herr Plieninger ohne Gegenstimme (bei eigener Enthaltung) zur Preisgerichtsvorsitzenden gewählt. Der Vorsitzenden übernimmt die Leitung der Sitzung.

Erläuterung des Verfahrens und Abgabe einer Versicherung nach RPW und Hinweis auf die persönliche Verantwortlichkeit

Der Vorsitzende erläutert in einem kurzen Überblick den gemäß RPW vorgesehenen und bewährten Ablauf eines einphasigen Wettbewerbsverfahrens und erinnert an die Beurteilungskriterien.

Ziel der Sitzung ist die Auswahl von drei Preisträgern unter kritischer Würdigung aller Beiträge.

Im ersten Wertungsrundgang ist der Ausschluss von Arbeiten nur einstimmig möglich, bei den weiteren Wertungsrundgängen entscheidet die einfache Mehrheit. Stimmenthaltungen sind gemäß RPW 2013 nicht zulässig.

Der Vorsitzende verweist auf die persönliche Verantwortlichkeit der Preisrichter:innen gegenüber der Ausloberin, den Wettbewerbsteilnehmer:innen und der Öffentlichkeit und bittet um offene und konstruktive Diskussion, aber auch um konzentrierte und disziplinierte Arbeit. Sie weist darauf hin, dass die Anonymität des Verfahrens zwingend einzuhalten ist und betont

insbesondere die Vertraulichkeit der Diskussionen im Preisgericht bis zum Abschluss der Preisgerichtssitzung. Die offiziellen Verlautbarungen erfolgen ausschließlich über das Ergebnisprotokoll der Preisgerichtssitzung.

Die Vorsitzende holt die Versicherung der Anwesenden ein, dass sie

- keinen Meinungsaustausch mit Wettbewerbsteilnehmern über die Wettbewerbsaufgabe und deren Lösung geführt haben und während der Dauer des Preisgerichts führen werden,
- bis zum Preisgericht keine Kenntnis der Wettbewerbsarbeiten erhalten haben, sofern sie nicht an der Vorprüfung mitgewirkt haben,
- die vertrauliche Behandlung der Beratung gewährleisten werden,
- die Anonymität aller Arbeiten wahren und
- es unterlassen werden, Vermutungen über Verfasser zu äußern.

TOP 3 BERICHT DER VORPRÜFUNG (09:50 Uhr)

Ein Vorprüfbericht mit den Ergebnissen der formalen Vorprüfung, vergleichenden Übersichtsdarstellungen sowie den Einzelberichten zu allen Beiträgen liegt für alle Anwesenden bereit. Nils Rogel präsentiert den Bericht der Vorprüfung:

Einlieferung

Als verbindliche Abgabe galt der Papierausdruck. Abgabetermin für die digitalen und analogen Unterlagen war Dienstag, der 2. Oktober 2025.

Es wurden 6 Wettbewerbsbeiträge eingereicht.

Die Arbeiten (Dateien) wurden anonym und sowohl digital per Upload als auch analog als Ausdruck der Pläne, Erläuterungstexte und Formblätter persönlich, per Post oder Kurier im koordinierenden Büro C4C | competence for competitions, Lützowstraße 93, 10785 Berlin eingereicht.

Die Einreichungen der Beiträge aller Teilnehmenden sind fristgerecht eingegangen.

Alle eingegangenen Wettbewerbsarbeiten wurden in die Vorprüfung einbezogen.

Vorprüfzeitraum

Die Vorprüfung wurde von Mittwoch, den 2. Oktober 2025 bis zum 4. November 2025 im Büro C4C durchgeführt.

Kennzeichnung der Arbeiten

Eingangsdaten, Kennziffern sowie Art und Zustand der Verpackung wurden durch die Vorprüfung erfasst. Die verschlossenen Umschläge mit den Verfassendenerklärungen wurden unter Verschluss genommen, die Kennziffern der jeweiligen Beiträge in zufälliger Verteilung mit Tarnzahlen von 6001 bis 6006 überklebt.

Anonymität der Arbeiten

Bei der Abgabe der Arbeiten wurde die Anonymität durch alle Teilnehmenden gewahrt.

Vollständigkeit der Leistungen

Die Vollständigkeit der Arbeiten wurde gemäß den in der Ausschreibung geforderten Leistungen mit folgendem Ergebnis überprüft: Alle Arbeiten waren in den wesentlichen Teilen vollständig.

Vorprüfbericht

Aufbau und Inhalt des Vorprüfungberichts sowie der Anlage zur Darstellung der Abstandsflächen werden erläutert, Rückfragen beantwortet.

