

Die badischen Rheinbrücken – Teil 3

Vor 75 Jahren – Pontonbrücken, Notbrücken, Brückengeräte und erste Neubauten

Dieser Beitrag setzt die Serie „Die badischen Rheinbrücken“ aus den vorangegangenen Heften dieser Zeitschrift fort. Teil 1 behandelte die Sprengung der Brücken, die Baden mit dem Elsass verbanden, in Teil 2 ging es um die Sprengung der innerdeutschen Brücken, die von Baden in die bayerischen Pfalz führten. In Teil 3 geht es um die ersten Brückenschläge der Alliierten mit Pontonbrücken, provisorischen Notbrücken und stabilen Kriegsbrückengeräten, die im Verlauf des Krieges und in der frühen Nachkriegszeit errichtet wurden. Die chronologisch verorteten Datumsangaben liefern zugleich eine Momentaufnahme des alliierten Vormarschs. Abschließend werden alle Rheinbrücken-Neubauten aufgeführt, die nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs zwischen Weil und Mannheim entstanden sind. Deren Erbauungszeiten werfen ein Schlaglicht auf die Prioritäten der deutschen Verkehrspolitik nach 1949 und auf deren aktuelle Folgen.

Ulrich Boeyng

Pontons, Notbrücken und Neubauten

Nachdem die Wehrmacht am 24. März 1945 in Süddeutschland die linksrheinischen Gebiete aufgegeben und sich über den Rhein zurückgezogen hatte, war der Krieg in Deutschlands Westen vorbei. Bis zur Kapitulation des Deutschen Reichs am 8. Mai 1945 sollten noch einmal sechs Wochen vergehen. Vom 26. bis 31. März 1945 überschritten amerikanische Truppen in drei großen Wellen den Rhein zwischen Worms und Ludwigshafen und rückten auf Mannheim vor. Französische Truppen überquerten den Rhein zwischen Speyer und Leimersheim vom 31. März bis zum 2. April 1945. In den Wochen vom 14. bis 24. April 1945 stießen weitere französische Einheiten aus dem Elsass hinzu, um ihre sich im Rheintal Richtung Lörrach und im Schwarzwald Richtung Bodensee vorwärts kämpfenden Truppen zu verstärken.

Die Brücken zwischen Ludwigshafen und Mannheim

Nach der Sprengung der Brücken durch die Wehrmacht am 20. März 1945 montierten amerikanische Pioniere in Ludwigshafen am 28. März zunächst eine Pontonbrücke, bis zum 23. April auf hölzernen Pfahljochen eine eingleisige Eisenbahn-Notbrücke sowie eine provisorische Straßenbrü-

cke. Alle Brücken durften nur vom Militär genutzt und mussten alsbald durch stabilere Konstruktionen ersetzt werden: Die auch für Zivilpersonen freigegebene Straßenbrücke mit einem Durchlass für Schiffe war ab dem 19. August 1945, die Eisenbahnbrücke mit SKR-Gerät ab 30. Juli 1946 benutzbar (Abb. 1). Nach gut drei Jahren folgte am 18. Dezember 1948 erneut die Straßenbrücke, diesmal mit SKR-Gerät (Abb. 2). Auf ihr konnten auch wieder die Gleise der Straßenbahn zwischen beiden Städten verlegt werden. Mit den Gründungs- und Stahlbauarbeiten waren die Firmen Grün & Bilfinger aus Mannheim und die MAN – Werk Gustavsburg beauftragt.

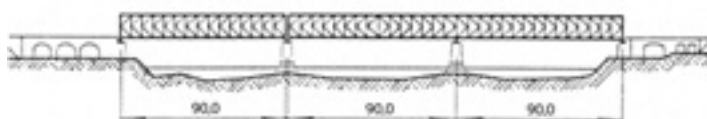
Im Jahr 1948 nahm man nördlich von Mannheim auch die Arbeiten an der im Dezember 1940 beim Bau eingestürzten Rheinbrücke der Reichsautobahn wieder auf. Am 9. September 1950 konnten zunächst zwei Fahrspuren, ab 1964 auch die beiden Spuren des flussaufwärts liegenden Überbaus der „Theodor-Heuss-Brücke“ (A6) für den Verkehr frei gegeben werden (Abb. 4).

