

# Friedrich-Ebert-Brücke Bonn

## Bonner Nordbrücke

### Autobahnbrücke A 565

Schlagwörter: [Autobahnbrücke](#), [Hängebrücke](#), [Pylon \(Brückenbau\)](#)

Fachsicht(en): [Kulturlandschaftspflege](#)

Gemeinde(n): [Bonn](#)

Kreis(e): [Bonn](#)

Bundesland: [Nordrhein-Westfalen](#)



Blick auf die Fahrbahn der Bundesautobahn A 565 auf der Bonner Nordbrücke "Friedrich-Ebert-Brücke" (2017)  
Fotograf/Urheber: Franz-Josef Knöchel



Die zwischen dem Stadtbezirk Bonn im Westen und dem Stadtbezirk Beuel im Osten über den [Rhein](#) führende Brücke wurde am 28. Juni 1967 für den allgemeinen Verkehr eröffnet. Sie ist inklusive ihrer beiden Vorlandbrücken 1290 Meter lang und wurde nach Friedrich Ebert benannt (1871-1925, seit 1913 Vorsitzender der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, 1919-1925 erster Reichspräsident der Weimarer Republik).

#### [Baugeschichte und Konstruktion](#)

##### [Die Vorlandbrücken](#)

##### [Attentat auf Staatssekretär Neusel 1990](#)

##### [Aktuelle Situation](#)

##### [Hinweis](#)

##### [Internet](#)

#### **Baugeschichte und Konstruktion**

Im Jahr 1963 erfolgte die öffentliche Ausschreibung für den Bau der seit 1960-1961 mit der Vorgabe einer möglichst großen Stadtnähe geplanten Brücke. Die Errichtung selbst erfolgte dann zwischen August 1964 und Juni 1967 nach Entwürfen des Hagener Bauingenieurs Hellmut Homberg (1909-1990) und des Darmstädter Architekten Heinrich Bartmann (1898-1982), die beide auch für die [Emmericher Hängebrücke](#) über den Rhein verantwortlich zeichnen.

Die Brücke gilt als erste moderne Schrägseilbrücke (mit einem Vielseilsystem anstatt der zuvor üblichen wenigen Schrägseile). Die als stählerne Mittelträger-Schrägseilbrücke ausgeführte Strombrücke ist 520,20 Meter lang und wird von zwei Vorlandbrücken ergänzt. Die beiden aus massivem Stahlbeton hergestellten und mit Granitmauerwerk verblendeten Strompfeiler wurden als Stahlverbundsenkkästen in einer Werft gebaut, dann schwimmend zur Baustelle bewegt und vor Ort ausbetoniert und abgesenkt. Ihr Abstand beträgt 280 Meter und die äußeren Spannweiten der 80 fächerförmig angeordneten, in auffälligem Rot lackierten Trageseile maximal 120,1 Meter. Die zwischen Strom- und Vorlandbrücke gelegenen Trennpfeiler wurden mittels eines Spundwandkastens gegründet und als 33 Meter hohe und 5,5 Meter breite Hohl Pfeiler aus Stahlbeton gebaut.

Über die 36,3 Meter breite Brücke führen zwei je 12,5 Meter breite Fahrbahnen mit jeweils drei Fahrspuren der A 565, ferner im Norden ein 2,75 Meter breiter Fahrradweg und im Süden ein 2,75 Meter breiter Fußweg.

### **Die Vorlandbrücken**

Über die 660 Meter lange linksrheinische Vorlandbrücke in Spannbeton-Bauweise führt die Bundesautobahn A 565 als Hochstraße, die als so genannter „Tausendfüßler“ bereits mit 630 Metern Strecke zwischen den Anschlussstellen Tannenbusch und Eendenich beginnt.

*„Das Bauwerk ist ein Durchlaufträger über 21 Felder mit Stützweiten zwischen 28 m und 44 m. Das Tragwerk besteht aus zwei Hohlkästen und ist längs und quer vorgespannt.“* (de.wikipedia.org)

Die ebenfalls aus Spannbeton bestehende rechtsrheinische Vorlandbrücke führt als 110 Meter langer Durchlaufträger über zwei Felder mit jeweils 53,5 Metern Stützweite. *„Die beiden getrennten Überbauten bestehen aus jeweils dreistegigen Plattenbalken, die durch zwei lastverteilende Querträger zu einem Kreuzwerk verbunden sind. Sie wurden längs und quer beschränkt vorgespannt.“* (ebd.)

### **Attentat auf Staatssekretär Neusel 1990**

Am Morgen des 27. Juli 1990 war die unmittelbar vor der Ebert-Brücke gelegene Abfahrt Bonn-Auerberg der A 565 Schauplatz eines gescheiterten Bombenanschlags auf das Fahrzeug des damaligen Staatssekretärs im Bundesinnenministerium Hans Neusel (1927-2013). Um 7:37 Uhr explodierte – nur wenige hundert Meter vom damaligen Bonner Bundesministerium des Innern in der früheren Düppel-Kaserne entfernt – ein an der rechten Leitplanke der Autobahnabfahrt montierter und mittels einer Lichtschranke gezündeter Sprengsatz mit 25 Kilogramm Sprengstoff. Dieser riss *„einen eineinhalb Meter breiten und 50 Zentimeter tiefen Krater in die Erde“* und beschädigte die rechte Vorderseite des ungepanzerten 7er BMW schwer (spiegel.de).