Mehrleistungen

Die Arbeiten mit den Kennziffern 6004, 6005 und 6006 haben Visualisierungen abgegeben, die die Größenvorgabe DIN A3 überschreiten.

Die Visulaisierungen wurden entweder mittels eines Passpartout-Rahmens auf die Größe DIN A3 verdeckt oder mithilfe von Verkleinerungen auf die Größe DIN A3 auf den Plänen überdeckt.

TOP 4 INFORMATIONSRUNDGANG (09:30 Uhr)

Gemäß § 6 (2) RPW 2013 beschließt das Preisgericht die 6 eingereichten Wettbewerbsarbeiten zur Beurteilung zuzulassen, da die Arbeiten den formalen Bedingungen der Auslobung entsprechen, in den wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen und keinen absichtlichen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen.

Es beginnt der Informationsrundgang. Die sechs Arbeiten werden anhand der analogen Präsentationspläne, die zusätzlich über eine Beamerpräsentation vergrößert gezeigt werden, nacheinander in der Reihenfolge der Tarnzahlen 6001 - 6006 wertungsfrei durch die Vorprüfung vorgestellt.

Schwerpunkte des Vortrags sind das gestalterische Leitkonzept der Verfassenden, die Funktionalität des Brückenbauwerks, das Beleuchtungskonzepts sowie die Konstruktion des Brückenbauwerks. Darüber hinaus werden kurz zu jedem Beiterag die Nachhaltigkeitaspekte sowie ein Hinweis zur Einhaltung des wirschaftlichen Rahmens gegeben.

Abschließend wird zu jedem Entwurf ein kurzes Video dargestellt, dass aus den BIM-Daten der Teilnhemenden erstellt wurde.

Ende des Informationsrundganges um 11:50 Uhr.

TOP 5 WERTUNGSRUNDGÄNGE (14:00 Uhr)

Das Preisgericht reflektiert seine ersten Eindrücke nach der Vorstellung der Entwürfe durch die Vorprüfung und würdigt die durchgängig gute Durcharbeitung aller Arbeiten.

Erster Wertungsrundgang

Aufgrund der sehr gut durchgeabreiteten Entwüfe stellt beschließt die Jury durch einstimmigen Beschluss, alle sechs Arbeiten in den zweiten Wertungsrundgang zu überführen.

Somit verbeiben die Arbeiten mit den folgenden Tarnnummern nach dem ersten Wertungsrundgang in der Bewertung: **6001, 6002, 6003, 6004, 6005, 6006.**

Ende des ersten Rundganges um 14:20 Uhr.

Zweiter Wertungsrundgang (14:25 Uhr)

Aspekte der vertieften Diskussion werden untenstehend aufgelistet, wobei auch ggf. übergeordneter Klärungs-/Überprüfungsbedarf bezüglich einzelner Aspekte im Nachgang zum Realisierungswettbewerb gesehen wird.

Es wird ausgeführt, dass die Wettbewerbsarbeiten immer als Entwurfskonzepte und nicht bereits als Vorentwurfsplanungen zu verstehen sind.

Zur Schärfung des Blickes auf die Entwürfe in den Wertungsrundgängen werden die grundsätzlichen Meinungsbilder der verschiedenen Teilnehmenden des Verfahrens eingeholt. Als relevante Themenfelder für die Wertungsrundgänge werden benannt:

- Stadträumliche Einbindung der Brücke in den Landschaftsraum
- Nachhaltigkeitsaspekte, Materialwahl und THG-Bilanz
- Funktionalität der Brücke hinsichtlich Verkehrsführung und Barrierefreiheit
- Kosten

Über den weiteren Verbleib einer Arbeit entscheidet ab jetzt die einfache Mehrheit.

Nacheinander werden die im zweiten Wertungsrundgang verbliebenen Arbeiten erneut anhand des Modells, eingesetzt in das Umgebungsmodell, sowie anhand der Präsentationspläne zusammenfassend und wertend vorgestellt und im Plenum diskutiert. Die Abstimmung erfolgt jeweils direkt im Anschluss an die Diskussion.

Die Abstimmungen führen zu folgendem Ergebnis:

Tarnnummer	(Zustimmung/Ablehnung)
6001	(03:12)
6002	(06:09)
6003	(14:01)
6004	(02:13)
6005	(15:00)
6006	(13:02)

Somit sind die folgenden drei Arbeiten im zweiten Rundgang aus dem Verfahren ausgeschieden:
6001, 6002, 6004

Die 3 Arbeiten mit den Tarnnummern **6003, 6005, 6006** verbleiben nach dem zweiten Wertungsrundgang in der Bewertung.

Die Diskussionen zu den ausgeschiedenen Arbeiten sind zusammengefasst in der *Anlage 2 „Beurteilungstexte des Preisgerichts & Verfassendeninformationen"* wiedergegeben.