Zwischen Mannheim und Ludwigshafen ersetzte man ab der Mitte der 1950er Jahre sukzessive alle bisherigen Notbrücken: Ab 1955 zunächst die Eisenbahnbrücke von 1946 durch einen zweigleisigen Fachwerk-Neubau, der unter Wiederverwendung eines etwa 65 m langen Teilstück der alten Brücke von 1932 errichtet wurde (Abb. 3). Para-





llel



Ludwigshafen - Mannheim (Eisenbahn) - 1946

1–3 Mannheim–Ludwigshafen: Eisenbahnbrücke, Südostansicht nach 1948 sowie Räumungsarbeiten und Ansichtsschema um 1946.

dazu entstand flussabwärts zwischen 1956 und 1959 eine neue vierspurige Straßenbrücke (B37) mit stählernem Vollwand-Kastenträger. Diese „Konrad-Adenauer-Brücke“ bildet das Verbindungsglied zwischen den beiden gleichzeitig gebauten Hochstraßenzufahrten in Mannheim und in Ludwigshafen. Etwa 1000 m flussabwärts kam 1972 eine zweite als Schrägseilbrücke konstruierte Straßenbrücke (B44) hinzu. Diese vierspurige „Kurt-Schumacher-Brücke“ verbindet das Autobahnkreuz Ludwigshafen mit den Häfen und Industriegebieten im Norden von Mannheim. Als letzten Brückenschlag erstellte man für die S-Bahn-Verbindungen zwischen Baden und der Pfalz bis 1999 eine weitere zweigleisige Eisenbahnbrücke flussaufwärts direkt neben der Brücke von 1955.

Die Straßenbrücken bei Speyer

Einen Tag nach dem Einmarsch französischer Truppen in Speyer begannen französische Pioniere am Ort der alten Schiffsbrücke eine Pontonbrücke über den Rhein zu schlagen, die ab dem 3. April 1945 ausschließlich dem Militärverkehr diente. Erst Anfang 1946 wurde sowohl in Speyer als auch bei der Rheinhauser Überfahrt wieder ein ziviler Fährverkehr eingerichtet (Abb. 5).

Anfang 1955 begannen die Bauarbeiten an der neuen Rheinbrücke (B39), die in der Achse der Vor-



4 Autobahnbrücke A6 Frankenthal–Mannheim, Zustand 2020.

gängerkonstruktion von 1938 liegt. Da der Bahnverkehr zwischen Speyer und Schwetzingen nicht wieder aufgenommen werden sollte, baute man eine reine Straßenbrücke mit stählernem, gevouteten Hohlkastenträger. Am 3. November 1956 war die offizielle Verkehrsübergabe der „Salierbrücke“ (Abb. 6). Die sechs rechtsrheinischen Vorlandbrücken bestehen nun aus Spannbeton, die linksrheinische Flutbrücke entfiel zugunsten einer verlängerten Hauptkonstruktion, die auf dem außermittigen Stropfpeiler und dem Landpfeiler lagert. Die Gründungs- und Massivbauarbeiten führten Grün & Bilfinger aus Mannheim aus, Hersteller der Stahlkonstruktion war eine Arbeitsgemeinschaft der Eisenwerke Kaiserslautern sowie der Firmen C. H. Jucho und Johannes Dörnen Stahlbauwerk, beide aus Dortmund. Ab 1974 wurde nördlich von Speyer die als Schrägseilbrücke konstruierte Rheinbrücke der linksrheinischen Autobahn (A61) für den Verkehr in Richtung der A6 bei Hockenheim freigegeben.

Die Brücken bei Germersheim

Am 24. März 1945 rückten amerikanische Truppen in Germersheim ein, denen Ende März französische Verbände folgten. Ab dem 1. April 1945 schlugen französische Pioniere eine Pontonbrücke über den Rhein, um den Vormarsch ihrer Einheiten in Richtung Bruchsal und Karlsruhe zu ermöglichen. Erst ab der Jahresmitte 1954 wurde für die Zivilbevölkerung am Standort der alten Schiffsbrücke beim Flügelwerk Ysenburg wieder eine Fährverbindung nach Rheinsheim eingerichtet. Die vor dem Krieg von Germersheim über den Rhein nach Graben-Neudorf führenden Eisenbahngleise wurden komplett abgebaut, ebenso das zweite Gleis der Strecke von Germersheim nach Landau. Damit fiel die einst für den west-östlichen Güterverkehr so wichtige Hauptstrecke in die Bedeutungslosigkeit.

