

# Studentische Entwurfswettbewerbe

Zwischen fachlicher Weiterbildung  
und persönlicher Entwicklung





# Motivation

## Bauingenieure entwerfen?

Obwohl der Entwurf von baulichen Strukturen in den Köpfen der Allgemeinheit in der Architektur verankert ist, gibt es viele Fälle, in denen Bauingenieurinnen und Bauingenieure entwerfen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die äußere Form des Bauwerks maßgeblich durch seine Tragstruktur bestimmt wird, z. B. bei Brücken, aber auch bei anderen sogenannten 'Ingenieurbauwerken' wie Türmen, Hallen oder Überdachungen von Stadien.



*Die Salginatobelbrücke – hohe Ingenieurbaukunst des Schweizer Brückenbaupioniers Robert Maillart; Foto: Ferdinand Schulte zu Sodingen*

## Entwurfswettbewerbe in der Lehre

Das Institut für Massivbau der TU Dresden (TUD) hat seit 2022 mehrere studentische Entwurfswettbewerbe ausgelobt. Die Aufgabenstellungen für die hier vorgestellten Wettbewerbe zu Brückenentwürfen wurden in Kooperation mit der Stadt Dresden entwickelt. Ziel war es, den Studierenden möglichst realistische Fragestellung zu bieten.

Gleich vorab sei angemerkt, dass die Randbedingungen nicht zwangsläufig identisch mit den Anforderungen offizieller Entwurfs- bzw. Planungswettbewerbe waren.

Die Entwurfswettbewerbe bieten den Studierenden die Möglichkeit, sich unter realen Bedingungen zu messen und eigene Ideen zu entwickeln. Auch wenn die Entwürfe nicht umgesetzt werden, ermöglichen sie es, reale Fragestellungen im Kontext von Ort, Technik und Gesellschaft zu durchdenken. Die Studierenden lernen, Verantwortung zu übernehmen, komplexe Rahmenbedingungen zu bewerten und Brücken nicht nur technisch zu berechnen, sondern als Teil des urbanen Lebensraums zu entwerfen.

Die Teilnahme an den Wettbewerben steht nicht nur Studierenden des Bauingenieurwesens offen, sondern auch Studierenden verwandter Fachrichtungen wie der Architektur, der Landschaftsarchitektur und der Stadtplanung. Gerade durch die interdisziplinäre Zusammenarbeit entstehen Synergien, die sich in besonders gelungenen Ergebnissen widerspiegeln. So wurden die letzten beiden Wettbewerbe von gemischten Teams von Studierenden der Architektur und des Bauingenieurwesens gewonnen.

An der TU Dresden nehmen neben Studentinnen und Studenten des deutschsprachigen Diplomstudiengangs Bauingenieurwesen auch Studierende des internationalen Masterstudiengangs ACCESS *Advanced Computational and Civil Engineering Structural Studies* regelmäßig an den Wettbewerben teil. Dadurch wird sowohl der interdisziplinäre als auch der interkulturelle Austausch gefördert.

# Ressourceneffizienter Leichtbau am Beispiel einer Rad- und Gehwegbrücke über die Elbe

## Hintergrund

Der Verkehrsentwicklungsplan 2025+ der Stadt Dresden sieht eine neue Elbquerung im Westen der Stadt vor. Als Ersatz für die im Jahr 1996 eingestellte Fährverbindung von der Ostra-Halbinsel zum Ball- und Brauhaus Watzke soll die Elbe mit einer Geh- und Radwegbrücke überspannt werden. Dadurch soll der Besucherstrom zwischen dem rechtselbisch gelegenen Stadtteil Altpieschen und dem Ostragehege mit seinen Kultur-, Messe- und Sportanlagen belebt werden.



Weg zum ehemaligen Fähranleger auf der Seite des Ostrageheges mit Blick auf Altpieschen; Foto: Kerstin Speck

## Aufgabenstellung

Aufgabe war es, eine Fuß- und Radwegbrücke vom Dresdner Ostragehege auf die gegenüberliegende Elbseite zu entwerfen. Da dieser Bereich Naturschutz- und Überschwemmungsgebiet ist, war auf eine umweltschonende Einbindung zu achten. Die exakte Trassierung durfte unter Beachtung der bestehenden Infrastruktur und des bebauten Umfelds eigenständig gewählt werden. Auf eine sinnvolle Anbindung an das bestehende Wegenetz und den ÖPNV war zu achten.

Der Schwerpunkt der Aufgabe lag in der Entwicklung eines konstruktiv interessanten und sinnvollen Ent-

wurfs. Das Tragwerk sollte möglichst effizient und ressourcenminimal ausgebildet werden. Materialwahl und Konstruktionsweise waren offen.

Für die Nutzungsbreite waren mindestens 5 m anzusetzen. Das Bauwerk musste barrierefrei ausgebildet werden und ausreichend beleuchtet sein. Die erforderliche lichte Höhe über dem höchsten Schifffahrtswasserstand beträgt 7,85 m. Darüber hinaus war der Gefährdungsraum auf einer Breite von 208,7 m stützenfrei zu überbrücken.

