

Brücken über die Ahr

Geschichte, Bautechnik,
Philatelistisches,
Besonderheiten, Aktuelles

Es gibt viele Informationen über die Brücken an der Ahr. Es gibt Berichte über die Ahrtalbahn, deren Streckenführung, die Tunnels und die Brücken. Informationen über die Landschaft, über die Städte und Orte, die Weinfeste und den Rotwein und vieles mehr stehen zur Verfügung.

Auf den folgenden Seiten blicken wir zurück auf mehr als 100 Jahre Baugeschichte und auf die jüngere Vergangenheit, die auch einiges zu bieten hat.

Manches davon ist philatelistisch belegbar – aber was nicht ist kann ja noch kommen.

**Zusammengestellt von Reinhard Velten
Mitglied der Motivgruppe Ingenieurbauten e.V.
im Bund Deutscher Philatelisten BDPh.**

(2012)

Quellen:

Steinbrücken in Deutschland, Beton-Verlag

Heimatjahrbuch Kreis Ahrweiler

Deutsche Bauzeitung

Heimatverein Alt-Ahrweiler

Briefmarkensammlerverein Kreis Ahrweiler

Bundesanstalt für Straßenwesen

Tageszeitungen, Wikipedia, brückenweb,

Mitteilungsblätter der Motivgruppe

u.a.

Brücken über die Ahr

Zahlreiche Brücken führen im Ahrtal über die Ahr, über Straßen und Seitentäler. Es gibt alte Steinbogenbrücken, Eisenbahnbrücken aus Stahl, moderne Spannbetonbrücken und auch verschiedene Holzbrücken.

Nur wenige Brücken finden sich in der Philatelie wieder. Viele Bauwerke sind es aber wert, sie anzuschauen und sich etwas mit ihrer Geschichte zu befassen.

Das Ahrtal

Das Ahrtal beginnt an der Ahrquelle in Blankenheim und verläuft mehr oder weniger in West-Ost-Richtung um zwischen Remagen und Sinzig in den Rhein zu münden. Die Ahr ist zunächst ein Bachlauf in hügeligem Gelände mit Wiesen und Wäldern, vereinzelt Höfen und kleinen Ortschaften.

Nach den Orten Schuld und Insul fließt bei Dümpelfeld der Adenauer Bach in die Ahr. Das mittlere Ahrtal beginnt etwa bei Ahrbrück um nach einigen Schleifen Altenahr zu erreichen wo das touristisch bekannte Ahrtal beginnt. Die Ahr windet sich durch das Ahrgebirge und wird geprägt durch den Weinbau an den Südhängen. Weltbekannte Weinorte wie Rech, Dernau, Mayschoß und Walporzheim säumen den Weg. Ab Ahrweiler wird das Tal wieder breiter und das untere Ahrtal beginnt. Die Ahr passiert Bad Neuenahr und erreicht mit Heppingen und Heimersheim die letzten Weinbauorte. Von Bad Bodendorf bis zur Mündung in den Rhein ist es dann nicht mehr weit.

Aber nun zu den Brücken

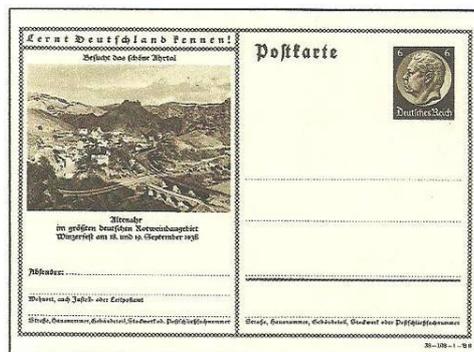
Schon in frühen Zeiten haben Winzer und Landwirte die Ahr überquert und dabei Steine und Holz als Hilfsmittel eingesetzt. Erste gebaute Brücken entstanden schon im 16.Jh.