Erst in den 1960er Jahren begann die Deutsche Bundesbahn mit der Planung eines Brückenneubaus, der mit Mitteln des Verteidigungsministeriums erstellt werden sollte (Abb. 7). Baubeginn war 1965 und am 23. Oktober 1967 wurde die neue Eisen-

bahnbrücke dem Verkehr übergeben. Die zweigleisig eröffnete Strecke verläuft auf der alten Bahntrasse, wird seit 1994 jedoch nur noch eingeleisig befahren. Das parallelgurtige, pfostenlose Strebenfachwerk von etwa 287 m sowie eine Spannbeton-Vorlandbrücke von circa 22 m Länge überspannen den Rhein auf drei Pfeilern, deren Gründungen von der alten Brücke (1877) stammen. Hersteller der neuen Stahlkonstruktion war eine Arbeitsgemeinschaft der Firmen MAN – Werk Gustavsburg und August Klönne aus Dortmund (Abb. 8).

Im Jahr 1971 konnte nördlich von Germersheim eine vierspurige Straßenbrücke (B35) mit parallelgurtigem Vollwandträger eingeweiht werden, die als Querspange zwischen der B9 in Richtung Speyer oder Wörth/Karlsruhe und der A5 bei Bruchsal dient.

Die Straßenbrücke zwischen Strassbourg und Kehl

Seit Ende März 1945 hatten sich die französischen Truppen rechtsrheinisch von Speyer über Karlsruhe und Rastatt bis Kehl durchgekämpft. In Strassbourg schlugen französische Pioniere ab dem 19. April 1945 zunächst eine Ponton-Brücke über den Rhein, bevor sie die abgebrannte Holzbrücke notdürftig reparierten. Da diese Brücke schon bald wieder schadhafte, musste sie durch eine Dauerbehelfsbrücke auf den Fundamenten der alten Straßenbrücke ersetzt werden, die am 12. Juli 1951 für den Verkehr freigegeben wurde. Ihre Stahlkonstruktion setzte sich aus zwei unterschiedlichen Brückengeräten zusammen – aus einem französischen Wendling-Seibert-Gerät auf der westlichen, sowie einem deutschen SKR-Gerät auf der östlichen Seite (Abb. 9). Diese Dauerbehelfsbrücke wurde knapp zehn Jahre später von der am 23. September 1960 eingeweihten „Europabrücke“ (B28/E52) abgelöst, einer gevouteten Vollwandträger-Balkenbrücke.



Auf der alten Straßenbrücke von 1897 hatte seinerzeit auch eine Straßenbahn über den Rhein geführt. Seit dem Ende des Krieges war diese Verbindung unterbrochen und lebte erst im April 2017 mit der Eröffnung der neuen „Beatus-Rhenanus“-Brücke – einer futuristischen Stabbogen-Konstruktion – wieder auf.

5 Speyer: Straßen- und Eisenbahnbrücke, Räumungsarbeiten um 1955.

6 Speyer: Straßenbrücke 1956, Südost-Ansicht 1957.

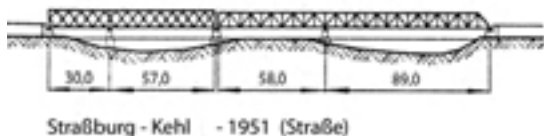
Die Brücken zwischen Maximiliansau und Maxau

Von Maximiliansau schlugen französische Pioniere am 9. April 1945 zunächst eine Pontonbrücke über den Rhein nach Maxau. Bis zum 29. April erstellten dann amerikanische Pioniere stromaufwärts eine feste Ersatzkonstruktion für den Fahrzeug-

7–8 Germersheim: Eisenbahnbrücke, Räumungsarbeiten um 1965 und Zustand heute.



9 Kehl–Strasbourg:
Straßenbrücke 1951,
Ansichtsschema.



verkehr sowie ab Ende April eine knapp über dem Strom liegende Eisenbahnbrücke, die auf einer Vielzahl von hölzernen Jochen lag.

Nach dem Ende des Krieges drängte die französische Militärverwaltung zwischen ihrer links- und rechtsrheinischen Besatzungszone auf einen dritten, dauerhaften Rheinübergang bei Karlsruhe (Abb. 10; 11). Ab dem 13. Mai 1947 trat daher an die Stelle der beiden Notbrücken von 1945 eine zweifache Dauerbehelfs-Konstruktion, die aus jeweils fünf SKR-Brückengeräten von circa 60 m Länge bestand. Die Straßenbrücke hatte zwei Fahrspuren, die benachbarte Eisenbahnbrücke war eingleisig. Die Gründungsarbeiten an den vier eng stehenden Flusspfeilern übernahm die Firma Grün & Bilfinger aus Mannheim, die Überbauten wurden von der Baugesellschaft Gehlen aus Kaiserslautern, sowie von den Eisenwerken Kaiserslautern montiert.

