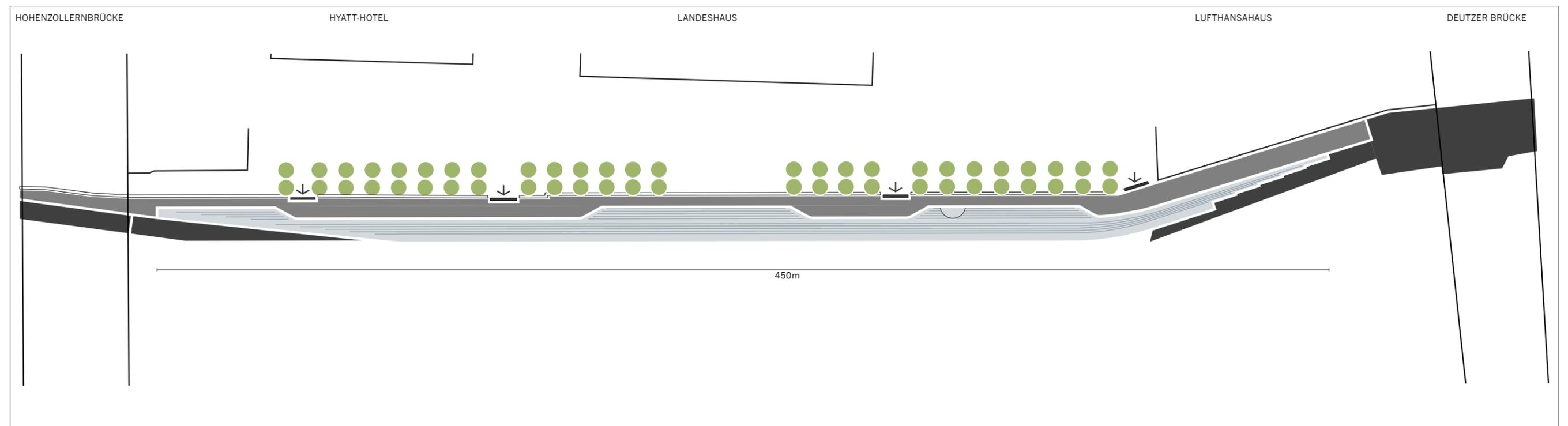


VARIANTE 1: STAND ENTWURFSPLANUNG

Variante 1 ist die konsequente Weiterentwicklung des Wettbewerbsentwurfes und zeigt eine schlüssige Gesamtgestaltung für ein deutlich aufgewertetes städtisches Rheinufer in Köln-Deutz zwischen der Hohenzollernbrücke und der Deutzer Brücke:

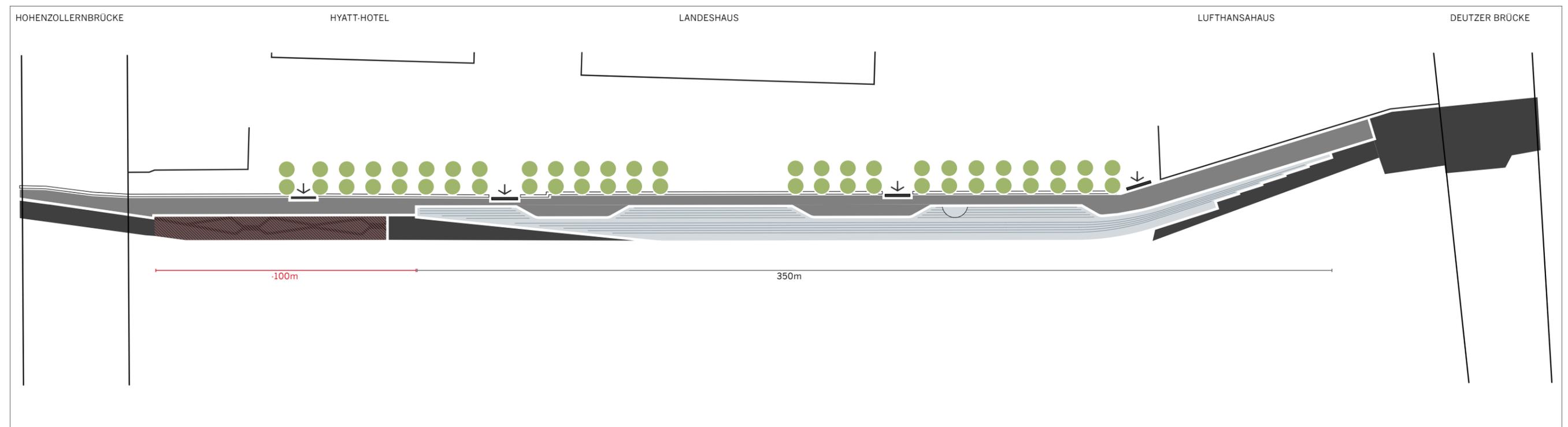
- selbstverständliche städtebauliche Einbindung der Ufertreppe zwischen Hohenzollernbrücke und Deutzer Brücke
- gezielte Reaktion auf die bereits hergestellten Durchgänge in der HWS-Wand
- komplette Bespielung des Ufers und symmetrischer Anblick vom linksrheinischen Ufer
- Barrierefreiheit am nördlichen und südlichen Zugang der Ufertreppe (barrierefreier Durchgang möglich) und an drei Durchgängen der HWS-Wand
- Mehrkosten gegenüber Planungsbeschluss durch Planungsdetailierung (siehe gesonderte Auflistung)