Ein markantes Jahr für den Brückenbau an der Ahr ist das Jahr 1910. Am 13. Juni

1910 kam es zur größten historisch bezeugten Hochwasserkatastrophe. Starker Gewitterregen in den Regionen Adenau, Antweiler und Müsch führte zu einem heftigen Anschwellen des Flusses, der einen großen Teil des Baumaterials der gerade in Erweiterung befindlichen Ahrtalbahnanlagen, sowie einige Behelfsbrücken mit sich riss. Das Treibgut staute sich an den festen Brückenbauten, die meist dem Druck nicht lange standhielten. Mehr als 20 Ahrbrücken wurden innerhalb weniger Stunden zerstört.



Alte Ansichtskarte von Mayschoß
Der rechte Teil der Brücke ist provisorisch repariert.
Zeitpunkt der Aufnahme leider nicht bekannt.



Bildpostkarte von Altenahr

In den Jahren 1910/1912 entstand eine Reihe von Brücken, die weitgehend nach ähnlichen Gestaltungsregeln errichtet wurden.

Die meisten dieser Bauten sind mit Bruchstein verkleidete Bogenbrücken, die in ihrem Erscheinungsbild Bogenbrücken des 18. Jahrhunderts im Ahrtal gleichen.

Alle Brückenbauten aus dieser Zeit sind einfache Konstruktionen, die in technischer Hinsicht keine Besonderheiten bieten. Im Gegensatz zu ihren Vorgängerbauten weisen sie vergrößerte Lichtweiten, eine tiefere Pfeilergründung sowie größere Fahrbahnbreiten auf. Bei allen Bauten handelt es sich um Massivbauten, die



Stempel aus den Jahren 1953 bis 1957, mit der Felsformation Bunte Kuh und der Eisenbahnbrücke über die Ahr an der wohl engsten Stelle des Tales.

meisten sind gewölbte Stampfbetonbrücken, da die Kiesablagerungen des Hochwassers hierfür stellenweise den geeigneten Baustoff boten.

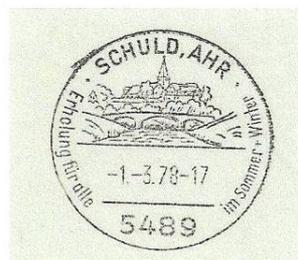
Bei der architektonischen Gestaltung orientierte man sich an den Formen der älteren Brückenbauten der Region. Diese waren zum Teil Balkenbrücken (Schuld), doch häufiger Gewölbebauten, durchweg Bauwerke urwüchsiger Art und fast alle von ehrwürdigem Alter. Gerade deshalb wurden sie vom Betrachter weniger als Gebilde aus Menschenhand, denn als natürliches Zubehör der Landschaft empfunden. Darüber hinaus bildeten sie nicht selten den Mittelpunkt reizvoller Orts- und Landschaftsbilder.

Die neuen Brücken wurden daher als Gewölbebrücken je nach Gelände und Beschaffenheit des Flussbettes, ein- bis dreibogig angelegt. Zur Verkleidung der Betonkonstruktion wurden die Bruchsteine der alten Brücke benutzt. Wenn es möglich war, gab man dreibogigen Konstruktionen den Vorzug. Damit wurde einer zu dieser Zeit im Flussbrückenbau als

Ideallösung favorisierten Form entsprochen. Diese weisen meist eine größere Mittelöffnung und zwei kleinere Seitenöffnungen auf (Antweiler, Liers, Schuld). Bei zweibogigen Brücken (Fuchshofen) wurde häufig Asymmetrie als malerisches Element angestrebt (Hönningen). Die einbogigen Brücken wirken, bedingt durch die größeren Spannweiten und die zwangsläufige Verwendung des Segmentbogens am modernsten (Altenahr).

Wenn auch die sehr einfachen Straßenbrücken über die Ahr, auf den ersten Blick nichts mit großen und aufwendigen Brückenbauten, z.B. am Rhein zu tun haben, so sind sie doch aus dem gleichen Geist entstanden, der landschaftliche Gegebenheiten, regionale bauliche Gewohnheiten und die Historizität des Ortes in gleicher Weise zu Gestaltungsfaktoren von Ingenieurbauten erklärte.