## Siegerentwürfe

Der studentische Wettbewerb wurde für das Sommersemester 2022 ausgeschrieben. Die Wettbewerbsunterlagen wurden den beteiligten Hochschulen ab dem 1. April 2022 zur Verfügung gestellt. Mit Teilnahmeabschluss am 15. Juli 2022 wurden zwölf Entwürfe eingereicht. Insgesamt nahmen 38 Studierende von verschiedenen Hochschulen teil – und zwar von der TU Berlin, der BTU Cottbus-Senftenberg, der HTW Dresden und der TU Dresden.



Die Jury vor dem Siegerentwurf, v. l. n. r.: Stephan Kühn Stadt Dresden, Sabine Göbel Stadt Dresden, Professor Volker Schmid TU Berlin, Stephanie Mau Stadt Dresden, Professor Steffen Marx TUD und Hendrik Lindner BTU Cottbus-Senftenberg; Foto: Max Herbers



*Ansicht der schlanken Kreisringbrücke vom Pieschener Elbufer aus; Visualisierung: Niklas Blume, Robin Pierer, Philipp Scheffler, Franz Weinert*

Die eingereichten Entwürfe wurden am 11. August 2022 von einer sechsköpfigen Fachjury bewertet. Diese setzte sich aus Vertreterinnen und Vertretern der TUD, der Stadt Dresden, der TU Berlin und der BTU zusammen. Insgesamt wurden drei Gewinnerentwürfe gekürt und zwei Sonderpreise für besonders gelungene Brückenmodelle vergeben. Unabhängig von ihrer Platzierung erhielten alle Studierenden ein Exemplar des Buches „Der Turm und die Brücke“ von David P. Billington.

## **1. Platz – Elblaufbrücke**

*Niklas Blume, Robin Pierer, Philipp Scheffler und Franz Weinert (TUD)*

Die „Elblaufbrücke“ wurde vom natürlichen Lauf der Elbe inspiriert und schafft eine organische Verbindung zwischen den Elbufern. Der Startpunkt der Brücke befindet sich am Pieschener Ufer zwischen den ÖPNV-Haltestellen 'Oschatzer Straße' und 'Dresden Altpieschen'. Die Gestaltung reduziert sich auf das Notwendigste, um den Fokus auf das effiziente Tragsystem zu lenken.

Die Konstruktion, die einen einseitig aufgehängten Kreisringträger für diesen Ort vorsieht, wurde von der Jury auch wegen ihrer architektonischen Qualität ausgewählt. Sie sei eine Bereicherung für den Ort, die durch eine geschickte Anbindung an das Pieschener Ufer die Mobilität für den Fuß- und Radverkehr deutlich steigert, hieß es in der Begründung der sechs Jurorinnen und Juroren.



*Der Kreisring spannt sich elegant über die Elbe und offeriert spannende Ansichten der Brücke beim Überqueren; Visualisierung: Niklas Blume, Robin Pierer, Philipp Scheffler, Franz Weinert*

## 2. Platz – Schrägseilbrücke für Dresden

Layth Al-Falahi, Philipp Galandi, Lara Patzig und Dario Schmekel (TU Berlin)



Ansicht der zweihüftigen Schrägseilbrücke vom Ostragehege aus; Visualisierung: Layth Al-Falahi, Philipp Galandi, Lara Patzig, Dario Schmekel

Der Entwurf sieht eine ressourceneffiziente Schrägseilbrücke für Rad- und Fußgängerverkehr über die Elbe vor. Die Brücke besitzt sanft geschwungene, durchdachte Rampenkonstruktionen mit einer kontinuierlichen Steigung unter 3 %, wodurch ein komfortables Überqueren ermöglicht wird. Zwei A-förmige Pylone mit fächerförmiger Schrägseilanordnung tragen den schlanken Überbau in Stahl-Beton-Verbundbauweise. Die monolithische, fugenlose Verbundkonstruktion aus Stahl und Beton minimiert Materialeinsatz und Wartungsaufwand. Das Netzgeländer sorgt für maximale Transparenz und minimale Windangriffsfläche.

## 3. Platz – Ostra-Brücke

Patryk Buda, Florian Eckert, Frederike Glassmann und Elliot Melcer TU Berlin



Die „Ostra-Brücke“ als Schrägkabelkonstruktion mit einem Pylon greift nur minimal in das Stadtbild ein; Visualisierung: Patryk Buda, Florian Eckert, Frederike Glassmann, Elliot Melcer

Die „Ostra-Brücke“ wurde als Schrägkabelbrücke konzipiert. Durch die Anordnung nur eines statt der sonst oft üblichen zwei Pylone werden Eingriffe in das Stadtbild minimiert. Die Brücke hat eine Spannweite von 240 m und je 3 m breite Wege für den Fuß- und Radverkehr. Die funktionale Trennung der unterschiedlichen Verkehrsarten erfolgt durch die mittig liegende Seilebene.

Trotz der technisch und topographisch herausfordernden Randbedingungen gelingt es dem Entwurf, ingenieurtechnische Eleganz mit robuster Funktionalität zu verbinden. Die Brücke besitzt das Potential, durch den markanten, schlanken Pylon, den flachen Überbau und die klare Seilanordnung zu einem identitätsstiftenden Bauwerk für das Ostragehege und die Stadt Dresden zu werden.



