

Seit 75 Jahren – Notbrücken und Brücken- Neubauten zwischen Mannheim und Weil Wiederaufbau und Verkehrsentwicklung – Teil 3

Ulrich Boeyng

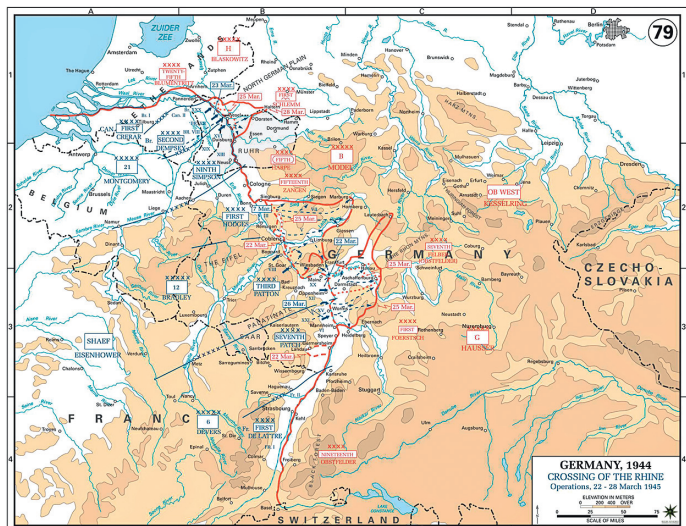
Nachdem die Wehrmacht am 24. März 1945 in Süddeutschland die linksrheinischen Gebiet aufgegeben und sich über den Rhein zurückgezogen hatte, war der Krieg für die Pfalz und die Gebiete westlich des Rheins vorbei. Bis zum Ende der Kampfhandlungen und der Kapitulation des Dritten Reiches am 8. Mai 1945 sollte es noch etwa sechs Wochen dauern.¹

Die amerikanischen Truppen überschritten den Rhein zwischen Worms und Ludwigshafen in drei großen Wellen vom 26. bis zum 31. März 1945. Französische Truppen folgten ihnen zwischen Speyer und Leimersheim vom 31. März bis zum 2. April 1945. Wenige Tage später stießen aus dem Elsass weitere französische Einheiten dazu, die den Rhein zwischen Straßburg und Lörrach vom 14. bis zum 24. April 1945 überquerten. Sie sollten die sich rechtsrheinisch im Rheintal nach Süden und über den Schwarzwald nach Südosten vorwärts kämpfenden Truppen verstärken.

Die alliierte Infanterie nutzte bei ihrem Vormarsch über den Rhein sogenannte Sturmboote. Nach der Sicherung der Brückenköpfe folgten die Pioniere, über deren Pontonbrücken der Nachschub an Panzern und schwerem Gerät rollte. Im weiteren Verlauf des Krieges wurden

diese Pontonbrücken sehr bald von provisorische Notbrücken abgelöst. Die entsprechenden Datumsangaben sind zugleich eine Momentaufnahme des alliierten Vormarsches.²

In der frühen Nachkriegszeit wurden die Notbrücken durch Brückengeräte und Dauerbehelfsbrücken ersetzt, die teilweise noch von alliierten Pionieren, teilweise bereits von



Frontverlauf bis 28. März 1945
(https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Crossing_of_the_Rhine.jpg)

französischen oder deutschen Brückenbau-
firmen errichtet wurden.³ Erst ab Mitte der
1950er Jahre traten dann nach und nach an
die Stelle der Dauerbehelfsbrücken die heu-
tigen Brücken.

Die Abfolge der Brücken richtet sich nach
dem Datum der ersten Brückenschläge mit
Pontonbrücken, die Reihenfolge der Städte-
namen orientiert sich am Vormarsch der Al-
liierten, also von West nach Ost. Die Beschrei-
bung der Rheinübergänge endet jeweils mit
der Verkehrsfreigabe der aktuell bestehenden
Brücke.