In Schuld entstand 1984/85 eine neue Brücke anstelle einer ebenfalls 1910 errichteten Brücke welche ihrerseits einen Bau von 1884 ersetzt hatte. Da ein völliger Neubau als preisgünstiger erachtet wurde, entschied man sich auf eine Rekonstruktion des alten Zustandes zu verzichten. Die einbogige Straßenbrücke hat eine Spannweite von 31 m, eine Breite von 5,50 m und eine mittlere Höhe von 5,50 m. Zur Verkleidung der Betonkonstruktion wurden die Bruchsteine der alten Brücke benutzt. Auch das Geländer wurde aus alten Teilen, ergänzt um gleich gestaltete neue Bahnen, errichtet.

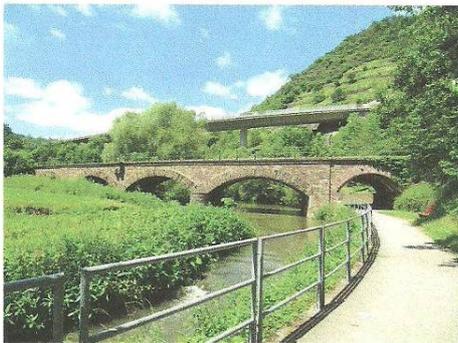


Einen bildgleichen Stempel gibt es mit der PLZ 53520 aus den Jahren 1994-1997

Auch die Ahrtalbahn braucht Brücken

Die Ahrtalbahn führt vom Rheintal kommend heute bis Ahrbrück. Im engeren Ahrtal zwischen Walporzheim und Altenahr quert die Bahnlinie mehrfach den Fluss.

Auch die meisten Eisenbahnbrücken wurden als massive Bauten ausgeführt. Als Beispiel sei hier die 1912 errichtete zweite Eisenbahnbrücke bei Altenahr erwähnt, eine dreibogige Brücke mit Bruchsteinverkleidung welche parallel zu einer Fischbauträgerbrücke der ersten Bauphase entstand; letztere wurde 1937/38 durch eine Massivbrücke ersetzt. Die Bahn war weitestgehend zweigleisig ausgebaut. Nach dem 2. Weltkrieg wurde über weite Strecken das zweite Gleis abgebaut. 8 zerstörte Brücken wurden nur noch eingleisig wieder aufgebaut. Es werden 11 Eisenbahnbrücken genannt, wobei oftmals parallele Brückenbauwerke vorhanden sind.



Eisenbahnbrücke bei Altenahr, im Hintergrund die Bodenbachtalbrücke der Umgehungsstraße Altenahr. Eigene Aufnahme

Am 14. September 1880 wurde die Eröffnung der Rheinischen Eisenbahn zwischen Remagen und Ahrweiler bekanntgegeben. Der Weiterbau bis Altenahr stellte die Ingenieure damals vor große Herausforderungen. Neun Ahrbrücken, der Saffenberg-Tunnel bei Mayschoss und der Engelsley-Tunnel in Altenahr entstanden. Am 1. Dezember 1886 machte der erste Zug Station in

Altenahr. Zweieinhalbjahre später erreichte der erste Zug die damalige Kreisstadt Adenau. Die Streckenlänge betrug 42,35 km. Im April 1909 begannen die Ausbauarbeiten für einen zweigleisigen Betrieb im oberen Ahrtal. Eine Verbindung nach Jünkerath zur Strecke Köln-Trier wurde geschaffen. Diese wurde am 1. Juli 1912 eröffnet. Mit den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges und dem Teilabbau des zweiten Gleises begann auch der wirtschaftliche Niedergang. Noch bis in die 70er Jahre war es möglich von Remagen bis Jünkerath zu fahren. Heute wird die Bahn vorwiegend von Ausflüglern genutzt.



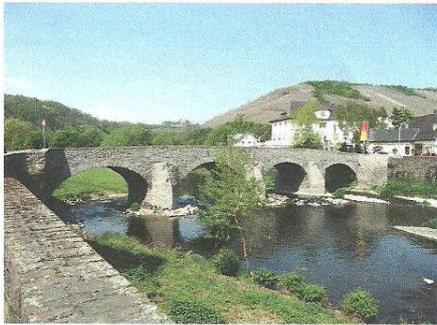
Die Gemeinden Ahrbrück, Brück und Pützfeld verschmolzen 1969 zu Ahrbrück.



