

Franz-Karl Nieder

Autobahnbrücken in Limburg

Die erste Autobahnbrücke in Limburg

Am 23. September 1939 – damals hatte schon der zweite Weltkrieg begonnen – wurde die erste Limburger Autobahnbrücke nach zweijähriger Bauzeit dem Verkehr übergeben.¹ Die von Prof. Paul Bonatz entworfene, in Natursteinverblendung errichtete Brücke galt als eine der schönsten und größten Steinbogenbrücken Deutschlands.² Beim Bau der Brücke hat es einen tödlichen Unfall gegeben: Der 57 jährige Maurer Josef Jung aus Oberweiher stürzte in die Tiefe.³



Foto Heinz, Limburg (Diözesanarchiv Limburg)

In der Nacht zum 26. März 1945, unmittelbar vor dem Einmarsch der Amerikaner, wurde ein Brückenbogen von einem Sprengkommando der deutschen Wehrmacht zerstört; in den folgenden Tagen stürzten dann sechs weitere Bögen in die Tiefe.



© National Archives and Records Administration, USA | Fotograf: BPR, Air Forces Group
Aufnahme: 15. Juni 1945

¹ Heinz Wunsch, Dr. Marie Luise Crone: Der Bau der neuen Autobahnbrücke Limburg über die Lahn. In: Jahrbuch des Kreises Limburg-Weilburg 2010, S. 119-123. – Nassauer Bote vom 23. September 1939.

² Das NS-Regime „beauftragte den hiesigen Fotografen Willy Heinz, der schon 1925 in der Grabenstraße sein Fotogeschäft eröffnet hatte, mit der Dokumentation der Brückenbauarbeiten. Im zwei- bis dreiwöchigen Rhythmus fertigte er zwischen Herbst 1937 und Sommer 1941 über 700 Glasplatten an. Die Originale und das Findbuch aus dem Nachlass von Foto Heinz befinden sich heute im Diözesanarchiv Limburg, welches auch die Rechte an den Aufnahmen besitzt“. (Matthias Röhrich)

³ Nassauer Bote vom 8. März 1939.

Die Trümmer der Brücke stauten das Wasser der Lahn; im Bild hier deutlich zu sehen; „das Dörfchen Mühlen stand bis an die Dächer unter Wasser einige Monate lang“.⁴ Eine Pioniereinheit der Amerikaner sprengte mehrfach eine Rinne, damit das Wasser abfließen konnte.⁵ Die Trümmer der gesprengten Brücke haben auch den Bahndamm beeinträchtigt; die Züge nach Weilburg und nach Frankfurt fuhren nachweislich am 19. Juli 1945 „ab Reichsautobahnbrücke“; Limburger, die nach Frankfurt oder Weilburg zur Arbeit wollten, mussten also bis zur gesprengten Brücke laufen, um dort in den Zug einsteigen zu können. Aber schon am 11. August 1945 fuhren die Züge wieder ab Limburg.⁶

Die Trümmer in der Lahn, auf der Straße nach Eschhofen und auf den Gleisen sind wohl relativ schnell bei Seite geschafft worden. Nicht jedoch die an anderen Stellen lagernden Trümmer der ehemaligen Autobahnbrücke. Erst 1954 wurde damit begonnen, den Schutt abzufahren; es handelte sich um „einige 100.000 cbm“. Das Abräumen der Trümmer hat 1954 sogar den Badebetrieb „erheblich“ gestört, wurden doch zeitweise Trümmer auf der Badewiese zwischengelagert.⁷ Es dauerte dann aber noch sechs Jahre (bis Januar 1960), bis alle Trümmer weggeschafft worden waren.

Die „Reichsautobahnbrücke“, die erste Autobahnbrücke in Limburg, stand dort, wo die 1962 erbaute Autobahnbrücke gestanden hat; Reste eines Pfeilers sind noch im Innern des südlichen Widerlagers zu sehen.⁸

Der Autobahnverkehr musste nach der Brückensprengung durch die Stadt Limburg geleitet werden. Es sind wohl nicht viele Fahrzeuge gewesen, die damals über die Autobahn fuhren und dann den Weg durch die Limburger Altstadt nehmen mussten, um auf der anderen Seite der Lahn wieder auffahren zu können.⁹

Am 14. Mai 1935 hatte die Regierung die Benutzung der Reichsautobahn durch Fußgänger und nicht motorisierte Fahrzeuge verboten. Während des Krieges ist jedoch „das Verbot der Benutzung der Reichsautobahnen durch Fußgänger, Radfahrer usw. von einigen unteren Verwaltungsbehörden“ gelockert worden. Unmittelbar nach dem Krieg verführte wohl der geringe Autoverkehr einige Landwirte dazu, die Autobahn mit Pferdegespannen zu befahren. Das nun hat zu tödlichen Unfällen geführt. Daher haben der Limburger Landrat am 5. September 1945 und der Regierungspräsident am 3. November 1945 die im Krieg erlassene Lockerung wieder aufgehoben. Somit war es wieder „verboten, die Autobahn mit Nichtkraftfahrzeugen, insbesondere landwirtschaftlichen Fahrzeugen ... zu benutzen.“¹⁰