Ludwigshafen – Mannheim, Eisenbahn- und Straßenbrücke

Am 28. März 1945 montierten amerikani-
sche Pioniere eine Pontonbrücke zwischen



Ludwigshafen–Mannheim, SKR-Brücken, 1948
(BAW, HB12176)

den beiden Innenstädten. Am 23. April 1945
folgten als Provisorien eine eingleisige Ei-
senbahn- sowie eine Straßen-Notbrücke,
beide auf hölzernen Pfahljochen. Diese Brü-
cken waren nur für das Militär freigegeben.
Ab 19. August 1945 wurde die Straßenbrü-
cke durch eine für Zivilpersonen nutzbare
Brücke mit einem einseitigen Durchlass für
Schiffe ersetzt, ab 30. Juli 1946 folgte der Er-
satz der Eisenbahnbrücke durch SKR-Brü-
ckengeräte.⁴ Ab 18. Dezember 1948 ersetzte
man die Straßenbrücke ebenfalls durch
SKR-Brückengeräte – jetzt auch wieder mit
Straßenbahngleisen. Mit den Gründungs-
und Stahlbauarbeiten für diese Ersatzkon-
struktionen waren die Firmen Grün & Bilfing-
er/Mannheim sowie die MAN/Gustavsburg
beauftragt.

Frankenthal – Mannheim, Autobahnbrücke

In Teil 1 dieser Artikelserie war eine Brücke
der Reichsautobahn (RAB) zwischen Kai-
serslautern und Mannheim abgebildet, auf
die im Text nicht weiter eingegangen wor-
den war.⁵ Diese Rheinbrücke sollte den An-
schluss der RAB 38 an die RAB 34 bei Hei-



Frankenthal–Mannheim, Reichsautobahnbrücke
RAB 38, Einsturz Dezember 1940 (BAW, HB08922)

delberg herstellen.⁶ Mit dem Bau der an beiden Ufern liegenden massiven Flutbrücken – einer Abfolge von großen Ziegelgewölben – war bereits 1938 begonnen worden. Für den Flussübergang montierten die Stahlbaufirmen MAN und C. H. Jucho das Mittelstück – zwei 147 m bzw. 161 m lange Vollwandträger-Balken – vom einzigen Stropfweiler ausgehend im freien Vorbau nach beiden Seiten. Der westlich vorragende Träger hatte sein linksrheinisches Widerlager bereits erreicht, als beim östlich vorragenden Träger am 12. Dezember 1940 eine Hilfsstütze im Fluss versagte und das Trägerstück nahe am Pfeiler zusammenbrach. Viele Todesopfer waren zu beklagen und der Weiterbau der Brücke wurde zunächst eingestellt. Ab 1948 konnten die Arbeiten wieder aufgenommen und der nördliche Überbau am 9. September 1950 als »Theodor-Heuss-Brücke« (A 6) zweispurig für den Verkehr freigegeben werden.⁷ Die beiden Fahrbahnen des südlich liegenden Überbaus wurde erst 1964 eröffnet.



Frankenthal-Mannheim, Autobahnbrücke A 6, 1950
(Ulrich Boeyng, 2020)

Ludwigshafen – Mannheim, Eisenbahn- und Straßenbrücken

Zwischen Ludwigshafen und Mannheim löste im Jahr 1955 eine neue, zweigleisige Eisenbahnbrücke die Behelfsbrücke von 1946 ab. Da man in den Neubau ein ca. 65 m langes Teilstück der Brücke von 1932 integrieren konnte, übernahm man deren Konstruktion auch für den Neubau.

Zwischen 1956 und 1959 entstand flussabwärts nebenan eine neue Straßenbrücke mit stählernem Vollwand-Kastenträger. Diese »Konrad-Adenauer-Brücke« (B 37) verbindet die beiden gleichzeitig entstandenen Hoch-



Ludwigshafen-Mannheim, Straßenbrücke,
»Konrad-Adenauer-Br.«, B 37, 1959
(Ulrich Boeyng, 2020)



Ludwigshafen-Mannheim, Straßenbrücke,
»Kurt-Schumacher-Br.«, B 44, 1972
(Ulrich Boeyng, 2020)



Ludwigshafen–Mannheim,
S-Bahn- und Eisenbahnbrücke, 1999 (Ulrich Boeyng, 2020)

straßenzufahrten von Ludwigshafen und Mannheim. Seit Ende August 2019 ist die Zufahrt in Ludwigshafen wegen Baufälligkeit für den Straßenverkehr gesperrt und wird abgebrochen.

Seit 1972 ist mit der »Kurt-Schumacher-Brücke« eine weitere vierspurige Straßenbrücke (B 44) im Norden der Mannheimer Altstadt für den Verkehr zu den Mannheimer Häfen freigegeben.⁸ Auch diese Zufahrtsrampen sind sanierungsbedürftig, jedoch können die Arbeiten wegen der gesperrten B 37 noch nicht begonnen werden.