VARIANTE 2: EINSEITIGE EINKÜRZUNG (KÜRZUNG CA. 100M):

Für eine deutliche Kostenreduzierung zur Erreichung des ursprünglichen Kostenrahmens (10,66 Mio € brutto), müsste die Ufertreppe um min. 100m eingekürzt werden. Sinnvoll, da im Süden die Treppe auf der bestehenden Kanurampe ausläuft und so eine „natürliche“ Barrierefreiheit im Süden besteht, die kostengünstig integriert werden kann. Diese Variante birgt folgende Nachteile und Risiken in sich:

- Im Norden besteht kein selbstverständlicher Beginn der Ufertreppe mehr. Der nördliche Beginn liegt „willkürlich“ zwischen den beiden Brücken. Die Bezüge zu den bereits hergestellten Durchgängen HWS-Wand sind aufgelöst. Gerade die relative Enge des Panoramaweges im Bereich Durchgang Hermann-Pünder-Str. macht (je nach notwendiger Kürzung) eine völlige Neukonzeption der Treppe in diesem Bereich notwendig (Überschneidung von nördlicher Rampe und nördlicher Bastion).
- Es wird eine Neuordnung der Bastionen notwendig.
- Die relative Symmetrie Aufhebung der Ufertreppe zwischen Hohenzollernbrücke und Deutzer Brücke wird aufgehoben. Die städtebauliche Einbindung und eine harmonische Stadtansicht vom linksrheinischen Ufer sind in Frage gestellt. Dazu trägt auch der Erhalt des sehr „unruhigen“ Bestandsufers (Brüche durch bestehende Rampen und Treppen) nördlich der Treppe und die bessere Einsehbarkeit der Anschlusssituation bei. Es wird eine Überprüfung der Anschlusssituation notwendig, die wiederum zu zusätzlichen Mehrkosten führen kann. Besonders der selbstverständliche Umgang mit bestehenden Bermen, Treppen und Rampen in diesem Bereich wird als schwierig eingestuft.
- Die Erhöhung der Auflast auf den rheinseitig von der HWS-Wand liegenden Wegebereich, verursacht durch notwendige Anschlusspunkte an den bereits hergestellten Hochwasserschutz (Höhe der Durchgänge HWS-Wand), kann eine Sanierung der bestehenden Uferbefestigung notwendig machen, die zusätzliche Kosten verursacht. Eine zusätzliche Auflast kann nur vermieden werden, wenn die barrierefreie Zugänglichkeit der Durchgänge HWS-Wand aufgegeben wird.



VARIANTE 3: BEIDSEITIGE KÜRZUNG (KÜRZUNG CA. 150M)

Für eine bessere städtebauliche Einbindung wäre eine beidseitige Kürzung der Treppe notwendig. Eine relative Symmetrie zwischen der Hohenzollernbrücke und Deutzer Brücke wäre wieder hergestellt. Eine beidseitige Kürzung der Ufertreppe stellt jedoch die barrierefreie Zugänglichkeit der Ufertreppe in Frage und müsste mit großer Wahrscheinlichkeit aufgegeben werden, da eine zusätzlich Rampe im Süden einen Großteil der eingesparten Kosten wieder zu nichte machen bzw. zusätzliche Mehrkosten verursachen würde. Die Variante birgt jedoch weitere Nachteile und Risiken:

- Die Einbindung der Treppe im Süden in das sehr heterogene Bestandsufer macht zusätzliche Stützkonstruktionen notwendig.
- Der nördliche Durchgang HWS-Wand wäre trotzdem ohne Bezug zur Ufertreppe, obwohl vorraussichtlich am meisten frequentiert.
- Die Konzeption des rheinseitigen Uferweges (Panoramaweg) muss völlig neu überdacht werden. Die nördlich und südlich der Treppe entstehenden Breiten des Panorameweges von bis zu 7,30m wirken überdimensioniert.
- Auch in dieser Variante kann die Erhöhung der Auflast auf den rheinseitig vor der HWS-Wand liegenden Wegebereich, verursacht durch notwendige Anschlusspunkte an bereits hergestellten Hochwasserschutz (Höhe der Durchgänge HWS-Wand), eine aufwendige Sanierung der bestehenden Uferbefestigung notwendig machen, die zusätzliche Kosten verursacht. Eine zusätzliche Auflast könnte nur vermieden werden, wenn auch die barrierefreie Zugänglichkeit durch die Durchgänge HWS-Wand aufgegeben wird.