Ende des zweiten Rundganges um 15:10 Uhr.

Festlegung der Engeren Wahl

Der Antrag, die verbliebenen drei Arbeiten als Engere Wahl zu definieren, wird einstimmig angenommen. Rückholanträge werden nicht gestellt.

TOP 6 SCHRIFTLICHE BEURTEILUNGEN (15:40 Uhr)

Jeweils zwei Fachpreisrichter:innen übernimmehmen die schriftliche Beurteilung der Arbeiten der Engeren Wahl. Die weiteren Sachpreisrichter:innen, Sachverständigen und die Vorprüfung stehen jeweils für Erläuterungen der Arbeiten zur Verfügung.

Anschließend werden die Textentwürfe zur schriftlichen Beurteilung jeweils vor den Entwurfsbeiträgen verlesen. Die Textentwürfe werden diskutiert, ggf. angepasst und danach einstimmig bestätigt. Die Beurteilungstexte des Preisgerichts befinden sich in der Anlage 2 „Beurteilungstexte des Preisgerichts & Verfassendeninformationen" zum Protokoll.

Erkenntnisse aus der Diskussion

Im Verlauf der Diskussion wurde festgestellt, dass alle Arbeiten mit ihren unterschiedlichen Lösungsansätzen wichtige und erkenntnisbringende Beiträge für die Diskussion und die weitere Bearbeitung waren bzw. sind.

Neben einer Optimierung der Abstandsflächenthematik gegenüber der Nachbarbebauungen betrifft dies u.a. die gegenläufigen Anforderungen der sicherheitstechnischen Belange mit den bauordnungsrechtlichen Vorgaben zum ruhenden Verkehr und den denkmalpflegerischen Einschätzungen sowie die Integration von tatsächlichen Grünflächenanteilen im Realisierungs- und Ideenteil.

TOP 7 ENTSCHEIDUNG DES PREISGERICHTS (16:30 Uhr)

Es folgt eine abschließende Diskussion über die Qualitäten der Arbeiten der Engeren Wahl hinsichtlich ihrer architektonischen, funktionalen und statischen Konzeption. Die Stärken und Schwächen der Arbeiten der Engeren Wahl werden abgewogen.

Auf Antrag wird wie folgt über die Rangfolge abgestimmt:

Rangfolge: Tarnnummer (Zustimmung / Ablehnung)

1. Rang: 6005 (15:0)

3. Rang: 6003 (15:0)

3. Rang: 6006 (15:0)

Der Antrag wird einstimmig angekommen.

Die in der Auslobung beschriebene Verteilung der Preisgelder soll neu verteilt werden, da die Rangvolge keinen 2. Preis vorsieht. Die ursprüngliche Preisgeldverteilung ist wie folgt:

1. Preis 24.000 €

2. Preis 14.000 €

3. Preis 10.000 €

Die Preissumme wird auf Antrag des Preisgerichts einstimmig wie folgt festgelegt:

1. Preis: 24.000 €

Ein 3. Preis: 12.000 €

Ein 3. Preis: 12.000 €

Abschließend erfoglt die Abstimmung, die Rangfolge in Preise umzuwandeln. Der Vorschlag lautet wie folgt:

1. Preis: 6005

Ein 3. Preis: 6003

Ein 3. Preis: 6006

Das Preisgericht beschließt einstimmig die Festlegung der Preise.

Empfehlungen des Preisgerichtes

Das Preisgericht empfiehlt der Ausloberin einstimmig die Arbeit mit dem **1. Preis (Arbeit 6005)** unter Beachtung aller in der schriftlichen Beurteilung enthaltenen Anmerkungen als Ergebnis des Wettbewerbs Billebrücke zu beauftragen. Dabei sind alle Hinweise der schriftlichen Beurteilung zur Arbeit 6005 und die grundsätzlichen Erkenntnisse des Preisgerichtes zu beachten.

Feststellen der Verfassenden

Die Vorsitzende überzeugt sich von der Unversehrtheit der Umschläge mit den Verfassendenerklärungen und verliest die Architektinn:en und Ingenieur:innen aller Entwürfe. Die vollständige Zuordnung kann den Verfassendeninformationen in der Anlage zum Protokolls entnommen werden.

TOP 8 ABSCHLUSS & VERABSCHIEDUNG (16:45 Uhr)

Der Vorsitzende Herr Plieninger gratuliert der Ausloberin zu einem herausragenden Konzept und zu der Einstimmigkeit der Beurteilung.

