

PHOTOMONTAGEN



VOM RHEINSTEIG (STANDPUNKT ST_37)

VOM SÜDUFER (STANDPUNKT ST_30)



VON BURG MAUS (STANDORT ST_01)



VOM NORDUFER (STANDORT ST_35)



SICHT ENTLANG LÄNGSACHSE

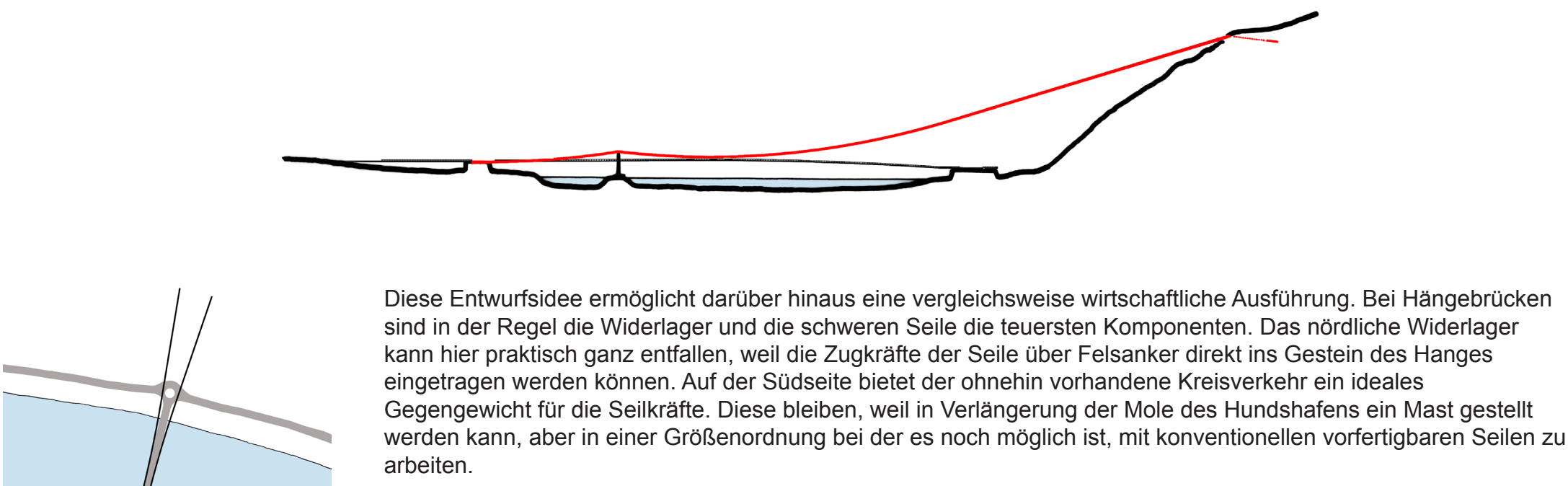


ENTWURF

Die Brücke

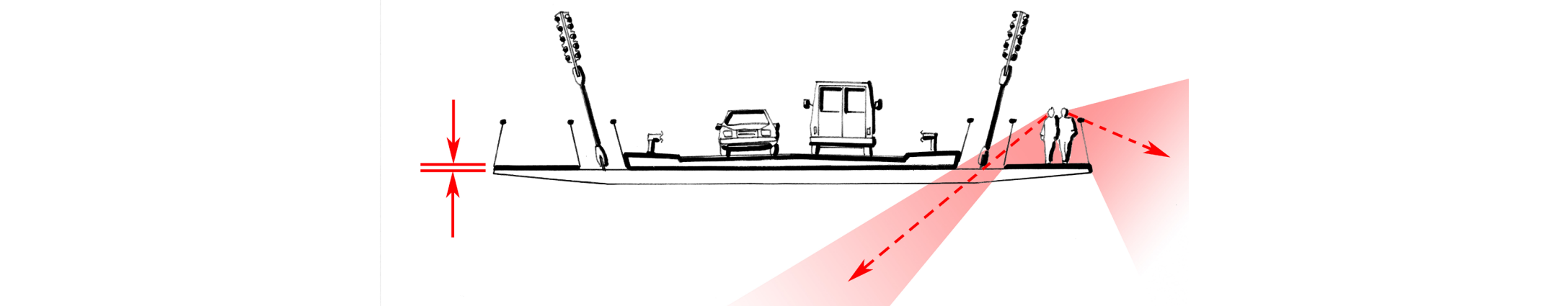
Die Aufgabenstellung offenbart die Notwendigkeit, eine leichte und transparente Brücke respektvoll und diskret in das Weltkulturerbe des Mittelheintals einzubetten, und gleichzeitig den Talraum aufzuwerten. Die neue Rheinbrücke ist also beides zugleich: ein außergewöhnliches und Aufmerksamkeit erregendes Bauwerk, und eine in ihrer Leichtigkeit und Transparenz den Rheinhängen untergeordnete Struktur, geradezu bescheiden und demütig.

Mit dem leichtesten Brückentyp, der Hängebrücke, gelingt dieses, und zwar besonders gut dann, wenn selbst sie auf ein Minimum reduziert, ohne hohen Mast entworfen werden kann. Indem sich auf der Nordsseite die steilen Hänge des Rheintales fest unmittelbar vom Ufer aus entwickeln ist eine Befestigung der Tragselle hoch oben im Hang möglich. Die Hängebrücke überspannt den Rhein in einer flachen Parabel, die mit gleicher Neigung optisch in den rechthineischen Hängen oberhalb von Wellmich aufgeht. Das Auge des Betrachters wird durch die Tragselle hangaufwärts geleitet, hin zu dem Punkt wo sich die gesamte Kraft der Brücke konzentriert, und doch scheinbar mit Leichtigkeit vom Berg gehalten wird.



Zwei Seilbündel aus vollverschlossenen Seilen bilden die Haupttragselle, die zusammen mit den Hängen zwei geneigte Seilebenen bilden. Die visuelle Dynamik der geneigten Seilebene wird durch die leicht schräg gestellten Hängen noch unterstrichen, tatsächlich wird so aber auch das wirkliche dynamische Verhalten der Brücke verbessert

Je ein Geh- und Radweg sind als Kragarm außerhalb der Seilebenen angeordnet und durch einen Lichtspalt vom Straßenverkehr im mittleren Teil des Brückenquerschnitts räumlich getrennt. Gerade den Fußgängern und Radfahrern wird so ein unmittelbares Wasser-Erlebnis bei der Rheinquerung zuteil.



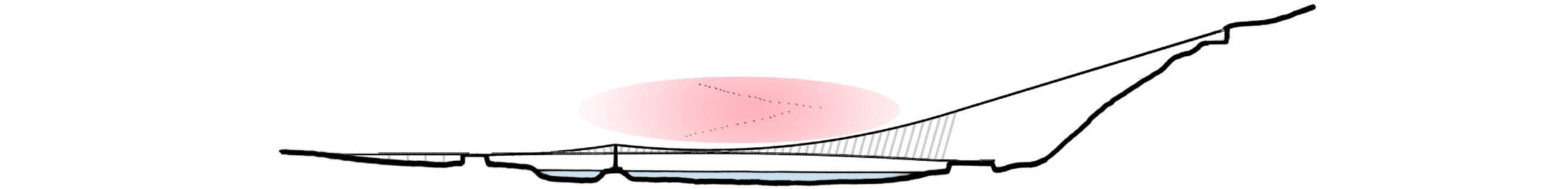
Straßenplanung

Der Anschluss der neuen Brücke an das Straßennetz ist fast so aufwendig wie der Entwurf der Brücke selbst. Auch hier wird, wie beim Brückenentwurf, immer die einfachste Lösung gesucht. Die Brücke quert den Rhein senkrecht zu seiner Achse und zeigt damit Respekt gegenüber dem Fluss. Gleichzeitig führt diese Querungsart auch zu den geringsten Spannweiten und stellt somit eine sehr wirtschaftliche Lösung dar. Die Achse der bestehenden Ortszufahrt nach Fellen wird hierbei aufgenommen. Die Verkehrsströme der Bundesstraßen längs des Rheins sind in einer ähnlichen Größenordnung wie die zu erwartenden querenden Verkehrsströme. Folglich bieten sich Kreisverkehre beiderseits der Brücke an, die einen übersichtlichen und flüssigen Verkehrsablauf für alle Verkehrsströme gewährleisten.

Landschaft

Die Eingriffe in die empfindliche Landschaft des Mittelheintals werden durch die gezielte Platzierung der Seilverankerungspunkte entlang des bestehenden Fahrwegs im Nordhang minimiert. Die Verankerungen werden zu einem touristischen Aussichtspunkt entwickelt und unmittelbar an den Rheinsteig als einer der beliebtesten und stark frequentierten Wanderwegen Deutschlands angebunden. Über den technischen Bauwerken entsteht eine Aussichtsplattform als Vista mit Blick über den Rhein und die neue Rheinbrücke, welche von dieser Stelle aus den Rhein überspannt.

Weitere Eingriffe in die Uferlandschaft reduzieren sich auf den oben beschriebenen Mast in Verlängerung der Hundshafenmole, die weit vom Ufer zurückgesetzten Widerlager und die aufgeständerten Rampen. Die Überschwemmungsgebiete bleiben so vollständig erhalten. Die niedrig geführten Seile und der sehr kurze Mast halten den Flugraum von Vögeln weitestgehend frei. Trotzdem bleibt das gewählte Seilpaket der Tragselle und semi-transparenten Geländer der Fahrbahnplatte für Vögel leicht wahrnehmbar.

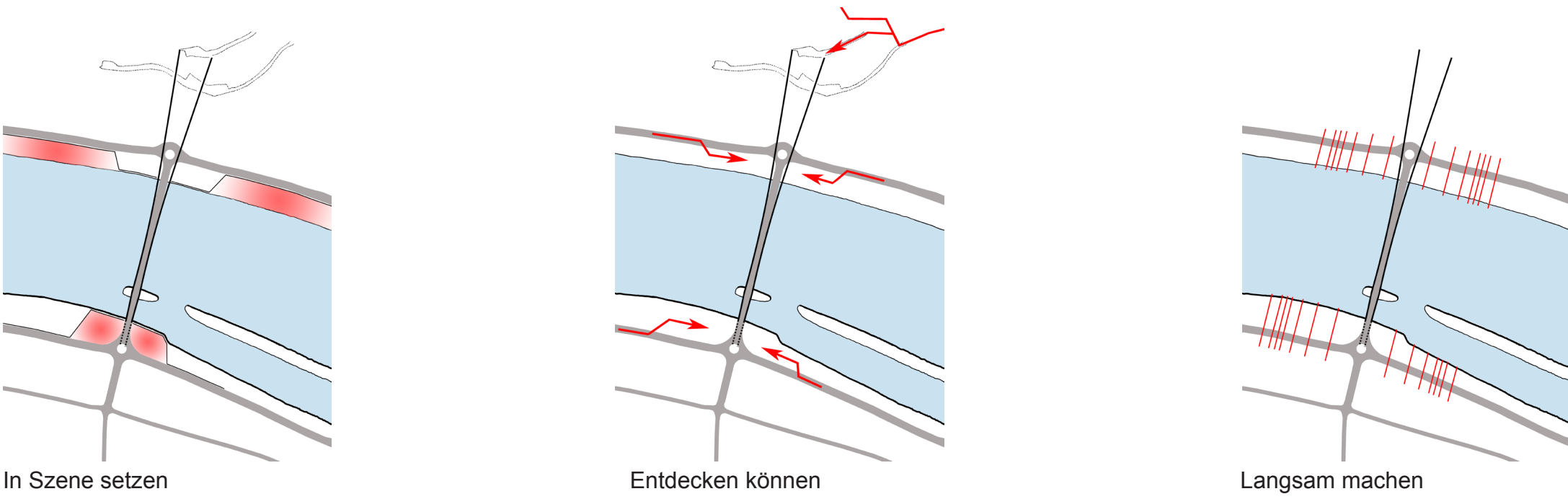


Brückenpark

Der Talraum wird von einer asymmetrischen Hängebrücke überspannt, deren zwei Seiten sehr verschiedene Gestaltungsmerkmale aufweisen: aufstrebend und imposant auf der einen, zurückhaltend und schlicht auf der anderen Seite. Entsprechend differenziert sollen auch die Uferbereiche gestaltet werden: die rechtsrheinische Sonnenseite offen, gleich einer Bühne für das Brückenbauwerk, die linksrheinische, schattigere Seite mit einem lichten Baumhain markiert. Sie stehen ausdrücklich nicht in Konkurrenz zu den Promenaden und anderen urbanen Uferlagen des Rheintales und werden entsprechend der heutigen Nutzung des rechtsrheinischen Ufers behutsam zu Orten für Durchreisende entwickelt

Die Ufer sind eher kontemplative, unaufgeregte Orte für die kurze Rast, ein Picknick oder auch ein abendliches Sonnenbad. Es sind Räume für Reisende, die auf Ihrer Fahrt spontan diesen Ort entdecken und verweilen möchten, manche um kurz einen ungestörten Blick auf die Brücke genießen zu können, andere um länger zu bleiben.

Die quer zum Talraum eingestellten Gabionenbänder brechen die Linearität des Talraumes mit seinen Verkehrswegen auf. Der Durchreisende merkt, dass er sich einem besonderen Ort nähert, verlangsamt seine Fahrt und nimmt besser war. Gleichzeitig gliedern sie die Stellplatzflächen, welche durch Stützmauern podestartig zu den zum Fluss hin abfallenden Rheinwiesen begrenzt sind.



REALISIERUNGSWETTBEWERB

Rheinland-Pfalz Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Platz Friedrich-Ebert-Ring 14-20 · 56068 Koblenz Tel. 0261/3025-0 · Fax: 0261/3025-1170		L B M	
Rheinbrücke im Oberen Mittelheintal		Anlage: d) Bauwerkskizzen und Pläne Plan Nr.: 6 Maßnahmen Nr.: A.14-04-0010.01 Konzeptdarstellung	
Realisierungswettbewerb			
Rhein-Hunsrück-Kreis Kreisverwaltung Ludwigstraße 35 · 55469 Simmern Tel. 06763/65-0 · Fax: 06763/65-24		Rhein-Lahn-Kreis Kreisverwaltung Heinrich-Straße 1 · 99139 Bad Ems Tel. 02603/972-0 · Fax: 02603/972-199	
Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Platz		Koblenz, den	
8		3	
9		6	
1		7	