Ansicht des schlanken A-Pylons am Elbufer auf der Seite des Ostrageheges; Visualisierung: Patryk Buda, Florian Eckert, Frederike Glassmann, Elliot Melcer

Weitere Informationen zum Wettbewerb „Ressourceneffizienter Leichtbau am Beispiel einer Rad- und Gehwegbrücke über die Elbe“ finden Sie hier:



# Entwurf einer ressourceneffizienten Geh- und Radwegbrücke am Südpark in Dresden

## Hintergrund

2033 wird die Bundesgartenschau (BUGA) in Dresden stattfinden. Sie verfolgt das Leitmotiv, ehemalige Trümmerareale der Stadt Dresden in lebendige Grünräume zu verwandeln und so die wechselhafte Stadtgeschichte Dresdens zu reflektieren.

Vier Kernareale bilden die Hauptausstellungsflächen. Der Südpark ist eines davon. Er befindet sich direkt südlich des Hauptcampus der TU Dresden. Das Areal ist aktuell durch wertvolle Sukzessionsflächen und landwirtschaftlich genutzte Bereiche geprägt. Die geplante Entwicklung im Rahmen der BUGA 2033 knüpft an städtische Planungen an, die eine Umwandlung dieses Areals in öffentlich zugängliche Grün-, Freizeit- und Sportflächen vorsieht.

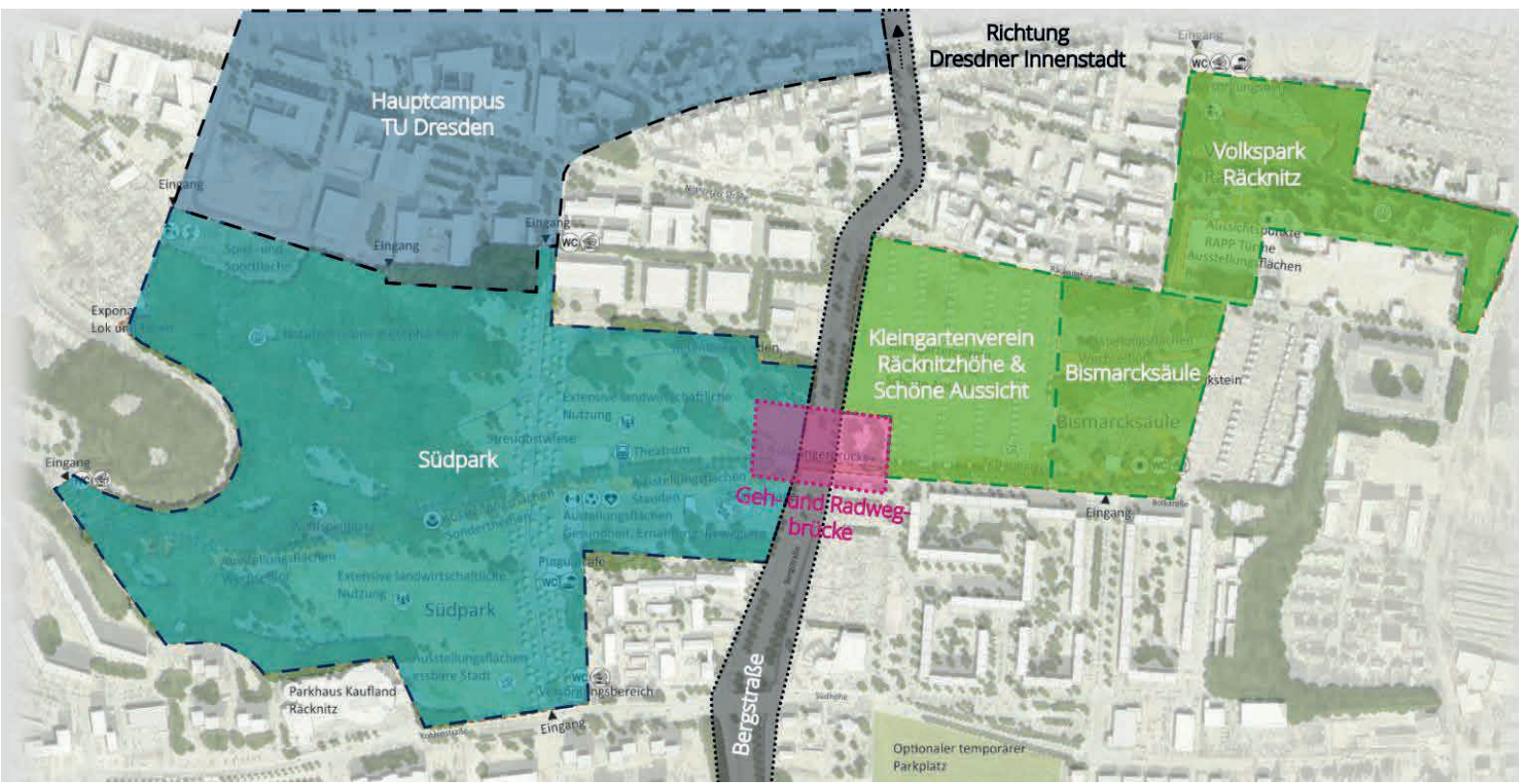
Östlich des Südparks befinden sich die historische Bismarcksäule, der Volkspark Räcknitz und die Kleingar-

tenanlage „Schöne Aussicht & Räcknitzhöhe“, die ebenso Bestandteil der BUGA-Ausstellungsflächen sein werden.