Zwischen 1997 und 1999 wurde für die S-Bahn-Verbindungen zwischen Baden und der Pfalz flussaufwärts der bestehenden eine zusätzliche zweigleisige Eisenbahnbrücke erstellt.

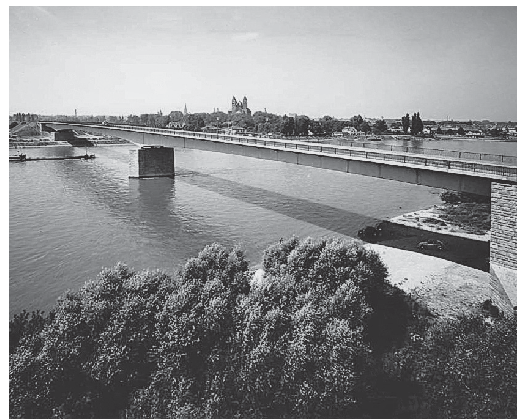
Speyer, Straßen- und Autobahnbrücke

Am 31. März 1945 montierten französische Pioniere eine Pontonbrücke, die bis Juni 1945 ausschließlich dem Militärverkehr diente. Erst seit Ende Oktober 1948 gab es eine Personen-Fähre und seit Februar 1950 eine Fahrzeugfähre, die bis zur Verkehrsfreigabe der neuen Rheinbrücke die einzige mit Fahrzeugen benutzbare Verbindung zwischen beiden Ufern war.⁹

Am 3. November 1956 war die Verkehrsübergabe der neuen »Salierbrücke« (B 39). Anstelle des zerstörten Fachwerkträgers baute man einen stählernen, gevouteten Hohlkastenträger. Die sechs rechtsrheinischen Vorlandbrücken bestehen nun aus Spannbeton, die linksrheinische Flutbrücke entfiel zugunsten der verlängerten Hauptkonstruktion, die hier auf einem weiteren Landpfeiler aufliegt. Die Brücke liegt in der Achse der Vorgängerkonstruktion, hat jedoch keine Bahngleise mehr, da der Bahnverkehr zwischen Speyer und Schwetzingen nicht wieder aufgenommen wurde.

Die Gründungs- und Massivbauarbeiten erfolgten durch Grün & Bilfinger/Mannheim, die Stahlkonstruktion durch eine Arbeitsgemeinschaft aus C. H. Jucho/Dortmund, Johannes Dörnen Stahlbauwerk/Dortmund sowie den Eisenwerken Kaiserslautern.

Im Jahr 1974 wurde nördlich der Stadt die vierspurige Autobahn-Brücke (A 61) eröffnet. Sie dient als Anbindung der linksrheinischen A 61 an die rechtsrheinische A 6 bei Hockenheim und ist nach der B 10-Brücke von Maxau



Speyer, Straßenbrücke, »Salier-Brücke«, 1956
(BAW, HB4915)



Speyer, Autobahnbrücke A 61, 1974
(Ulrich Boeyng, 2020)

(1966) und der B 44-Brücke von Mannheim (1972) die dritte Konstruktionsvariante einer Schrägseilbrücke.

Germersheim, Eisenbahn- und Straßenbrücke

Am 1. April 1945 schlugen französische Pioniere eine Pontonbrücke über den Rhein, um den Vormarsch der französische Einheiten in Richtung Bruchsal und Karlsruhe zu ermöglichen.

Erst Mitte 1954 wurde für die Zivilbevölkerung in Germersheim wieder eine Fähre für die Überfahrt ins badische Rheinsheim eingerichtet.

Inzwischen waren die beiden Gleise der von Germersheim über den Rhein nach Graben-Neudorf führenden Bahnstrecke komplett abgebaut. Da zugleich auch das zweite Gleis der Strecke von Germersheim nach Landau ausgebaut wurde, fiel die vor dem Krieg für den Güterverkehr aus dem Saarland wichtige West-Ost-Verbindung in die Bedeutungslosigkeit zurück.

Erst Mitte der 1960er Jahre begann die Deutschen Bundesbahn auf Drängen des Verteidigungsministeriums mit der Planung für

einen zweigleisigen Brückenneubau. Die neue Eisenbahnbrücke ist ca. 287 m lang und besteht aus einem parallelgurtigen, pfostenlosen Strebenfachwerk, an das sich linksrheinisch eine Vorlandbrücke aus Spannbeton von ca. 22 m Länge anschließt. Die Konstruktion überbrückt den Rhein wie 1877 auf drei Pfeilern, deren alte Gründungen wiederverwendet werden konnten.

