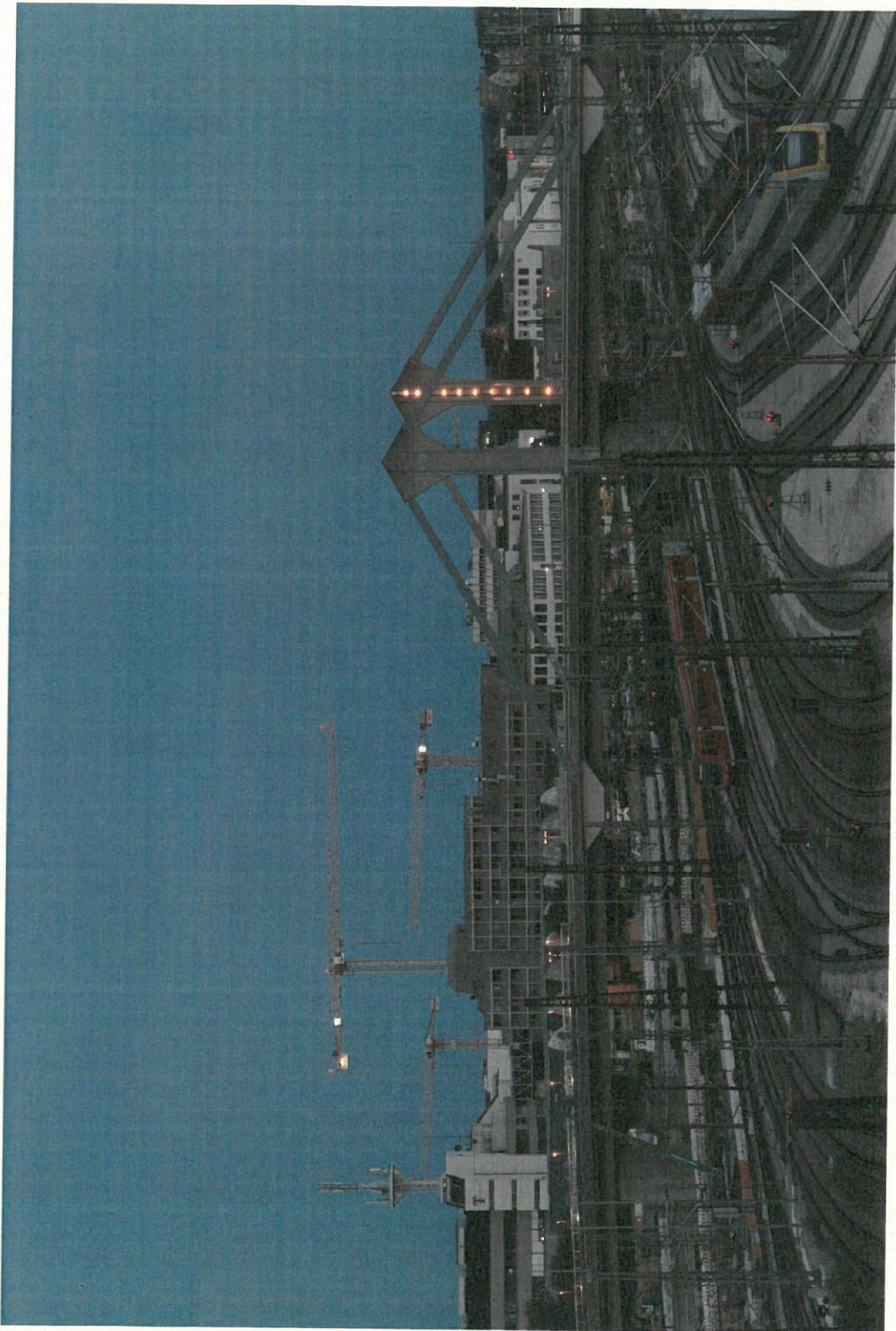


Neugestaltung der Brüstung der Ludwig-Erhard-Brücke in Ulm

Ludwig-Erhard-Brücke Heute



Ein Geländer als fließendes Element

Der Entwurf des neuen Brüstungsbereiches der Ludwig-Erhard-Brücke in Ulm legt einen besonderen Fokus auf die neue Beleuchtung der Brücke. Laternenmasten, die hinter dem Brüstungsgeländer auf dem neuen Brückengeländer stehen, beleuchten beidseitig, zueinander versetzt, sowohl die Fahrbahn, als auch den Gehweg. Um den Fluss des neuen Brüstungsgeländers auch bei Nacht zu betonen ist unterhalb des Handlaufes ein LED-Lichtband eingesetzt. Dieses beleuchtet die hell gestrichenen Lamellen des Stabgeländers, so dass es aus der Ferne betrachtet von einem Ende der Brücke zum anderen durchfließt. Unterstrichen wird der Entwurfsgedanke der Brücke eine neue, zuvor vermisste Dynamik zu verleihen ebenfalls durch die Auswahl des neuen Farbkonzeptes. Aufeinander abgestimmte helle und dunkle Grautöne betonen die Partie des Stabgeländers und nehmen die schwereren, tragenden Elemente optisch zurück.

