

Die Ahrtalbrücken: Vor und nach der Flut

Die Direktion Landesdenkmalpflege dokumentiert den Brückenbestand vom 18. Jahrhundert bis zum Baujahr 1950 von Dorsel bis Sinzig

Dr. Roswitha Kaiser

Bestandsdauer und Funktionsfähigkeit der seit Jahrhunderten bestehenden Ahrtalbrücken werden nicht nur von den Kräften der Natur, sondern wesentlich von den Eingriffen der Menschen in die umgebende Landschaft des Ahrtals beeinflusst.

Ahrtalbrücken und Heimatschutz

Das Ahrtal ist als eine landesweit bedeutende Kulturlandschaft definiert, geprägt vom mäandrierenden Flusslauf der Ahr zwischen steilen Hängen, Felsformationen und einer Talsohle, die in ihrem Verlauf von der Landesgrenze nach Nordrhein-Westfalen bis zum Mündungsdelta in den Rhein mehr oder weniger Raum für menschliche Siedlungstätigkeit bot. Die historischen Karten von Tranchot wie auch die Messtischblätter der Preußen zeigen die vielgestaltigen Eingriffe in das Tal im Verlauf des 19. Jahrhunderts. Bedingt durch den aufkommenden Bädertourismus erfuhr dieverkehrliche Erschließung eine zunehmende Dynamik; der Bau der Eisenbahnstrecke sorgte für eine bessere Erreichbarkeit der wirtschaftlichen und touristischen Destinationen des Ahrtals. Es galt, Flussquerungen für Straßen und Schienen zu realisieren.

Historische Abbildungen zeigen verschiedene Brückenkonstruktionen, deren Gestaltung und Statik dem technischen Fortschritt folgten. Einfache Wegebrücken bestanden aus hölzernen Balken mit Brettdielen, die vom Ufer über gemauerte Flusspfeiler auf die gegenüberliegende Talseite führten. Hölzerne Balkenbrücken sind aus dem Ahrtal verschwunden. Ein Foto zeigt eine solche Konstruktion zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Schuld. Beweggründe



Die Ahr-Brücke in Antweiler (ca. 2012)

und Umstände ihres Abbruchs und des Neubaus in der Talsohle des Dorfes aus Gründen der Hochwasservorsorge sind detailliert in den Mitteilungen des Rheinischen Vereins beschrieben. Der Brückenneubau wurde als gewölbte Steinbrücke errichtet und in der Technik des Stampfbetons realisiert. „So ist dieses Bauwerk im ganzen wie im einzelnen nichts anderes als der knappste Ausdruck seines Zweckes. Kein architektonischer oder bildnerischer Schmuck; statt dessen die lebendige Wirkung des bodenständigen, roh bearbeiteten und daher dem Landschaftsbild sich zwanglos einfügenden Steinmaterials.“¹⁾

Die mit Grauwacke verkleideten Stampfbetonbögen ebenso wie die aus Basaltsteinen gemauerten Pfeiler mit stromaufwärts angeordneten Eisbrechern haben die extreme Flut im Jahr 2021 mit Schäden überstanden. Schon in der Tranchotkarte ist diese Lage der Flussquerung im Talgrund des Dorfes Schuld einge-

