


BRÜCKENBAU

Construction & Engineering

Ausgabe 1–3 • 2026

26. Symposium Brückenbau in Leipzig

 MAURER



Erster Preis im wettbewerblichen Dialogverfahren Klimafreundliche Rheinbrücke am Kölner Ubierring

■ ■ ■ von Julian Seisenberger, Hans Grassl



1 Visualisierung der Geh- und Radwegbrücke am Ubierring mit Blick von Süden
© Stadt Köln/Ingenieurbüro Grassl GmbH/Firmhofer + Günther Architekten/Kock Consult GmbH/arbos landscape

Die Stadt Köln plant zwei neue Rheinbrücken für Fuß- und Radverkehr als Beitrag zur Mobilitätswende. Die klimafreundliche Rheinbrücke am Ubierring, entworfen vom Ingenieurbüro Grassl mit Firmhofer + Günther Architekten, Kocks Consult und arbos landscape, gewann den ersten Platz im wettbewerblichen Dialog. Das Bauwerk ist als filigrane einhüftige Schrägseilbrücke mit einer Gesamtlänge von 624 m und einem in Brückenachse orientierten A-Pylon konzipiert, der eine pfeilerfreie Querung von Strom- und Vorland mit einer Hauptspannweite von 265,50 m ermöglicht. Der Entwurf setzt auf ressourcenschonende Materialien, eine wartungsarme Konstruktion und minimale Eingriffe in denkmalgeschützte Bereiche. Die Brücke schafft eine barrierefreie Verbindung zwischen Südstadt und Deutzer Hafen und bietet Aufenthaltsqualität mit neuen Blickachsen auf den Rhein. Grassl wurde als Generalplaner für die weiteren Planungen beauftragt.

1 Einleitung

Mit zwei neuen Rheinbrücken für den Fuß- und Radverkehr setzt die Stadt Köln ein starkes Zeichen für die Mobilitätswende. Die Brücke an der Bastei im Norden und die Brücke am Ubierring im Süden schließen zentrale Lücken im Netz des Umweltverbunds und verbinden bedeutende städtebauliche Räume mit den neu entstehenden Quartieren am Rhein. Beide Bauwerke sind als reine Geh- und Radwegbrücken konzipiert, barrierefrei und nachhaltig geplant. Sie schaffen nicht nur funktionale Querungen, sondern auch attraktive Aufenthaltsräume mit neuen Blickachsen auf den Rhein und die Stadt.

Für die südliche Rheinquerung am Ubierring erzielte Grassl gemeinsam mit Firmhofer + Günther Architekten, Kocks Consult und arbos landscape den ersten Platz im wettbewerblichen Dialogverfahren. Der Entwurf einer klimafreundlichen Rheinbrücke am Kölner Ubierring überzeugt durch eine filigrane Schrägseilbrücke mit einer Gesamtlänge von 624 m, ressourcenschonender Materialwahl und wartungsarmer Bauweise – ein klares Bekenntnis zu Nachhaltigkeit und zukunftsfähiger Infrastruktur.



2 Kölner Rheinbrücken und ihre Funktion
© Aus [1]



3 Lageplan der neuen Rheinbrücke mit linksrheinischer Anbindung an den Ubieringpark und rechtsrheinischem Anschluss an den Deutzer Hafen
© Ingenieurbüro Grassl GmbH/Firmhofer + Günther Architekten/Kock Consult GmbH/arbos landscape

2 Wettbewerblicher Dialog

Der wettbewerbliche Dialog war das Herzstück des Vergabeverfahrens für die beiden neuen Rheinbrücken. Eine Rheinquerung wurde je einem Los zugeordnet. Ziel war es, die besten Ideen für eine zukunftsfähige Infrastruktur zu gewinnen – offen, transparent und im Austausch zwischen Stadt und Planungsteams. Das Verfahren gliederte sich in drei Stufen: Zunächst bewarben sich 21 Teams je Los, von denen acht für die Dialogphase ausgewählt wurden. In mehreren Gesprächsrunden wurden die Konzepte gemeinsam weiterentwickelt, bevor die vier besten Entwürfe in die Angebotsphase gingen. Bewertet wurde nach klaren Kriterien: Qualität der Entwürfe, Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit. Dieser Prozess hat nicht nur zu einem technisch ausgereiften, sondern auch zu einem gestalterisch überzeugenden Ergebnis für beide Lose geführt. Unser Planungsteam von Grassl konnte sich im hochrangig besetzten Teilnehmerfeld mit dem Lösungsvorschlag für die südliche Rheinquerung am Ubiering durchsetzen [1].