Für die beiden Dauerbehelfs-Konstruktionen war eine Nutzungsdauer von etwa 15 Jahren geplant



– bei der Straßenbrücke sollten daraus gut 20 Jahre werden. Ab März 1964 wurde eine neue vierspurige Schrägseilbrücke errichtet, die am 16. Dezember 1966 für den Straßenverkehr freigegeben werden konnte. Hersteller der Stahlkonstruktion waren die Firmen B. Seibert aus Saarbrücken und J. Gollnow aus Karlsruhe, während die Gründungs- und Massivbauarbeiten durch die Siemens-Bauunion aus Berlin erfolgten. Bei der Eisenbahn sollte der Dauerbehelf mehr als 40 Jahre währen. Erst ein Schiffsunglück am 9. Juni 1987 setzte die dringend notwendige Neubauplanung in Gang. Nach der Havarie eines Schleppverbandes hatte sich eines der beteiligten Schiffe quer vor zwei Pfeiler gelegt und alsbald für bedrohliche Unterspülungen gesorgt. Die Eisenbahnbrücke wurde daraufhin mehrere Wochen gesperrt und konnte erst am 26. Juni wieder freigegeben werden, während der Schiffsverkehr noch bis zum 20. Juli 1987 ruhte.

Im Dezember 1989 begann der Neubau einer eingleisigen pfostenlosen Strebenfachwerkbrücke in ähnlicher Form wie die Konstruktion von 1938 – ihre Verkehrsfreigabe war am 29. April 1991. Bauausführende Firmen waren die Krupp Industrietechnik aus Duisburg für die Stahlbauten und Ed. Züblin aus Karlsruhe für die Gründungsarbeiten des einzigen Stropfpfeilers, der in der Breite für einen zweiten Überbau vorbereitet war. Die alte Behelfsbrücke von 1947 wurde zwischen Mai und Juni 1991 abgebaut und verschrottet. Ende 1998 begann man mit dem Brückenbau für das zweite Gleis der Eisenbahn, der diesmal von der Firma Max Bögl-Stahlbau aus Neumarkt erstellt wurde. Auch diesen Überbau fertigte man auf Maxauer Seite in Teilstücken vor, die dann abschnittsweise über den Fluss verschoben wurden – die Verkehrsfreigabe erfolgte am 12. Mai 2000.

Die Brücke zwischen Neuf-Brisach und
Breisach

Am 30. April 1945 schlugen französische Pioniere flussaufwärts der zerstörten Eisenbahnbrücke eine Pontonbrücke über den Rhein. Ihre feste Nachfol-

10–11 Maxau–Maxi-
miliansau: Eisenbahn-
und Straßenbrücke, Räu-
mungsarbeiten um 1946
und Nordwest-Ansicht
1947.



gerin wurde 1946/47 als Behelfs-Straßenbrücke aus alten Brückenteilen und diversem Brückengerät eingerichtet und stand bis 1962 (Abb. 12). Ab 1960 baute man anstelle der Behelfsbrücke eine neue stählerne Balkenbrücke, bei der die alten Pfeilergründungen genutzt werden konnten. Die nach Eröffnung des französischen Rheinseitenkanals überflüssig gewordenen westlichen Flutbrücken ersetzte man durch einen Damm – die Verkehrsfreigabe war am 1. Dezember 1962.

Da die französische Militärverwaltung nach dem Kriegsende kein Interesse an einer vierten Eisenbahnbrücke über den Rhein zeigte, ließ sie in Breisach Ende 1945 die beiden unzerstörten RW-Geräte sowie den noch verwendbaren mittleren Überbau der MAN von 1942 demontieren. Man transportierte die Teile spektakulär per Schiff und Bahn flussaufwärts nach Neuenburg und baute sie dort ab 1946 zur Instandsetzung der einst baugleichen Brücke nach Chalampé ein.

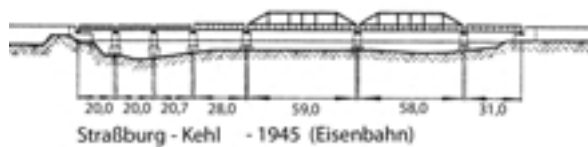
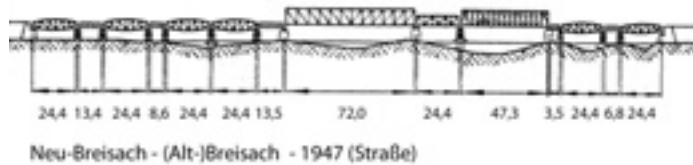
Die Eisenbahnbrücke zwischen Strasbourg und Kehl

Im Juli 1945 bauten französische Pioniereinheiten anstelle der zerstörten Bahnbrücke von 1861 eine eingleisige Notbrücke mit einem französischen Brückengerät-System von Bonnet-Schneider (Abb. 13; 14).

