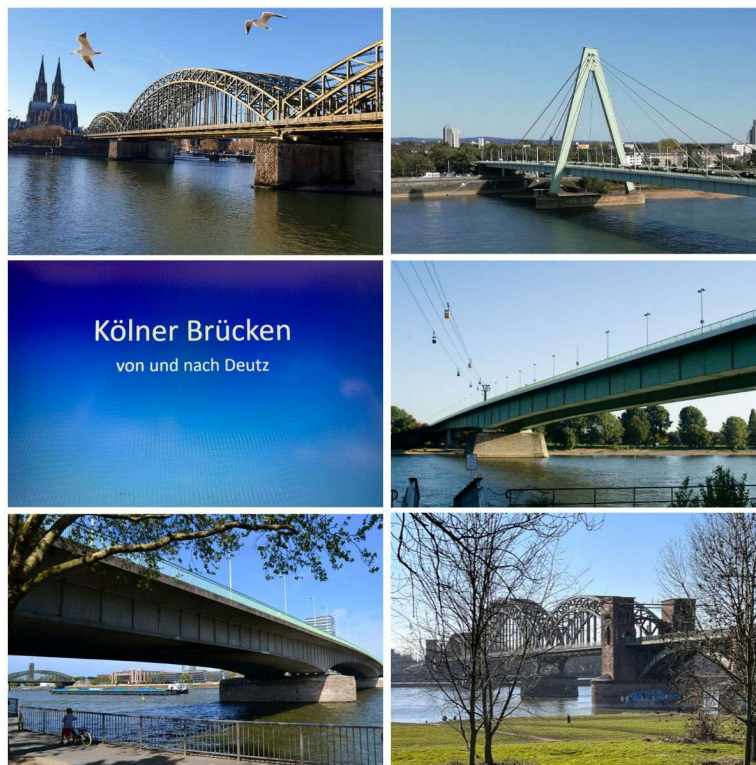


Über sieben Brücken musst du gehen

Heute lässt sich der Rhein in Köln über insgesamt sieben Brücken überqueren, wobei die Leverkusener Brücke als achte zählt, da sie zur Hälfte auf Kölner Gebiet steht. Fünf dieser Brücken verbinden Deutz mit der Kölner Seite. Alle Brücken, einschließlich ihrer Vorgängerinnen, wurden im 19. und 20. Jahrhundert errichtet. Vor diesem Zeitraum gab es über 900 Jahre lang keine feste Verbindung zwischen den beiden Flussufern. Die erste im Jahre 310 n.Ch. befestigte Römerbrücke wurde um 960 abgerissen. Danach erfolgte der Transport von Menschen und Gütern ausschließlich mit Fähren oder „fliegende Brücken“ (Gierponten). Erst 1822 konnten die Kölner und Deutzer Bürger dank einer Pontonbrücke wieder zu Fuß über den Rhein gehen. Ursprünglich als Provisorium gedacht, begleitete die Deutzer Schiffbrücke Kölner Generationen und schrieb Geschichte. Nach knapp 100 Jahren wurde sie 1915 durch eine Hängebrücke ersetzt.

Weitere Informationen über diese bemerkenswerte Pontonbrücke gibt es an der Station 6 der ersten Discover-Deutz-Tour.



(v.o.l.: Hohenzollernbrücke, Severinsbrücke, Zoobrücke, Deutzer Brücke, Südbrücke)

Filmtipp zu den Kölner Rheinbrücken:

<https://vimeo.com/ondemand/144754>

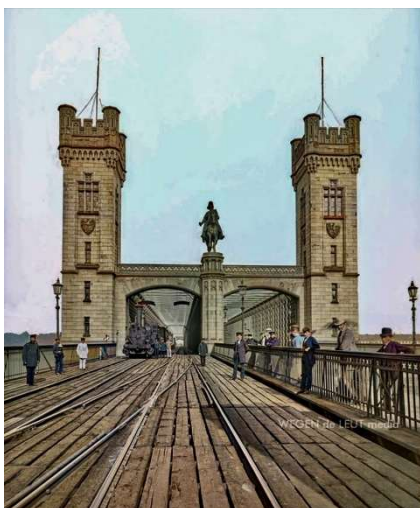
Industrialisierung und Burgenromantik

Die direkte Vorgängerin der heutigen Hohenzollernbrücke war die 1855 erbaute Dombrücke, die sowohl dem Bahn- als auch dem Straßenverkehr diente. Diese Brücke spiegelte den damaligen Innovationsgeist und die aufkommende technische sowie industrielle Leistungsfähigkeit wider. In ihrer Gestaltung orientierten sich die Brückenbauer an der damals populären Burgenromantik, was sich an den eindrucksvollen Portalen und Türmen an den Brückenköpfen zeigte. Aufgrund ihrer käfigartigen Konstruktion und der Möglichkeit, mit schweren Eisentoren verschlossen zu werden, erhielt die Brücke von den Kölnern den Spitznamen „Muusfall“ (Mausefalle).

Was man sich beim Lommi am Stammtisch gerne über die „Muusfall“ erzählte:

Als klene Fetz han isch zu minger Oma jesaat: Oma, wie hüek de Zoch över de Muusfall drüvver jedonnert es, han ming Knee jewaggelt. Do hät de Oma jesaat: Dat es de Kölsche Symphonie, ming Jung. Wenn de Bröck singt, dann weiß de, dat et Levve noch jeit.

Preußische Präsenz



Die Hohenzollernbrücke galt als Prestigeobjekt der preußischen Herrschaft und als ein Symbol der Anbindung des Rheinlands an Preußen. Noch heute befinden sich vier original erhaltenen Reiterstandbilder von deutschen Königen und Kaisern der Hohenzollerndynastie an den links- und rechtsrheinischen Brückenköpfen. Die überlebensgroßen Denkmäler sind umstritten. Insbesondere das Denkmal von Kaiser Wilhelm II. gerät immer wieder wegen dessen Kolonialpolitik und Judenfeindlichkeit massiv in die Kritik.

Köln wird wichtiger Verkehrsknotenpunkt

Mit der Industrialisierung stieg das Verkehrsaufkommen in Köln, was dazu führte, dass die alte Dombrücke ab 1907 durch die Hohenzollernbrücke ersetzt wurde. Diese neue Brücke war eine Eisenfachwerkbrücke mit neun Stahlbögen. Die Türme und Portalbauten im neoromanischen Stil der „Muusfall“ blieben erhalten. Während des Zweiten Weltkriegs wurde die Brücke nur leicht beschädigt. Um den Einmarsch der Alliierten zu verhindern, wurde sie 1945 von der Wehrmacht gesprengt. Beim Wiederaufbau hat man auf die Portale und Türme verzichtet und in den 1980er Jahren wurde die Hohenzollernbrücke schließlich um einen weiteren Brückenzug erweitert.



Tipp:

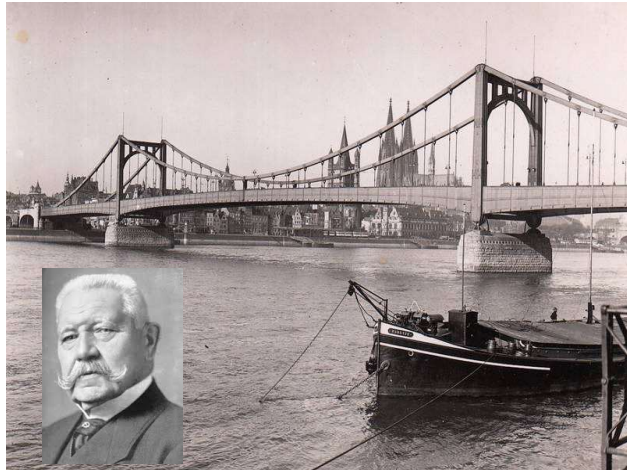
[Überflutet und Zerstört - digit.wdr.de](https://www.digit.wdr.de/ueberflutet-und-zerstoert-100.html)