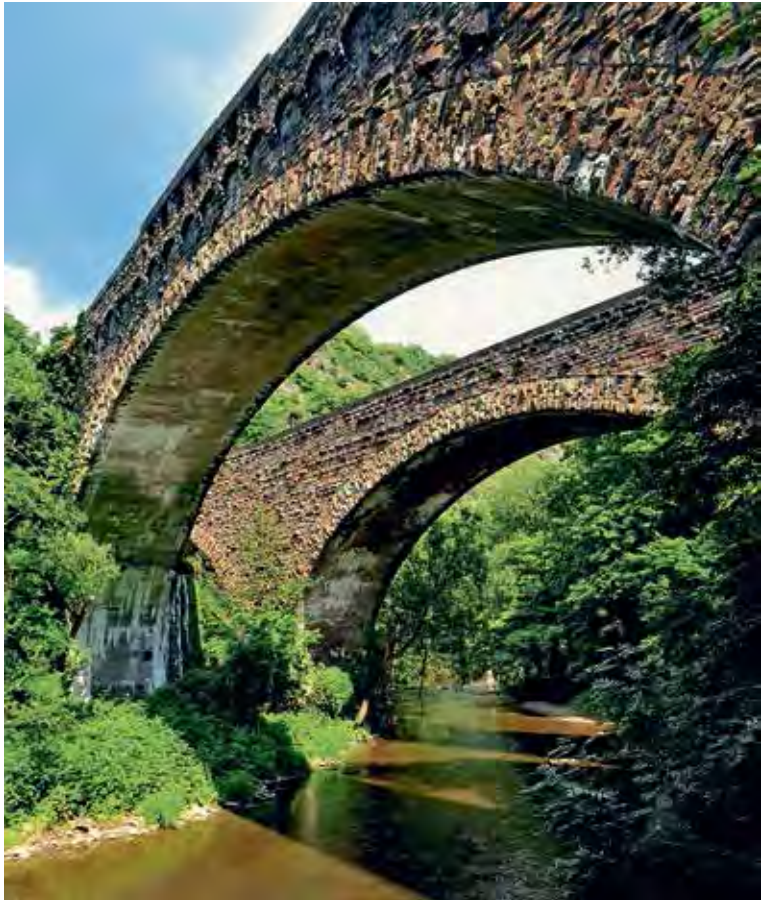
zeichnet. Topographische Lage in der Talenge und felsiger Untergrund blieben schwierige Herausforderungen.

Die Domhofbrücke genannte Brücke in Schuld wurde nach 1910 von der Hüsener Unternehmung für Beton- und Eisenbetonbau aus Obercassel erbaut und entsprach, wie auch die anderen der Firma im Ahrtal gebauten Brücken, den Vorstellungen des Heimatschutzes, dessen Ziele in einem Erlass der Ministerien des Inneren und der öffentlichen Arbeiten des Jahres 1906 wiedergegeben sind: „Es ist in hohem Maße erwünscht, beim bauenden Publikum die Erkenntnis zu wecken und zu befestigen, daß ein Straßen-, Stadt- und Landschaftsbild, möge es sich auch aus noch so einfachen und

scheinbar anspruchslosen Teilen zusammensetzen, ein kulturgeschichtliches Erbe ist, dessen Wert erkannt und gewürdigt werden muß, daß es im künstlerischen Sinnen ein Ganzes bildet, das durch aufdringliche unschöne und fremdartig Neubauten ebenso sehr geschädigt wird, wie durch Beseitigung wesentlicher Teile des Vorhandenen.“²⁾

Ikonische Natursteinbrücken

Als Vorbilder der historischen Stampfbetonbrücken dienten die jahrhundertealten Steinbogenbrücken im Ahrtal, von denen sich zwei als national wertvoll eingestufte Brücken in Dernau und Rech erhalten haben. Für die seit 1986 geschützte Steinbergbrücke in Dernau



*Die Eisenbahnbrücken in Altenahr
(ca. 2012)*

sind mit den Jahreszahlen 1707 und 1804 zwei Datierungen überliefert, unklar ist, ob der heutige Bestand aus dem beginnenden 19. Jahrhundert als Wiederaufbau nach der damaligen Flut stammt. Die aus Grauwacke bestehende Natursteinbrücke aus drei Segmentbögen wurde 1986 saniert und hat bis auf leichte Schäden an der gemauerten Brüstung das Hochwasser von 2021 offensichtlich wegen im Jahr 2018 erfolgter Stukturverbesserungsmaßnahmen im umgebenden Auenbereich recht schadlos überstanden. Die Brücke in Dernau war im September von der Direktion Landesdenkmalpflege gemeinsam mit Fachexperten vor Ort begutachtet worden. Sie wurde von Studierenden der Frankfurt University of Applied Sciences im Wintersemester 21/22 aufgemessen. Die Dokumentati-

on von Pro Denkmal beschreibt ihren kulturndenschaftlichen Wert und außerordentliche touristische Bedeutung als Bauwerk mit ortsbildprägender Funktion und Wahrzeichen von Dernau.