Tagvisualisierung Blick von Klenlesberg



Nachtvisualisierung Blick von Kienlesberg



Tagvisualisierung Wettbewerbsbeitrag





Nachtvisualisierung Wettbewerbsbeitrag

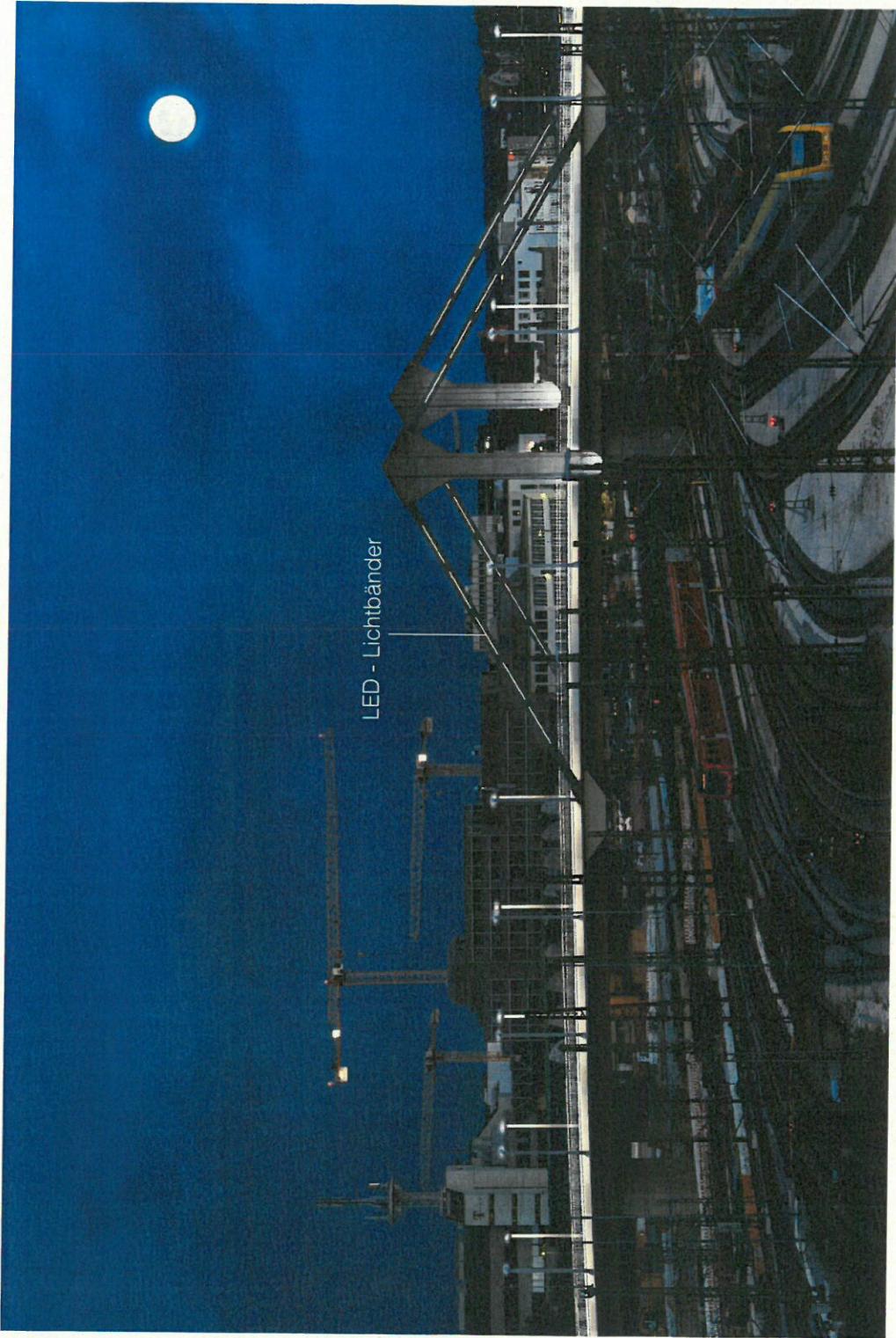
Überarbeitung des Beleuchtungskonzeptes

Überarbeitung V1: Betonung der Pylonen



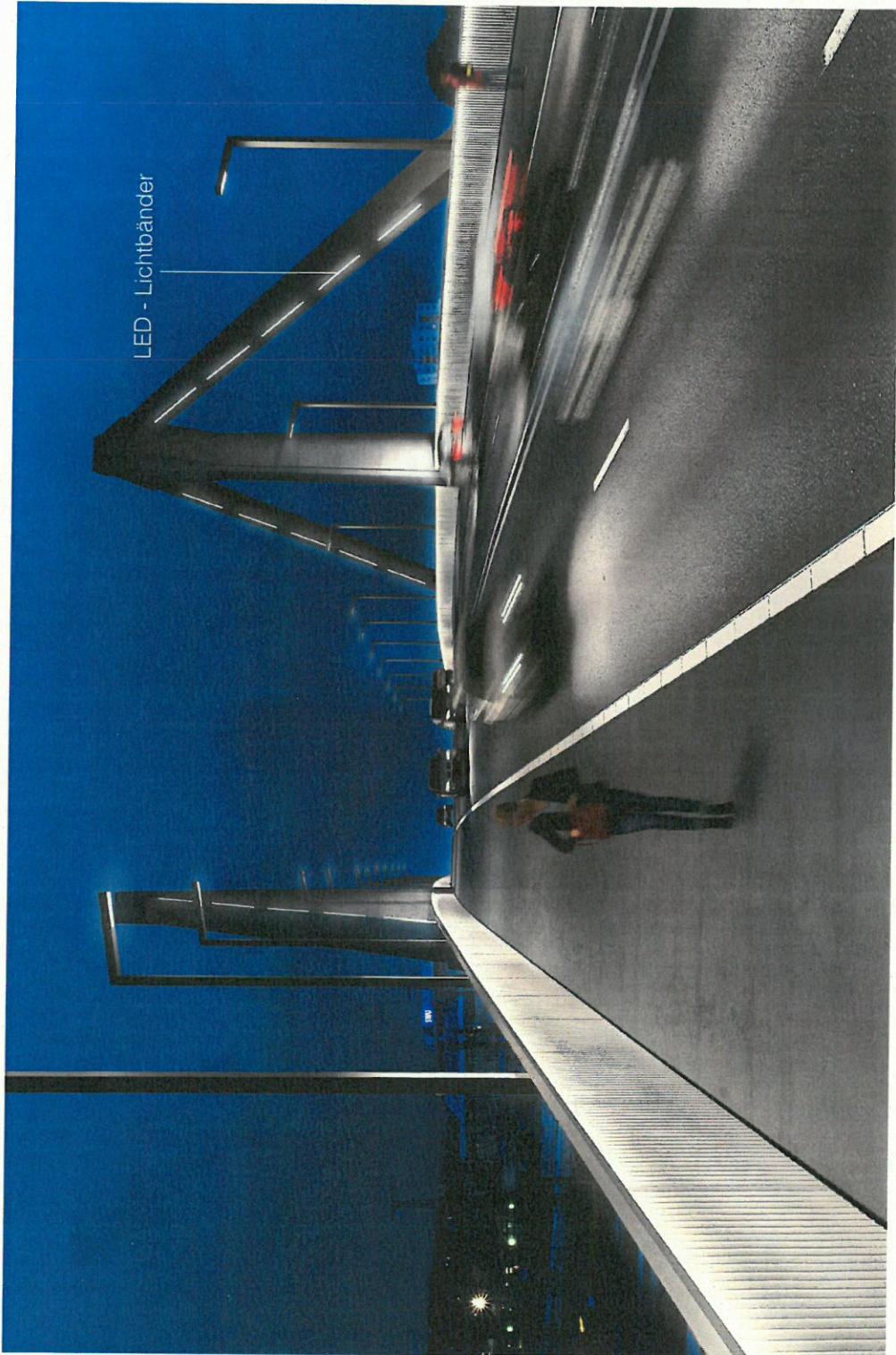
Überarbeitung V1: Betonung der Pylonen