Er dankt allen Beteiligten für die offenen und konstriktiven Diskussionen, die professionelle Art und Weise im Umgang miteinander und die konzentrierte und lösungsorientierte Zusammenarbeit. Er bedankt sich bei der Vorprüfung für die hervorragende Vorbereitung und kompetente Durchführung der Preisgerichtssitzung. Die Vorprüfung wird durch Akklamation für den gesamten Wettbewerb entlastet.

Er dankt der Ausloberin, für diesen wichtigen Brückenschluss einen Wettbewerb durchgeführt zu haben. Die hohe Qualität aller eingereichten Arbeiten zeigen die Qualifikation der teilnehmenden Büros und das hohe Interesse an der gestellten Aufgabe.

Als konsensuale Grundlage wird der Siegerentwurf mit Gewissheit zur zügigen Umsetzung des Projektes beitragen. Verbunden mit den besten Wünschen für den weiteren Verlauf der Planungen und des Bauens gibt sie ihren Vorsitz zurück an die Ausloberin.

Im Namen der Ausloberin dankt Herr Dr. Kleinau ebenfalls allen Verfahrensbeteiligten für die immer wertschätzenden Diskussionen aller Arbeiten, die gute Zusammenarbeit und die souveräne Leitung der Sitzung durch den Vorsitzenden.

Die Sitzung schließt um 17:10 Uhr.

Unterschriftenliste des Preisgerichts zur Bestätitgung des Protokolls

Preisgerichtssitzung

Reimarus-Saal, Haus der Patriotischen Gesellschaft
Trostbrücke 4, 20457 Hamburg
17. November 2025 | 09:30 - ca. 18:00 Uhr

Funktion	Name	Vorname	Institution	Unterschrift
Fachpreisrichter:in	Höing	Franz-Josef	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen	
	Mathe	Michael	Bezirksamt Hamburg-Mitte	
	Hinz	Robin	Bezirksamt Hamburg-Mitte	
	Dr. Mardfeldt	Björn	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer	
	Prof. Dr.-Ing. Krieger	Larissa	Freie Ingenieurin	
	Prof. Dr.- Ing. Simon	Antje	Freie Ingenieurin	
	Pleninger	Sven	Freier Ingenieur	
	Goetze	Nicolaus	Freier Architekt	
	Faucheur	Véronique	Landschaftsarchitektin	
Stellv. Fachpreisrichter	Goevert	Tobias	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen	
	Gummert	Maren	Bezirksamt Hamburg-Mitte	
	Schöning	Wulf	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer	
	Zehetmaier	Gerhard	Freier Ingenieur	
	Jaggi	Katrin	Freie Architektin	
	Schmitz	Martin	Freier Landschaftsarchitekt	
Sachpreisrichter:in	Pfaue	Kirsten	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende	
	Dr. Kleinau	Andreas	HafenCity Hamburg GmbH	
	Stewner	Randa	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer	
	Hoppe	Klaus	Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft	
	Veit	Carola	SPD-Fraktion	
	Erkalp	David	CDU-Fraktion	
Stellv. Sachpreisrichter	Deyß	Stephan	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende	
	Ballhausen	Moritz	HafenCity Hamburg GmbH	
	Dr. Peters	Cornelia	Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft	
	Hosemann	Marco	Fraktion DIE LINKE	
	Domm	Rosa	GRÜNE-Fraktion	

1. Preis – Arbeit 6005 / Kennzahl 276584



knippershelbig GmbH mit DKFS Architekten PartGmbB, Stuttgart / Aachen

Bauingenieurswesen und Architektur

Verfassende: Prof. Dipl.-Ing. FH Thorsten Helbig
Dipl. Ing. Falko Schmitt
Asc. Prof. Dipl.-Ing. Dirk Krolikowski

Mitwirkende: Dr.-Ing. Arno Richter, M. Sc., PE Florian Meier, Architectural Designer Ingo Haller, B. A. Architektur Lara Prinz, M. Arch., MA (Cantab) Sebastian Birch, Dipl. Ing. Michael Baumgartner

Beurteilungstext des Preisgerichts

Charakteristika des Entwurfes

Die moderne integrale Holzbrücke verfolgt überzeugend das Prinzip der Nachhaltigkeit als integralen Entwurfsansatz. Der Brückenentwurf als Hybridkonstruktion mit Trogquerschnitt minimiert den Anteil untenliegender Tragwerkselemente, wodurch eine optimierte Gradientenführung mit Minimierung der Anschlussrampen gelingt. Zugleich können die erforderlichen Leitungen vollständig innerhalb der Querschnittsgeometrie untergebracht werden.