3 Randbedingungen

Die neue Rheinquerung verbindet den südlichen Abschluss der Kölner Ringstraße mit dem entstehenden Quartiersplatz Deutzer Hafen. Der Ubiering endet am Ubieringpark und bietet sich als Ausgangspunkt der Brücke an, wobei bestehende Wegeführungen des Rheinhafens berücksichtigt werden müssen.

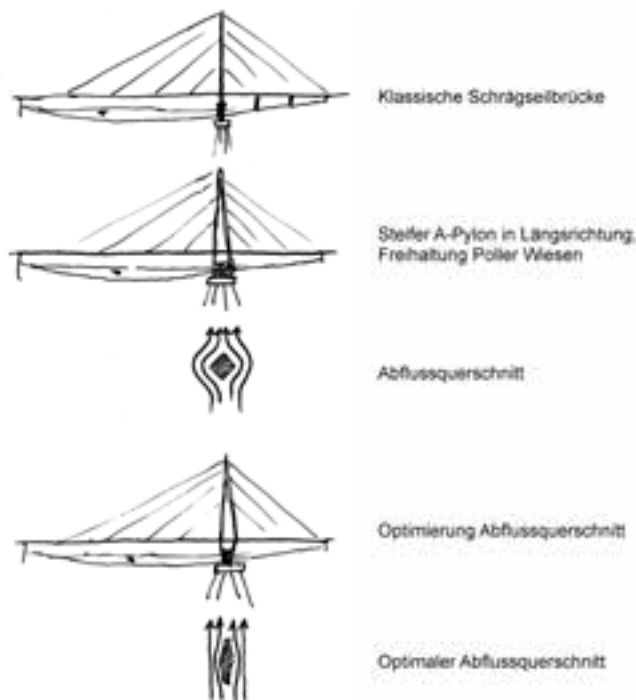
Ein markantes Bauwerk am linken Rheinufer ist die denkmalgeschützte Rheinbastion. Rechtsrheinisch trifft die Brücke auf die denkmalgeschützten Poller Wiesen und das neu konzipierte Areal des Deutzer Hafens. Die Planung muss die Transformation des Deutzer Hafens zu einem neuen Stadtquartier berücksichtigen und eine attraktive Anbindung schaffen. Maßgebend sind daher die Einbeziehung der Lage im innerstädtischen Rheinraum und die hohen Anforderungen an Schifffahrt, Verkehr und Denkmalschutz. Die Fahrinne des Rheins sowie zusätzliche stromnahe Breiten sind pfeilerfrei zu überspannen und eine entsprechende Mindestdurchfahrthöhe für die Schifffahrt ist zu gewährleisten. Vollsperrungen der Schifffahrt sind während Bau und Unterhaltung auszuschließen. Im Bereich der linksrheinischen Rampe ist zudem eine Querung der beiden Trassen der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) und des Agrippinaufers zu berücksichtigen. Für die Nutzung als Geh- und Radwegbrücke soll eine Flächenlast von 5 kN/m^2 sowie die Befahrbarkeit durch Service- und Rettungsfahrzeuge bis $7,50 \text{ t}$ angesetzt werden. Die Brücke muss barrierefrei gestaltet sein und eine Breite von mindestens 10 m aufweisen, um eine sichere und komfortable Führung des Fuß- und Radverkehrs zu gewährleisten. Nachhaltigkeit ist eine zentrale Planungsprämisse: Ressourcenschonende Bauweise, langlebige Materialien und eine wartungsarme Konstruktion sind verpflichtend.

4 Wettbewerbsentwurf

4.1 Gestaltungs- und Tragwerkskonzept

Der Entwurf folgt dem Leitgedanken einer eleganten, ressourcenschonenden Konstruktion, die die historische Blickachse zum Kölner Dom frei hält und das Rheinpanorama bewahrt. Die Brücke zeichnet sich durch eine filigrane, transparente Gestaltung aus, die ihre Bestimmung als Geh- und Radwegbrücke unmittelbar erkennen lässt. Der A-Pylon mit asymmetrisch gebrochenen Kanten erzeugt spannende Lichtreflexionen und unterstreicht die Leichtigkeit des Bauwerks. Die Gestaltung interpretiert die typologischen Elemente bestehender Rheinbrücken neu und schafft so eine eigenständige, identitätsstiftende Ergänzung des Kölner Brückenensembles. Die Brücke ist als Schrägseilbrücke mit einem zentralen A-Pylon konzipiert. Diese Konstruktion wurde gewählt, um den Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet der Poller Wiesen sowie die historische Rheinbastion minimal zu halten.

Eine oftmals für Straßenbrücken eingesetzte Spreizung der Pylonstiele über die Fahrbahn ist weder für das Tragwerk noch für die Nutzung erforderlich und daher weder wirtschaftlich noch nachhaltig. Stattdessen wird der zentral angeordnete Einzelpylon in Brückenlängsrichtung aufgelöst. Durch diese Maßnahme erhält der Pylon als Bock in Längsrichtung eine breitere Basis und damit gegenüber einem Einzelpylon eine deutlich höhere Steifigkeit in Brückenlängsrichtung. Diese erhöhte Steifigkeit reduziert die Beanspruchungen im Überbau und ermöglicht eine stützenfreie Ausbildung des Randfelds über den Poller Wiesen. Um zugleich den Abfluss des Rheins nur in geringem Maße zu beeinträchtigen, wird unterhalb des Brückendecks ein gegenläufiger Knick vorgesehen, der die Breite des Sockels strömungsgünstig reduziert. Sämtliche Stahlquerschnitte werden dichtgeschweißt, um den Wartungsaufwand sowie den Stahl- und Korrosionsschutzbedarf im Sinne der Nachhaltigkeit zu minimieren. Das Gesamtkonzept vereint technische Innovation, Nachhaltigkeit und gestalterische Qualität. Die schlanke Bauweise und der hohe Vorfertigungsgrad minimieren den Eingriff in die denkmalgeschützten Uferbereiche. So entsteht ein Bauwerk, das nicht nur funktional und effizient ist, sondern auch einen neuen städtebaulichen Akzent setzt und die Ingenieurskunst zeitgemäß interpretiert.



4 Skizzenhafte Darstellung des Gestaltungs- und Tragwerkskonzepts © Ingenieurbüro Grassl GmbH/Firmhofer + Günther Architekten/Kock Consult GmbH/arbos landscape

4.2 Vorrangiges Entwurfskriterium: Nachhaltigkeit

Maßgeblichen Einfluss auf die Wertung im wettbewerblichen Dialog hatte die Nachhaltigkeit des Brückenentwurfs. Neben einem umfassenden Nachhaltigkeitskonzept wurde insbesondere die Bilanzierung der Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus des Bauwerks bewertet.

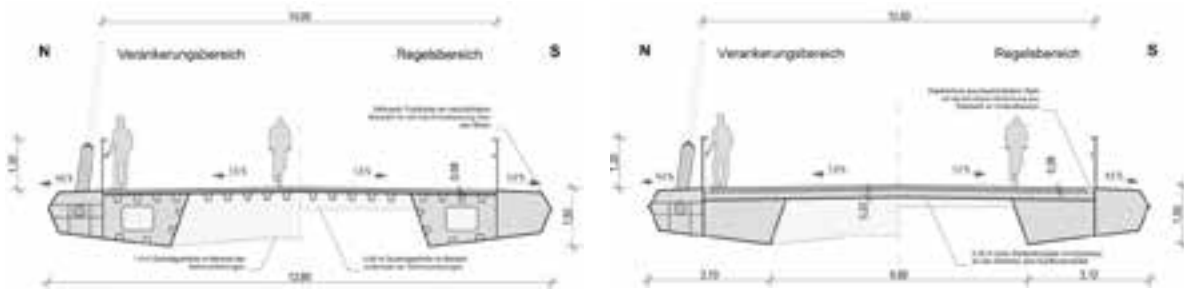
Hierfür stellte der Auslober in Zusammenarbeit mit der Mark Ingenieure GmbH ein Excel-Tool zur Ermittlung des Global Warming Potentials (GWP) auf Grundlage der Ökobaudat des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen bereit. Die Wettbewerbsbeiträge konnten so direkt miteinander verglichen und bewertet werden. Die im vorherigen Kapitel dargestellte Gestaltung und das Tragwerkskonzept sind eng mit diesem Ziel verknüpft. Nachhaltigkeit wird dabei nicht als Zusatz verstanden, sondern als integraler Bestandteil des Entwurfs. Sie umfasst die Minimierung des Materialeinsatzes, die Reduktion von Eingriffen in denkmalgeschützte und landschaftlich sensible Bereiche sowie die Sicherstellung einer hohen Dauerhaftigkeit. Die gewählte Schrägseilbrücke folgt dem Prinzip »Material nur dort, wo es wirkt« und ermöglicht eine ressourcenschonende, wartungsarme Konstruktion. Damit erfüllt der Entwurf ökologische, ökonomische und soziokulturelle Anforderungen und setzt ein klares Zeichen für zukunftsfähige Infrastruktur.