Hersteller der Stahlkonstruktion war eine Arbeitsgemeinschaft der Firmen MAN/Gustavsburg und Aug. Klönne/Dortmund. Am 23. Oktober 1967 konnte die neue Eisenbahnbrücke zweigleisig dem Verkehr übergeben werden. Die reaktivierte Strecke Germersheim – Graben-Neudorf verläuft auf der alten Trasse, wird jedoch im S-Bahn-Regionalverkehr seit 1994 nur noch eingleisig befahren.

Im Jahr 1971 wurde mit der Eröffnung der vierspurigen Straßenbrücke (B 39) nördlich von Germersheim eine weitere Rheinbrücke, diesmal mit parallelgurtigem Vollwandträger freigegeben. Die B 39 verbindet die linksrheinisch zwischen Speyer und Maximiliansau



Germersheim, Eisenbahn-Brücke, 1967
(Ulrich Boeyng, 2020)



Germersheim, Straßenbrücke, B 39, 1971
(Ulrich Boeyng, 2020)

verlaufende B 9 mit der rechtsrheinischen A 5 bei Bruchsal.

Maximiliansau – Maxau, Eisenbahn- und Straßenbrücke

Am 9. April 1945 schlugen französische Pioniere zunächst eine Pontonbrücke über den Rhein. Gleichzeitig bauten amerikanische Pioniere bis zum 29. April stromaufwärts eine feste Notbrücke für den Fahrverkehr, anschließend ab Mai 1945 eine feste Notbrücke für die Eisenbahn.

Nach dem Ende des Krieges forderte die französische Militärverwaltung neben Strasbourg und Chalampé einen weiteren festen Rheinübergang für die Eisenbahn und



Maximiliansau–Maxau, SKR-Brücken, 1947
(BAW, 4912)

drängte auch bei Karlsruhe auf eine dauerhafte Verkehrsverbindung. Ab dem 13. Mai 1947 traten an die Stelle der beiden Notbrücken zwei »Dauerbehelfs-Konstruktionen«, deren Überbauten aus jeweils fünf SKR-Brückengeräten von ca. 60 m Länge bestanden. Die Straßenbrücke hatte zwei Fahrspuren, die benachbarte Eisenbahnbrücke war eingleisig. Die Gründungsarbeiten der vier Flusspfeiler übernahm Grün & Bilfinger/Mannheim, die Brückengeräte wurden von der Baugesellschaft Gehlen/Kaiserslautern sowie von den Eisenwerken Kaiserslautern montiert.

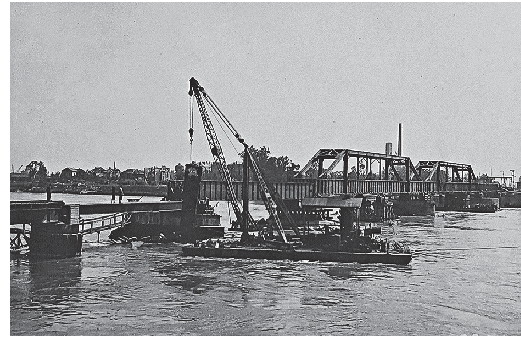
Ab März 1964 begann der Bau einer neuen, vierspurigen Schrägseilbrücke (B 10) mit einem außermittigen Pylon, die am 16. Dezember 1966 für den Straßenverkehr freigegeben



Maximiliansau–Maxau, Straßenbrücke, B 10, 1966
(Ulrich Boeyng, 2020)



Maximiliansau-Maxau, Neubau Eisenbahnbrücke I, 1991 (links B 10, rechts SKR) (Ulrich Boeyng, 1987)



Strasbourg-Kehl, SKR+Wendling-Brücken, 1951 (tr_sardo_1655_2-01)

werden konnte. Hersteller der Stahlkonstruktion waren die Firmen B. Seibert/Saarbrücken und J. Gollnow/Karlsruhe, die Gründungs- und Massivbauarbeiten übernahm die Siemens-Bauunion/Berlin.