Aktuell sind die Areale Südpark und Bismarckturm durch die Bergstraße separiert. Die Bergstraße als Teil der B 170 dient seit 2005 als Autobahnzubringer zur A 17 und ist eine wichtige Verkehrsader der Stadt Dresden. Im Rahmen der BUGA 2033 soll eine barrierefreie Geh- und Radwegbrücke über die Bergstraße errichtet werden, die als neue, attraktive Wegeverbindung zwischen dem Südpark, der Bismarcksäule und dem Volkspark Räcknitz den Grünzug Beutlerpark – Bürgerwiese – Kaitzbach – Elbe erweitert.

Durch die Nähe zur Autobahn hat die Brücke das Potential, ein architektonisch ansprechendes Eingangstor nach Dresden zu werden – für die Gäste der BUGA und darüber hinaus.

Lageplan des Kernareals Südpark; Abbildung: Stadt Dresden modifiziert



## Aufgabenstellung

Die Aufgabe war, eine Geh- und Radwegbrücke über die Bergstraße zu entwerfen. Die Brücke soll eine durchgehende Verbindung zwischen dem Südpark, dem Kleingartenverein „Räcknitzhöhe & Schöne Aussicht“, der Bismarcksäule und dem Volkspark Räcknitz schaffen sowie die Verbindung zwischen den umliegenden Stadtquartieren verbessern.

Die exakte Trassierung des Bauwerks durfte unter Beachtung der geplanten und vorhandenen Infrastruktur sowie des bebauten Umfelds eigenständig gewählt werden. Auf eine sinnvolle Anbindung an das bestehende Wegenetz von Berg- und Böllstraße sowie die geplanten Geh- und Radwege für die BUGA war zu achten. Der Schwerpunkt der Aufgabe lag in der Entwicklung eines konstruktiv interessanten und sinnvollen Entwurfs. Das Tragwerk sollte möglichst effizient und ressourcenminimal ausgebildet werden. Die Materialwahl sowie Konstruktionsweise waren offen.

Für die Nutzbreite waren mindestens 5 m vorzusehen. Das Bauwerk sollte barrierefrei und ausreichend beleuchtet sein. Die Höhe des freizuhaltenden Lichtraumprofils über der Bergstraße wurde mit 6,50 m vorgegeben. Nach Möglichkeit war die Bergstraße stützenfrei zu überbrücken. Im Areal befindet sich eine Hochspannungsleitung. Bei der Konzeptionierung der Brückenrampen musste auf einen ausreichenden Sicherheitsabstand zwischen der Fahrbahnoberkante und der Hochspannungsleitung geachtet werden.

## Siegerentwürfe

Der Studierendenwettbewerb wurde für das Wintersemester 2024/2025 ausgeschrieben. Die Wettbewerbsunterlagen wurden den Studierenden ab dem 14. Oktober 2024 zur Verfügung gestellt. Neben einer Konsultationsmöglichkeit zur Aufgabenstellung war eine Ortsbegehung mit Vertretern der Stadt Dresden Teil des Wettbewerbes.

Mit Teilnahmeschluss am 14. Februar 2025 wurden 13 Entwürfe eingereicht. Insgesamt nahmen 44 Studierende der TUD teil. Am 3. März 2025 kürte eine sechsköpfige Jury, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der TUD, des Zentrums für Baukultur Sachsen und der Stadt Dresden, die drei Gewinnerentwürfe des Wettbewerbs.



Jurysitzung im Beyer-Bau der TU Dresden am 14.02.2025; Foto: Stefan Gröschel

Die Preisverleihung erfolgte im Rahmen des 34. Dresdner Brückenbausymposium am 20. März 2025.

*Stimmen aus der Jury zu den Gewinnerentwürfen:*

- » Marcel Timmroth, Geschäftsführer der BUGA Dresden 2033 gGmbH:  
„Ich freue mich, dass die Studierenden vielfältige Lösungsansätze und entscheidende Impulse für die weitere Planung des Brückenbauwerkes liefern konnten. Die Aufgabe war nicht ganz einfach, denn im Rahmen der BUGA fungiert die Brücke als zentrales Verbindungselement, welches insbesondere den topografischen und gestalterischen Herausforderungen am Standort Rechnung tragen muss.“
- » Steffen Marx, Direktor des Instituts für Massivbau an der TU Dresden:  
„Die hohe Qualität der eingereichten Arbeiten ist beeindruckend und wir freuen uns sehr, dass der Wettbewerb heute mit so einem tollen Ergebnis ausgegangen ist. Für uns ist es immer ein Anliegen, in der Lehre den Studierenden Möglichkeiten bieten zu können, gemeinsam eine inspirierende Wirkung für die Gesellschaft zu erschaffen, kreativ tätig zu sein auch über Fakultäten hinweg.“

### 1. Platz – Grünes Band

*Hans Bolz, Marc Lilienthal, Ferdinand Schulte zu Sodingen und Linus Witzel*

Der Siegerentwurf besticht durch seine herausragende Materialeffizienz und eine innovative Tragwerksgestaltung. Der Entwurf greift das Konzept der



Tragwerk aus Holz und Cortenstahl bei Nacht; Visualisierung: Hans Bolz, Ferdinand Schulte zu Sodingen, Marc Lilienthal, Linus Witzel

BUGA auf und integriert sich durch seine intensive Begrünung harmonisch in die Umgebung. Ein zentrales Merkmal des Entwurfs ist seine hohe Adaptivität: Die Wandelbarkeit des Bauwerks ermöglicht eine intensive Begrünung während der Gartenschau und eine nachhaltige Bewirtschaftung darüber hinaus.

Die Brücke schafft nicht nur eine nahtlose Verbindung zwischen dem Volkspark Räcknitz und der geplanten Ausstellungsfläche, sondern ist zugleich Park. Die Naturnähe des Entwurfes wird auch durch die Materialwahl aufgegriffen. Das Haupttragwerk besteht aus Brettschichtholzträgern und langlebigem Cortenstahl.

Das Tragwerk rahmt die Bergstraße ein und wirkt als Tor nach Dresden. Gleichzeitig generiert es zahlreiche Ausblicke für die zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer. Der Entwurf überzeugte die Jury: „Das Konzept ist mutig, zugleich zeitgemäß und kontextualisiert das Leitmotiv der BUGA: Grün für die Stadt.“

## 2. Platz – GetAway Bridge

*Jhoel Ramiro Mercado Ramirez und Brian Onacha Ogada*

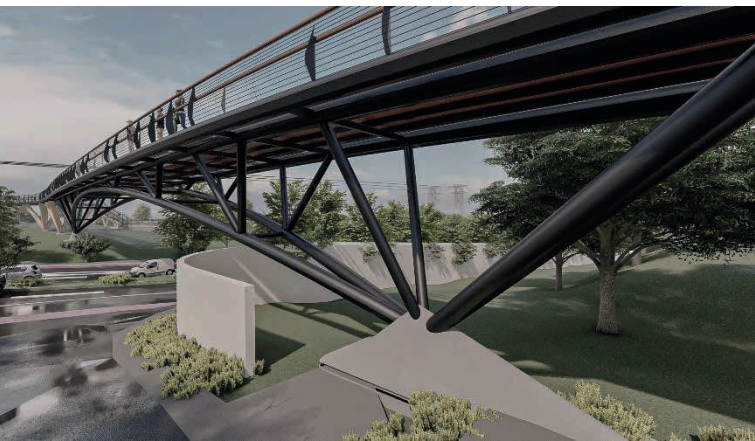
Die Brücke besteht in der Hauptspannweite aus einem flachen Stahlfachwerkbogen, der sich mit einem Stich-zu-Spannweite-Verhältnis von 1:10 zurückhaltend in



Ein intensiv begrünter Brückenschlag über die Bergstraße, der das Leitmotiv der BUGA 2033 kontextualisiert; Visualisierung: Hans Bolz, Ferdinand Schulte zu Sodingen, Marc Lilienthal, Linus Witzel



Die Draufsicht der GetAway Bridge demonstriert, wie sich die Brücke zum Südpark hin öffnet; Visualisierung: Jhoel Ramiro Mercado Ramirez, Brian Onacha Ogada



*Untersicht des schlanken Stahlfachwerkbogens über die Bergstraße; Visualisierung: Jhoel Ramiro Mercado Ramirez, Brian Onacha Ogada*



*Die schlanke Holz-Carbonbeton-Konstruktion überspannt nahezu schwerelos die Bergstraße; Visualisierung: Erik Becher, Fabian Opitz, Lilli Schrapps, Leonie Toppel*

das Gelände einpasst. In der Nebenspannweite wechseln Materialität und Tragsystem zu V-förmigen Holzstützen, die in die Grünflächen des Südparks überleiten. Die Jury lobte die Brücke für ihre hohe Transparenz und Schlankheit. Besonders hervorgehoben wurde der verantwortungsvolle Umgang mit den Baustoffen. Durch den Wechsel der Materialien zwischen Haupt- und Nebenspannweiten wird eine räumliche Trennung des Bauwerks geschaffen, wodurch thematisch von den urbanen Wohngebieten östlich der Bergstraße in die Grünflächen des Südparks übergeleitet wird. Der Brückenbogen heißt Gäste der Stadt Dresden willkommen. Das durchlässige Geländer trägt zur offenen Gestaltung der Brücke bei.