Überarbeitung V2: Betonung der Pylonen + Akzentuierung der Zugbänder

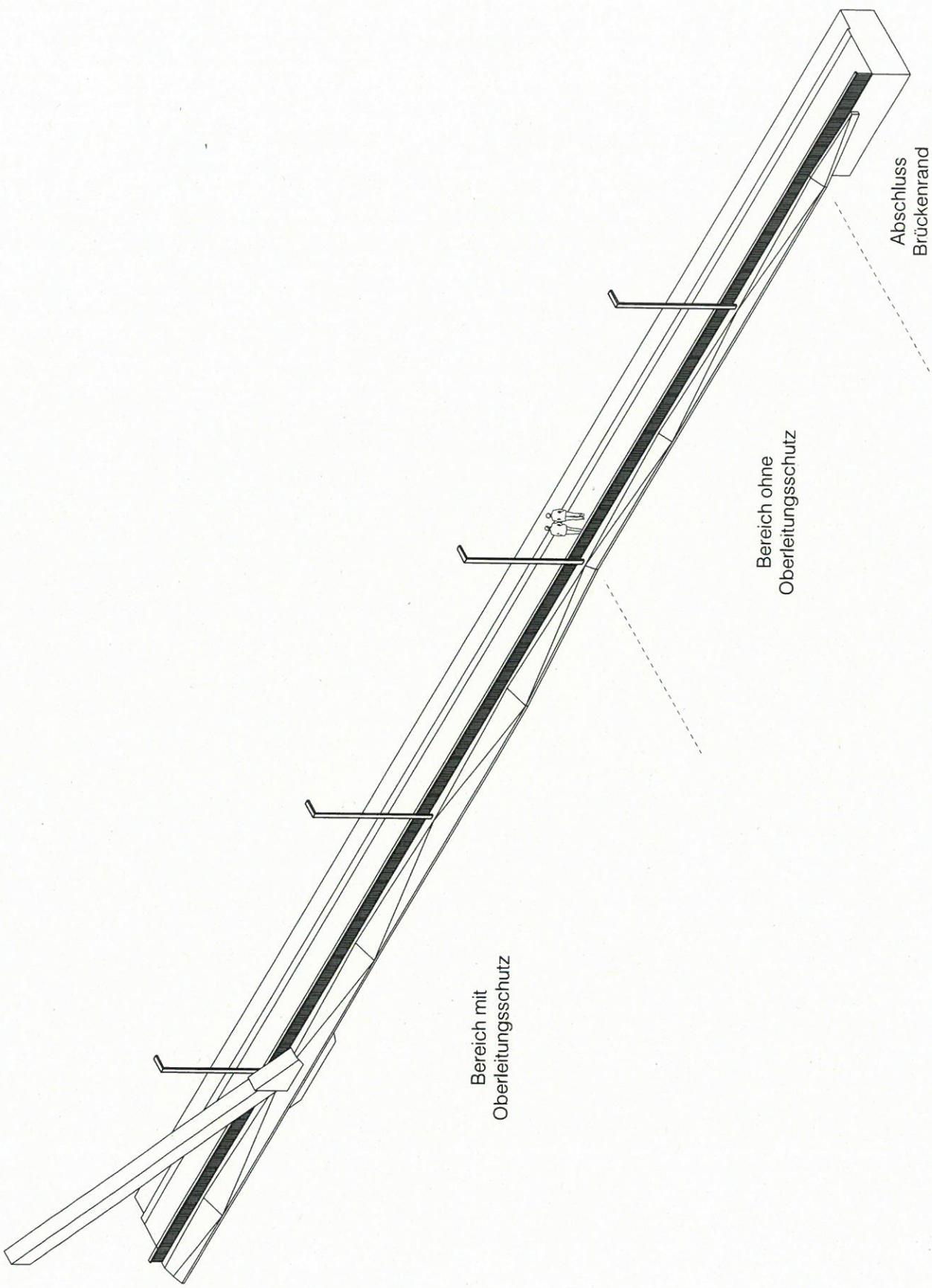
Überarbeitung V2: Betonung der Pylonen + Akzentuierung der Zugbänder

