



**KRÄTZIG & PARTNER**  
Ingenieurgesellschaft für Bautechnik mbH

## Ersatzneubau der Kragplatte an der Rheinuferpromenade in Köln





**KRÄTZIG & PARTNER**  
Ingenieurgesellschaft für Bautechnik mbH



## Projektdaten

Standort	Frankenwerft, 50667 Köln
Bauherr	Stadt Köln, Köln
Bauausführung	HOCHTIEF Infrastructure GmbH
Bauzeit	2022 - 2024
Baukosten	ca. 18,6 Mio. Euro brutto
Unsere Leistung	Baustatische Prüfung und Bauüberwachung

## Projektbeschreibung

Die Rheinuferpromenade entlang der Kölner Altstadt wurde im Jahr 1963 auf einer Länge von 235 Metern als etwa 5 Meter über den Rhein auskragende, vorgespannte Platte gebaut. Die seinerzeit rückverankert ausgebildete Konstruktion erstreckt sich vom Süden unterhalb der Deutzer Brücke bis auf Höhe des Fischmarkts. In diesem Bereich befinden sich auch der über die Stadtgrenze hinaus bekannte denkmalgeschützte Kölner Pegel sowie ein stählerner Treppenturm, der zur Deutzer Brücke führt. Die Auskragung über den Rhein dient als Zugang zu zwei Schiffsanlegern der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt GmbH.

Aufgrund des damals verbauten Spannstahls, welcher zur Spannungsrissskorrosion neigt, war eine Sanierung nicht zielführend und es wurde seitens der Stadt Köln die Entscheidung für einen Ersatzneubau getroffen. Dieser wird mit nahezu den gleichen geometrischen Abmessungen und an gleicher Stelle realisiert. Die neue Kragplatte wird aus Spannbetonfertigteilen mit einer nachträglich vorgespannten Ortbetonergänzung hergestellt. Aufgrund der beengten Verkehrssituation in der Kölner Innenstadt erfolgt die Anlieferung und die Verlegung der Fertigteile rheinseitig mittels eines Arbeitsschiffs. Die Lagerung findet sowohl auf der historischen Ufermauer als auch landseitig auf einem neuen Streifenfundament statt. Die Gestaltung der Uferpromenade macht die Realisierung von verschiedenen, großformatigen Aussparungen in der Konstruktion - z.B. für Bäume oder den historischen Pegelturm - erforderlich, wodurch eine ungestörte und regelmäßige Anordnung der Fertigteile nicht möglich ist. An diesen Störstellen werden Sonderfertigteile verbaut, auf die im Kragarmbereich querspannende, schlaff bewehrte Fertigteile aufgelegt werden können. Der uferseitige Bereich hinter den Störstellen wird jeweils vollständig als Ortbetonkonstruktion ausgeführt.

Im November 2022 wurde mit dem Abbruch der alten Kragplatte begonnen und am 28. April 2023 wurde im Rahmen eines Pressetermins das erste Fertigteilelement verlegt.