Gestaltung

Der Entwurf überzeugt durch seine gestalterische Qualität mit zurückgenommener Eleganz. Die geschwungene Form des Holzträgers mit einer großen Höhe in Feldmitte visualisiert in der Ansicht den Biegemomentenverlauf am Einfeldträger. Die dynamische Abtreppung der Brettschichtholzträger ergibt dabei ein sehr interessantes Schattenspiel. Der farbig dominante Cortenstahl fungiert einerseits als gestalterisches Element und gleichzeitig als Witterungsschutz für den Holzträger. Hierbei ist die Verwendung alternativer Materialien oder Ausführungen im weiteren Planungsverlauf zu prüfen und abzuwägen.

Ebenfalls zurückgenommen, zugleich aber pragmatisch ist die einseitige Beleuchtung im Geländer anzusehen. Die Gestaltung der Geländerfüllung wäre in der weiteren Entwurfsbearbeitung zu vertiefen und zu plausibilisieren.“

Konstruktion

Das Brückentragwerk ist unter Berücksichtigung gestalterischer, ökologischer und wirtschaftlicher Aspekte optimiert. Der Überbau setzt sich aus zwei blockverklebten Brettschichtholz-Trogträgern zusammen, die an den Überbauenden in Cortenstahl-Hohlkästen einspannen. Stählerne Querträger steifen das Tragwerk in Querrichtung aus und nehmen die direkt begehbaren Carbonbetonplatten auf. Die Einspannung der Holzträger liegt in den Momentennullpunkten, wodurch eine Minimierung der Einspannbewehrung erreicht werden kann. Gleichzeitig optimiert die Einspannung die Wirtschaftlichkeit, da auf Lager und Fahrbahnübergänge verzichtet wird. Da die Einspannung des Gesamtüberbaus nur für die Verkehrslasten erfolgt, konnten auch die Unterbauten geometrisch in der Uferlinie zurückgenommen werden. Aus den geringeren Beanspruchungen resultieren deutliche Einsparungen an Stahl und Beton in den Unterbauten. Der Entwurf setzt konsequent alle Anforderungen an den konstruktiven Holzschutz um. Die Brettschichtholzträger sind durch die darüber angeordneten Cortenstahlplatten und durch die Abtreppung der Ansichtsfläche unter dem Mindestregeneinfallwinkel von 30° konstruktiv vor direkter Bewitterung geschützt. Die handnahe Prüfbarkeit bleibt durch eine aufgeständerte Anordnung der Abdeckung auf der Oberseite und die Möglichkeit des Aufklappens der Bleche auf der Innenseite der Tröge gewährleistet. Zur Unterstützung der Bauwerksüberwachung wäre zusätzlich der Einsatz eines Flächenmonitorings problemlos und mit geringem Mittelaufwand möglich.

Ökologie

Der tragwerksplanerisch durchdachte Brückenentwurf ermöglicht eine Optimierung des Materialeinsatzes. Durch den hohen Anteil an Holz und durch die Reduktion der Stahlbetonmengen in den

Unterbauten überzeugt der Entwurf durch die beste THG-Bilanz. Die ökologische Vorteilhaftigkeit wird durch die sichtbare Materialität schlüssig unterlegt.

Wirtschaftlichkeit
Infolge eines erzielbaren hohen Vorfertigungsgrades ist das Bauwerk einerseits wirtschaftlich und in kurzer Bauzeit bzw. mit kurzer Sperrzeit des Wasserweges herstellbar. Gleichzeitig gewährleistet der hohe Vorfertigungsgrad im Werk eine hohe Ausführungsqualität.

Durch die konstruktive Durchbildung bleiben auch die Kosten für Wartung und Pflege während der Nutzungszeit gering. Durch die konsequente Anwendung der Prinzipien des konstruktiven Holzschutzes kann die Brücke als „geschützte Holzbrücke" nach prEN1995-2:2025 mit einer erwartbaren Nutzungsdauer von 100 Jahren eingestuft werden.

Ein 3. Preis – Arbeit 6003 / Kennzahl 980214



Bauingenieurswesen: STERLING PRESSER Architects + Engineers Part G mbB

Verfassende: Elke Sterling Presser
Nicolas Sterling

Mitwirkende: Quoc Doan Nguyen, Alex Yakupov, Caroline Venancio-Santos

Architektur: ADAO DA FONSECA - Engenheiros Consultores, Lda

Verfassende: António Adão da Fonesca

Mitwirkende: Tiago Alves, Renato Oliveira Bastos, Nuno Pinheiro

Fachberatende:

Yann KERSALÉ, Studio Ker Yan, Licht-Designer, Paris

Beurteilungstext des Preisgerichts:

Charakteristika des Entwurfes
Eine logische Linie als Verbindung.

Gestaltung
Das dreifeldrige Brückenbauwerk fügt sich elegant zurückhaltend in die Umgebung ein. Die durchgängige Linienführung überzeugt bei Tag und mit einer indirekten Beleuchtung auch bei Nacht. Die Materialität vereint Robustheit, Langlebigkeit und Ästhetik.

Konstruktion
Die Brücke entwickelt sich mit ihren drei Feldern mit 15 m – 54 m – 15 m weit in den Bereich der Ufer hinein. Die Brücke ist auf V-Stützen im Bereich der Uferkanten gegründet. Das Haupttragwerk sind zwei Stahlhohlträger aus wetterfestem Stahl, deren Form der Kräftelinie entsprechend in Höhe und Breite variieren. Zwischen diesen ist auf Querträgern eine Fahrbahnplatte aus Verbundbetonplatten auf Stahlquerträgern aufgelagert. Der Belag ist als Kork-Epoxidharz vorgesehen. Das Geländer auf dem Stahlhohlkasten ist als Holzgeländer mit horizontalen Edelstahlseilen ausgebildet.

Ökologie
Die Nachhaltigkeitsbewertung ist im Vergleich im guten Mittelfeld. Die hohen Mengen an Stahl und Beton führen zu entsprechend höheren Treibhausgasemissionspotenzialen.

Wirtschaftlichkeit
Das sehr lange Bauwerk ergibt im Vergleich sehr hohe Herstellungskosten, die den Ansatz des Wettbewerbes übersteigen. Kritisch anzumerken ist, dass der Stahlpreis sehr optimistisch angesetzt erscheint.

Ein Dritter Preis – Arbeit 6006 / Kennzahl 213773



ARGE KHP-Ponting-KRP

Bauingenieurswesen: KHP, Leipzig

Verfassende: Michael Reichel
Mlaker Rok

Mitwirkende: Max Tetsch, Viktor Markeli, Simon Sever,

Architektur:

Verfassende: Prof. Henry Ripke

Mitwirkende: Simon Hawkings, Rebecca Warnich

Fachberatende:

Tue, NguyenViet, KHP Leipzig. Tragwerksplanung

Beurteilungstext des Preisgerichts:

Charakteristika des Entwurfes
Der/die Entwurfverfasserin hat sich äußerst präzise mit den gegebenen Angaben der Auslobung auseinandergesetzt und folglich den Wertungkriterien mit dem Slogan „reduced to the max“ entsprochen.

Gestaltung
Die schlichte Einfeldbrücke spannt zwischen den vorgegebenen Auflagerpunkten mit einer einfachen Tragstruktur, die dem Momentenverlauf entsprechend geformt ist. Sie setzt auf einen Spundwand-umsäumten Lagerkasten auf. Dies entspricht der Vorgabe der Auslobung und dem industriell geprägten Umfeld.
Als wesentliches Gestaltungsmerkmal wird beidseitig zum Brückendeck ein extensives Grün in Trögen über die Brücke geführt. Das auf der Brücke anfallende Oberflächenwasser wird in diese Pflanztröge eingeleitet / retendiert .
Die mitlaufenden Geländer werden leicht und transparent ausgeführt und schwingen in die angrenzende Landschaft aus.
Das Brückendeck besteht aus je zwei C Profilen an den Längsrändern und je zwei gevouteten I-Trägern, die über Querträger verbunden sind. Eine innovative, dünne CPC-Platte bildet die Gehfläche.

Konstruktion
Die Konstruktion wird damit äußerst leicht und die Auflagerung sehr einfach. Die gewählte Anordnung der Profile mit den C Profilen am Rand und den I-Profilen in der Brückenmitte (Querschnitt) erzeugt eine angenehme Ansichtskante.

Ökologie
Durch die minimierte Konstruktion liegt der CO_2-Fußabdruck im sehr guten Bereich.
Die Einfachheit, die schlanke und simple Dimensionierung tut hier ihr übriges.

Wirtschaftlichkeit
Dementsprechend stellt die Lösung eine sehr wirtschaftliche Variante dar.
Inwieweit die Pflanztröge ein dauerhaftes Grün anbieten können, oder einer intensiven Pflegearbeit bedürfen, bleibt unbeantwortet.
Die Idee des Verbindenden in Grüns, bleibt daher als wesentliches Merkmal des Entwurfes zu schwach ausgeprägt.