Die »Dauerbehelf-Konstruktion« der Eisenbahn bestand dagegen mehr als 40 Jahre, obwohl die enge Fahrrinne für die Schifffahrt gefährlich war. Erst am 9. Juni 1987 setzte ein Schiffsunglück die dringend notwendigen Neubauplanungen in Gang. Bei dem Unglück war der Schleppverband der »Orinoko« und »Pavo« gesunken, hatte sich quer vor zwei Pfeiler gelegt und drohte gefährliche Auskolkungen zu verursachen.¹⁰ Die Sperrung der Eisenbahnbrücke konnte erst nach der Bergung der beiden Wracks am 26. Juni aufgehoben werden, der Schiffsverkehr ruhte bis zum 20. Juli 1987.

Ende 1988 wurde der Brückenneubau beschlossen, im Dezember 1989 war Baubeginn, die Verkehrsfreigabe der neuen Eisenbahnbrücke war am 29. April 1991. Das pfostenlose Strebenfachwerk hatte eine ähnliche Konstruktion wie die Brücke von 1938, war aber nur eingleisig ausgelegt. Die Stahlbauarbeiten übernahm die Krupp Industrietechnik/Duisburg, die Gründungsarbeiten des für zwei Gleise ausgelegten, außermittigen Stropfpei-

lers erfolgten durch die Ed. Züblin/Karlsruhe. Ende 1998 begannen die Arbeiten am Stahlüberbau für das zweite Gleis, der diesmal von der Max Bögl-Stahlbau/Neumarkt erstellt wurde. Er wurde ebenfalls auf Maxauer Seite vorgefertigt und abschnittsweise über den Fluss vorgeschoben – Verkehrsfreigabe war am 12. Mai 2000.

Strasbourg – Kehl, Straßenbrücke

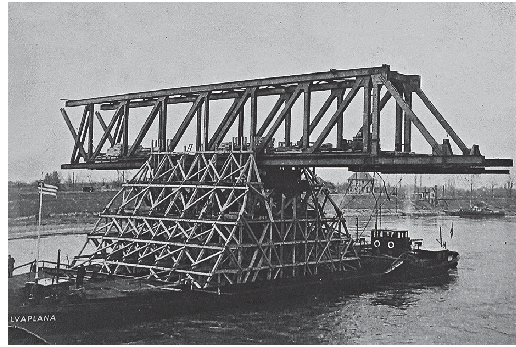
Am 19. April 1945 schlugen französische Pioniere bei Strasbourg eine Pontonbrücke über den Rhein. Sie diente zur Verstärkung ihrer



Strasbourg-Kehl, Straßenbrücke »Europabrücke«, B 28, 1960 (Ulrich Boeyng, 2020)



Strasbourg–Kehl, Straßenbahnbrücke »Beatus Rhenanus-Br.«, 2017 (Ulrich Boeyng, 2020)



Neuf-Brisach–Breisach, Teilstück der Eisenbahnbrücke, 1945/46 (tr_sardo_1655_3-01)

Truppen, die sich seit Ende März auf der rechten Rheinseite über Karlsruhe und Rastatt bis Kehl durchgekämpft hatten. Die Reparatur der abgebrannten Holzbrücke erwies sich als schadensanfällig, da nur frisch geschlagenes Holz verwendet worden war. Am 12. Juli 1951 wurde sie durch eine stählerne Dauerbehelfsbrücke ersetzt, die im Westteil aus einem französischen Wendling-Seibert-, sowie im Ostteil aus einem deutschen SKR-Brückengerät bestand. Diese Dauerbehelfsbrücke wurde am 23. September 1960 von der vierspurigen »Europabrücke« (B 28/E 52) – einem gevouteten Vollwand-Stahlträger – abgelöst.

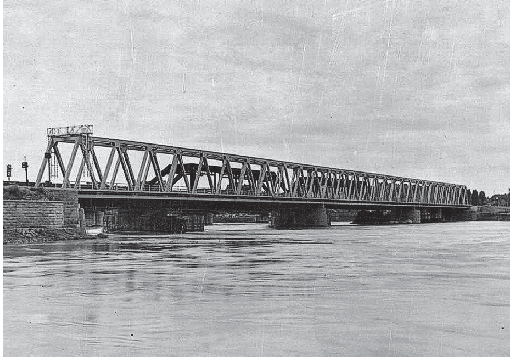
Die Straßenbahn-Verbindung, die vom November 1897 bis zur Brückensprengung im Mai 1940 über die alte Straßenbrücke geführt hatte, konnte erst im April 2017 mit der Eröffnung der »Beatus Rhenanus«-Brücke – einer zweifachen Stabbogen-Konstruktion – wiederhergestellt werden.¹¹