### 3. Platz – Südparkbrücke

*Erik Becher, Fabian Opitz, Lilli Schrapps und Leonie Toppel*

Die Holz-Carbonbeton-Brücke verbindet Ästhetik und Funktionalität. Mit der Kombination aus Blockträgern und Carbonbeton entsteht eine schlanke Struktur, die sich zurücknimmt und harmonisch in die Umgebung integriert. Das Tragwerk zeugt von Material- und Tragwerkseffizienz und besticht durch einen innovativen Materialmix. Durch die gezielte Wegeführung sorgt die Brücke für eine direkte Verbindung zwischen dem Südpark und der Bismarcksäule.

Die Brücke lässt einen großen Gestaltungsspielraum für eine unabhängige Entwicklung des BUGA-Konzeptes: „Ein Bauwerk, das Raum für die BUGA lässt“, kommentierte ein Jurymitglied. Das Tragwerk ist unaufgeregt und besitzt dennoch eine Torwirkung, was durch ein weiteres Jurymitglied folgendermaßen kommentiert wurde: „Braucht es diese starke Außenwirkung? – Die Brücke besitzt eine wohltuende Schlichtheit“.

*Mehr Informationen zum Wettbewerb „Entwurf einer ressourceneffizienten Geh- und Radwegbrücke am Südpark in Dresden“:*



*Eine Brücke mit wohltuender Schlichtheit, die der Umgebung Raum lässt; Visualisierung: Erik Becher, Fabian Opitz, Lilli Schrapps, Leonie Toppel*

# RETHINK.Bridge – Entwurf einer ressourcen-effizienten Elbquerung am Beispiel der Carolabrücke Dresden

## Hintergrund

Am 11. September 2024 ereignete sich in Dresden der Teileinsturz der Carolabrücke. Die Brücke verband Altstadt und Neustadt als zentrale Verkehrs- und Lebensader der Stadt. Sie wurde nicht nur von tausenden Autos täglich genutzt, sondern diente auch dem Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ÖPNV als unverzichtbare Verbindung. Seit dem Einsturz kommt es zu erheblichen Verkehrsbehinderungen innerhalb der Stadt, da andere Brücken und Routen überlastet sind.



*Dresden, 11. September 2024 – eine Lebensader der Stadt – die Carolabrücke – liegt in der Elbe; Foto: Stefan Gröschel*

Bereits 1964 fand ein Wettbewerb zur Neugestaltung der Carolabrücke statt. Die Ergebnisse wurden öffentlich ausgestellt und beurteilt. Damals gaben auch etwa 250 Studierende ihre Meinungen zu den Brückenentwürfen ab. Der Wettbewerb förderte innovative Ansätze und trug maßgeblich zur Gestaltung des später realisierten Bauwerks bei. In Anlehnung an diese Tradition erhielten Studierende im Sommersemester 2025 die Möglichkeit, ihre kreativen und visionären Ideen für den Neubau der Carolabrücke einzubringen.

## Aufgabenstellung

Gesucht wurden kreative, technisch sinnvolle und nachhaltige Entwürfe für eine neue, zukunftsfähige Elbbrücke. Besondere Aufmerksamkeit sollte hierbei der zentralen Lage nahe des historischen Altstadt-kerns, einer hohen Aufenthaltsqualität für alle Nutzergruppen sowie der Integration von Fuß-, Rad-, Straßenbahn- und Kfz-Verkehr gelten.

Die exakte Trassierung des Bauwerks durfte innerhalb der Grenzen der bisherigen Bebauung und unter Berücksichtigung der geplanten und vorhandenen Infrastruktur eigenständig gewählt werden. Der Baukörper sollte sich behutsam in das historisch gewachsene Stadtgefüge integrieren und dennoch Strahlkraft besitzen. Die Blickbeziehungen zu den historischen Bauten der Innenstadt waren zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollten nicht nur Blickachsen von Standorten außerhalb der Brücke berücksichtigt werden, sondern auch prädestinierte Aussichten von der Brücke auf die Stadtsilhouette.

Baustoffwahl sowie Konstruktionsweise waren offen. Materialgerechte und realitätsnahe Entwurfsansätze wurden vorausgesetzt.

Die funktionale Aufteilung der Brücke für die einzelnen Verkehrstypen war frei zu erarbeiten. Die Nutzbreiten durften im Rahmen des Entwurfes sinnvoll und begründet gewählt werden. Es war auf eine sinnvolle Anbindung an das bestehende Wegenetz sowie eine geeignete Einbindung des beidseitig der Elbe verlaufenden Elberadweges zu achten. Das Bauwerk und der Übergang zum Elbufer waren barrierefrei zu gestalten. Der Uferbereich unterhalb des Bauwerks durfte frei geplant werden.

In der Stromöffnung durfte ein Stropfpfeiler platziert werden, vorzugsweise auf bestehenden Fundamenten



Die Jury vor dem Siegerentwurf, v. l. n. r.: Professor Richard Stroetmann (TUD), Bart Halaczek Knight Architects, London, Professorin Yvonne Ciupack TU Darmstadt und Professor Steffen Marx TUD; Foto: Jakob Vogt

der Vorgängerbauwerke. Die Hauptspannweite musste mindestens 120 m betragen.