Um das Kulturdenkmal der St. Johannis-von-Nepomukbrücke in Rech, ebenfalls ein identitätsstiftendes Wahrzeichen aus dem 18. Jahrhundert für das Ahrtal, hat sich nach Abbruchgenehmigung ein öffentlich ausgetragener Streit entwickelt, dessen Ende derzeit noch nicht absehbar ist (Mai 2023). Die Flut hatte im Juli 2021 den südlichen Bogen samt Widerlager der Natursteinbrücke der in den letzten Jahren sanierten Konstruktion zerstört. Studierende der Technischen Hochschule Köln hatten im WS 21/22 ein steingerechtes Aufmaß angefertigt. Die alten Brücken in Rech



*In Mayschoß:
Die Eisenbahnbrücke
von 1905 und die
Radwege-Bogen-
brücke von 1904,
beide intakt
(ca. 2012) ...*



*... und beide Brücken
in Mayschoß zerstört
(August 2021)*

und Dernau waren herausragende malerische Motive für viele Künstler, die das Ahrtal besucht haben.

Anlass der Brückendokumentation

Die zerstörerische Flut des Jahres 2021 hat viele Wege- und Bahnbrücken im Ahrtal geschädigt, die meist aus der Zeit des Heimatschutzes stammen und als prägende Elemente der Kulturlandschaft besonderen Wert besitzen. Nur wenige der historischen Brücken standen vor diesem Ereignis unter Denkmalschutz, manche Brücken sind völlig zerstört worden. Da Planungen aus Gründen des Hochwasserschutzes künftig pfeilerlose Brückenkonstruktionen vorsehen, kann wohl nur im Einzelfall mit einem Erhalt der historischen Konstruktionen gerechnet werden. Daher hat die Direktion Landesdenkmalpflege ein Gutachten beauftragt, um die Ahrtalbrücken zu dokumentieren. Die aus mehreren Seiten bestehende Einzeldokumentation folgt einer einheitlichen Struktur und enthält für jedes Bauwerk somit eine definierte Systematik.

Erfasst ist der Brückenbestand vom 18. Jahrhundert bis etwa zum Baujahr 1950. Getrennt nach Wege- und Bahnstreckenbrücken ist der gesamte Lauf der Ahr von Dorsel bis Sinzig dokumentiert. Neben der Bedeutung der historischen Verkehrsbauwerke in Bezug auf ihre topographische Lage und Sichtbezüge in der Tallandschaft werden sie auch typologisch hinsichtlich ihrer konstruktiven Merkmale, geschichtlichen Bezüge und soziokulturellen wie auch touristischen Zeugniswerte beschrieben. Datierungen, Kartierungen und Angaben zum Erhalt und Verlust, historische Bildquellen und aktuelle Aufnahmen vor und nach dem Flutereignis tragen zu großer Anschaulichkeit der gesamten Dokumentation bei.

Struktur und Inhalte der Brückendokumentation

Einleitend wird das Ahrtal mit seiner topographischen Besonderheit und der damit einhergehenden seit Jahrhunderten bekannten Betroffenheit von Hochwassern vorgestellt. „Das Gestein, Schiefer, ist wasserundurchlässig. Kommt es zu Starkregen, fließt das Wasser

ins Tal ab. Zudem verlaufen die Seitenbäche sehr steil und das Wasser bekommt eine hohe Geschwindigkeit. Das Ahrtal wird zu einem Trichter, in dem sich starke Regenmengen sehr schnell mit Gewalt ihren Weg suchen.“³⁾