Neuf Brisach – Breisach, Straßenbrücke

Elf Tage nach Strasbourg konnten französische Pioniere am 30. April 1945 auch bei

Neuf Brisach eine Pontonbrücke über den Rhein schlagen. Da das französische Militär dort keinen weiteren Eisenbahnübergang benötigte, begann man bereits im Herbst 1945 mit der Räumung der weitgehend zerstörten Eisenbahnbrücke¹²: Man demonitierte zwei unbeschädigt gebliebene Teilstücke der RW-Brückengeräte und verfrachtete sie per Eisenbahn nach Chalampé. Anschließend baute man den unzerstörten mittleren Überbau von 1906 ab und transportierte ihn auf zwei schweizerischen Spezialschiffen flussaufwärts an den Übergang bei Chalampé – Neuenburg.¹³ Aus noch verwendbaren Resten der zerstörten Brücke und diversem Brückengerät setzte man 1946/47 eine feste Behelfsbrücke für den Straßenverkehr zusammen.

Ab 1960 begann der Neubau einer stählernen Straßenbrücke (D 415/B 31), die ab 1. Dezember 1962 freigegeben wurde. Die nach Eröffnung des Rheinseitenkanals auf der französischen Seite überflüssig gewordenen Flutbrücken der Brücke von 1878 ersetzte man durch einen festen Damm. Auf der Breisacher Seite verlängerte man die neue Brücke über die Möhlin hinaus, deren alte Mündung wegen des neuen Rhein-Kulturwehrs nach Norden verlegt worden war.



Strasbourg–Kehl, Eisenbahnbrücke, 1956
(GLA-KA-421Zug-1993-BrO-97)



Chalampé–Neuenburg, Notbrücke, 1946
(BAW, HBdia1012)

Strasbourg – Kehl, Eisenbahnbrücke

Zwischen Mai und Juni 1945 errichteten französische Pioniere anstelle der zerstörten Eisenbahnbrücke von 1861 eine eingleisige Notbrücke mit Bonnet-Schneider-Brückengeräten.

Nachdem am 30. Januar 1953 zwischen Frankreich und Deutschland ein »Abkommen über die festen Brücken und Fähren über den Rhein an der deutsch-französischen Grenze« unterzeichnet worden war, konnte man bei Kehl im Mai 1954 mit dem Bau einer neuen Eisenbahnbrücke beginnen. Ab dem 12. August 1956 löste die eingleisige, pfostenlose Strebenfachwerkbrücke über drei Öffnungen die Notbrücke von 1945 ab. Seit Oktober 2010 steht an gleicher Stelle und in gleicher Konstruktion eine zweigleisige Nachfolgerin, jedoch mit nur noch einem mittigen Stropfweiler.

Chalampé – Neuenburg, Eisenbahn- und Straßenbrücke

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs war dieser Rheinübergang für den Nachschub in

die französische Besatzungszone von großer Bedeutung. Bereits im Herbst 1945 wurde daher mit den aufwendigen Instandsetzungsarbeiten begonnen¹⁴: Zunächst baute man die gesprengten Stropfweiler wieder auf und reparierte den abgestürzten mittleren Überbau von 1906. Den aus Neuf Brisach hierher verschifften mittleren Überbau von 1942 baute man als östliches Endstück der Brücke wieder ein. Der zerstörte westliche Überbau wurde gegen die per Bahn hierher transportierten RW-Brückengeräte aus Breisach getauscht, ebenso alle zerstörten Flutbrücken, die man durch kurze Balkenbrücken aus deutschen Restbeständen ersetzte. Am 3. Juni 1946 konnte das eingleisige Provisorium für den Zugverkehr freigegeben werden.

