

Rheinbrücken (21): Autobahnbrücke Rodenkirchen - die erste echte Hängebrücke

Gegen Ende unserer Serie über alle Rheinbrücken zwischen Köln und Duisburg (Nur die Oberkasseler Brücke in Düsseldorf fehlt noch...) dürfte allen geneigten Leserinnen und Leser der Name [Fritz Leonhardt](#) etwas sagen. Denn der Brückenbau-Ingenieur, der anderthalb Jahre lernend in den USA verbrachte, war in der einen oder anderen Funktion am Bau von immerhin acht dieser 22 Bauwerke beteiligt - auch an der [Rodenkirchener Brücke](#), die 1941 eröffnet wurde und Adolf-Hitler-Brücke heißen musste. Es handelte sich um die erste [echte Hängebrücke](#) Deutschlands, und wie man so etwas entwirft und baut, hatte Leonhardt in den Vereinigten Staaten gelernt.

Dass er zusammen mit dem Architekten Paul Bonatz und dem Bauingenieur Karl Schaechterle verantwortlich für den Bau wurde, hatte er weniger seinem Auslandsaufenthalt zu verdanken als seiner Beteiligung an der Errichtung diverser Autobahnbrücken - immer gemeinsam mit den genannten Kollegen. Schließlich war die Rodenkirchener Brücke Teil der geplanten Autobahn von Aachen bis in den Kölner Osten (und darüber hinaus) und damit die erste Autobahnbrücke, die den Rhein querte. Kurz nach Baubeginn wurde Fritz Leonhardt zur Wehrmacht eingezogen, nach drei Tagen aber wieder entlassen, weil das Regime die militärische Bedeutung dieser Rheinquerung erkannt hatte - ein weiterer Beleg dafür, dass die Autobahn (die ja nicht wie oft kolportiert von Hitler "erfunden" wurde) unter dem NS-Regime vor allem aus strategischen Gründen ab 1934 so forciert wurde.

Am 14. Januar 1945 wurde die kaum drei Jahre alte Brücke durch US-Luftstreitkräfte bombardiert und schwer getroffen, sodass der Fahrbahnträger großflächig einstürzte. Alle vier Pylone blieben allerdings stehen, und es ergab sich, dass ihre volle Tragkraft erhalten geblieben war. Trotzdem begab man sich erst 1952 an den Wiederaufbau, der zur Neueröffnung im Dezember 1954 führte. Im Gegensatz zu einigen anderen Brücken war die Rodenkirchener von der ursprünglichen Konstruktion und der Materialauswahl so solide angelegt, dass sie durch den rasant anwachsenden Pkw- und Lkw-Verkehr keinen Schaden nahm - nur immer mehr zum Nadelöhr auf dem Kölner Autobahnring wurde.

Schon in den Siebzigerjahren wurde klar, dass für den Verkehr auf der A4 vier Spuren nicht ausreichen würden und man die Rodenkirchener Brücke verbreitern müsste. Man einigte sich auf die ästhetisch ansprechendste Variante: Den vier bestehenden Pylonen sollte sich jeweils ein weiterer Pylon an beiden Ufern zugesellen; zwei zusätzliche Spuren würden auf dem Träger untergebracht, der von diesen und den beiden alten, nördlichen Pfeilern getragen würde. Diese Bauarbeiten fanden zwischen 1990 und 1994 statt. Der neu gebaute Teil fügt sich optisch optimal ins bestehende Ensemble, das sich vom ursprünglichen Bau aus 1941 kaum unterscheidet. Tatsächlich wurde in Köln schon diskutiert, ob man die Rodenkirchener Brücke nach demselben Muster mit zwei weiteren Pylonen und Fahrspuren in südlicher Richtung erweitern könnte. So würde dieses Bauwerk zu einer der imposantesten Rheinquerungen in unserer Region.

[Titelbild: [ZH](#) via [Wikimedia](#) unter der Lizenz [CC BY-SA 3.0](#)]