

Brückenschlag

Vor 100 Jahren wurde die weltberühmte Brücke von Remagen in Betrieb genommen. Im Zweiten Weltkrieg stürzte sie ein. Nun gibt es Pläne, sie wieder aufzubauen



Ehemalige Brücke von Remagen. Der Brückenturm in Erpel

MARCUS SIMATIS/US-ARMY PHOTO - NATIONAL ARCHIVES WASHINGTON

Man kann nun wirklich nicht behaupten, dass der Jubilar sich gut gehalten hätte. Die Türme der weltberühmten Ludendorff-Brücke, auch bekannt als Brücke von Remagen, die vor 100 Jahren in Betrieb genommen wurde, befinden sich in einem bemerkenswert schlechten Zustand. Die Einschusslöcher sind da eine. Sie sind im Zweiten Weltkrieg entstanden, als die Rheinbrücke Schauplatz einer Schlacht wurde, an deren Ende sie im März 1945 einstürzte und von der namhafte Historiker heute sagen, dass sie den Krieg um Wochen verkürzt und somit viele Menschenleben gerettet hat.

VON DENNIS BETZHOLZ

Das andere sind die zerbröselnden Fugen, aus denen Gräser wachsen. Die Basaltsteine, aus denen ab und an Stücke herausbrechen. Der Bauzaun, der den Verkehr auf der Bundesstraße 42 vor diesen Brocken schützen soll. Und die kaputten Fenster, die längst durch Kunststoffplanen ersetzt wurden, von denen die ersten schon wieder zerrissen sind. Ein verlassenes, ja vergessenes Denkmal deutscher Geschichte – könnte man meinen. Doch das stimmt in diesen Tagen noch weniger als sonst.

Hauptverantwortlich dafür ist Karsten Fehr. Der parteilose Bürgermeister der rheinland-pfälzischen Verbandsgemeinde Unkel, zu der auch der Ort Erpel zählt, in dem wiederum die beiden beschriebenen Brückentürme stehen, hat einen großen Traum: Er will die Brücke wieder neu aufbauen – und die Türme in diesem Zuge sanieren. Nur Fußgänger und Radfahrer sollen die rund 350 Meter lange Überquerung nutzen können, keine Autos. Das hat vor allem finanzielle Gründe, denn schon für den leichteren Steg fehlt das Geld. Weder die Gemeinde Erpel noch die Stadt Remagen auf der anderen Rheinseite sind in der Lage, so ein Großprojekt zu stemmen. Die Landes- und

Bundesregierung haben zudem Fehrs Bitte auf Fördermittel vorerst abgelehnt und „für die ambitionierten Pläne viel Erfolg“ gewünscht. Gescheitert sind die Pläne damit noch nicht. Fehr ärgert das trotzdem. „Schließlich“, sagt der 57-Jährige, „hat die Brücke eine historische Bedeutung für unser ganzes Land.“

Das hat sie in der Tat. Konzipiert worden war die Rheinverbindung im Jahr 1912. Sie sollte einem möglichst schnellen Aufmarsch des deutschen Heeres gegen Frankreich dienen. Doch errichtet wurde sie erst in der zweiten Hälfte des Ersten Weltkriegs, als kaiserliche Truppen schon weit auf französischem Boden standen. Kaiser Wilhelm II. benannte die Brücke 1918 nach dem Ersten Generalquartiermeister Erich Ludendorff, ein Jahr später ging sie in Betrieb.

Donner, die Stahlkonstruktion hob sich ächzend aus ihren Lagern, fiel dann aber wieder zurück – und blieb stehen. Der Sprengsatz, so stellte sich später heraus, war minderwertig und mit 300 Kilogramm nicht ausreichend. Mehrere alliierte Divisionen drangen in den folgenden Tagen ins Herz des Deutschen Reiches vor, ehe die Brücke zehn Tage später dann doch einstürzte und 28 amerikanische Soldaten in den Tod riss.

Der Hollywoodfilm „Die Brücke von Remagen“ hat das Bauwerk gut 20 Jahre nach Kriegsende auch in den USA bekannt gemacht. Zwar wurde die Geschichte über diese wichtige Schlacht nicht realitätsgetreu wiedergegeben – gedreht wurde zum Beispiel nicht am Rhein, sondern an der Moldau –, doch hat deren Verfilmung dafür gesorgt, dass laut

Fehr, der sagt: „Wir haben aktuell fast keinerlei Berührungspunkte mit der anderen Rheinseite. Das wollen wir ändern.“ Die wichtigsten Gremien hätten die beiden bereits überzeugt, und auch in den Gemeinden gebe es breite Zustimmung. Eine Visualisierung der geplanten Brücke hat der Bürgermeister aber noch nicht anfertigen lassen. Man wolle bei den Bürgern nicht den Eindruck vermitteln, dass schon irgendetwas entschieden sei.

Fest steht bislang nur: Die Brücke muss mindestens 9,10 Meter höher sein als der höchste Schifffahrtswasserstand, um kein Hindernis für größere Containerschiffe zu werden. Damit würde sie sich klar vom eingestürzten Original unterscheiden, die für damalige Tanker sehr wohl ein Problem darstellte – denn deren Schornsteine waren zu lang, um die Ludendorff-Brücke zu passieren. Doch damals wusste man sich zu helfen und klappte die Schornsteine kurzerhand um.

Für den Tourismus in der Region, das betonen beide Bürgermeister, wäre das Bauvorhaben ein bedeutender Brückenschlag zwischen Eifel und Siebengebirge, zudem würde die regionale Wirtschaft profitieren, und auch für die Einwohner selbst böten sich Vorteile. Nur ein Beispiel: In Erpel hat der letzte Supermarkt dichtgemacht, in Remagen gibt es einen unmittelbar an den Brückentürmen. Kulturell sollen die beiden Seiten ebenfalls zusammenwachsen. Bislang war das nicht möglich: Die letzte Fähre, die derzeit einzige direkte Verbindung beider Orte, legt am frühen Abend ab. Die nächste Autobrücke liegt mehr als 20 Kilometer entfernt.

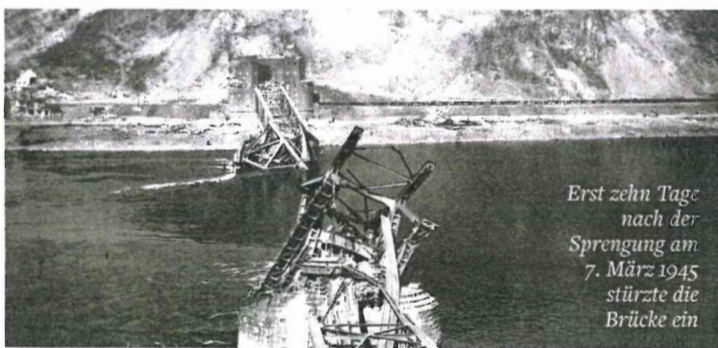
Ganz nebenbei könnten die Brückentürme auf diesem Wege saniert und erhalten bleiben. Ansonsten wäre zurzeit keine Rettung in Sicht: Der derzeitige Besitzer der Türme, das Bundeseisenbahnvermögen, hat bereits ausgeschlossen, die beiden Gebäude für mehrere Millionen Euro zu sanieren. Stattdessen will er sie loswerden. Der örtliche Kulturverein „ad Erpelle“, der noch bis 2013 in den Türmen und bis heute im benachbarten Eisenbahntunnel Ausstellungen, Thea-

terstücke und Konzerte organisiert, kann sich die Sanierung nicht leisten. Zudem endete eine Versteigerung im vergangenen Jahr mit zwei Interessenten, aber ohne ernsthaftes Gebot.

Wer tut sich so etwas auch an? Die Erpeler Türme liegen unmittelbar zwischen einer Bahnstrecke mit Fernverkehr und einer viel befahrenen Bundesstraße, sie sind unbeheizt und stehen unter Denkmalschutz. Zudem besteht die Auflage, die Türme nach dem Kauf umgehend zu sanieren. „Wir müssen aufpassen, dass die Türme nicht in die falschen Hände geraten“, sagt Karsten Fehr. Er meint in die Hände von Neonazis. In der rechten Szene seien die Türme durchaus beliebt. Sein Remager Amtskollege Ingendahl weiß das nur zu gut: Einmal im Jahr treffen sich in der Stadt rund 300 rechte Demonstranten zu einem Trauermarsch für die Toten in den alliierten Rheinwiesenslagern. Die Anfrage der Organisatoren, an den Türmen die Abschlusskundgebung abhalten zu dürfen, hat die Stadt mehrfach abgelehnt – mit Verweis auf das Privatgrundstück.

Aber ist diese neue Brücke denn überhaupt realistisch? Karsten Fehr nickt. „Ich glaube fest daran.“ Im nächsten Jahr soll eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. Dann wisse man mehr über die Kosten. Fehr schätzt „eine zweistellige Millionen-summe“. Die beste Lösung wäre aus seiner Sicht die Gründung einer Stiftung, die mit Landes- und Bundesmitteln ausgestattet werden würde. Doch die umgarnten Geldgeber machten bislang nicht den Eindruck, sich finanziell in die „ambitionierten Ziele“ des Bürgermeisters einbringen zu wollen.

Und so bleibt Fehr zunächst nur, Geduld zu bewahren. Bis es wirklich dem Bau losgeht, würde es ohnehin noch Jahre dauern. 2020 steht der Bürgermeister zur Wahl, für weitere acht Jahre. „Ich hoffe, ich werde die Brücke in meiner Amtszeit noch in Betrieb nehmen.“ Damit hätte er zumindest Kaiser Wilhelm II., dem Auftraggeber des Originals, etwas voraus. Der dankte ein Jahr vor Inbetriebnahme seiner Brücke ab.



Erst zehn Tage nach der Sprengung am 7. März 1945 stürzte die Brücke ein

Zu seinem weltweiten Ruhm verhalf der Brücke aber erst der Zweite Weltkrieg. Es war der 7. März 1945, als amerikanische Truppen die Rheinhöhen bei Remagen erreichten und überrascht feststellten, dass die Brücke nicht wie die übrigen 40 Rheinbrücken zerstört worden war. Der Kommandeur William Hoge gab deshalb den Befehl, den Fluss sofort zu überqueren. Die deutschen Soldaten waren darauf vorbereitet: Sie wollten die Brücke sprengen, sobald die Alliierten die Brücke betraten, doch der Versuch misslang. Es gab einen lauten

Remagens Bürgermeister Björn Ingendahl noch heute Veteranen und deren Nachkommen nach Erpel und Remagen kommen, um den Mut ihrer Väter und Großväter zu würdigen. Fast 800.000 Besucher zählte das Friedensmuseum, das vor 38 Jahren in den Brückentürmen auf Remager Seite eröffnet wurde. Seit April ist es geschlossen – wegen gravierender Brandschutzmängel. Seitdem stellt sich auf beiden Rheinseiten die Frage, was mit dem Erinnerungsort geschehen soll.

Ingendahl, ebenfalls parteilos, unterstützt deshalb die Pläne von Karsten