Im Jahr 1961 begannen die Bauarbeiten zur dauerhaften Instandsetzung der Eisenbahnbrücke. Nun tauschte man die westlichen RW-Brückengeräte gegen einen neuen, parallelgurtigen Ständerfachwerkträger aus. Anschließend verschob man den mittleren Überbau von 1906 und den östlichen Überbau von 1942 stromaufwärts in die alte Gleisachse. Die westlichen Flutöffnungen ersetzte man wie in Neuf Brisach durch einen



Chalampé–Neuenburg, Eisenbahn- und Straßenbrücke, B 378, 1962/63 (Ulrich Boeyng, 2020)



Roppenheim–Wintersdorf, Eisenbahn-, später Straßenbrücke, 1949 (Ulrich Boeyng, 2020)

festen Damm, der auf französischer Seite an die neuen Brücken über den Rheinseitenkanal anschloss. Am 27. Mai 1962 konnte die Eisenbahnbrücke für den Zugverkehr freigegeben werden. Parallel hierzu hatte man stromaufwärts auf den gemeinsamen Auf lagern als neue Straßenbrücke (B 378) einen Vollwand-Balkenträger errichtet, der im August 1963 für den Straßenverkehr freigegeben wurde.¹⁵

Roppenheim – Wintersdorf, Eisenbahn- /Straßenbrücke

Als dritter Rheinübergang in die französische Besatzungszone sollte die Rheinbrücke bei Roppenheim instandgesetzt werden.¹⁶ Ende 1947 begannen auch hier die Bauarbeiten, bei denen zwei der alten Hauptüberbauten von 1895 gehoben und repariert werden konnten.¹⁷ Das zerstörte Mittelstück musste 1949 durch einen neuen Überbau in der alten Halbpa-rabel-Fachwerkkonstruktion ersetzt werden. Hersteller war die *Compagnie de Fives-Lille/Lille*. Die ursprünglich als Fachwerkbrücken

konstruierten Flutbrücken wurden an beiden Ufern durch Stahlbeton-Balkenbrücken ersetzt.

Ab Mitte Mai 1949 war die Brücke, auf der zwar beide Gleise eingebaut, ein Gleis jedoch abgedeckt und für den Straßenverkehr eingerichtet worden war, für den militärischen Eisenbahn- und zivilen Fahrzeugverkehr nutzbar. Der zivile Personenverkehr mit der Bahn wurde nicht wieder aufgenommen.

Vom repräsentativen Erscheinungsbild der Rheinbrücke war nach Behebung der Kriegsschäden auf beiden Seiten nicht mehr viel übrig – die massiven Wehrtürme waren auf beiden Seiten entfernt, die beiden doppeltürmigen Torbauten durch niedrige Portalbauten ersetzt worden. Die Vorlandbrücken auf der deutschen Seite fielen 1977 dem Bau der Iffezheimer Staustufe zum Opfer. Die Unterläufe der rechtsrheinischen Schleusenkammern sollten sich bis zur Rheinbrücke erstrecken. In Verlauf des Staustufenbaus wurden die Flutbrücken von 1947/48 durch eine etwa 137 m lange, pfostenlose Strebenfachwerk-Konstruktion ersetzt.



Roppenheim–Wintersdorf, Straßenbrücke mit neuer Flutbrücke, 1977 (Ulrich Boeyng, 2020)

Hunig – Weil, Straßenbrücke

Die Überbauten dieser Eisenbahnbrücke waren bereits 1937 ersatzlos abgebaut worden. Ab 1947 ließ die französische Wasserbauverwaltung dort einen Fährbetrieb einrichten, der erst am 29. September 1979 mit der Eröffnung der neuen »Palmrain-Brücke« seinen Betrieb einstellte.

Die neue vierspurige Straßenbrücke (D 105/B 532) wurde als gevoutete Vollwandträger-Balkenbrücke auf den alten Stropfpfeilern errichtet. Sie ist die südlichste Querverbindung zwischen der französischen Autobahn A 35 und der deutschen A 5.

Ausblick

Der dritte Teil der Artikelserie begann mit den ersten Pontonbrücken der Alliierten, die noch während des Krieges montiert worden waren und hat einen zeitlichen Bogen von 1945 bis zur Verkehrsfreigabe der neuesten Brücke 2017 an alten Standorten geschlagen.

Im vierten und letzten Teil der Serie wird es um einen kritischen Blick auf die heutige Verkehrssituation und um die Frage gehen: »Weshalb sie heute wieder Verkehrs-Engpässe sind«.

