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





Luftaufnahme des östlichen Pylons der Bonner Friedrich-Ebert-Brücke und des Rheinufers bei Schwarzrheindorf (2012).
Fotograf/Urheber: Wolkenkratzer

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).
Im Juni 2026 erfolgte die Vollsperrung der Bonner Nordbrücke aufgrund massiver Bauschäden.

Baugeschichte und Konstruktion
Die Vorlandbrücken
RAF-Attentat auf Staatssekretär Neusel 1990
Aktuelle Situation, Vollsperrung im Juni 2026
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 Hohlpfeiler 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 Endenich 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.)

RAF-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, Vollsperrung im Juni 2026

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 etwa 2 Kilometer südlich gelegenen Kennedybrücke zwischen Bonn und Beuel anstand, wurde das Vorhaben – nicht zuletzt auch aufgrund der absehbaren Verkehrseinschränkungen – zurückgestellt.
Am 4. Juli 2014 begann der Landesbetrieb Straßen.NRW mit den Sanierungsarbeiten (Austausch der Fahrbahnübergänge) an der Friedrich-Ebert-Brücke (bonn.de, 2014), die Arbeiten wurden bis August abgeschlossen. 2015 sollte eine 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)
Im März 2021 teilte die Autobahn GmbH mit, dass nicht vor 2030 mit dem Beginn eines Ersatzneubaus zu rechnen sei und dieser bis 2034 fertiggestellt sein solle (web.archive.org).

Am Nachmittag des 3. Juni 2026 wurde die Brücke schließlich aufgrund der massiven Bauschäden vollständig für den Verkehr gesperrt, auch für Radfahrende und Fußgänger. Die Sperrung betraf auch die Straßen unter der Vorlandbrücke. Dies hatte umfassende Verkehrsprobleme für den regionalen und städtischen Verkehr zur Folge und nicht zuletzt auch für den überregionalen Autobahnverkehr. *„Nach intensiver Analyse steht am 19. Juni 2026 fest: Die linksrheinische Vorlandbrücke der Bonner Nordbrücke muss abgerissen und neu gebaut werden. Die Schäden sind zu massiv."* (bonn.de, 2026)

Hinweis

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

(Franz-Josef Knöchel, LVR-Redaktion KuLaDig, 2014/2026)

Internet

de.wikipedia.org: Friedrich-Ebert-Brücke (Bonn) (abgerufen 24.03.2014)
www.bonn.de: Informationen zur Nordbrücke / Autobahn GmbH ordnet Vollsperrung an (abgerufen 23.06.2026)
www.spiegel.de: „Mögliches Ziel“ (Der Spiegel 31/1990 vom 30.07.1990, S. 60-62, abgerufen 11.04.2014)
rp-online.de: Geschichte zum Anfassen: Wer unsere Brücken baute [zu Hellmut Homberg] (Text Kilian Treß, RP-online 18.10.2018, abgerufen 07.07.2022)
web.archive.org: A565 Neubau der Rheinquerung Bonn-Nord (Memento der Pressemeldung vom März 2021 unter www.bonnbewegt.de, abgerufen 23.06.2026)
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: Sanierung der Nordbrücke durch Straßen.NRW (abgerufen 11.07.2014, Inhalt nicht mehr verfügbar 16.10.2017)
www.strassen.nrw.de: Brückensanierungen im Raum Bonn (abgerufen 24.03.2014 und 22.02.2017, Inhalt nicht mehr verfügbar 23.06.2026)

Literatur

Kurrer, Karl-Eugen; Pelke, Eberhard; Stiglat, Klaus (2009): Einheit von Wissenschaft und Kunst im Brückenbau: Hellmut Homberg (1909-1990). Leben und Wirken (Teil I). In: Bautechnik, 86. Jahrgang, 2009, Heft 10, S. 647-655. o. O.

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

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: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Archivauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1964 bis 1967
Koordinate WGS84: 50° 45 23,94 N: 7° 05 59,27 O / 50,75665°N: 7,0998°O
Koordinate UTM: 32.365.972,20 m: 5.624.485,55 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.577.649,05 m: 5.625.152,19 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). 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: 16. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR
Qualität für Menschen

HESSEN

SH
Schleswig-Holstein
Der echte Norden

RheinlandPfalz

Rheinischer Verein
Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz