

Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage
Herausgeber: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen
Band: 3 (1964)
Heft: 1

Artikel: Fussgängerbrücken in oder zu öffentlichen Freiflächen = Passerelles permettant aux piétons d'accéder aux parcs publics = Pedestrian bridges to public gardens
Autor: Prasser, Artur / Braun, Franz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-131886>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Fussgängerbrücken in oder
zu öffentlichen Freiflächen

Passerelles
permettant aux piétons
d'accéder aux parcs publics

Pedestrian bridges to
public gardens



Artur Prasser, Städtischer Gartenbaurat, und
Franz Braun, Stadtbaudirektor

Par M. Artur Prasser,
architecte-conseil paysagiste, et
M. Franz Braun, directeur des travaux publics.

By Artur Prasser, landscape architect, and
Franz Braun, director of the Public Works of
the City of Cologne

In allen Grossstädten werden die Erholungsgebiete in zunehmendem Masse vom fahrenden und ruhenden Verkehr durchschnitten und bedrängt. Der erholungssuchende Fussgänger hat aber ein Anrecht darauf, die einzelnen Grünanlagen ohne Gefährdung durch den Verkehr zu erreichen und von einer zur anderen Grünanlage gehen zu können, ohne in Gefahr zu geraten.

In Köln liegen durch die städtebauliche Entwicklung sehr viele Grünanlagen halbkreisförmig als innerer und äusserer Grüngürtel um den Stadtkern. Die Gürtel werden von den radial laufenden Ausfallstrassen durchschnitten, so dass der Spaziergänger gezwungen wird, Hauptverkehrsstrassen zu kreuzen. Es besteht aber auch ein Bedürfnis, zu Fuss von der Stadtmitte zum Stadtrand zu gelangen, und deshalb wird versucht, radiale Grünverbindungen zwischen den Grüngürteln zu schaffen. Auch hier ergibt sich die Notwendigkeit, die Ring- und Gürtelstrassen zu überqueren. So wurde in den letzten Jahren begonnen, die wichtigsten und gefährlichsten Übergänge durch Fussgängerbrücken zu ersetzen oder zu ergänzen. Bei den gezeigten Beispielen hat sich ergeben, dass ein Steigungsverhältnis von 14 Prozent für den Fuss-

On peut constater que les jardins publics – appelés aussi espaces verts – des grandes cités sont de plus en plus réduits par les exigences de la circulation et du parcage des véhicules. Le piéton désireux de se détendre devrait pouvoir rejoindre ces îlots de verdure sans être constamment incommodé par le trafic et, surtout, pouvoir passer de l'un à l'autre de ces îlots sans danger.

A Cologne, le développement de la ville a engendré de nombreux espaces verts, semi-circulaires, entourant le cœur de la cité d'une double ceinture verte intérieure et extérieure. Ces ceintures sont évidemment coupées par les artères radiales à grande circulation que le promeneur se voit obligé de traverser. On doit cependant pouvoir se rendre à pied du centre de la ville à la périphérie. Aussi essaie-t-on de créer des allées de verdure reliant les ceintures vertes. Il faut donc également traverser les boulevards périphériques. On a ainsi commencé ces dernières années à remplacer ou à compléter par des passerelles les passages à piétons les plus importants et les plus dangereux.

L'expérience a montré qu'une rampe de 14 % d'inclinaison est tout juste acceptable pour le piéton. Mais en terrain accidenté il pour-

In all the large towns recreation grounds are more and more disfigured by parked vehicles or even cut by roads with fast moving traffic. The pedestrians seeking recreation and rest should however be able to reach these grounds in safety and to pass from one spot of green to another without being inconvenienced by the hazards of motorized traffic. In the course of the development of the town of Cologne recreation grounds were arranged in the shape of semi-circles, forming together an inner and an outer Green Belt around the city. These Green Belts are, however, cut by radial thoroughfares which pedestrians have to cross when walking from one public garden to another. Furthermore they should also be able to walk from the town center to the parks without having to cross the circular roads connecting the radial thoroughfares. Therefore the conventional but often dangerous crossings had to be replaced by bridges for pedestrians. A good many of them were built within the last few years and experience shows that ramps leading to these bridges with an angle of inclination up to 14% can still be considered as reasonable in flat countries; in hilly or mountainous districts the slopes could probably be made

1
Fussgängerbrücke über den Autobahnzubringer im Grembergerwäldchen in Köln.
Technische Angaben: Stahlbetondurchlaufplatte über vier Felder, Gesamtlänge 44 Meter; Spannweite 2 mal 12 Meter und 2 mal 10 Meter; Breite 3 Meter.
Entwurf: Tiefbauamt Köln; Baujahr 1955; Baukosten etwa DM 40 000.—.
2+3
Fussgängerbrücke über den Mülheimerhafen in Köln.
Technische Angaben: Zweigelenkbogen mit vorge-
spannten Rampenträgern; Länge 186 Meter; Mittel-
spannweite 90 Meter; Breite 2,70 Meter bis 4 Meter;
Rampenneigung 14,5 Prozent.
Entwurf: Firma Wayss & Freytag und Prof. Hermkes;
Baujahr 1956/57; Baukosten DM 355 000.—

1
Passerelle à piétons au-dessus d'une bretelle d'auto-
route, dans le bois de Gremberg, à Cologne.
Données techniques: Dalle continue en béton armé
à 4 travées; longueur totale 44 m; ouvertures 2×12 m
et 2×10 m; largeur 3 m. Projet du Bureau des travaux
publics de Cologne; construite en 1955; frais de cons-
truction: environ 40 000 DM.
2+3
Passerelle à piétons au-dessus du port de Mühlheim,
à Cologne. Données techniques: arc à double articula-
tion et rampes d'accès à poutre précontrainte; longueur
186 m; ouverture centrale 90 m; largeur 2,70 m à 4 m;
inclinaison des rampes d'accès 14,5%; projet de la
Maison Wayss & Freytag et du professeur Hermkes;
construite en 1956/57; frais de construction: environ
355 000 DM.

1
Pedestrian bridge across the connecting road Cologne-
Deutz in the Gremberg woods near Cologne.
Technical data: continuous girder in reinforced con-
crete running over four panels. Over all length: 44 me-
ters; span 2×12 meters and 2×10 meters; Width: 3 me-
ters.
Planning: engineering department of public works,
Cologne. Building year: 1955. Total costs about
DM 40 000.—.
2+3
Pedestrian bridge across the port of Mühlheim, Cologne.
Technical data: Double hinged arch bridge with pre-
stressed ramp girders; length 186 meters; span 90 me-
ters; width 2.70 to 4 meters; ramp inclination 14.5%
Planning: Wayes & Freytag, and professor Hermkes;
building year 1956/57. Total costs DM 355 000.—.



gänger gerade noch tragbar ist. In Landschaftsgebieten mit Berglagen kann wahrscheinlich sogar eine stärkere Steigung angenommen werden, um die Baukosten zu verringern. Da in anderen Städten sicher ähnliche Probleme bestehen, seien einige typische Beispiele kurz erläutert.

Die Fussgängerbrücke mit Stützweiten von 10 bis 12 Meter über den Autobahnzubringer Köln-Deutz im Gremberger Wäldchen (Bild 1) stellt die schlichteste und sparsamste Lösung dar, ein Durchlaufträger aus Stahlbeton mit Einzelstützen, die so eng angeordnet sind, wie es die Lichtraumprofile der Fahrbahn erlauben. Ausser der vorhandenen ist bei der Stützenstellung eine spätere zweite Fahrbahn berücksichtigt. Erddämme bilden die Rampen, die von früher her vorhanden waren. Der Nachteil schlanker Stützen ist, dass im allgemeinen wegen der Anprallkräfte für von der Fahrbahn abkommende Fahrzeuge zusätzliche Schutzeinrichtungen, z. B. Leitplanken oder hohe Bordsteine, erforderlich werden. Mittelstützen unter dem Scheitel sollte man bei gewölbten Trägern vermeiden.

Die Fussgängerbrücke über den Mülheimer Hafen stellt die Verbindung des wichtigen Stadtteiles Mülheim mit dem Rheinpark her, der 1957 Schauplatz der Bundesgartenschau war (Bild 2). Die Form der Brücke wird durch die freizuhaltende Schiffsfahrtsöffnung von rund 50 Meter Breite und 13,35 Meter Höhe über dem mittleren schiffbaren Wasserstand bestimmt. Treppen werden bei allen Kölner Fussgängerbrücken möglichst vermieden. Erdrampen scheiden durch die örtlichen Verhältnisse aus. Die Führung im Grundriss ergibt sich durch die festliegenden Fundpunkte und die Rampenneigung von 1:7. Es bietet sich eine Bogenbrücke an, die hier als rund 90 Meter weit gespannter Zweigelenkbogen ausgebildet ist. An diesen schliessen sich vorgespannte gekrümmte Brückenlängsträger an. Die Spreizung der Bogenschenkel verbessert die Seitensteifigkeit des komplizierten Bauwerks. Die weit über den Hochwasserdamm hinausragende Wendelrampe ladet als Aussichtskanzel mit dem schönen Blick auf die Rheinlandschaft und das Kölner Stadtbild mit dem Dom zum Verweilen ein (Bild 3). Dieser Gedanke lag auch schon dem gemeinsam mit Architekt Dipl.-Ing. G. Lohmer, Köln, ausgearbeiteten Verwaltungsvorentwurf zugrunde, der die treffende Bezeichnung «Drachenbrücke» trug. Zur stärkeren Betonung des Gesimsbandes wird die Gehbahn durch überstehende Schwellen begrenzt, welche die einzelnen Geländerstäbe und die Beleuchtung aufnehmen, da die Schiffsfahrtsverwaltung wegen der Blendgefahr Lichtmaste abgelehnt hatte.

Vorteilhaft für die Überquerung von vier-spürigen Strassen mit besonderem Mittelstreifen sind rahmenartige Tragwerke oder

rait même supporter des rampes encore plus fortes, afin de réduire les frais de construction.

La figure 1 montre une passerelle de 10 à 12 m d'ouverture au-dessus de la bretelle de l'autoroute Cologne-Deutz, dans le bois de Gremberger. Elle représente la solution la plus simple et la plus économique. Elle est constituée d'une poutre continue en béton armé soutenue par des piliers médians relativement rapprochés sans qu'ils empiètent sur le profil d'espace libre de l'autoroute. Leur emplacement a été en outre prévu de telle façon qu'une autre piste routière puisse être ultérieurement aménagée. Les rampes d'accès en terre de la passerelle existaient déjà. Les piliers de soutènement minces présentent cependant l'inconvénient de devoir être protégés contre des chocs éventuels. On peut le faire au moyen de glissières de sécurité ou par de hautes bordures de pierre. Il est préférable d'éviter les piliers médians d'appui dans le cas de ponts à tabliers en arc.

La figure 2 nous montre la passerelle à piétons au-dessus du port de Mülheim. Elle assure la liaison entre la partie la plus importante de la ville et le parc du Rhin où eut lieu, en 1957, l'Exposition fédérale d'Horticulture (figure 2). Cette passerelle a été dimensionnée pour le libre passage de la navigation: sa portée est de 50 mètres et la hauteur libre au-dessus des eaux moyennes est de 13,35 mètres.

A Cologne, on a voulu éviter si possible des escaliers d'accès et, étant donné les conditions locales, l'aménagement de rampes en terre n'entre pas en ligne de compte. L'établissement du projet tient compte des points de départ des rampes et d'une inclinaison d'un septième (c.-à.-d. environ 14%). On obtint ainsi un pont de 90 mètres d'ouverture sous forme d'un arc tendu à double articulation. Les poutres précontraintes du tablier s'appuient sur ces articulations. La courbure de l'arc aide au raidissement latéral de cet ouvrage compliqué. Une rampe hélicoïdale s'élève bien au-dessus des berges, tel un belvédère qui invite à la contemplation du beau paysage rhénan, de Cologne et de sa cathédrale (figure 3). Cette intention fut à l'origine des avant-projets réalisés par l'administration et l'architecte, le Dr ing. G. Lohmer, de Cologne. Cette passerelle s'appelle à juste titre le «Pont du Dragon». Afin d'accentuer le dessin de la corniche, la voie pour piétons est bordée de traverses servant d'appui aux barreaux de la balustrade et permettent également de masquer le système d'éclairage. En effet, un éclairage sur candélabres étant aveuglant, il pouvait présenter des dangers pour la navigation, et fut, de ce fait, refusé.

Lorsqu'il faut passer au-dessus de routes à quatre voies à bande de séparation médiane,

even somewhat steeper to reduce building costs. As other towns have similar problems, some typical examples of what has been achieved might be of general interest.

The pedestrian bridge in the Gremberg woods leading over the connecting road Cologne-Deutz presents the simplest and most economical solution: a continuous girder in reinforced concrete with supports arranged in such a manner as to provide sufficient headroom above the road and allowing for a second traffic lane to be built later along the existing road. Existing earthwalls could be used to build the slopes. The use of such light supports of the bridge as shown here will, however, necessitate some additional protection against the impact of vehicles thrown accidentally off the road—such as guard rails or high kerbs. Centre supports under the apex should be dispensed with if arched girders are used.

The pedestrian bridge across the port of Mülheim connects this important town district with the Rhine Park, which was the exhibition ground of the German Federal Garden Show in 1957 (Illustration 2). When designing this bridge, allowance had to be made for the shipping, which meant that there was to be a clearance of 50 m in width and 13.35 meters of head-room above the average water level. Stairs had to be avoided as far as possible in the construction of all pedestrian bridges at Cologne. Earth slopes were not practicable under local conditions. The data for the designers were: the given tracing points, and ramps with a gradient not exceeding the proportion of 1:7. The solution therefore was a double hinged arch bridge with a span of about 90 meters, with joining prestressed arched longitudinal girders. The inclination of the hances improves the directional stability of this complicated construction. The cork-screw ascent reaching far above the high water embankment serves as a sight-seeing platform affording a wonderful view on the scenery of the river Rhine and the town of Cologne with its Cathedral (Illustration 3). The idea of thus creating an outlook-tower overlooking the landscape was already part of the preliminary draft plan worked out in cooperation with G. Lohner, the well-known Cologne architect and building engineer, and presented under the significant name of Dragon Bridge. To accentuate the eablature the lane is limited by over-sailing beams carrying the railing which also house the lighting fixtures; lighting masts had to be ruled out, the shipping authorities having objected to their use by pointing out that their dazzling effects could be dangerous for the shipping.

When bridging a dual carriage way with central reserve the best solutions are either supporting structures or arch bridges, which can be easily adapted to the surroundings, while

4+Fig. Titelseite

Fussgängerbrücke in Köln-Mülheim

Technische Angaben: Im Grundriss gekrümmter vorge-
spannter Durchlaufträger über 3 Felder mit um etwa 45°
geneigten Mittelunterstützungen; Länge etwa 65 Me-
ter; Mittelspannweite 38 Meter; Breite 3 Meter; Ram-
penneigung 15 Prozent.

Entwurf: Firma Polensky & Zöllner; Baujahr 1957; Bau-
kosten etwa DM 60 000.—

4 et titre

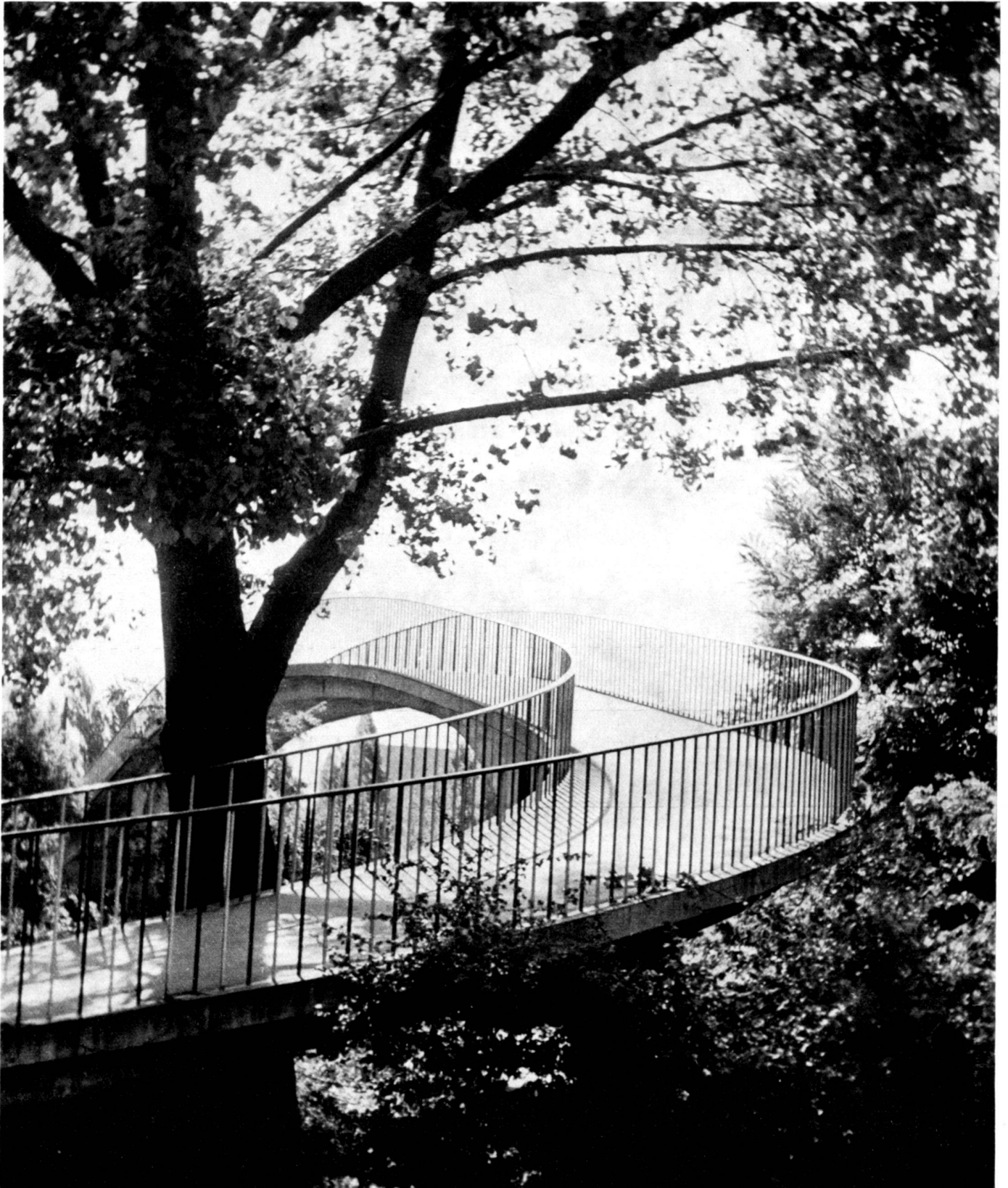
Passerelle à piétons à Cologne-Mülheim. Données
techniques: dalle continue précontrainte à plan recti-
ligne à 3 travées s'appuyant sur des piliers centraux
inclinés à 45°; longueur environ 65 m; ouverture cen-
trale 38 m; largeur 3 m; rampes inclinées à 15 %.
Projet de la Maison Polensky et Zöllner; construite en
1957; frais de construction environ 60 000 DM.

4+Cover picture

Pedestrian bridge at Cologne-Mülheim

Technical data: Curved prestressed continuous girder
running over three panels, centre supports with an angle
of 45 degrees; length about 65 meters; span 38 meters;
width 3 meters; ramp inclination 15%.

Planning: Polensky & Zöllner. Building year 1957. Total
costs about DM 60 000.—



Bogenbrücken, die auch räumlich gestaltet werden können und meist verhältnismässig einfach die seitlichen Anpralllasten aufnehmen können. Beispiel eines rahmenartigen Tragwerkes ist die Fussgängerbrücke über den Autobahnzubringer Köln-Mülheim mit einer Mittelspannweite von 38 Meter. Besonders gelungen ist die Führung der Wendelrampe um einen schönen Baum, die der Brücke etwas Spielerisches verleiht (Bild 4). Die Geländersprossen sind auf ein in der Brückentafel eingelassenes Flacheisen aufgeschweisst. Um beim Überschreiten der Brücke den Eindruck einer geschlossenen Stahlwand zu vermeiden, wechseln dunkel und hell gestrichene Sprossen ab.

Noch eleganter und grosszügiger in der Form wirken zwei andere Bogenbrücken. Diejenige über die neue rechtsrheinische Bundesstrasse 55, die etwa den Querschnitt einer Autobahn hat, zeigt bei einer Mittelspannweite von 53 Meter wieder einen im Grundriss gekrümmten Verlauf (Bild 6). Sie verbindet ein Wohngebiet mit Grünflächen und einem Friedhof. Auch hier sind störende Erdrampen vermieden. Die grossen Horizontalkräfte der Bogenbrücke werden durch ein in der Erde liegendes vorgespanntes Zugband aufgenommen, um grosse Fundamente zu vermeiden.

Im Grundriss gradlinig, aber im System gleich ist die Fussgängerbrücke über die Militärringstrasse aus Spannbeton mit einer Mittelspannweite von etwa 42 Meter, die die Verbindung zwischen Beethoven-Park und äusserem Grüngürtel herstellt (Bild 5). Vorhanden ist zur Zeit eine Fahrbahn. Eine zukünftige zweite Fahrbahn mit Mittelstreifen ist berücksichtigt. Dann erst wird der Bogen voll wirksam sein, aber auch im Zwischenstadium fügt er sich gut in die Landschaft des Grüngürtels ein.

Ganz andersartig ist die gerade fertiggestellte Fussgängerbrücke aus Stahlbeton am Zoo über die Riehler Strasse, eine Ausfallstrasse mit zwei Richtungsfahrbahnen und einem in der Mitte liegenden Strassenbahnkörper. Die im Grundriss gekrümmte Führung und die seitlich anschliessenden Treppen zu der Haltestelle und zum Parkplatz am inneren Grüngürtel ergeben eine andere Stützenform (Bild 7). Die in der Mitte vorstehende Platte stellt den vorgeschriebenen Schutz gegen Berührung der Strassenbahnoberleitung her. Besonders interessant ist der Abgang an der Zooseite, der über eine von einem Podest abführende gegenläufige Rampe erfolgt. Von dieser blickt man in ein Freigehege des Zoos, das bis unter die Brücke geführt ist, die Schutz gegen Wind und Wetter bietet. Am anderen Ende ist eine übliche Rampe angeordnet.

la construction en poutre (pont en arc) est avantageuse du fait qu'elle nécessite peu de place et résiste bien aux chocs latéraux éventuels. Prenons comme exemple la passerelle-poutre à piétons au-dessus de l'embranchement destiné à la bretelle de l'autoroute Cologne-Mühlheim, d'une portée de 38 m. La rampe hélicoïdale d'accès a été très heureusement «enroulée» autour d'un bel arbre (figure 4). Les barreaux des balustrades sont soudés sur un fer plat noyé dans le tablier. Ces barreaux sont alternativement peints de couleur claire et foncée pour ne pas donner l'impression à celui qui franchit le pont, qu'il se trouve enfermé entre deux grillages métalliques.

Deux autres passerelles en arc sont encore plus élégantes. Tout d'abord, celle située au-dessus de la route fédérale numéro 55 (ayant presque le profil en travers d'une autoroute), qui a une portée de 53 m, et dont la vue en plan montre qu'elle n'est également pas rectiligne (figure 6). Cette passerelle relie un quartier résidentiel à un parc et à un cimetière. Ici également on a évité les talus d'accès en terre. D'autre part, les réactions horizontales de l'arc sont compensées par une bande de tension précontrainte enterrée; on a ainsi évité la construction de fondations importantes.

L'autre exécution intéressante est celle de la passerelle reliant le parc Beethoven à la ceinture verte extérieure au-dessus de la Militärringstrasse. Cette passerelle à piétons de 42 m d'ouverture est construite en béton précontraint et est du même type que la précédente, bien que de plan rectiligne (voir figure 5). Pour l'instant, elle ne surplombe qu'une seule voie, mais elle est prévue pour en surplomber deux, séparées par une bande médiane. Cependant, même dans son état actuel, au-dessus d'une seule voie, elle s'insère parfaitement dans le paysage agreste qui l'entoure.

La passerelle en béton armé du zoo – qui vient d'être terminée – est d'un type complètement différent. Notons qu'elle passe au-dessus de la Riehlerstrasse qui comporte deux voies de sens inverse séparées par une plate-forme de tram. Le plan de l'ouvrage, qui n'est pas rectiligne, et les escaliers d'accès latéraux nécessitent d'autres formes d'appui (figure 7). Ces escaliers conduisent d'une part à la place de stationnement pour voitures situées sur la ceinture verte interne et, d'autre part, à la station centrale des trams. La plaque dépassant l'ouvrage au centre a été nécessitée par la présence de la ligne aérienne de contact du tram, en application des règlements de sécurité. L'extrémité de la passerelle, du côté du zoo, est spécialement intéressante par la forme de rampe descendante. La vue plonge sur un enclos à l'air libre, sur lequel le pont est partiellement posé, et celui-ci sert également de protection contre le vent et les intempéries pour les animaux de cet enclos.

impacts of any vehicles thrown accidentally off the road present no serious problem. An example of a frame shaped supporting structure is the pedestrian bridge across the connecting road Cologne—Mühlheim with a span of 38 meters. Most remarkable about it is the almost playful manner in which the cork-screw ascent is guided around a fine old tree (illustration 4). The balusters are welded to a flat iron laid into the raised table of the bridge. To avoid the impression of walking behind a solid steal wall the balustrades were painted alternately in bright and in dark colours.

The following two examples of arch bridges present still more elegant solutions. The bridge across the new Federal Highway Nr. 45 on the right bank of the river Rhine with the cross-section of an autostrada shows a span of 53 meters and runs in a slight curve (illustration 6). It connects a residential quarter with a park and a cemetery. Here, too, disturbing earth ramps were avoided. The horizontal stress of the arch bridge is absorbed by a prestressed tie rod laid into the ground, thus dispensing with large foundation walls.

Straight in its ground plan conception, but of the same type, is the pedestrian bridge across the Militärringstrasse. It is constructed in prestressed concrete, has a span of about 42 meters and connects Beethoven Park with the outer Green Belt (illustration 5). So far one traffic lane has been finished, a second lane with central reserve will be built later. Only then will the arch be fully effective, but even at this intermediate stage it fits harmoniously into the Green Belt and the landscape. Quite of a different aspect is the newly built pedestrian bridge near the Zoological Gardens. It is constructed in reinforced concrete and spans across the Riehlerstrasse, a thoroughfare with two traffic lanes in each direction and with a road bed for the tramway in the centre. Being curved in its ground plan conception, and with stairs leading to the tram stage and to the parking lot of the inner Green Belt it was to have supports of a different type (illustration 7), the protruding plate in the centre providing the necessary protection against the electric wires of the tram in accordance with official regulations. A special feature is the way down at the side of the Zoo; it leads down from a platform from which one looks down into the open enclosures, whereas the arch of the bridge itself offers protection against wind and rain. At the opposite side there is another ascent built in the conventional manner.

5
Fussgängerbrücke über die Militärringstrasse zum äusseren Grüngürtel in Köln.
Technische Angaben: Spannbetonbogenbrücke mit vorgespanntem Zwillingszugband; Länge etwa 95 Meter; Mittelspannweite 42 Meter; Breite 3 Meter; Rampenneigung 15 Prozent.
Entwurf: Firma Wayss & Freytag und Prof. Tiedke; Baujahr 1961/62; Baukosten etwa DM 140 000.—

5
Passerelle à piétons au-dessus de la Militärringstrasse en direction de la ceinture verte extérieure de Cologne.
Données techniques: pont en béton armé à arc précontraint et à double bande de tension précontrainte; longueur environ 95 m; ouverture centrale 42 m; largeur 3 m; inclinaison des rampes d'accès 15%.
Projet de la Maison Wayss & Freytag et du Prof. Tiedke; construite en 1961/62; frais de construction environ 140 000 DM.

5
Pedestrian bridge across the Militärringstrasse to the outer Green Belt at Cologne.
Technical data: arched bridge in prestressed concrete with prestressed twin tie; length about 95 meters; span 42 meters; width 3 meters; ramp inclination 15%.
Planning: Wayss & Freytag and professor Tiedke; built in 1961/62, total costs about DM 140 000.—



6
Fußgängerbrücke über die Zufahrt zur Severinsbrücke in Köln-Deutz

Technische Angaben: Spannbetonbogenbrücke mit vorgespanntem Zwillingszugband; Länge etwa 115 Meter; Mittelspanweite 53 Meter; Breite 3 Meter; Rampenneigung 14 Prozent.

Entwurf: Firma Wayss & Freytag und Prof. Tiedke; Baujahr 1962; Baukosten etwa DM 160 000.—

7
Fußgängerbrücke am Zoo in Köln
Technische Angaben: Im Grundriss gekrümmte Durchlaufplatte über acht Felder (schlaff bewehrt); Länge etwa 145 Meter; Spannweiten 9 bis 13 Meter; Breite 3,50 Meter; Rampenneigung 10 Prozent.
Entwurf Tiefbauamt Köln; Baujahr 1963; Baukosten etwa DM 300 000.—

6
Passerelle à piétons au-dessus de la chaussée d'accès au pont de Séverin, à Cologne-Deutz. Données techniques: pont en béton armé à arc précontraint et à double bande de tension précontrainte.

Longueur environ 115 m; ouverture centrale 53 m; largeur 3 m; rampes d'accès inclinées de 14%.
Projet de la Maison Wayss & Freytag et du Prof. Tiedke; construite en 1962. Frais de construction environ 160 000 DM.

7
Passerelle à piétons du zoo, à Cologne. Données techniques: dalle à plan curviligne à 8 travées; longueur 145 m; ouvertures de 9 à 13 m; largeur 3,50 m; inclinaison des rampes 10%.
Projet du Bureau des travaux publics de Cologne; construction de 1963; frais de construction 300 000 DM.

6
Pedestrian bridge across the road connection to the Severin bridge at Cologne-Deutz

Technical data: Arch bridge in prestressed concrete with prestressed twin tie; length about 115 meters; span 53 meters; width 3 meters; ramp inclination 14%.

Planning: Wayss & Freytag and professor Tiedke; built in 1962; total costs about DM 160 000.—

7
Pedestrian bridge near the Zoo at Cologne.

Technical data: continuous girder running over 8 panels; length about 145 meters; span 9 to 13 meters; width 3.50 meters; ramp inclination 10%.

Planning: engineering department of public works, Cologne; built in 1963; total costs about DM 300 000.—



6



7