Kostenvorgaben gab es im Wettbewerb bewusst nicht, um den Teilnehmenden größtmögliche gestalterische Freiheit zu ermöglichen. Der Stadtratsbeschluss zu einem vierspurigen Ausbau der Brücke wurde erst während des Wettbewerbs getroffen. Auch die strengen planrechtlichen Randbedingungen für den realen Wiederaufbau waren zu Beginn des studentischen Wettbewerbs noch nicht bekannt, weshalb einige Entwürfe von den heute mittlerweile bekannten Anforderungen und Rahmenbedingungen abweichen.

## Siegerentwürfe

Der Wettbewerb wurde für das Sommersemester 2025 ausgelobt. Die Wettbewerbsunterlagen wurden am 16. April 2025 veröffentlicht. Mit Einreichungsschluss am 29. August 2025 lagen zwölf Entwürfe vor. Insgesamt nahmen 43 Studierende der TU Dresden am Wettbewerb teil. Am 6. Oktober 2025 kürte eine Fachjury aus Vertreterinnen und Vertretern der TU Dresden, der TU Darmstadt und vom Büro Knight Architects in London die drei Gewinnerentwürfe. Die offizielle Preisverleihung wird im Rahmen des 35. Dresdner Brückenbausymposiums am 19. März 2026 erfolgen.

„Wie bereits beim letzten Wettbewerb haben wir wieder eine beeindruckend hohe Qualität der Einreichungen gesehen“, betonte Steffen Marx, Direktor des Instituts für Massivbau der TU Dresden. „Es ist erfreulich, zu sehen, wie Studierende ihre Vorstellungen einer zukunftsfähigen Carolabrücke entwickeln und dabei kreative wie nachhaltige Ansätze verfolgen.“

### 1. Platz – Plan C

*Hans Bolz, Marc Lilienthal, Ferdinand Schulte zu Sodingen und Linus Witzel*

Der Siegerentwurf „Plan C“ überzeugte die Jury durch seine herausragende städtebauliche und gestalteri-



Blick auf die Carolabrücke und die Dresdner Altstadt silhouetten bei Nacht; Visualisierung: Hans Bolz, Ferdinand Schulte zu Sodingen, Marc Lilienthal, Linus Witzel



Begehbbare Bögen mit Blick auf die Altstadt; Visualisierung: Hans Bolz, Ferdinand Schulte zu Sodingen, Marc Lilienthal, Linus Witzel

sche Qualität. Die Brücke folgt dem klaren Gedanken, für alle Nutzergruppen eine hohe Aufenthaltsqualität zu schaffen – sei es für Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV oder den motorisierten Verkehr – und das mitten im Dresdner Stadtzentrum. Durch die geschickte und getrennte Wegführung über- und unter der Brücke ist die Elbquerung nicht nur zweckmäßig, sondern wird zum Erlebnis. Die Touristenströme entlang der Brühlschen Terrasse und der Elbufer werden sinnvoll eingebunden. Das neue Bauwerk bildet mit dem Neustädter Elbufer und der Augustusbrücke einen inspirierenden Rundgang.

Der Entwurf greift die Bogenbrückentradition Dresdens auf und übersetzt sie ins Moderne. Dabei entstehen viele Anknüpfungspunkte zu den benachbarten Brücken und auch zur historischen Carolabrücke. Die schrägen Außenflächen des Bogens verleihen dem Bauwerk Eleganz und Leichtigkeit, wodurch es sich harmonisch in die Elblandschaft einfügt. „Die Brücke bietet für jeden etwas – eine Verbindung, die nicht nur funktional überzeugt, sondern auch gestalterisch begeistert“, urteilte die Jury. Mit seinem mutigen Ansatz, der bewusst über die städtischen Anforderungen hinausgeht, zeigte das studentische Team eine Haltung, die Innovation mit Respekt vor der Dresdner Baukultur vereint. Damit hat „Plan C“ das Potential, selbst zu einer neuen Landmarke zu werden und die attraktive Stadtansicht Dresdens nachhaltig zu prägen.



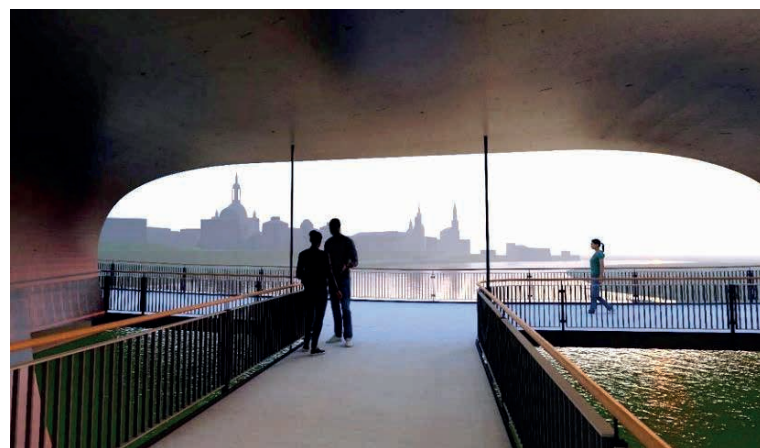
Mehr Aufenthaltsqualität durch funktionale Trennung verschiedener Verkehrsarten; Visualisierung: Florian Einbock, Florian Felber, Simon Gernlein, Maurice Müller

## 2. Platz – Carolabrücke mit zwei Ebenen

Florian Einbock, Florian Felber, Simon Gernlein und Maurice Müller

Der zweitplatzierte Entwurf überzeugte durch seine klare Reduktion auf das Wesentliche. Es stand der Gedanke im Vordergrund, eine funktionale, gut durchdachte Brücke zu schaffen, die in ihrer Schlichtheit und Klarheit besticht.