Die kleine Schwester im Süden

Zeitgleich mit der Hohenzollernbrücke wurde die Südbrücke gebaut. Auch sie ist eine Eisenbahnbrücke. Im April 1910 fand die Einweihung statt. Auf Feierlichkeiten wurde jedoch verzichtet, da zwei Jahre zuvor beim Bau des Mittelbogens acht Arbeiter ums Leben gekommen waren. Das Bauwerk aus Stahl, Sandstein und Fachwerkbögen gilt wegen seiner Brückentürme bis heute als Rarität. Im Januar 1945 wurde die Brücke schwer beschädigt. Im Gegensatz zur Hohenzollernbrücke blieben die Brückentürme nach dem Wiederaufbau erhalten und wurden 1994 teilweise erneuert. Für Architekturhistoriker ist die Südbrücke von großer Bedeutung für die Geschichte des Stahlbaus und die Ingenieurbaukunst. Es gibt nur noch wenige Exemplare dieses Brückentyps.

Vorbild für Pittsburgh und Tokio

Die von 1913 bis 1915 errichtete Deutzer Hängebrücke wurde 1935 nach dem Reichspräsidenten Paul von Hindenburg (1847-1934) benannt. Die architektonische Gestaltung basierte auf einem selbstverankerten Kettenkonstrukt in Nickelstahl. Das Bauwerk diente als Vorbild für die Three Sister Bridge in Pennsylvania und für die Kiyosu-Brücke in Tokio. 1945 brach die Hindenburgbrücke bei Reparaturarbeiten von Kriegsschäden unvermittelt zusammen.



Die erste Stahlkastenträgerbrücke der Welt

Nach dem Einsturz der Deutzer Hängebrücke diente die von der US-Armee erbaute McNair-Brücke, im Volksmund Tausendfüßlerbrücke genannt, nach Kriegsende als Behelfsbrücke. Sie musste jedoch bereits nach einem Jahr wieder demontiert werden. Zwischen 1947 und 1949 entstand eine Stahlbetonbrücke, die streng genommen kein Wiederaufbau der Deutzer Brücke war, sondern eine Neukonstruktion auf den intakten Pfeilern der Hindenburgbrücke. Statt einer Hängebrücke wurde eine flache Balkenbrücke gebaut, um den Blick auf den Dom zu erhalten. Zwischen 1976 und 1980 wurde eine Zwillingenbrücke gebaut und an die bestehende Stahlbrücke herangeschoben.



Die Deutzer Brücke am Tag nach der Einweihung (1948)

Anschrift: Deutzer Brücke



Sie liebt es bunt und schrill: Elke Koska. Die Schauspielerin und Kunstmanagerin war an zahlreichen Performance-Aktionen ihres Ex-Mannes HA Schult beteiligt und lebte bis 2010 fast 15 Jahre lang in der Deutzer Brücke. Genauer gesagt, in einem der drei Stahlbeton-

kästen, die als Unterbau der Brücke dienen und begehbare Räume ohne Tageslicht bilden. Die außergewöhnlichen Räume werden in unregelmäßigen Abständen für Kunstinstallationen oder Konzerte genutzt. Und wie man sieht, lässt sich in den fensterlosen Räumen auch wohnen. Sogar mit nachbarschaftlichem Anschluss: In einem Raum neben Koskas damaliger Wohnung haben die Kanusportfreunde Köln ihr Bootshaus.

Ein echter Hingucker

Sie gilt als die schönste Kölsche Bröck: die Severinsbrücke. Sie war die erste moderne Schrägseilbrücke Deutschlands – ein technisches Pionierprojekt ihrer Zeit. Sie wurde zwischen 1956 und 1959 erbaut und verbindet die Südstadt mit Deutz. Auffälligstes Merkmal ist der asymmetrisch platzierte Pylon. Dadurch ist die Severinsbrücke sofort erkennbar und einzigartig im Kölner Stadtbild. Leider kamen fünf Menschen auch bei diesem Brückenbau ums Leben. Verkehrstechnisch ist die Severinsbrücke ein Resultat des Umbaus Kölns zur „autogerechten Stadt“. Auf der linksrheinischen Seite wacht der Namensgeber, der Heilige Severin, über die Brücke. Und wehe, wenn der Heilige einen Moment nicht aufpasst: Störungen auf der Severinsbrücke machen sich sofort im gesamten Straßennetz der Stadt bemerkbar.