5 Visualisierung der Geh- und Radwegbrücke am Ubiering mit Blick von Norden © Stadt Köln/Ingenieurbüro Grassl GmbH/Firmhofer + Günther Architekten/Kock Consult GmbH/arbos landscape



6 Ansicht der Strombrücke
© Ingenieurbüro Grassl GmbH/Firmhofer + Günther Architekten/Kock Consult GmbH



7 8 Brückenquerschnitt im Fluss- (links) und Vorlandbereich (rechts)
© Ingenieurbüro Grassl GmbH/Firmhofer + Günther Architekten/Kock Consult GmbH

4.3 Tragwerk und Konstruktion der Strombrücke

Die Rheinquerung ist als Schrägseilbrücke mit einer Hauptstützweite von 265,50 m und einer Vorlandstützweite von 164 m geplant. Höhe und Querschnittsabmessung des Pylons einer Schrägseilbrücke unterliegen den statischen Zwangspunkten, die sich aus den erforderlichen lichten Weiten ergeben. Die im Wettbewerbsentwurf im statisch-konstruktiv optimierten Fächersystem angeordneten Seile definieren durch die Einhaltung einer minimalen Seilneigung von 1 : 2,50 die Pylonhöhe von 69 m. Die Pylonhöhe erfüllt sowohl die Anforderungen an eine stadtbildverträgliche Silhouette als auch die statisch-konstruktiven Vorgaben für eine über 265 m freitragende Schrägseilbrücke. Die geringe Fahrbahnbreite von 10 m und die im Vergleich zu den benachbarten Straßen- und Eisenbahnbrücken deutlich reduzierten Verkehrslasten erlauben eine kompakte Querschnittsausgestaltung mit einer Konstruktionshöhe von 1,50 m am Überbau. Die Biege- und Druckbeanspruchungen aus dem robusten Multiseilsystem rechtfertigen keine großen Querschnittsabmessungen des Pylons. Stattdessen wird der in Längsrichtung aufgelöste Stahlpylon im Hinblick auf maximale Effizienz und Schlankheit vollständig dichtgeschweißt und nicht begehbar hergestellt.

Bei einem vergleichbaren, begehbar ausgebildeten Pylon würde sich die erforderliche Stahlmenge mehr als verdoppeln und die Fläche des Korrosionsschutzes aufgrund der Einbauten beinahe vervierfachen. Für einen ganzheitlich nachhaltigen Bauwerksentwurf ist das nicht angemessen. Um trotzdem die Wartungselemente an den Seilverankerungen am Pylon zugänglich zu machen, werden die Seile jeweils durch den Pylon hindurchgeführt und außen verankert. Eine handnahe Prüfung kann so mit mobilen Arbeitsbühnen durchgeführt werden. Der Querschnitt mit je zweizelligen außenliegenden Hohlkästen, die mit einem regelmäßigen Abstand von 5 m mit Querträgern verbunden sind, ermöglicht Seilanker ohne Zusatzkonsolen. Da sich die beiden inneren Hohlkästen im Stromfeld im Bereich der orthotropen Platte befinden, werden sie bedingt inspizierbar ausgeführt. Sollten wider Erwarten Schäden im Bereich der orthotropen Platte auftreten, ist eine Zugänglichkeit gewährleistet. Die außenliegenden Hohlkästen befinden sich außerhalb der Fahrbahn und werden nicht inspizierbar ausgeführt. Ein innenliegender Korrosionsschutz ist somit nicht erforderlich.

