

<u>4</u>	<b>Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland</b>
<u>6</u>	<b>Die Nibelungenbrücke und der Nibelungenturm</b>
<u>11</u>	<b>Von der Schiffsbrücke zur Nibelungenbrücke</b>
<u>18</u>	<b>Die Akteure beim Bau der Nibelungenbrücke</b>
<u>18</u>	Heinrich Völker, der Oberbürgermeister
<u>18</u>	Ernst Wahl, der Präsident der Straßenverwaltung
<u>19</u>	Ulrich Finsterwalder, der Ingenieur
<u>26</u>	Gerd Lohmer, der Architekt
<u>31</u>	<b>Technische Voraussetzungen</b>
<u>31</u>	Betonbrückenbau in Deutschland bis 1950
<u>33</u>	Entwicklung neuer Brückenbauverfahren
<u>34</u>	Dywidag-Spannverfahren mit beschränkter Vorspannung
<u>38</u>	Die Entwicklung des Freivorbaus
<u>46</u>	Tragwerksgestaltung beim freien Vorbau
<u>49</u>	<b>Der Bau der Nibelungenbrücke</b>
<u>49</u>	Die Ausgangsbedingungen und der Wettbewerb
<u>49</u>	Die Konstruktion und die Ausführung
<u>67</u>	<b>Die feierliche Einweihung</b>
<u>72</u>	<b>Zur Gestaltung</b>
<u>72</u>	Ernst Wahl zur Gestaltung der Brücke
<u>75</u>	Gerd Lohmers Haltung als Architekt
<u>76</u>	Die Farbgebung
<u>78</u>	<b>Die Zukunft der Nibelungenbrücke</b>
<u>78</u>	Die neue Rheinbrücke (2005–2008)
<u>80</u>	Die „grundständige“ Sanierung (2010–2013)
<u>83</u>	Der Nibelungenbrücke droht der Abriss
<u>85</u>	Fazit
<u>90</u>	<b>Anhang</b>
	Technische Daten • Chronologie • Projektbeteiligte Neue Rheinbrücke Worms • Anmerkungen • Literatur • Archive • Bildnachweis
<u>102</u>	<b>Die Schriftenreihe</b>
<u>108</u>	<b>Der Förderverein</b>