Heilige Severin
Der Überlieferung nach war Severin der dritte Bischof von Köln.

Kölner Brückengrün

Wer sich die Kölner Brücken genauer anschaut, stellt schnell fest: Fast alle sind irgendwie „grün“ gestrichen. Zumindest die Brücken, die von der Stadt unterhalten werden. Dieses Grün hat sich Konrad Adenauer ausdrücklich gewünscht, weshalb es auch „Adenauer-Grün“ genannt wird. Der damalige Kölner Oberbürgermeister wollte für die 1929 eingeweihte Mülheimer Brücke eine Patinafarbe, die an die Kupferfarben von Kirchen erinnern sollte. Die Leverkusener Bayer-Werke entwickelten daraufhin das als besonders lichtbeständig und wetterfest geltende Grün. Versuche, die Kölner Brücken in einer anderen Farbe zu streichen, lehnte der zuständige Ausschuss der Stadt stets ab, um das „harmonische Gesamtbild der Stadt“ zu erhalten.

Brücke der Superlative

Die Zoobrücke ist die jüngste der sieben Kölner Rheinquerungen. Sie wurde 1966 nach nur vier Jahren Bauzeit eingeweiht. Das schlanke Bauwerk ist die weitgespannteste Kastenträgerbrücke der Welt. Bis zur „Verdoppelung“ der Rodenkirchener Brücke war sie mit 33 Meter Kölns breiteste Brücke und auch die teuerste. 1967 wurde sie mit dem Kölner Architekturpreis ausgezeichnet.

Wohin mit der Seilbahn?



Eine Besonderheit der Zoobrücke ist die diagonale Überquerung durch die Kölner Seilbahn. Diese verbindet den Rheinpark mit dem Zoo und wurde zur Bundesgartenschau 1957 eröffnet. Bei der Planung der Zoobrücke stand sie allerdings im Weg und sollte weg. Doch hier bekamen die Verantwortlichen der Stadt heftigen Gegenwind aus der Bürgerschaft. Die Seilbahn erhielt daraufhin eine leicht veränderte Trassenführung und erfreut sich bis heute großer Beliebtheit.

60.000 Kölschgläser

Die tragenden Hohlkästen der Zoobrücke regen immer wieder zu Kunstaktionen im Brückeninneren an. Eine der spektakulärsten war wohl die des New-Yorker Installationskünstlers Serge Spitzer (1951-2012). Er inszenierte im Jahr 2000 ein Kunstspektakel mit 60.000 Kölschgläsern, die er in der 600 Meter langen Zoobrücke verteilte. Diese reagierten auf Bewegungen und Geräusche des Verkehrs auf der Brücke. Die Gläser vibrierten, klirrten und manchmal fielen sie auch herunter und zerbrachen. Ein einmaliges Klangerlebnis, das die behelmten Besucher faszinierte, die auf schmalen Stegen durch die Brücke liefen.



Leichtes Schwanken

Apropos Kölschgläser. Wer den Rhein nicht in, sondern auf der Zoobrücke überquert, wird feststellen, dass das Bauwerk je nach Verkehrsaufkommen ordentlich schwankt. Nun sollte man aber nicht jedes Schwanken in Köln mit übermäßigen Kölschgenuss in Verbindung bringen. In diesem Fall ist es vielmehr die Leichtbauweise der Brücke, für die sich der damals verantwortliche Architekt Gerd Lohmer (1909-1981) beim Bau der Zoobrücke entschieden hat.

Musikalische Hommage

*Isch ben en kölsche Bröck,
Övver die half Kölle jöck.
Isch hald' minge Puckel hin
Für üch he am Rhing.*

Refrain vom Bläck Fööss-Lied: Kölsche Bröck

[\(1\) Bläck Fööss - Kölsche Bröck 2013 - YouTube](#)