Im Bereich der Seilverankerungen werden untenliegende Montage- und Wartungsöffnungen vorgesehen. Die außenliegenden Kästen erlauben eine aerodynamisch günstige Ausbildung der Überbauränder, um die Schwingungsanfälligkeit der leichten Stahlkonstruktion zu reduzieren. Der Verzicht auf punktuelle Seilverankerungskonsolen am Überbau führt zudem zu einer ruhigen und schlanken Wirkung der Brückenansicht. Im Vorlandbereich kommt zum Ausgleich der größeren Stützweite des Stromfelds ein schwererer Stahlverbundquerschnitt zum Einsatz. Aufgrund der Ausbildung des Pylons als in Brückenlängsrichtung wirkender Bock ist eine Stahlbetonplatte von maximal 22 cm plus 8 cm Gussasphalt ausreichend. In Richtung des rechtsrheinischen Widerlagers wird noch zusätzlicher Balastbeton eingesetzt. Die Fahrbahnplatte wird zwischen den außenliegenden Hohlkästen oberhalb der inneren Kästen angeordnet. Die dichtgeschweißten Stahlhohlkästen werden im Vorlandbereich robust und wartungsfreundlich ohne Längssteifen nicht inspizierbar ausgeführt.



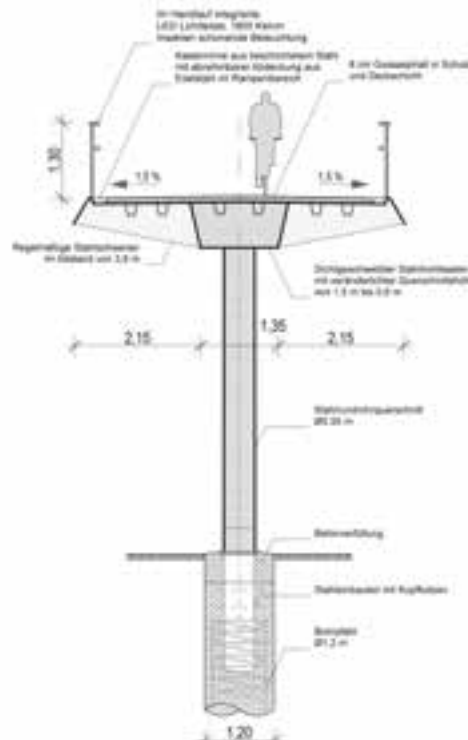
9 Visualisierung der Brücke am Ubierring im Bereich des linksrheinischen Agrippinaufers
© Stadt Köln/Ingenieurbüro Grassl GmbH/Firmhofer + Günther Architekten/Kock Consult GmbH/arbos landscape

4.4 Tragwerk und Konstruktion des Rampenbauwerks

Als schlanke semiintegrale Stahlbrücke zeichnet sich das linksrheinische Rampenbauwerk des Wettbewerbsentwurfs durch seine zurückhaltende Einbindung im Bereich des Ubierrings aus. Die Rampe quert den Elisabeth-Treskow-Platz mit der darunterliegenden Tiefgarage des Rheinaufhafens, den Hochwasserschutz entlang des Rheins, zwei Straßenbahntrassen der KVB und die mehrspurige Agrippinauferstraße. Aufgrund der beengten innerstädtischen Randbedingungen wurde die Fahrbahnbreite von 10 m auf der Strombrücke auf nur noch 5 m im Bereich der Rampe reduziert. Durch die Anordnung einer Treppenanlage und eines Aufzugs am Elisabeth-Treskow-Platz kann im Bereich der Rampe von geringeren Verkehrsmengen ausgegangen werden. Der Überbau wurde als kompakter dichtgeschweißter Stahlhohlkasten mit orthotroper Fahrbahn und außenliegenden Stahlschwertern konzipiert. Auf ein vollständiges Schließen der Untersicht wurde aus Gründen der Ressourceneffizienz bewusst verzichtet.

Aufgrund des engen Baufelds, welches durch die rheinparallelen Verkehrsachsen und insbesondere die denkmalgeschützte alte Festungsmauer eingeschränkt wird, wurden die Unterbauten der Achsen 20, 30 und 40 mit Hilfe sehr platzsparender Stahlrundstützen mit minimalem Eingriff

in den Baugrund durch direkte Einspannung in Einzelbohrpfähle geplant. Diese Maßnahme minimiert einerseits den bauzeitlichen Eingriff und erhöht andererseits durch die integrale Bauweise die Robustheit und Wartungsfreundlichkeit des Bauwerks im Endzustand.