Die zweite Autobahnbrücke, eine Behelfsbrücke

Ab 15. Dezember 1949 konnte der Autobahnverkehr über eine Ersatzbrücke aus einer Stahlkonstruktion fließen. Die Behelfsbrücke hatte nur eine Spur für jede Richtung.¹¹ Auf beiden Seiten der Lahn wurden einige Bogen der alten Reichsautobahnbrücke benutzt, wie auf dem Bild deutlich zu sehen ist. Noch immer war nicht aller Schutt der alten Brücke entfernt; auf dem Bild erkennt man den Schutt unter der Notbrücke oberhalb der nach Eschhofen führenden Straße. Dieser Schutt, immerhin

⁴ Tagebucheintrag von August Döppes (Döppes: * 22.11.1890; hier zitiert aus Archiv Friedel Kloos, Ereignisse bis 1949).

⁵ „An der Autobahnbrücke wird immer noch gesprengt, da Mühlen noch unter Wasser steht und der Wasserspiegel kaum gesunken ist.“ (Tagebucheintrag von August Döppes, hier zitiert aus Archiv Kloos, Ereignisse

⁶ Fahrplan vom 19. Juli 1945: Mitteilungen für Kreis und Stadt Limburg 1945, Nr. 2 vom 21. Juli 1945, S. 3; Fahrplan vom 11. August 1945: Mitteilungen für Kreis und Stadt Limburg 1945, Nr. 5 vom 11. August 1945, S. 3.

⁷ Nassauer Bote vom 9. Juli 1954 und 5. Januar 1960.

⁸ https://de.wikipedia.org/wiki/Lahntalbr%C3%BCcke_Limburg (2. Juli 2015)

⁹ Die „Neue Lahnbrücke“ (Lichfieldbrücke) in Limburg wurde erst 1968 gebaut; vorher gab es nur die mittelalterliche „Alte Lahnbrücke“.

¹⁰ Mitteilungen für Kreis und Stadt Limburg 1945, Nr. 9 vom 8. September 1945, S. 1 und Nr. 18 vom 10. November 1945, S. 1.

¹¹ Homepage von Matthias Röhrich, Limburg. – Archiv Friedel Kloos, Ereignisse bis 1949. – Über diese Brücke ist der Schreiber dieser Zeilen mehrfach gefahren (so in den Jahren 1958, 1960 und 1961).

34.200 m³, musste weggeschafft werden. „Am 16. März 1959 machten sich etwa 50 Männer im Auftrag des Autobahnamtes Frankfurt an die Arbeit. Sie sprengten die riesigen Trümmerblöcke; Pressluftbohrer fraßen sich in die Betonklötze und zerkleinerten die Kolosse.“ Der Schutt wurde auf Schiffe geladen und dann abtransportiert.¹²



© Cramers Kunstanstalt KG Dortmund (Aufnahme 1959)

Die Autobahnen hatten zunächst keine Anschlussstelle Limburg Süd; diese wurde erst 1954 dem Verkehr übergeben.¹³

Die dritte Autobahnbrücke

Die Brücke wurde erbaut nach einem Sonderentwurf des Ingenieurs Hermann Bay und des Architekten Wilhelm Tiedje. 1960 wurde mit dem Bau dieser Autobahnbrücke begonnen. Da die Behelfsbrücke stehen bleiben musste, bis wenigstens eine Hälfte der neuen Brücke den Autoverkehr aufnehmen konnte, wurde der westliche Teil der neuen Brücke (Richtung Frankfurt) neben die Behelfsbrücke gestellt. Als dieser Teil der Brücke am 22. Oktober 1962 den Verkehr aufnehmen konnte, musste 1963, um Platz für den zweiten Teil der Brücke (Richtung Köln) zu machen, die restlichen Gewölbe der alten Reichsautobahnbrücke gesprengt werden. Seit dem 5. Juni 1963 wurden die zwei Gewölbe der alten Reichsautobahn auf der Nordseite, 1964 dann noch die Gewölbe auf der Südseite gesprengt.“¹⁴



Bild: Wikipedia. Lahntalbrücke Limburg (Foto vom 3. Juli 2015)

1966 waren noch einmal Sprengarbeiten unumgänglich; ein Pfeilerstumpf der alten Reichsautobahnbrücke musste verschwinden. „Das an sich nicht sichtbare, aber die Lahnschifffahrt behindernde Über

¹² Nassauer Bote 5. Januar 1960.