Sonderstempel zur Ahr-Phila 80 mit Felsformationen Bunte Kuh, Weintrauben, Quelle und einer für die Ahr charakteristischen Brücke.

Einige Brücken verdienen eine besondere Erwähnung

Die **Nepomukbrücke in Rech** gilt nicht nur als eine der schönsten Steinbogenbrücken sondern auch als eine der ältesten noch bestehenden Brücken an der Ahr. Die Brücke trotzte der Hochwasserkatastrophe von 1910 und den Wirren des 2. Weltkrieges. Die Steinbrücke wurde im 18. Jh. erbaut. Eine alte Inschrift belegt das Jahr 1759. Andere Quellen nennen einen Baubeginn im Jahre 1723. (Vielleicht ist ja Beides richtig) Ab Mai 2008 wurde die Brücke umfangreich saniert. Dabei wurden auch denkmalpflegerische Aspekte mit berücksichtigt und unästhetische Reparaturen aus den 70/80er Jahren überarbeitet.



Nepomuk-Brücke in Rech - Eigene Aufnahme

Die 43 m lange Gewölbebrücke aus Naturstein besteht aus vier 4,94 m breiten Korbbögen, von denen die beiden mittleren eine lichte Breite von je 8,40 m, der linke 9,45 m und der rechte 9,12 m hat.

Die heute auf der Brücke befindliche Statue des hl. Nepomuk, mit einer Höhe von 1,70 m, ist eine Reproduktion des Originals von 1920, dass in der nahen St. Luzien-Kirche aufbewahrt wird.

Die 33 Meter lange **Landgrafenbrücke** in Bad Neuenahr ist eine von nahezu 20 Brücken die in der Kreisstadt über die Ahr führen. Die Brücke wurde 1901 erbaut und dem Landgrafen Alexander Friedrich von Hessen gewidmet. Nach mehr als hundert Jahren hielt die stark frequentierte Brücke den Belastungen nicht mehr stand. Aus

wirtschaftlichen Gründen kam nur Abriss und Neubau in Frage. Einige historische Details der alten Brücke leben in der neuen Stahlbogen-Konstruktion weiter: So wurden in den Neubau vier Kandelaber und Ziergeländer integriert. Im Dezember 2007 wurde die neue Brücke eingeweiht.



Landgrafenbrücke – Eigene Aufnahmen

Die **St. Anna-Brücke in Mayschoß-Laach** wurde weitgehend aus dem Holz heimischer Douglasien gebaut. Nachdem der Bau 2004 begonnen hatte, war die 460.000 Euro teure Brücke vor Ostern 2005 fertig. Im Juli, am St. Anna-Tag 2005, wurde sie eingeweiht. Die 29,20 Meter lange Konstruktion hat eine Durchfahrtshöhe von etwa vier Metern und eine Breite von 3,5 Metern. Alles in allem ist diese Brücke sechs Meter hoch. Mit ihren gewaltigen Längsträgern gilt die Brücke als größte Ganzstammbrücke Deutschlands. Sie ist Referenzobjekt der Europäischen Holzroute.

Als sich Bürgermeister und Gemeinderat im Jahre 2002 auf die Suche nach einem

Ersatz für die Laacher Metallrohrbrücke machten und auf das Modell einer österreichischen Holzbrücke stießen, wusste noch niemand, welche Hindernisse auf die Bauherren warteten.



Die Holzbrücke beschäftigte Ämter und Behörden bis zu ihrer Fertigstellung fast zwölf Jahre lang. Schließlich hatte es bis dahin bundesweit noch kein vergleichbares Bauwerk gegeben, Baunormen existierten nicht.