10 Regelquerschnitt im Rampenbereich
© Ingenieurbüro Grassl GmbH/Firmhofer + Günther Architekten/Kock Consult GmbH

4.5 Einbindung in den urbanen Raum und die Parkanlagen

Die neue Geh- und Radwegbrücke schafft die direkte Verbindung zwischen dem bestehenden linksrheinischen Platzensemble mit angeschlossener Parkanlage und dem rechtsrheinisch konzipierten neuen Stadtquartier am Deutzer Hafen. Die geplante Rheinquerung würdigt das Stadtgefüge in seiner Wertigkeit und städtebaulichen Bedeutung für diesen innerstädtischen Uferbereich von Köln. Sie tritt in den direkten Dialog mit ihrer Umgebung, die durch eine starke Achse sowie eine stringente und nahtlose Eingliederung in den städtebaulichen Gesamtkontext geprägt ist. Somit trägt die Brücke zu einem harmonischen Stadtbild bei und wirkt identitätsstiftend für das neue Quartier.

Durch die geplante Brücke wird eine Fortführung der Radverkehrsachsen im Süden auf den Kölner Ringen über den Rhein in das rechtsrheinische Stadtgebiet (Stadtteile Deutz, Poll usw.) geschaffen. Durch die Verknüpfung mit den Nord-Süd-Achsen links und rechts des Ufers fungiert die neue Rheinachse als integrierender Lückenschluss im vorhandenen Radverkehrsnetz. Die Brücke dient in analoger Weise als Fußverkehrsverbindung. Die Zugangsrampen und die Brücke werden barrierefrei und nutzerfreundlich ausgebildet.

Freiraumplanerisch bindet die Brücke die linksrheinische Parkanlage am Ubierring an die Poller Wiesen und die Alfred-Schütte-Allee an. Die Rampe orientiert sich an der Allee und wird in kürzestmöglicher Länge und Breite in den Park am Ubierring geführt; der Eingriff in den Baumbestand wird minimiert, Sichtbeziehungen bleiben offen. Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit werden durch neue Wegeanschlüsse und Zugänge gesteigert. Die Brücke fungiert damit als Bindeglied im Kölner Freiraumsystem und stärkt die geplanten Wegebeziehungen im Rahmenplan Deutzer Hafen, ohne das Stadtpanorama zu überformen.



11 Visualisierung der neuen Brücke im Bereich des linksrheinischen Elisabeth-Treskow-Platzes
© Stadt Köln/Ingenieurbüro Grassl GmbH/Firmhofer + Günther Architekten/Kock Consult GmbH/arbos landscape



12 Visualisierung der Brücke im Bereich der linksrheinischen Parkanlage mit reduzierter Fahrbahnbreite
© Stadt Köln/Ingenieurbüro Grassl GmbH/Firmhofer + Günther Architekten/Kock Consult GmbH/arbos landscape



13 Visualisierung der Strombrücke mit Blick auf den Pylon von Osten
© Stadt Köln/Ingenieurbüro Grassl GmbH/Firmhofer + Günther Architekten/Kock Consult GmbH/arbos landscape



14 Visualisierung der Geh- und Radwegbrücke am Ubierring mit Blick von Südwesten
© Stadt Köln/Ingenieurbüro Grassl GmbH/Firmhofer + Günther Architekten/Kock Consult GmbH/arbos landscape

4.6 Ausstattung und Aufenthaltsqualität

Die Brücke ist als freundlicher, heller Stadtraum gestaltet. Aufenthaltsinseln mit Sitzlandschaften, besonders im Bereich des Pylons, laden zum Verweilen ein und inszenieren den Blick über den Rhein auf die Innenstadt. Das Gelände mit durchgehenden, angenehm geformten Handläufen schafft hohe Transparenz und sicheren Komfort. Als Belag ist sowohl auf der Strombrücke als auch auf dem Rampenbauwerk Gussasphalt vorgesehen, welcher trotz höherem Eigengewicht im Vergleich zu einem Dünnbettbelag einen geringeren GWP-Wert aufweist und damit klimafreundlicher ist. Ein Berührungsschutz nach VDE 0115-3 wird im Rampenbereich über der KVB integriert.