Nachdem am 30. Januar 1953 ein „Abkommen über die festen Brücken und Fähren über den Rhein an der deutsch-französischen Grenze“ zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich unterzeichnet worden war, konnte im Mai 1954 in Kehl mit dem Bau einer neuen Eisenbahnbrücke begonnen werden. Seit dem 12. August 1956 löste eine eingleisige Strebendachwerk-Brücke die Notbrücke von 1945 ab. Der Neubau überspannte den Rhein mit drei Öffnungen von zweimal 74,4 m sowie einem Mittelstück von 89,5 m Länge (Abb. 14). Seit Oktober 2010 steht an der gleichen Stelle eine neue, diesmal zweigleisige Eisenbahnbrücke gleicher Konstruktion mit nur einem mittigen Stropfpeiler.

Die Brücken zwischen Chalampé und Neuenburg

Dieser Rheinübergang war für das französische Militär von so großer Bedeutung für den eigenen Nachschub in die französische Besatzungszone, dass bereits im Herbst 1945 mit aufwendigen Instandsetzungsarbeiten begonnen wurde. Zuerst baute man die beiden gesprengten Stropfpeiler neu auf, dann hob und reparierte man den mittleren Überbau von 1906. Dann ersetzte man den östlichen Überbau durch das unzerstörte Mittelstück der Breisacher Brücke von 1942. Der westli-



che Überbau konnte gegen die zwei Teilstücke des unzerstörten RW-Geräts aus Breisach sowie alle Vorlandbrücken gegen kurze Balkenbrücken aus deutschen Beständen getauscht werden (Abb. 15). Ab 3. Juni 1946 war das eingleisige Provisorium für den Zugverkehr freigegeben. Im Jahr 1956 deckte man die Gleise mit Bohlen ab und richtete die Brücke für den Straßenverkehr ein (Abb. 16).

Auf der Grundlage des deutsch-französischen Abkommens von 1953 wurde auch bei Neuenburg der Neubau einer Eisenbahnbrücke vereinbart. Mit Baubeginn 1961 wurde das RW-Gerät in der westlichen Öffnung durch einen neuen parallelgurtigen Ständerfachwerkträger ersetzt. Dann verschob man den mittleren Überbau von 1906 und den östlichen Überbau von 1942 stromaufwärts in die alte Gleislinie. Da inzwischen auf französischer Seite der Rheinseitenkanal eröffnet war, ersetzte man analog zu Neuf-Breisach die westlichen Flutöffnungen der alten Rheinbrücke durch einen Damm. Am 27. Mai 1962 wurde die Eisenbahnbrücke für den Personen- und Güterverkehr eröffnet (Abb. 17). Nach einer zeitweiligen Stilllegung ist die Bahnstrecke seit Dezember 2012 wieder für den regelmäßigen Personenverkehr reaktiviert. Parallel zur Eisenbahnbrücke baute man stromabwärts auf den gemeinsamen Pfeilern als parallelgurtigen Vollwand-Balkenträger eine neue Straßenbrücke, die im August 1963 eröffnet wurde.

12 Breisach–Neuf-Breisach: Straßenbrücke 1947, Ansichtsschema.

13 Kehl–Strasbourg: Eisenbahnbrücke 1945, Ansichtsschema.

14 Kehl–Strasbourg: Eisenbahn- und Straßenbrücke, Luftbild nach 1951.



15–16 Neuenburg–Chalampé: Eisenbahnbrücke, Südost-Ansicht um 1960 und Ansichtsschema 1946.

17 Nordost-Ansicht der Eisenbahnbrücke Neuenburg–Chalampé 2020.



Chalampé - Neuenburg - 1946 (Eisenbahn)



Glossar

Pontonbrücke

Antriebslose Schwimmkörper, die zumeist bei Schwimmbriicken neben-einanderliegend eingesetzt werden und die Fahrbahn tragen.

RW-Gerät

Kurz für Roth-Wagner-Brückengerät, eine transportable, aus vormontierten Einzelbauteilen zusammensetzbare stählerne Fachwerkbrücke, die als Behelfsbrücke für schwere Lasten zum Einsatz kam.