Was sich in Österreich bereits seit Jahrhunderten bewährt hatte, kam in Deutschland nicht so einfach durch. Da die Douglasien- und Lärchenstämme rund 120



Jahre alt sein müssen, konnte man nicht nur auf Bestände aus der Region zurückgreifen, sondern bezog auch Stämme aus dem Schwarzwald. Die Auflagen trieben die Brückenbaukosten, die durch das Radwegebau- und Flurbereinigungsprogramm finanziert wurden, nach oben. Durch den hohen Harzgehalt ist ein zusätzlicher Anstrich nicht erforderlich gewesen. Gefährdete Bereiche werden von Edelstahlblechen vor der Witterung geschützt.

In **Altenahr-Altenburg** steht seit 2005 ein für den Betrachter gewöhnungsbedürftiges Brückenbauwerk, eine **Stahl/Holz-Konstruktion in Mischbauweise**. Die alte Brücke war kaputt, die Ortsgemeinde wünschte den Neubau als Holzkonstruktion. Entstanden ist ein Dialog aus Holz und Stahl. Die Brücke besteht aus zwei Teilen, die sich auf einem Pfeiler in der Flussmitte treffen. Je einer der Tragbalken der beiden Segmente ist dabei aus Stahl bzw. aus Holz. In der Brückenmitte setzt sich die Konstruktion spiegelbildlich fort.

Die Gesamtlänge beträgt 30,40 m; die Stützweiten 2 x 15,20 m und die Breite 3,90 m. Der Holzträger ist aus Brett-schichtholz. Der Tragbalken misst im Querschnitt ca. 20 x 140 cm, sein stählernes Gegenüber ist ein ca. 60 cm hoher Doppel-T-Träger.



*Die Mischbauweise ist im unteren Bild besser zu erkennen.
Eigene Aufnahmen*



Die wohl bekannteste Ahrbrücke ist seit 1976 die vielbefahrene **Ahrtalbrücke**, die mit 1521,2 m längste Brücke der Autobahn A 61. Die Brücke überspannt in einer Höhe von maximal 54 m mit 22 Feldern das Ahrtal zwischen Bad Neuenahr und Heimersheim. Die Spannbetonhohlkastenbrücke wurde zwischen 1973 und 1976 erbaut. Die längste Stützweite beträgt 106 m. Die Feldweiten betragen 42,90 m – 7 x 53,30 m – 3 x 65,00 m – 77,10 m – 106,00 m – 6 x 78,00 m – 106,00 m – 78,00 m – 75,10 m. Die paarweise angeordneten Pfeiler stehen zum Teil nur auf einem Fundament.

Die großen Stützweiten im Nordteil resultieren aus der Rücksichtnahme auf die Heilquellen- und Brunnen-Schutzzonen im Besitz der Apollinaris Brunnen AG und auf die Linienführung der B 266.



Umgehungsstraße Altenahr

Die Umgehungsstraße hat zwischen Altenahr und Kreuzberg das Tal verändert aber gleichzeitig den Ort von Kilometerlangen langen Autoschlängen erlöst.

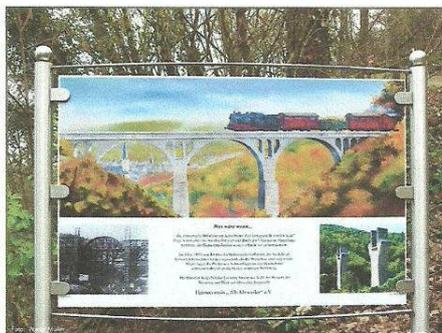
Nach mehr als zehnjähriger Bauzeit wurde im Mai 1998 die Ortsumgehung im Zuge der B 257 dem Verkehr übergeben. 56 Prozent der 2,7 km langen Strecke besteht aus Kunstbauten. Der Ditschhardt-Tunnel hat eine Länge 565 Meter. Die 110 m lange Bodenbachtalbrücke, eine 318 Meter lange Brücke über die Ahr, der Übigstunnel und eine Hangstrecke mit Stützmauer folgen.

Im weiteren Verlauf der Straße wurde im März 2008 als letzter Bauabschnitt der Lingenbergtunnel freigegeben.