Anmerkungen

- 1 Keddrigkeit, J.: Das militärische Ende des 2. Weltkriegs, 1. Der Vormarsch der alliierten Truppen, 2. Der Rückzug der deutschen Truppen. In: Pfalzatlas 1981, Textband III, S. 1430–1455, sowie Pläne 110 und 111.
Cordes, G.: Die militärische Besetzung von Baden-Württemberg 1945. In: Historischer Atlas Baden-Württemberg, Kapitel VII-10:
https://www.leo-bw.de/media/kgf_atlas/current/delivered/bilder/HABW_07_10.jpg
Atlas zu: https://history.army.mil/html/books/070/70-57/CMH_Pub_70-57.pdf
- 2 Scharf, H.-W.: Eisenbahn-Rheinbrücken in Deutschland. Freiburg 2003.
- 3 <http://openarchives.sncf.com/archive/0515lm0009001-0> (Brückenbaustellen u. a. in Chalampé und Strasbourg),
- 4 Brückengeräte sind Kriegs-, Behelfs- oder Notbrücken-Systeme, die schnell aufstellbar sind. Sie wurden in den Kriegen seit der Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelt und bestehen aus metallenen Einzelementen, die durch Bolzen oder Schrauben zu Trägern unterschiedlicher Länge, Höhe und Tragkraft zusammengesetzt werden können. In vielen Armeen wurden solche Brückengeräte eingesetzt – in Deutschland z. B. SKR=Schaper-Krupp-Reichsbahn oder RW=Roth-Waagner (beides Fachwerkträger), in Frankreich z. B. Bonnet-Schneider (Vollwandträger) oder Eiffel (Fachwerkträger), in England z. B. Bailey (Fachwerkträger).
- 5 Boeyng, U.: Vor 75 Jahren – die Zerstörung der Rheinbrücken zwischen Mannheim und Karlsruhe. In: Badische Heimat, Heft 2/3 – 2020, hier S. 354.
- 6 Schaper, G. und Tamms, F.: Entwürfe für die Reichsautobahnbrücke über den Rhein bei Frankenthal. In: Die Straße, Heft 11-1938.
- 7 [https://de.wikipedia.org/wiki/Theodor-Heuss-Brücke_\(A_6\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Theodor-Heuss-Brücke_(A_6))

- 8 Fauck, S.: 300 Jahre Rheinbrücken Mannheim – Ludwigshafen. In: Mannheimer Hefte 1972/73, Heft 1, S. 35–40.
- 9 Rödelsperger, F. W.: Rheinübergänge bei Speyer im Laufe der Jahrhunderte. In: Speyer – Vierteljahresheft des Verkehrsvereins Speyer, Winter 1972.
- 10 <https://www.google.com/search?client=opera&q=orinoko+pavo&sourceid=opera&ie=UTF-8&oe=UTF-8>
- 11 Scherb, U.: Déjà vu? Als die Straßburger Straßenbahn vor rund 100 Jahren durch Kehl fuhr. In: Badische Heimat Heft 4 – 2017, S. 587–598.
- 12 <http://openarchives.sncf.com/archive/00694-01> (Zerstörung Neuf Brisach – Breisach).
- 13 Werner, H. und Kollros, W.: Der Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Chalampé-Neuenburg. In: Schweizerische Bauzeitung, Bd. 127/128 – 1946, Nr. 13, S. 161–167 und Nr. 14, S. 180–183.
- 14 <http://openarchives.sncf.com/archive/00695-17> (Brückenbaustelle Chalampé).
- 15 Studer, W.: Der Rheinübergang Neuenburg. In: Badische Heimat, Heft 3 – 1986, S. 451–460.
- 16 <http://openarchives.sncf.com/archive/4008> (Film zur Brückenbaustelle Roppenheim).
- 17 Walter, M.: 100 Jahre Rheinbrücke Wintersdorf. In: Heimatbuch 1996 Landkreis Rastatt, S. 245–262.

Anmerkung des Autors zu den Bildquellen:

Die Abbildungen aus dem Bestand der Bundesanstalt für Wasserbau/Karlsruhe (BAW) erfolgten unter Beachtung der Creative Commons Attribution 4.0 International License.

Bei den Abbildungen aus dem Bestand des Generallandesarchivs/Karlsruhe (GLA-KA) waren alle Versuche erfolglos, die Urheber der Arbeits-Fotografien zu ermitteln. Die Verletzung von Urheberrechten ist daher unbeabsichtigt – etwaige Rechteinhaber wenden sich bitte an den Autor.

Die Links zu den <http://openarchives.sncf.com> sind gemeinfrei.

Im Internet kursieren etliche historische Fotos und Postkarten aller genannten Rheinbrücken. Sie werden wegen der ungeklärten Bildrechte im Text nicht abgebildet.



Anschrift des Autors:
 Dipl.-Ing. Ulrich Boeyng
 Südring 19
 76773 Kuhardt
 boeyng@t-online.de