

Brücken über den Rhein zwischen Rolandseck und Niederbreisig anno 1945

Wolfgang Gückelhorn

Nach dem Ende des II. Weltkriegs, in dem am 17. März 1945 die einzige Rheinbrücke im Kreis Ahrweiler – die nach Generalfeldmarschall Ludendorff benannte Eisenbahnbrücke zwischen Remagen und Erpel – eingestürzt war, kam in regelmäßigen Zeitabständen die Diskussion über eine neue Rheinbrücke im Bereich des Kreises Ahrweiler auf.

Brückenpläne

Anfangs dachten einige daran, die Eisenbahnbrücke zwischen Remagen und Erpel wieder aufzubauen. Doch die Deutsche Bundesbahn sah für diese Pläne keinen Bedarf. Später wollten findige Bürger die stehen gebliebenen Stropfweiler der Ludendorff-Brücke und die beidseitigen Rampen für eine Straßenbrücke verwenden. Doch auch diese Absichten schei-

terten – und das nicht nur am Protest der Fährgesellschaft, die zwischen Kripp und Linz erfolgreich eine Autofähre betreibt.

Schließlich schlugen Kommunalpolitiker vor, die B 266 über den Sinziger Kreisel hinaus zu verlängern und mit einer Straßenbrücke bei Kripp-Linz den Rhein zu überspannen. In der Fortführung sollte diese Straße bei Vettelschoß-Windhagen an die Bundesautobahn A 3 angebunden werden. Auch diese Pläne scheiterten bis heute wohl vor allem an der finanziellen Machbarkeit und an landesplanerischen Bedenken.

Pontonbrücken

Dass es im Kreis Ahrweiler – wenn auch nur für relativ kurze Zeit „Rheinbrücken“ gab, ist heute weitgehend unbekannt. 1945 verbanden



Luftaufnahme von Ende März 1945 mit der eingestürzten Ludendorff-Eisenbahnbrücke (r. u.) in Remagen und den beiden US-Pontonbrücken des III. Korps



Die „Victor Bridge“ des V. Korps von Niederbreisig nach Hönningen durfte im März 1945 von Zivilisten nur in Ausnahmefällen mit einem Passierschein benutzt werden.

nämlich fünf Brücken zwischen Rolandseck und Niederbreisig die beiden Rheinufer.

Bereits vier Tage nach Einnahme der Remagener Ludendorffbrücke durch die 9. US-Panzerdivision am 7. März 1945 konnten die Amerikaner zwei Pontonbrücken in Betrieb nehmen. Am 11. März morgens ab 7 Uhr rollten die ersten Armeefahrzeuge des III. US Korps über eine sogenannte Treadway-Brücke, die in Verlängerung der Remagener Fährgasse von Soldaten des 291. Kampf-Pionier-Batallions (ECB) unter deutschen Artilleriebeschuss gebaut worden war. Am selben Tag ab Mitternacht stellte das 51. ECB eine schwere Pontonbrücke zwischen Kripp und Linz fertig.

Ab dem 12. März wurde die beschädigte Ludendorffbrücke für den Übersetzverkehr gesperrt, damit amerikanische Pioniere mit der Beseitigung der vielen Spreng- und Beschusschäden beginnen konnten.

Bereits am 16. März wurde eine Pontonbrücke für das VII. US-Korps zwischen Rolandseck und Honnef eröffnet, an der Stelle, wo heute die Autofähre verkehrt.

Nur einen Tag nach dem Einsturz der Ludendorff-Brücke konnte das VII. Korps am 18. März seine zweite Schwimmbrücke bei Mehlem-Königswinter fertig stellen. Die 1. US-Armee verstärkte nun täglich ihre Truppen im rechtsrheinischen Brückenkopf, um einen Aus-

bruch vorzubereiten. Deshalb ließ das III. Korps in Verlängerung des Deichweges in Remagen am 20. März eine Bailey-Pontonbrücke vollenden.

Die 1. US Armee hatte zwischenzeitlich dem V. Korps die Kampfführung im südlichen Brückenkopf übertragen. Nach der Eroberung von Hönningen am 17. März 1945 schlugen Pioniere des 254. ECB die „Victor-Bridge“ in Verlängerung der Rheinstraße von Niederbreisig ans Hönninger Ufer. Ab dem 22. März überquerten dort Soldaten und Gerät von drei Divisionen den Rhein.

Die 1. US Armee startete ihre Offensive aus dem Brückenkopf am 25. März 1945 und konnte bereits am 1. April in Zusammenwirken mit der 9. Armee im Norden bei Lippstadt den sogenannten Ruhrkessel schließen.

Gewaltige Mengen an Soldaten, Kampffahrzeugen und Nachschubgütern gelangten in diesen Wochen zwischen Mehlem und Niederbreisig mittels der Schwimmbrücken über den Rhein. Diese blieben teilweise bis in die Besatzungszeit hinein in Nutzung.

Sie durften mit besonderer Genehmigung auch von Zivilisten genutzt werden. So erinnert sich eine Zeitzeugin aus Bad Breisig, dass sie im Frühjahr 1945 mit einem Passierschein in einem amerikanischen Jeep zu einer Apotheke in Hönningen gebracht wurde, um dort Arznei-

mittel zu besorgen, die linksrheinisch aufgrund der unterbrochenen Verkehrsverbindungen nicht aufzutreiben waren.

Fährverbindungen

In der frühen Nachkriegszeit konnte nach dem Abbau der Pontonbrücken die Verbindung zu den Orten auf der rechten Rheinseite anfangs nur mit Ruderbooten aufrechterhalten werden, da alle Motorboote beim Einmarsch der Amerikaner versenkt worden waren.

Erst mit dem Wiederaufbau der Straßenbrücken bei Weißenthurm-Neuwied und Bonn-Beuel normalisierte sich in unserer Region der

flussüberschreitende Verkehr mit Fahrzeugen über die nahen Brücken.

Im Kreis Ahrweiler wird die Verbindung mit der rechten Rheinseite heute durch die Autofähren von Rolandseck-Bad Honnef, Kripp-Linz und Bad Breisig - Bad Hönningen sichergestellt. Zusätzlich verkehren noch regelmäßig die reinen Personenfähren zwischen Remagen und Erpel sowie zwischen Bad Breisig und Bad Hönningen.

Quelle:

- U.S. Army in World War II, European Theater of Operations, The Last Offensive, Charles B. MacDonald, Washington D.C. 1973

- Fotos: Archiv des Autors

Z