Ein besonderes Kapitel ist der Geschichte der Ahrtalbahn gewidmet, da diese Ahrstrecke im Jahr 1880 in mehreren Etappen von Remagen bis Jünkerath im Jahr 1913 mit baulichen Veränderungen und Rückschlägen durch die Hochwasserschäden von 1910 realisiert wurde. Tunnelröhren und Brücken waren wichtige technische Bestandteile dieser Schienenverkehrsinfrastruktur. Dem zunächst eingleisigen Bau folgte die Herstellung eines zweiten Gleises. Teile des Netzes wurden nach Hochwasser bedingter neuer Streckenführung frühzeitig wieder aufgegeben. Durch die Naturgewalten und im Krieg wurden einige Ahrtalbrücken für den Bahnverkehr bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zerstört. Genauere Hinweise auf Erweiterungen, Veränderungen sind den Einzeldokumentationen zu entnehmen. Die Neuzeit ab 1973 brachte zahlreiche Stilllegungen der Ahrtalbahnstrecke mit sich, viele Gleisbetten und Tunneldurchquerungen wie auch Brücken dienten jahrzehntelang der Erschließung des romantischen Ahrtals durch die Radtouristik.

Im Bericht wird auf die Entwicklung der Bogenbrücken eingegangen, deren Formen sich von den seit der Antike überlieferten halbkreisförmigen Konturen über die Segmentform bis hin zu den jüngeren Korbbögen entwickelt haben. Für das Ahrtal werden 20 dokumentierte Bogenbrücken in Segmentform, 14 Korbbogenbrücken und 2 Brücken mit Halbkreisbögen aufgeführt.

Auch die unterschiedlichen Entstehungszeiten der Ahrtalbrücken sind in der Dokumentation erfasst. Außer den beiden Steinbrücken nationaler Bedeutung in Rech und Dernau aus dem 18. Jahrhundert finden sich im Tal noch vier Brücken aus dem ausgehenden 19. Jahrhundert, „die 1875 erbaute Brücke Kölner Straße in Sinzig, die 1892 erbaute Ahrbrücke in Ahrbrück, die Ahrtorbrücke in Ahrweiler und die 1897 erbaute Apollinaris-Brücke in Heppingen.“⁴⁾ Die meisten Brücken stammen aus der Wiederaufbauphase nach 1910. Sie weisen auf-



Ebenfalls zerstört: die Johannes-von-Nepomuk-Brücke in Rech, 18. Jahrhundert (Januar 2022)

grund unterschiedlicher Spannweiten für die Flussrungg zwei bis fünf Bögen auf, wobei die dreibogigen Konstruktionen überwiegen.

Zwei Eisenbahnbrücken in Altenahr und Mayschoß stammen noch aus der ersten Bau-phase von 1886 bis 1888, viele der Bahnbrücken wurden in der zweiten Ausbauphase 1912 zu Doppelbrücken erweitert. Aber auch separate Parallelkonstruktionen der Zeit 1910 bis 1912 für das wachsende Schienennetz sind dokumentiert. Die Fischbauchbrücke bei Altenahr wurde 1938 durch eine Bogenbrücke ersetzt. Zur Vorgängerbrücke bemerkte Stadtbaurat Schaumann aus Frankfurt im Jahr 1913 wenig schmeichelhaft: Es sei für das Auge des Laien unverständlich, „wie der zwischen die Pfeiler aufgehängte Träger die Last der Brückenbahn auf die Pfeiler“ übertrage. „Immerhin ist diese Brücke noch halbwegs erträglich, weil die Eisenkonstruktion durchaus unter der Fahrbahn liegt und das Landschaftsbild nicht durch das riesige Gespärre haushoher Brückenkörper zer-rissen und maßstäblich ruiniert wird.“⁴⁵⁾

Die jüngeren acht Balkenbrücken für die Weg-geföhrung sind Konstruktionen aus Stahl und aus Stahlbeton, die meisten von ihnen sind durch die Flut verlorengegangen. Zwei völlig zerstörte Eisenbalkenkonstruktionen der Bahn-strecke wurden um 1912 erbaut.

