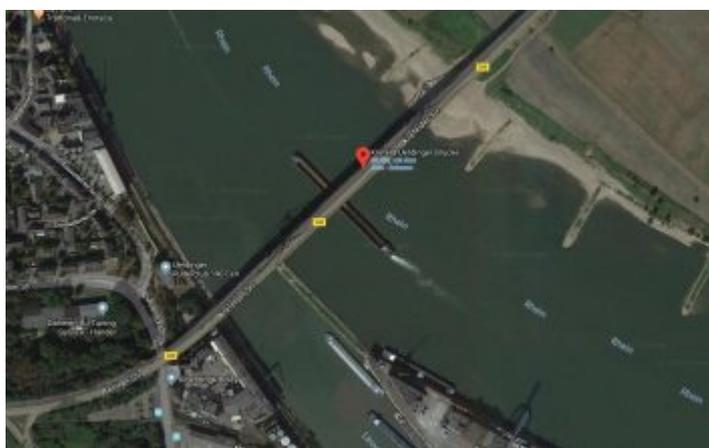


Als die Krefeld-Uedinger-Rheinbrücke am 7. Juni 1936 eröffnet wurde, taufte sie der damalige Reichsminister Rudolf Heß auf den Namen Adolf Hitlers. Und so wie das NS-Regimes nur noch knappe neun Jahre zu existieren hatte, blieb diese wunderschöne Brücke auch nur bis zum 4. März 1945 intakt. Im Zuge der Strategie der verbrannten Erde wurde sie von Angehörigen der Wehrmacht gesprengt, um den vordringenden alliierten Truppen den Weg zu erschweren. Ja, sie war und ist eine wahre Schönheit, diese Rheinbrücke vom Typ „Zügelgürtelbrücke“; ganz ähnlich wie ein paar Stromkilometer nördlich die Friedrich-Ebert-Brücke, die sich – 1954 eröffnet – konstruktionstechnisch stark an ihrer Schwester orientiert.



*Google-Map: Die Krefeld-Uerdinger-Rheinbrücke*

Die Schönheit der Krefeld-Uerdinger-Brücke findet ihre Begründung aber nicht rein in ihrem Aussehen, sondern im Anblick des Gesamtensembles aus dem bebauten Ufer auf Uerdinger Seite, den weiten Wiese auf der Duisburger Seite und dem mächtigen Strom selbst, den sie überbrückt. Autofahrer, die sie im Zuge der B288 überqueren, haben davon leider nur wenig. Die massiven, horizontalen Versteifungsträger an den Seiten der Fahrbahn versperren die Sicht. Wegen des Zusammenspiels aus Rhein, Rheinbogen und Brücke steht die Krefeld-Uerdinger-Rheinbrücke seit 1987 unter Denkmalschutz – wegen der „baukünstlerischen Auffassung der angestrebten Harmonie zwischen Natur und Technik“ heißt es in der Begründung.



*Die Krefeld-Uerdinger-Brücke von Mündelheim aus  
(Foto ZebraDS via Wikimedia)*

Diese konstruktive Besonderheit einer sogenannten „falschen Hängebrücke“ ist es auch, die bauliche Veränderungen so kompliziert macht. Denn als man die Krefeld-Uerdinger-Brücke nach mehr als zwei Jahren Bauarbeiten im November 1950 wiedereröffnete, war man noch der Meinung, dass ihre Kapazität für eine Autofernverbindung ausreichen würde. Aber allein wegen des stark gestiegenen Lastentransport musste sie 1964 verstärkt werden. Spätestens bei den lange andauernden Sanierungsarbeiten zwischen 1984 und 1993 wurde klar, dass diese Schönheit ein Nadelöhr für den Individualverkehr bildet. Für die Freunde der Brücke ist das eine gute Nachricht, weil sie bedeutet, dass die Krefeld-Uerdinger-Brücke auf lange Sicht unangetastet bleiben wird. Andererseits wird klar, dass die A524 nur mit einer eigenen Rheinbrücke zur Verbindung zwischen dem Breitscheider Kreuz und der A57 auf linksrheinischer Seite werden kann – und deren Planung und Bau liegt in weiter Ferne.

*[Titebild: Markus „Waly“ Walber via Wikimedia unter Creative-Commons-Lizenz „Creative Commons Namensnennung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen Deutschland“]*