2. Rundgang – Arbeit 6001 / Kennzahl 121314



Bauingenieurswesen: Bergmeister Ingenieure GmbH

Verfassende: Josef Taferner
Puddu Mattia
Patrick Studer

Architektur: Wolfgang Tschapeller Architekten

Verfassende: Wolfgang Tschapeller

Mitwirkende: M. Arch. Ka Wai Cheung, Dipl. Ing. Felix Steinbacher, M. Arch. David Kip, Dipl. Ing. Julia Fraolini, Elena Romatzeck

Fachberatende:

Klaus Pokorny, Pokorny Lichtarchitektur, 1040 Wien, Lichtplanung

Beurteilungstext des Preisgerichts

Charakteristika des Entwurfes

Der Entwurf spielt mit den Themen Horizontale und Vertikale. Das „horizontale Element" steht für den Wasserspiegel der Bille. Das „vertikale Element" steht für die Bäume an dem Alster-Bille-Elbe Grünzug.

Gestaltung

Zwei nach oben gerichtete Stahl-Pylone am nord- und südwestlichen Ufer der Bille mit einer Höhe von 15 m assoziieren eine Baumanalogie, die auch aus der Ferne wahrgenommen wird. Die Pylone nehmen auch Schifffahrtsmotive der Nachbarschaft auf, wie z.B. die Kräne der Cap San Diego, was auch gut zu diesem Ort passt.

Die Materialität unterstreicht den Entwurfsansatz und vollendet das maritime/landschaftliche Bild:

- die vertikalen Stahl-Pylone,
- die beiden horizontalen Stahl-Hohlprofile, die eine Brett-Schichtholzplatte tragen,
- das Geländer mit nach innen geneigten V-Stützen, einem Bronze Handlauf mit integrierter Beleuchtung und einem Niro-Seilnetz

Die sensible Grünplanung bettet die Brille-Brücke in den Uferbereich der Bille ein.
Sitzstufen aus Natur- und Betonstein, die sich auch unter die Brücke ziehen, erhöhen die Aufenthaltsqualität an diesem Ort und bringt den Park näher an die Bille.
Daher stellt der Entwurf aus architektonischer und landschaftsplanerischer Sicht einen interessanten Beitrag dar.

Konstruktion

Als Tragwerk wählen die Entwurfsverfasser:innen einen gelagerten und an zwei Punkten abgehängten Träger aus zwei äußerst schlanken Stahlhohlkästen, die mit einer Brettschichtholzplatte, die als Geh- bzw. Fahrbahn dient, verbunden sind.
Das Tragwerk erscheint äußerst leicht, gleichwohl deutet einiges darauf hin, dass die gewählten Querschnitte und Profile nicht hinreichend sein könnten und letztlich deutlich mehr Material erforderlich wird.

Ökologie

Dabei erfordert die Brücke ohnehin einen vergleichsweise hohen Materialeinsatz - einerseits durch das gewählte Tragwerk und die damit verbundenen aufwändigen Gründungen bedingt, andererseits durch gestalterische Effekte wie z.B. die Knicke in den Pylonarmen erzeugt.

Wirtschaftlichkeit

Der hohe Materialeinsatz führt zu hohen Baukosten, die ggf. sich auf Grund stärkerer Träger noch erhöhen werden und gleichzeitig die Nachhaltigkeitsperformance reduzieren.

Insgesamt wirkt der Entwurf mit seinen Pylonen zu laut und gewaltig für diesen Ort. Zudem steht er in Konkurrenz zu der benachbarten Eisenbahnbrücke. Die Vermutung, dass die horizontalen Stahlträger noch kräftiger ausfallen werden, stärkt diese Befürchtung.

2. Rundgang – Arbeit 6002 / Kennzahl 420913



Bauingenieurswesen: Ingenieurbüro Miebach

Verfassende: Frank Miebach

Mitwirkende: Dominik Niewerth, Fabian Wolf, Lukas Osterlaff

Architektur: Moxon ArchitectsLtd.

Verfassende: Ezra Groskin

Mitwirkende: Ben Addy, Justin Frank, Jamie Kinehorn

Beurteilungstext des Preisgerichts:

Charakteristika des Entwurfes
Das Brückenbauwerk passt sich unauffällig in die Umgebung ein. Im nördlichen Bereich öffnet sich das Bauwerk zum Grünstreifen hin.

Gestaltung
Die Randträger werden durch ein blendfreies Beleuchtungskonzept in Szene gesetzt.

Konstruktion
Es handelt sich um ein semi-integrales Brückenkonstruktion mit vier untenliegenden Brettschichtholzträgern als Hauptträger, die im Widerlagerbereich rahmenartig in die Anschlussbereiche aus Stahl übergehen.
Durch Rahmentragwirkung ergibt sich in der Mitte ein mit rd. 75 cm schlanker Überbau. Die Widerlagerbereiche sind asymmetrisch ausgebildet und wirken in Zusammenspiel mit der Gründung jedoch deutlich massiver.
Die asymmetrisch ausgebildeten Widerlagerbereiche werden aus gestalterischen als auch aus statisch-konstruktiven Gesichtspunkten kontrovers diskutiert.
Als Brückendeck wird Cortenstahl mit RHD-Beschichtung vorgesehen.