SKR-Gerät

Kurz für Schaper-Krupp-Reichsbahn-Brücke, ein schnell aufstellbares Notbrücken-System, um zerstörte Eisenbahnbrücken zu ersetzen.

Die Brücke zwischen Roppenheim und Wintersdorf

Da die französische Militärregierung neben Neuenburg–Chalampé und Maxau–Maximiliansau einen dritten Rheinübergang für ihren Nachschub in die französische Zone benötigte, begann man gegen Ende 1947 auch an der Wintersdorfer Brücke mit umfangreichen Reparaturarbeiten (Abb. 18). Dabei konnten zwei der Hauptüberbauten von 1895 gehoben und repariert werden, während das zerstörte Mittelstück im Jahr 1949 durch einen Neubau der Compagnie de Fives-Lille in der alten Form ersetzt werden musste. Die ursprünglich als Fachwerkbrücken konstruierten Vorlandbrücken wurden an beiden Ufern durch Stahlbeton-Balkenbrücken ersetzt.

Im Unterschied zur ursprünglich zweigleisigen Nutzung verlegte man zwar wieder beide Gleise, deckte sie jedoch auf einer Seite provisorisch ab und richtete sie für den Straßenverkehr ein. Ab Mitte Mai 1949 war die Rheinbrücke für den militärischen Eisenbahn- und den zivilen Straßenverkehr wieder geöffnet. Der zivile Bahnverkehr

wurde jedoch in Frankreich nicht wieder aufgenommen und bereits Anfang Oktober 1950 stellte man auch auf deutscher Seite den Personenverkehr zwischen Rastatt und Wintersdorf ein (Abb. 19).

Vom ehemals repräsentativen Erscheinungsbild der Brücke war kriegsbedingt nicht mehr viel erhalten: Auf der französischen Seite waren beim Wiederaufbau ab Ende 1947 die Wehrtürme am Beginn der Vorlandbrücken ersatzlos fortgefallen und der mit Doppeltürmen bekrönte Torbau war stark vereinfacht als Portalbau mit massivem Querjoch neu erstellt worden. Auf der deutschen Seite bei Wintersdorf fielen der Torbau und die Wehrtürme ebenfalls fort und wurden wie auf der französischen Seite durch einen vereinfachten Portalbau ersetzt.

Beim Bau der Iffezheimer Staustufe (Inbetriebnahme 1977) wurden zur Aufrechterhaltung der Binnenschifffahrt zwei große Schleusenkammern eingerichtet, deren Unterlauf sich bis zur Rheinbrücke erstreckte. Das machte den Austausch der fünf östlichen Vorlandbrücken von 1947/48 gegen eine circa 137 m lange pfostenlose Strebenfachwerk-Konstruktion erforderlich.

Die Straßenbrücke zwischen Hunigue und Weil

Da die Eisenbahnbrücke bereits 1937 abgebaut worden war, hatte der Ort während der Kampfhandlungen des Zweiten Weltkriegs keine wesentliche Rolle gespielt. Ab 1947 wurde an der Stelle der ehemaligen Brücke von der französischen Wasserbauverwaltung ein Fährbetrieb eingerichtet. Er wurde erst ab dem 29. September 1979 durch eine neue Straßenbrücke (B532/D105) abgelöst, die als südlichste Querspange zwischen der französischen Autobahn A35 und der deutsche A5 dient. Diese „Palmain-Brücke“ ist eine gevoutete Vollwandträger-Balkenbrücke, die auf den alten Strompfeilern errichtet wurde.

Die Folgen der Sprengung aller Rheinbrücken

Wie zuvor geschildert, war der Rhein für die Wehrmacht in der Endphase des Zweiten Weltkriegs die letzte natürliche Sperre, die das Kerngebiet des Deutschen Reichs im Westen schützte.

Für die kombinierten Rheinland-Offensiven der Alliierten war der Rhein die strategische Haltelinie, an der sich ihre Truppen auf dem Vormarsch durch die eroberten Gebiete sammelten. Die Alliierten überschritten den Rhein ab dem 23. März 1945 und stießen kämpfend rechtsrheinisch nach Norden, Osten und Süden in das Kerngebiet des Reichs vor. Waren die Sprengungen der Rheinbrücken kriegsentscheidend?