Da Neusel das Fahrzeug wider Erwarten selbst gesteuert hatte – sein Chauffeur hatte Urlaub –, überstand er den Anschlag lediglich leicht verletzt. Zu dem Attentat bekannte sich ein Kommando „Jose Manuel Sevillano“ aus der dritten Generation der linksterroristischen „Rote Armee Fraktion“ (RAF).

### **Aktuelle Situation**

Zwischen 1994 und 1996 erfolgten verschiedene technische Prüfungen des Brückenbauwerks, einhergehend mit einer Sanierung der Pylone, der Schrägseile und der Versteifungsträger sowie einer Erneuerung des Korrosionsschutzes.

*„Am Vormittag des 12. Juni 1998 versetzte ein starker Nordostwind die Schrägseile der Friedrich-Ebert-Brücke in Schwingung, wodurch die Brücke zu vibrieren begann. Auch wenn die Standfestigkeit der Brücke nicht gefährdet war, wurde sie für mehrere Stunden gesperrt, bis die Seile durch Kanthölzer verbunden worden waren, wodurch die Schwingungen stoppten. Um weitere Ereignisse dieser Art zu verhindern, wurden in der Folge insgesamt 20 Schwingungsdämpfer eingebaut.“* (de.wikipedia.org)

Im Jahr 2007 wurde die Notwendigkeit einer zeitnahen Generalüberholung der Friedrich-Ebert-Brücke erkannt. Da zunächst aber die von 2007 bis 2011 erfolgte Verbreiterung der etwas südlicher gelegenen [Kennedybrücke](#) anstand, wurde das Vorhaben – nicht zuletzt auch aufgrund der absehbaren Verkehrseinschränkungen – zurückgestellt.

Am 4. Juli 2014 hat der Landesbetrieb Straßen.NRW mit den Sanierungsarbeiten (Austausch der Fahrbahnübergänge) an der Friedrich-Ebert-Brücke begonnen (bonn.de), die Arbeiten wurden bis August abgeschlossen. 2015 soll die auf drei bis vier Jahre veranschlagte Gesamtinstandsetzung beginnen (presse-service.de). *„Aktuell wird das Sanierungskonzept - aufgrund von Änderungen technischer Normen - überarbeitet. Nach derzeitigem Stand werden die Bauarbeiten in 2018 beginnen.“* (strassen.nrw.de, 2017)

### **Hinweis**

Die Friedrich-Ebert-Brücke Bonn ist wertgebendes Merkmal des Kulturlandschaftsbereichs „[Friedrich-Ebert-Brücke](#)“ (Regionalplan Köln 427).

(Franz-Josef Knöchel, LVR-Redaktion KuLaDig, 2014)

### **Internet**

[www.strassen.nrw.de](http://www.strassen.nrw.de): Brückensanierungen im Raum Bonn (abgerufen 24.03.2014 und 22.02.2017)

[www.presse-service.de](http://www.presse-service.de): „Straßen NRW beginnt 2014 mit der Sanierung der Nordbrücke“ (Pressemeldung Rhein-Sieg-Kreis und Stadt Bonn vom 24.03.2014, PDF-Datei, 1,2 MB, abgerufen 24.03.2014, Inhalt nicht mehr verfügbar 16.10.2017)

[www.bonn.de](http://www.bonn.de): Sanierung der Nordbrücke durch Straßen.NRW (abgerufen 11.07.2014, Inhalt nicht mehr verfügbar 16.10.2017)

[de.wikipedia.org](https://de.wikipedia.org): Friedrich-Ebert-Brücke (Bonn) (abgerufen 24.03.2014)

[www.spiegel.de](https://www.spiegel.de): „Mögliches Ziel“ (Der Spiegel 31/1990 vom 30.07.1990, S. 60-62, abgerufen 11.04.2014)

#### Literatur

**Diedrich, Wolfgang (Red.) / Landschaftsverband Rheinland (Hrsg.) (1996):** Brücken über den Rhein (2. überarbeitete Auflage). (Diesmal 1993, Sondernummer 1.) Pulheim-Brauweiler.

**Landschaftsverband Rheinland (Hrsg.) (1991):** Rheinbrücken. In: Im Blickpunkt 2/18, Köln.

#### Friedrich-Ebert-Brücke Bonn

**Schlagwörter:** [Autobahnbrücke](#), [Hängebrücke](#), [Pylon \(Brückenbau\)](#)

**Straße / Hausnummer:** Bundesautobahn A 565

**Ort:** 53117 Bonn

**Fachsicht(en):** Kulturlandschaftspflege

**Erfassungsmaßstab:** i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

**Erfassungsmethoden:** Literaturlauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Archivauswertung

**Historischer Zeitraum:** Beginn 1964 bis 1967

**Koordinate WGS84:** 50° 45 24,2 N: 7° 05 59,64 O / 50,75672°N: 7,0999°O

**Koordinate UTM:** 32.365.979,61 m: 5.624.493,37 m

**Koordinate Gauss/Krüger:** 2.577.656,13 m: 5.625.160,30 m

#### Empfohlene Zitierweise

**Urheberrechtlicher Hinweis:** Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

**Empfohlene Zitierweise:** „Friedrich-Ebert-Brücke Bonn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-89009-20140324-2> (Abgerufen: 5. Dezember 2020)

Copyright © LVR



RheinlandPfalz