Ahrtalbrücken und Kulturlandschaft

Die kulturlandschaftliche Bedeutung der Ahrbrücken wird insbesondere von der Ein-heitlichkeit ihrer Gestaltung und Materialwahl

wie handwerklicher Ausführung im Betrachtungszeitraum abgeleitet. Sowohl für das be-ginnende 20. Jahrhundert als auch für die Zeit des Wiederaufbaues nach dem 2. Weltkrieg waren Vorgaben des Heimatschutzes bzw. des Landschaftsschutzes, Naturschutzes und nicht zuletzt der Denkmalpflege maßgebliche Einflussfaktoren für die Konstruktion und Ma-terialwahl der Ahrtalbrücken. „So bietet sich heute ein Bild, bei dem die älteren Brücken in Rech und Dernau aus den heimischen Bauma-terialien Grauwacke, Schiefer und Basaltlava konstruiert sind. Bei den neueren Brücken, überwiegend nach dem Hochwasser von 1910 errichtet, schwenkte man konstruktiv meist auf Stampfbeton um. Trotzdem sind fast alle Brücken mit Grauwacke verkleidet und häufig durch Elemente in Basaltlava akzentuiert.“⁴⁶⁾ Trotz des Materialwechsels der Ahrtalbrücken vom Naturstein zum Stampfbeton hielt man an den als langzeitbeständigen, nur auf Druck beanspruchten Bogenformen fest. Diese haben die Kulturlandschaft des Ahrtals bis zur Flut 2021 geprägt.

Literatur und Quellen:

- Schaumann, Gustav: Brücken, in: Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz (Hrsg.): Mitteilungen, Brücken, Backsteingebäude, Prunkgerät, Gartenbauten, Düsseldorf 1913, 8. Jg., H.1, S. 1-21
- Schluckebier, Heinrich, Die neuen Straßenbrücken im oberen Ahrtal, in: Verein Deutscher Portlandcement-Fabrikanten und des Deutschen Beton-Vereins (Mitw. Hrsg.): Deutsche Bauzeitung, Mitteilungen über Zement, Beton- und Eisenbetonbau, IX. Jahrgang 1912, Nr. 6, S. 41-42
- ProDenkmal: Sabottka Larissa, Berger Ulrike, Otto Elisa: Bestandsdokumentation der Brücken im Ahrtal von Sinzig bis Dorsel, erstellt im Auftrag der GDKE, Direktion Landesdenkmalpflege /Dr. Fink. Januar 2023
- GDKE, Direktion Landesdenkmalpflege: Sammelakte Brücken im Ahrtal
- Frankfurt University of Applied Sciences, Heinrich Lessing (Hrsg.), Bauaufnahmen in den Hochwassergebieten 2021. Frankfurt 2022

Anmerkungen:

- 1) Schaumann, Gustav: Brücken, in: Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz (Hrsg.): Mitteilungen, Brücken, Backsteingebäude, Prunkgerät, Gartenbauten, Düsseldorf 1913, 8. Jg., H.1, S.8
- 2) Schluckebier, Heinrich, Die neuen Straßenbrücken im oberen Ahrtal, in: Verein Deutscher Portlandcement-Fabrikanten und des Deutschen Beton-Vereins (Mitw. Hrsg.): Deutsche Bauzeitung, Mitteilungen über Zement, Beton- und Eisenbetonbau, IX. Jahrgang 1912, Nr. 6, S. 41
- 3) ProDenkmal: Sabottka Larissa, Berger, Ulrike, Otto, Elisa: Bestandsdokumentation der Brücken im Ahrtal von Sinzig bis Dorsel, erstellt im Auftrag der GDKE, Direktion Landesdenkmalpflege /Dr. Fink. Januar 2023, S.7
- 4) Ebda., S.15
- 5) Schaumann, Gustav: Brücken, in: Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz (Hrsg.): Mitteilungen, Brücken, Backsteingebäude, Prunkgerät, Gartenbauten, a.a.O., S.17
- 6) ProDenkmal: Sabottka Larissa, Berger, Ulrike, Otto, Elisa: Bestandsdokumentation der Brücken im Ahrtal von Sinzig bis Dorsel, a.a.O., S.21