Nein – sie haben den Verlauf der letzten Kriegswochen und den Zusammenbruch des Dritten Reichs nur unwesentlich beeinflussen können. Zwar erlaubten die letzten intakten Brücken den Rückzug der Wehrmacht, doch konnten ihre Sprengungen den Vormarsch der Alliierten nicht ernsthaft verzögern. Diese verfügten über genügend Landungsboote, mit denen die Infanterie Flüsse schnell überqueren konnte, und sie hatten verteilte Pioniereinheiten, die innerhalb weniger Stunden provisorische Pontonbrücken und in wenigen Tagen stabile Notbrücken für den Nachschub an schwerem Gerät auch über einen so breiten Fluss wie den Rhein schlagen konnten.

Hatten die Sprengungen überhaupt Auswirkungen? Ja – sie griffen in der Folgezeit tief in das Leben der Zivilbevölkerung ein. Oft hat es etliche Monate und manchmal Jahre gedauert, bis die zerschnittenen Verkehrsverbindungen zwischen beiden Ufern wieder geknüpft waren.

Betrachtet man die nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs herrschende Verkehrspolitik, die den Rückbau von Bahnstrecken und den Ausbau des Straßenverkehrs propagierte, und konzentriert sich auf die Eröffnungsdaten aller Brücken-Neubauten über den Rhein zwischen Weil und Mannheim, so ist für die Eisenbahn der Zustand der Zeit vor 1939 erst nach mehr als 70 Jahren, unter Berücksichtigung der Anzahl der Eisenbahngleise selbst bis heute nicht mehr erreicht worden. Dagegen hat sich die Zahl der Straßenbrücken seit 1939 mehr als vervierfacht, unter Berücksichtigung der Fahrspuren sogar mehr als verfünffacht (Abb. 20):

Anzahl der Eisenbahnbrücken: von
8 + 1 (1938) auf 8 (2012)

Anzahl der Gleise bei Eisenbahnbrücken:
von 15 + 1 (1938) auf 11 (2012).

Anzahl der Straßenbrücken:
von 4 (1938) auf 18 (2012)

Anzahl der Spuren bei Straßenbrücken:
von 10 auf 54 (2012)

Die Konsequenzen der Verkehrspolitik sind beim Ausfall einer dieser Straßenbrücken für alle am Rhein Wohnenden ein Dauerthema:

In Mannheim sind es die Umwege und Staus wegen der maroden Hochstraßen-Zufahrten zu beiden Rheinbrücken und die Sperrung der „Konrad-Adenauer-Brücke“ auf unbestimmte Zeit, in Speyer ist es die sanierungsbedingte Sperrung der „Salierbrücke“ bis voraussichtlich 2024, und bei Karlsruhe sind es auf beiden Seiten die alltäglichen Schlangen vor der Rheinbrücke – auch ohne Sanierungsarbeiten.