Erstaunte Blicke auf Betonstümpfe

Das Ahrtal hat noch eine Besonderheit zu bieten. In Ahrweiler steht eine Brückenruine. Einige hundert Meter von ihren Stadtmauern entfernt erheben sich im dem Adenbachtal, 10 Mauerstümpfe, Pfeiler aus Beton, die das Stadtbild um 50 m überragen. Mancher Reisender hat vor diesen 35 m hohen Säulen gestanden und ihr Woher und Wohin zu ergründen versucht.

Eine Eisenbahn sollte den Niederrhein, an Neuss und Köln vorbei mit dem Südwesten Deutschlands verbinden. Von Ahrweiler bis Rech sollte der Höhenunterschied von 100 m zwischen der neuen Bahnlinie und der Ahrallinie ausgeglichen werden. 1921 wurde der Grundstein für das Bauwerk gelegt, welches das 150 m breite Adenbachtal überqueren sollte. Mit drei Hauptbögen von je 36 m Spannweite und in einer Höhe von 40 m sollte das Tal überbrückt werden. Bis zum Frühjahr 1923 waren die Pfeiler mit den Bogenaufsätzen fertig gegossen und das Gerüst für die Bogen fertig.



Der Heimatverein „Alt-Ahrweiler“ hat eine Info-Tafel aufgestellt. Hier sind der erwartete fertige Zustand, der letzte Bauzustand und das was noch heute davon übrig ist zu sehen

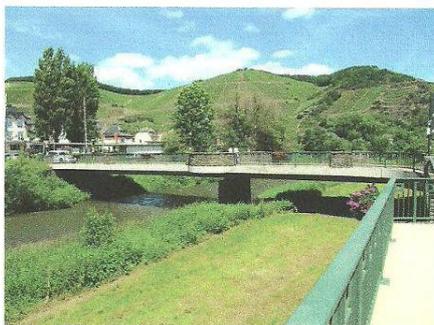
Die Besetzung des Ruhrgebiets durch die Franzosen und die Einstellung des gesamten Eisenbahnverkehrs infolge des „passiven Widerstandes“ zwang die Bauleitung zur Stilllegung des Brückenbaus.

Der Versailler Vertrag verbot dann 1919 den zweigleisigen Weiterbau. Deshalb verjüngen sich die Pfeiler oben auf den halben Querschnitt. Die Bauruhe ging bald infolge der politischen Nachwirkungen des Krieges und des Niedergangs des Wirtschaftslebens durch die Inflation in eine dauernde über. 1924 wurde das Baugerüst abgebaut. Die Pfeiler blieben stehen.

Einige der nicht mehr benötigten, fast fertigen, Tunnel der Strecke zwischen Ahrweiler und Dernau dienten Jahre später als Basis für einen anderen „Ingenieur-Kunstabau“: den **Regierungsbunker**.

Von 1960 bis 1971 wurde unter großer Geheimhaltung eine ca. 17,3 km lange Bunkeranlage errichtet. Unter den Weinbergen verbarg sich ein sicherer Rückzugsort für die zentralen Bundesorgane. Mittlerweile weitgehend, bis auf eine Länge von 203 Meter, zurückgebaut und ist seit 2008 als Dokumentationsstätte teilweise für die Öffentlichkeit zugänglich.

Bei der Mündung der Ahr in den Rhein dient heute eine **gedeckte Holzbrücke** den Wanderern und Radfahrern als willkommene Abkürzung bei ihrem Weg durch das Rheintal.



Weinbaubrücke in Dernau



Einbogige Brücke in Altenahr

Viele Ausflügler und Touristen besuchen jährlich die Ahr. Angezogen von der einzigartigen Landschaft genießen sie gerne ein Glas Rotwein, wandern über den Rotweinwanderweg, bummeln durch Bad Neuenahr-Ahrweiler, radeln entlang der Ahr oder feiern mit, bei den zahlreichen Weinfesten. Aber auch für Brückenfreunde gibt es vieles zu entdecken.

Zum Abschluss noch eine alte Ansichtskarte von Altenahr.