Die in den Querschnitten dargestellte Leitungsführung ist nicht anforderungsgerecht geplant (Abstände) und ist nur durch erhebliche Anpassungen des Entwurfes, wie z.B. Verbreiterung des Querschnitts aufzulösen. Des Weiteren sind die vier auf der Südseite vorgesehenen Lager nicht ausreichend zugänglich.

Ökologie
Trotz der Holzkonstruktion hat das Bauwerk im Vergleich zu den anderen eine schlechte THG-Bilanz. Ursächlich sind die massiven Widerlagerbereiche inklusive Gründung. Auch die Wartung/ Erneuerung der RHD-Beschichtung wirkt sich ungünstig aus.

Wirtschaftlichkeit
Der Kostenrahmen wurde eingehalten. Allerdings sind die Kosten für die Gründung nicht vollumfänglich nachprüfbar.

Das Bauwerk ist in der zweiten Wertungsrunde ausgeschieden. Maßgebend waren neben der Gestaltung (u.a. unsymmetrische Ausbildung, massive Widerlagerbereiche), betriebliche Belange (u.a. Fugen Brückendeck, RHD-Beschichtung, nicht anforderungsgerechte Leitungsplanung und Zugänglichkeit der Lager) sowie die schlechtere THG-Bilanz im Vergleich zu den anderen Beiträgen.

Zweiter Rundgang – Arbeit 6004 / Kennzahl 835469



Bauingenieurswesen: panta ingenieure GmbH

Verfassende: Dr.-Ing. Matthias Frenz
Laurent Ney

Mitwirkende: Karl Burgmann, Alexandra Vocht, Jakob Schmitt, Abel Groenewolt, Chien Nguyen Vu Nam, Chi Hoang Thi Quynh, Abel Groenewolt, Minh Phi Hoang, Canh Nguyen Ngoc, Lam Vo Dinh, Josselin Chassaignon, Thore Siegmund, Henning Kaufmann

Architektur: Ney &Partners

Verfassende: Laurent Ney

Mitwirkende: M. Karl Burgmann, Alexandra Vocht, Jakob Schmit, Abel Groenewolt, Chien Nguyen Vu Nam, Chi Hoang Thi Quynh, Abel Groenewolt, Minh Phi Hoang, Canh Nguyen Ngoc, Lam Vo Dinh, Josselin Chassaignon

Beurteilungstext des Preisgerichts

Charakteristika des Entwurfs

Die Verfassenden setzen mit ihrem Entwurf einen starken Akzent auf ein konstruktives Gerüst, das als filigranes und minimalistisches Bauwerk mit seiner Leichtigkeit einen klaren Kontrast zur massiven Eisenbahnbrücke schaffen soll, sich aber aus Sicht der Jury als Landmarke zwar stark im Stadtraum positioniert, aber gleichzeitig mit der bestehenden Eisenbahnbrücke konkurriert.

Gestaltung

Der tunnelartige Brückenschlag schafft einen Raum von besonderem Charakter, der allerdings die Attraktivität der freien Weitsicht über den Flussraum beeinträchtigt.

Konstruktion

Die Grundidee der Konstruktion, als oben liegendes Tragwerk bestehend aus einer zweifach gekrümmten Gitterschale aus Stahl mit einer zusätzlich außenliegende Bogenschar zur Aussteifung, wurde von der Jury als mutiger Ansatz gewürdigt. Die Jury bedauert, dass die solitäre Setzung der Geländer nicht in Einheit mit der subtil anmutenden Tragkonstruktion genutzt werden konnte.

Ökologie

Positiv bewertet wurde die Auswahl des Materials in Hinsicht auf Dauerhaftigkeit und Langlebigkeit, wobei der Flächenverbrauch für die vorgesehenen Bau- und Erschließungsflächen Nachteile mit sich bringt. Kritisch wurde die Möglichkeit bewertet, das Fachwerk mit Pflanzen zu bedecken, da kein Bodenanschluss möglich ist, sowie auch der Pflegeaufwand einer solchen Berankung zu berücksichtigen ist.

Wirtschaftlichkeit

Die Analyse der Kosten und Kennwerte lässt vermuten, dass in einzelnen Bereichen mit Mehrkosten zu rechnen ist. Hinterfragt wurde die durchgehend gleichbleibend dargestellte Materialstärke der Stahlstäbe, welche realistischerweise z.B. in den Kreuzungsbereichen stärker ausgeführt werden müssten, wodurch ein weiterer Kostentreiber zu erwarten ist.