Resümee

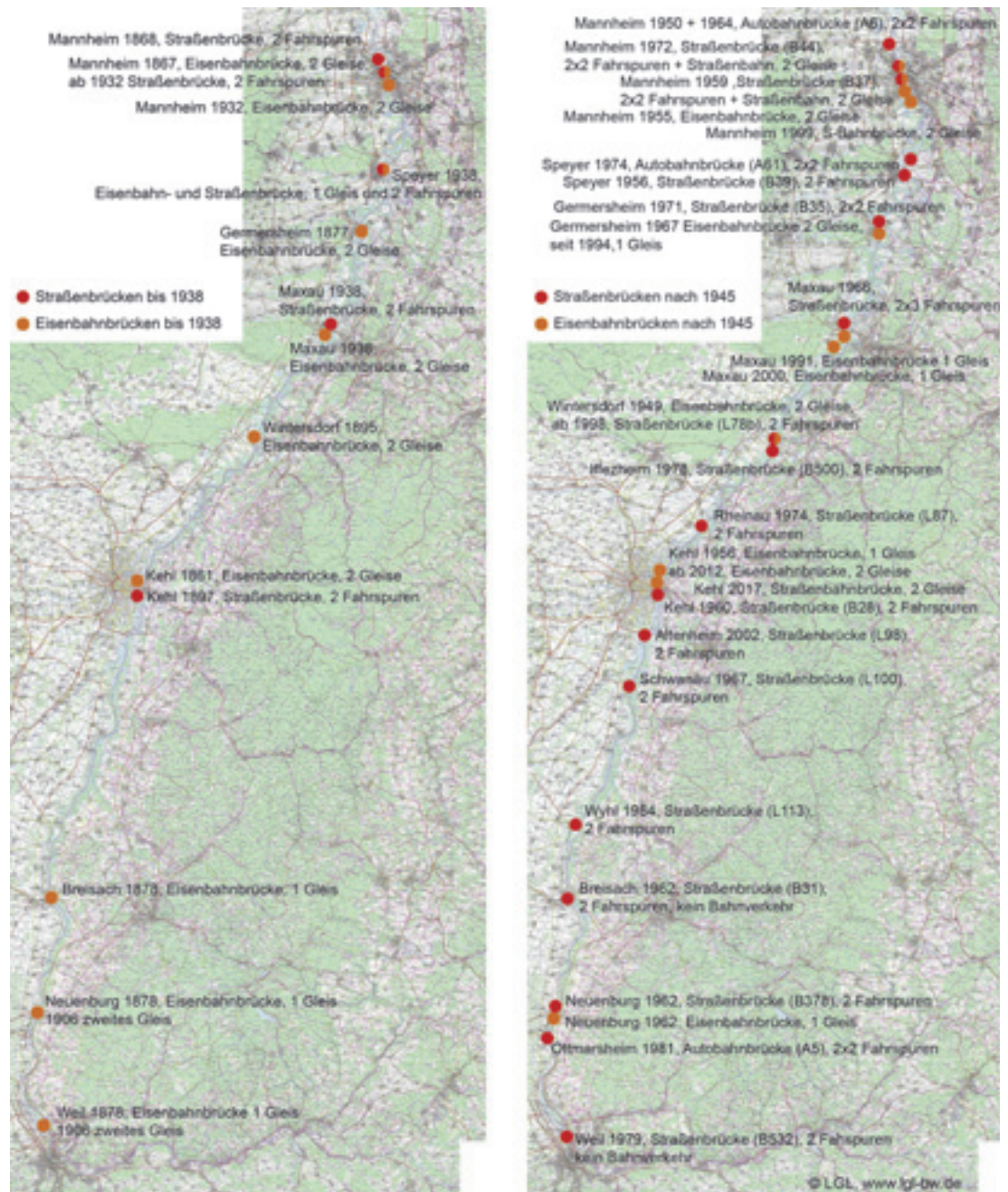
Bei einem Artikel, der vom Bau und von der Zerstörung der badischen Rheinbrücken handelt, bleibt für denkmalpflegerische Belange nur wenig Raum – dennoch: Seit Januar 2013 ist die „Theodor-Heuss-Brücke“ in Mannheim-Sandhofen, die im Verlauf der Autobahn A6 über den Rhein führt, als technikhistorisches Kulturdenkmal im Sinne des §2 Denkmalschutzgesetz erfasst. Das heutige Erscheinungsbild entspricht in seinen wesentlichen Teilen dem ursprünglichen Wettbewerbsentwurf

18 Wintersdorf–Roppenheim: Eisenbahn- und Straßenbrücke, Nordost-Ansicht um 1947

19 Nordwest-Ansicht der Straßenbrücke Wintersdorf–Roppenheim 2015.



20 Rheinbrücken
zwischen Mannheim und
Weil – Stand bis 1938
und nach 1945.



von Friedrich Tamms aus dem Jahr 1937, auch wenn die stählernen Überbauten von 1950 und 1964 zumeist aus der Nachkriegszeit stammen. Die jetzt als Straßenbrücke genutzte ehemalige Eisenbahnbrücke bei Wintersdorf ist seit November 2016 ebenfalls als technikhistorisches Kulturdenkmal (§2) erfasst. Obwohl das Gesamtbauwerk auf beiden Seiten seine monumentalen Brückenbefestigungen verloren hat, sind die dominierenden Hauptüberbauten von 1895 dank des baugleichen Ersatzbaus von 1948/49 in ihrem historischen Erscheinungsbild über dem Fluss erhalten geblieben.

Zunächst als Kulturdenkmal unerkannt, aber aus technikhistorischer und militärhistorischer Sicht ebenso bedeutungsvoll ist die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Neuenburg, die 1962 eröffnet wurde. Das scheinbar einheitliche Erscheinungsbild der

stählernen Überbauten besteht jedoch aus einem Konglomerat von drei Teilen unterschiedlichen Alters und verschiedener Herkunft: Der Fachwerkträger des östlichen Teils stammt aus Breisach und war dort einer der beiden Ersatzbauten von 1942 (MAN), der mittlere Teil ist ein Originalstück, das von der GHH 1906 für das zweite Gleis der Neuenburger Brücke erbaut wurde, der westliche Teil ist eine typgleiche Ständerfachwerk-Konstruktion von 1961. Seit April 2020 ist die Brücke unter anderem als Symbol der deutsch-französischen Geschichte ein Kulturdenkmal (§2).

Dipl.-Ing. Ulrich Boeyng
 Südring 19
 76773 Kuhardt