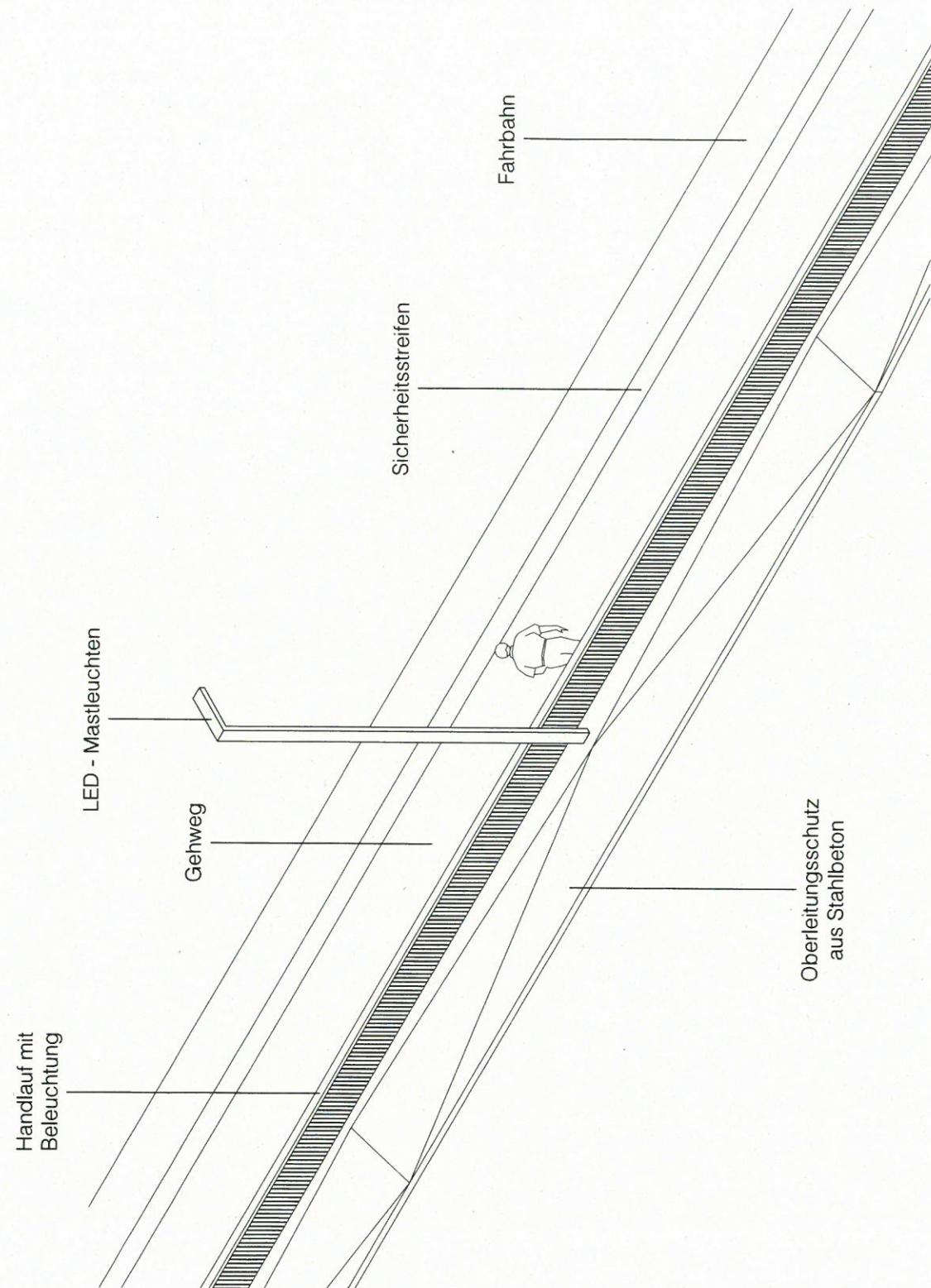


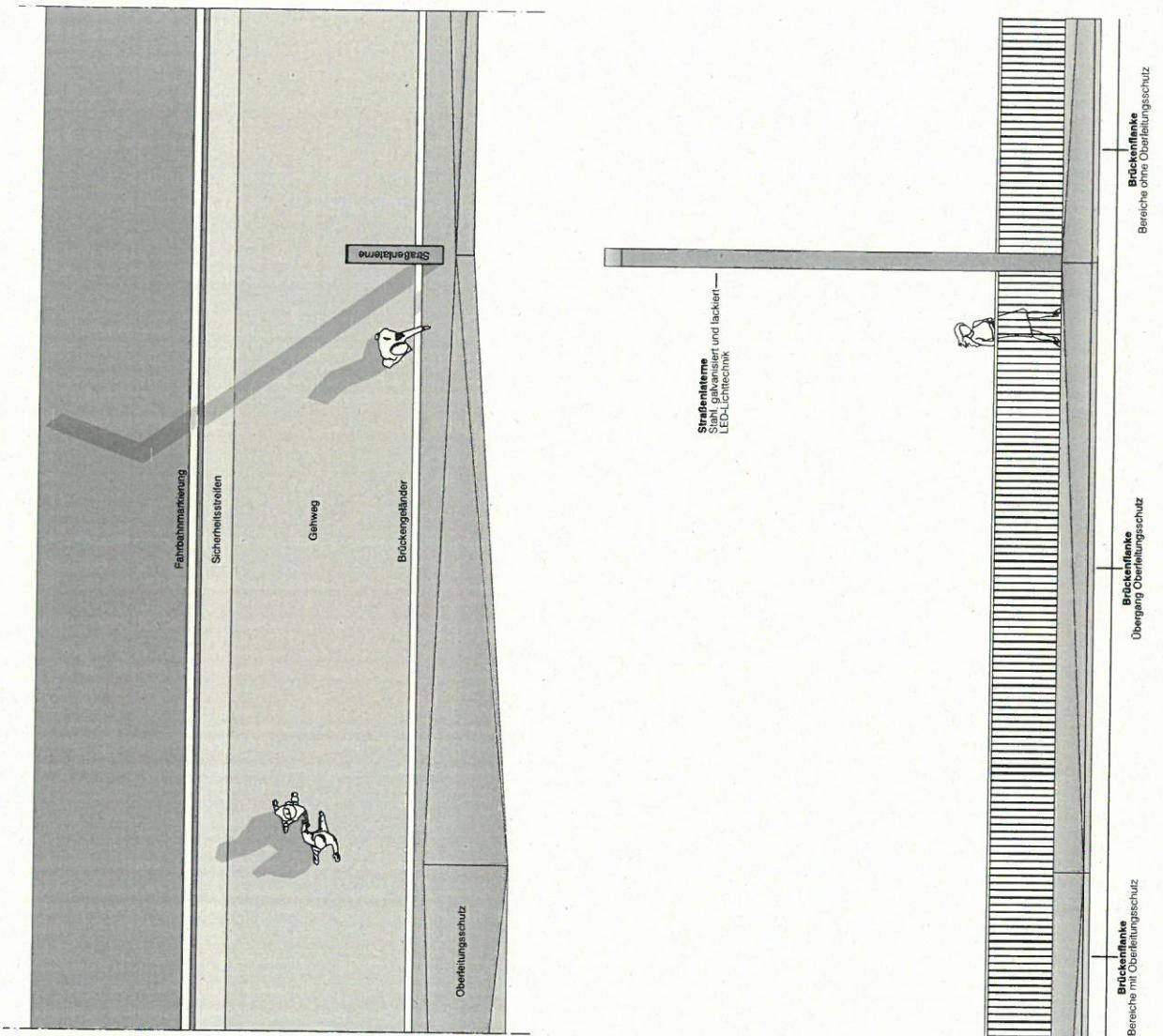
LED - Lichtbänder

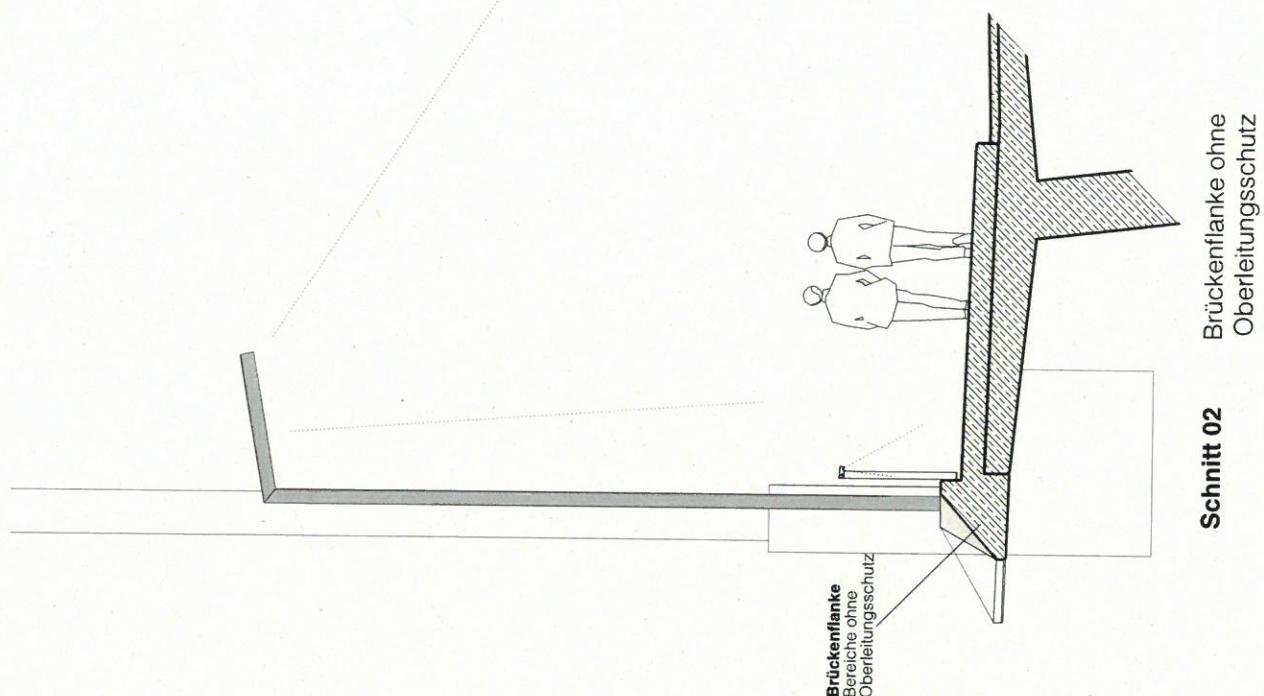
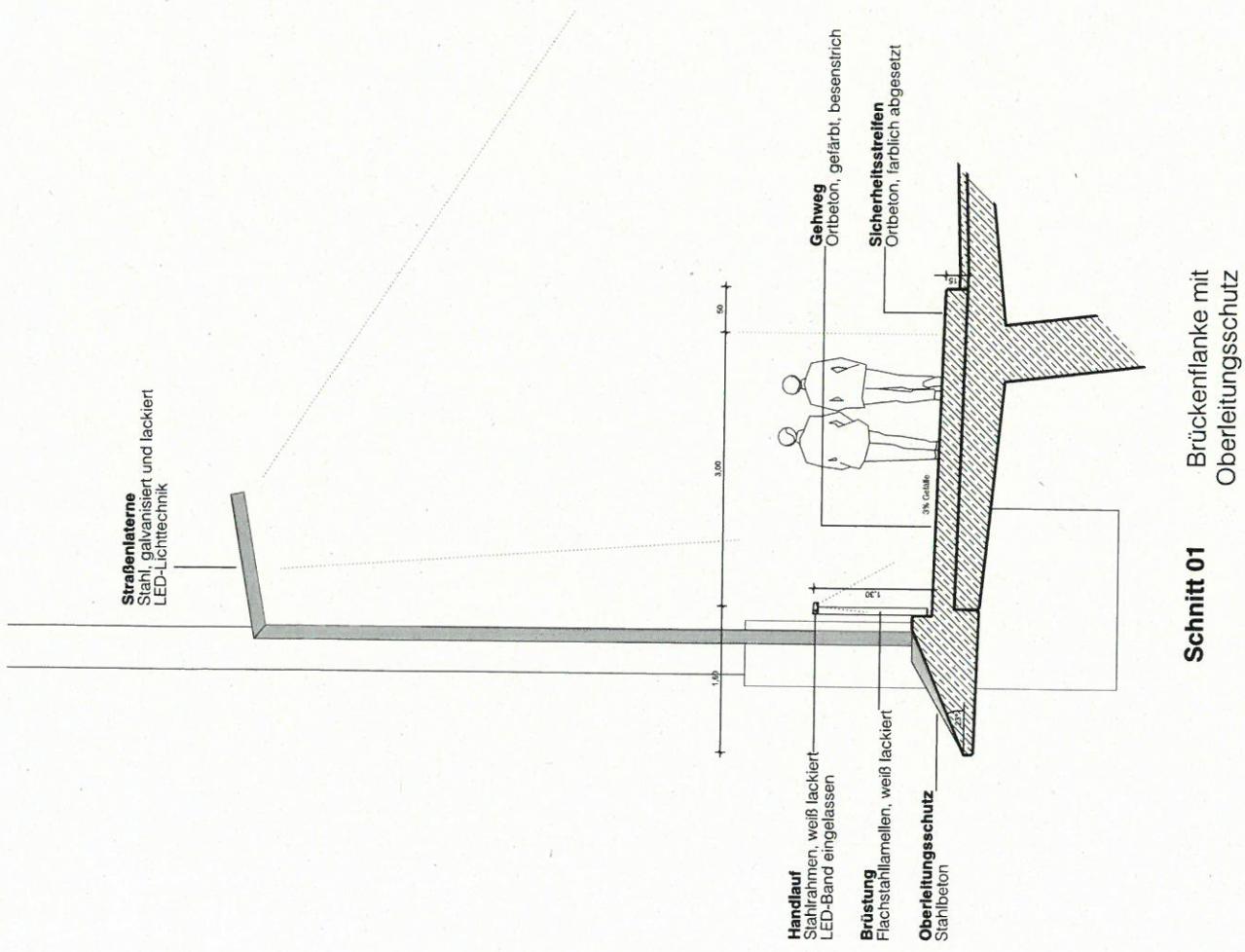
Oberleitungsschutz

Der Idee des Beleuchtungskonzepts folgend, dient der notwendige Oberleitungsschutz fortan als wesentliches Wiedererkennungsmerkmal der Brücke. Die neuen polygonalen Stahlbetonkappen nehmen das prägnante, bestehende Bauteildreieck der Zügelgurte und Pylone auf. Aneinandergereiht ergibt sich in der Außenwirkung ein meanderndes Band, das die überhöhte Bogenlinie der bestehenden Brücke betont. Das neue, helle Stabgeländer läuft als kontinuierliches Band bis zum mittleren Pylon durch und wird nicht mehr vom bestehenden, massiven Anschluss der Zügelgurte unterbrochen. Dadurch erhält das Bauwerk eine neue, fließende Dynamik, die sowohl auf der Brücke, als auch in ihrer Fernwirkung zum wesentlichen Merkmal wird. Die ehemals voneinander getrennten Bereiche der Fahrbahn und des Gehwegs werden zugunsten eines räumlich großzügigeren Erscheinungsbildes zusammengebracht und fortan nur noch durch einen Höhenversatz getrennt.









Ein Projekt in Kooperation zwischen:

Konstruktionsgruppe
Bauen



gerlach ullm
architekten gesellschaft mbh