4.7 Montagekonzept

Für die Herstellung der Strombrücke besteht die Auflage, die Rheinschiffahrt möglichst wenig zu beeinträchtigen und auf Vollsperrungen zu verzichten. Das gewählte System einer Schrägseilbrücke in Stahlbauweise eignet sich für diese Anforderungen besonders. Bei einer Schrägseilbrücke kann die Herstellung im Freivorbau unter Einsatz der ohnehin für den Endzustand vorgesehenen Bauteile erfolgen. Die Andienung der Stahlbauteile lässt sich sowohl über den Rhein als auch über Land organisieren. Grundsätzlich eignet sich der Wettbewerbsentwurf für unterschiedliche Arten des Freivorbaus und auch für Kombinationen mit Hubmontagen und Taktschieben. Alle Varianten haben gemeinsam, dass das Flussfeld im Freivorbau hergestellt wird. Mit Freivorbaulängen von in der Regel 15 m werden ausreichend große Korridore im Bereich des Fahrwassers für die Schifffahrt aufrechterhalten.

Der Vorlandbereich kann als erste Variante ebenfalls im wechselseitigen Freivorbau mit dem Flussfeld errichtet werden. Alternativ ist eine Herstellung des Vorlandbereichs vor dem Flussfeld mittels Hubmontage, analog der Montage der Rheinbrücke Leverkusen, oder mittels Taktschiebeverfahren, analog der Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp, denkbar. Die Festlegung des Bauverfahrens soll im Zuge der weiteren Planungen erfolgen.

5 Beurteilung des Bewertungsgremiums

»Der Lösungsvorschlag für den Brückentwurf 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 durch einen Rampenbauwerk 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« [1].

6 Ausblick

Grassl wurde von der Stadt Köln als Generalplaner mit der Planung des Neubaus beauftragt. Die baugestalterische Beratung erfolgt durch Firmhofer + Günther Architekten, die Verkehrsanlagenplanung wird durch Kocks Consult und die Freiraumplanung durch arbos landscape erstellt. Die Fertigstellung der Vorentwurfsplanung ist für Anfang 2026 anvisiert. Bei einer positiven Beschlussfassung des Rates der Stadt Köln sollen die weiteren Planungsleistungen ab 2026 erbracht werden [1].

Autoren:
Julian Seisenberger M.Sc.
Dr.-Ing. Hans Grassl
Ingenieurbüro Grassl GmbH,
München

Literatur

[1] Stadt Köln (Hrsg.): Abschlussbericht Wettbewerblcher Dialog. Zwei neue Rad- und Gehwegbrücken über den Rhein in Köln. Köln, 2025.

Bauherr
Stadt Köln, Dezernat für Mobilität, Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Entwurf
Ingenieurbüro Grassl GmbH, München

Tragwerksplanung
Ingenieurbüro Grassl GmbH, München

Baugestalterische Beratung
Firmhofer + Günther Architekten PartGmbH, München

Verkehrsanlagenplanung
Kocks Consult GmbH, Koblenz

Freiraumplanung
arbos landscape GmbH, Hamburg

GRASSL



Foto © Cedric Nougrigat

RAHMEDE-TEMPO. PRÄZISION. VERLÄSSLICHKEIT.

Wir setzen Maßstäbe.

A45, Talbrücke Rahmede

Beratung, Objekt- und Tragwerksplanung
zur Angebotsbearbeitung und Bauausführung

Nach der Sprengung der Talbrücke Rahmede startete der Ersatzneubau – das „Wunder von Lüdenscheid“: Der Auftrag wurde im Juli 2023 an ein Konsortium aus Baufirmen und Planern vergeben. Nach nur 2 ½ Jahren Planung und Bau überspannen nun wieder zwei rund 455 m lange Überbauten in 70 m Höhe das Tal. Dank teilfunktionaler Vergabe der Bauleistung, bei der der Auftragnehmer Planungs- und zugleich auch Bauleistungen übernimmt, Stahlverbundüberbau und simultanem Taktschiebverfahren von beiden Widerlagern konnten Rekordzeiten erzielt werden und die erste Verkehrsfreigabe bereits im Dezember 2025, deutlich früher als geplant, erfolgen.



www.grassl-ing.de