Trotz des zurückhaltenden Ansatzes bietet der Entwurf eine überraschend hohe Aufenthaltsqualität. Besonders der abgesetzte Fuß- und Radweg schafft Orte des Verweilens und eröffnet interessante Blickbeziehungen über die Elbe und in die Stadt. Mit einer einfachen Idee gelingt es, viel Gutes zu bewirken – ein „Stadtbalkon“, der durch intensive Begrünung überzeugt und zur optischen Schlantheit des Bauwerks beiträgt. Aus der Nutzerperspektive wird die Brücke nicht als massiv wahrgenommen. Zugleich erfüllt sie die Anforderungen einer angemessenen Stadtbrücke, die funktional, ressourceneffizient und zukunftsfähig ist.



Ausblick vom abgesetzten Geh- und Radweg auf die Dresdner Altstadt; Visualisierung: Florian Einbock, Florian Felber, Simon Gernlein, Maurice Müller

Die Möglichkeit der Vorfertigung sowie ein sinnvolles Bauverfahren machen den Entwurf wirtschaftlich und nachhaltig. Besonders positiv wurden die entkoppelten Verkehrswege für Fuß- und Radverkehr, die Möglichkeit des Seitenwechsels unter dem Hauptträger der Brücke hindurch und die flexible Nutzbarkeit bewertet. Eine Vierspurigkeit kann bei Bedarf bei einer kombinierten Nutzung des Gleisbereichs durch Straßenbahn und Autoverkehr gewährleistet werden. Die Jury erkannte in diesem Entwurf eine sehr angemessene und nutzerorientierte Lösung, die ruhig, klar und durchdacht wirkt. Eine Brücke die den Anspruch einer modernen, funktionalen Stadtbrücke beispielhaft erfüllt!

### 3. Platz – Carolabrücke mit abgehängtem Fuß- und Radweg

*Karimi Ishak Fahmy Guirguis, Boril Nestorov, José Luis Arellano Mendoza und Andre Orsoni*



*Unterwegs unter der Brücke; Visualisierung: Karimi Ishak Fahmy Guirguis, Boril Nestorov, José Luis Arellano Mendoza, Andre Orsoni*

Der drittplatzierte Entwurf beeindruckte durch seine städtebauliche Idee, den Geh- und Radweg abzuhängen und dadurch einen neuen Stadtraum zu schaffen, der die beiden Elbufer zu einem zusammenhängenden Erlebnisraum verbindet. Die Brücke wird nicht nur als Bauwerk, sondern als integraler Bestandteil eines Rundgangs verstanden, der neue Wegebeziehungen eröffnet und die aktive Nutzung durch die Stadtbevölkerung ermöglicht.

Durch die Orientierung am Bestand fügt sich das Bauwerk selbstverständlich in die Umgebung ein. Zugleich definiert es selbstbewusst einen neuen, eigenständigen Raum. Besonders positiv bewertet wurde die klare Entkopplung sowohl von motorisiertem und nicht motorisiertem als auch von Fußgänger- und Radverkehr, was in einem hohen Maß an Komfort und Sicherheit

resultiert. Die abgehängten Fußwege ermöglichen eine geringe Gesamtbreite der Brücke. Dadurch besticht sie durch ihre schlanke, fast filigrane Gestalt. Gleichzeitig werden witterungsgeschützte Bereiche geschaffen.

In Summe haben die Studierenden ein verbindendes, einladendes Bauwerk entworfen, welches das bestehende Wegenetz geschickt aufnimmt, anbindet und weiterführt. Mit hoher räumlicher Qualität und einer durchdachten Gestaltung gelingt es diesem Entwurf, beide Flussseiten auf besondere Weise miteinander zu verknüpfen.



*Der abgehängene Fuß- und Radweg schafft einen zusammenhängenden Erlebnisbereich zwischen der Brühlschen Terrasse der Dresdner Altstadt und dem Neustädter Elbufer; Visualisierung: Karimi Ishak Fahmy Guirguis, Boril Nestorov, José Luis Arellano Mendoza, Andre Orsoni*

*Mehr Informationen zum Wettbewerb „RETHINK.Bridge – Entwurf einer ressourceneffizienten Elbquerung am Beispiel der Carolabrücke Dresden“:*





**TU Dresden**

Helmholtzstraße 10

01062 Dresden

☎ +49 351 463 337 95

✉ info@tu dresden.de



QR Code zur digitalen Pdf Version oder  
der Webseite mit äquivalentem Inhalt:

➤ [tud.de/link](https://tud.de/link)