¹³ Nassauer Bote vom 31. März 1954 (Archiv Friedel Kloos, Bauwerke).

¹⁴ Nassauische Landeszeitung 23. August 1963 und 30. April 1964.

bleibsel des einst so stolzen Bauwerkes“ musste entfernt werden; Taucher bohrten die Löcher. Bei der Detonation gab es große Wasserfontänen. Es musste mehrfach gesprengt werden. „Beim Bau der ersten Brücke, so stellten die Fachleute fest, hat man ganz offensichtlich eine für ewige Zeit vorgesehene Betonmischung in die Pfeilergründungen versenkt.“¹⁵

Im April 1961 stürzte ein Gerüst ein; drei Arbeiter starben, elf weitere wurden zum Teil schwer verletzt.¹⁶

Die Einweihungsfeier der Brücke fand am 30. Juli 1965 statt. Sie begann mit einstündiger Verspätung; Bundesverkehrsminister Seebohm steckte im Stau fest.¹⁷

Im August 1981 wurden Haar-Risse in den Arbeitsfugen festgestellt. 2004 und 2005 musste die Brücke umfangreich saniert werden, damit sie noch 15 Jahre dem Verkehr dienen konnte. Die Reparaturarbeiten stellten die Autofahrer auf eine harte Geduldsprobe; viele Staus waren die Folge.

Ein Neubau wurde geplant – und es wurde diskutiert, was mit der maroden alten Brücke geschehen solle. Albert Egenolf aus Runkel-Steeden hatte dann den Vorschlag gemacht, die ausgediente Brücke nicht abzureißen, sondern sie mit Wohnungen zu bebauen.

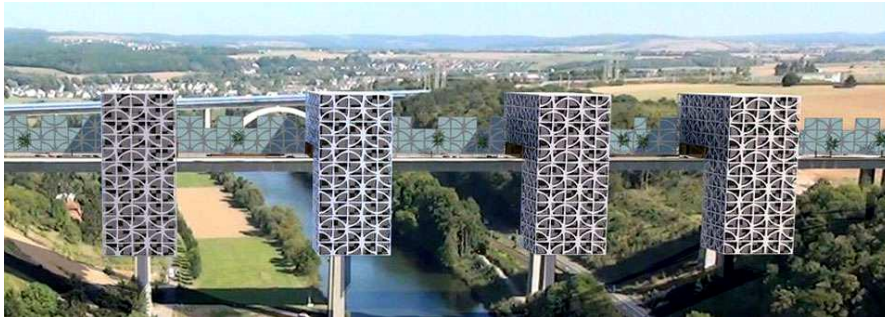


Bild: Nassauische Neue Presse 5. November 2014

Über diesen Plan wurde 2014 in Limburg heftig diskutiert. Am 17. November 2014 gab die Stadtverordnetenversammlung Limburg dem Plan einer Brückenbebauung jedoch eine klare Absage.

Die vierte Autobahnbrücke

Das Verkehrsaufkommen wurde immer größer: Am 10. August 2014 fuhren am Elzer Berg innerhalb von 24 Stunden 49.678 Fahrzeuge in Richtung Köln und 49.558 Fahrzeuge in Richtung Frankfurt; die Brücke wurde also insgesamt von knapp 100.000 Fahrzeugen benutzt. 1953 waren es nur „mehr als 10.000“ Fahrzeuge, die die Brücke passierten. Der Zunahme um das Zehnfache hielt die dritte Brücke nicht mehr stand. Eine neue Brücke wurde geplant.

Ein Wettbewerb wurde ausgeschrieben; es gab keinen ersten Platz. Sieger auf dem zweiten Platz wurde der Entwurf der „Konstruktionsgruppe Bauen“ aus Kempten mit den Architekten Karl + Probst aus München.

Die neue Brücke erhielt in beiden Richtungen je fünf Fahrspuren: drei normale Spuren, eine Beschleunigungsspur und eine Standspur.

Der feierliche erste Spatenstich wurde am 8. Juni 2013 vorgenommen. Seit 11. Dezember 2015 rollten die ersten Fahrzeuge über die mit rund 80 Millionen Euro veranschlagte Brücke, allerdings zunächst

¹⁵ Nassauische Landeszeitung 23. Juli 1966

¹⁶ Nassauer Bote vom 28. April 1961 (Archiv Friedel Kloos, Ereignisse bis 1999)

¹⁷ <http://www.limburg.de/Quicknavigation/Startseite/Vor-50-Jahren-Einweihung-der-Autobahnbrücke-.php> (30.07.2015): Vor 50 Jahren: Einweihung der Autobahnbrücke.

nur in Richtung Köln. Die neue Brücke hat eine Länge von 450 Metern, eine maximale Höhe von 62 Metern und eine Breite von 47,50 Metern.



<http://www.weitwanderungen.de/Lahn-Bilder-15-Villmar.htm>