

Man muss es sich einmal vorstellen: Zwischen dem Ende des römischen Reiches und dem Jahr 1859 gab es in Köln keine Rheinbrücke! Erst zu Beginn des Industriezeitalters wurde die sogenannte Dombrücke errichtet, schon damals für den Eisenbahnverkehr vorgesehen. Aber bereits zur Jahrhundertwende erwies sich diese zweigleisige Flussquerung als völlig überlastet und wurde zum Nadelöhr für den boomenden Zugverkehr aus dem rechtsrheinischen Deutschland. Diese erste Kölner Brücke war exakt auf die Mittelachse des damals noch nicht fertiggestellten Doms ausgerichtet. Als in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts die Planungen für die neue Brücke begannen, stand fest, dass auch diese sich nach dem Dom richten würde – obwohl dies auch schon beim Bauwerk von 1859 sehr umstritten war. Tatsächlich war es Kaiser Wilhelm II., der diese Ausrichtung ausdrücklich gewünscht hatte, was dazu führte, dass der Hauptbahnhof unmittelbar neben dem Dom gebaut wurde.



*Einfahrt in die Hohenzollernbrücke Köln (Foto:
Wikimedia)*

Historiker der Städteplanung bescheinigen, dass die Lage der alten Dombrücke so den größten Einfluss auf das gesamte moderne, linksrheinische Köln hatte und praktisch die Struktur der Innenstadt bestimmte. Heute ist die Hohenzollernbrücke mit rund 1220 Zugfahrten laut Deutsche Bahn die am meisten befahrene Eisenbahnbrücke Deutschlands – und immer noch oder schon wieder ein Nadelöhr. Tatsächlich gab es auf der Hohenzollernbrücke ursprünglich vier Bahngleise und eine Straße; heute sind es sechs Gleise, die praktisch rund um die Uhr befahren werden. Von der Konstruktion her handelt es sich um eine drei nebeneinanderliegenden Brückenteile mit jeweils drei Eisenfachwerkbögen in Längsrichtung und zwei kleineren seitlichen und einem großen Mittelsegment von insgesamt etwa 350 Metern Länge.



*So wurde der Wiederaufbau nach dem zweiten
Weltkrieg vollzogen*

Da die Verbindung zwischen dem rechts- und dem linksrheinischen Bahnhof während der Bauzeit bestehen bleiben musste, wurden zunächst zwei Brückenzüge neben der Dombrücke gebaut. Nachdem diese ans Gleisnetz angeschlossen waren, konnte die alte Brücke abgetragen und anschließend der dritte Brückenzug errichtet werden. Im zweiten Weltkrieg

blieb die **Hohenzollernbrücke** als einzige der Kölner Brücken von Bomben verschont. Stattdessen wurde sie am 6. März 1945, also zwei Tage vor dem **offiziellen Kriegsende** von Pionieren der Wehrmacht gesprengt, um den Vormarsch der US-Truppen zu behindern.



Die Brückenköpfe auf einer zeitgenössischen Ansichtskarte

Nachdem die Mittelbögen durch Provisorien in Kastenbauweise ersetzt worden waren, verzichtete man **bei der Rekonstruktion** 1950 auf die Straßenüberführung, um so zunächst vier Gleise zwischen den Ufern zu ermöglichen. Außerdem wurden die als Brückenköpfe errichteten Bauwerke abgetragen. Ab 1985 wurde dann ein weiteres Segment angebaut. So entstand die heutige Form mit den drei Brückenzügen samt einem kombinierten Fuß- und Fahrradweg. Weil aber die Kapazität inzwischen kaum noch reicht, wird über eine Erweiterung um einen vierten Brückenzug diskutiert, der aber einen deutlich verbreiterten Weg für Fußgänger und Radfahrer enthalten soll.



Die Liebesschlösser am Fuß- und Radweg (Foto: Holidaycheck)

Ganz plötzlich tauchten ab dem Sommer 2008 einzelne Vorhängeschlösser am Zaun zwischen dem Radweg und den südlichen Gleisen auf, sogenannte „Liebesschlösser“. Wie, weshalb und durch wen dieser Brauch aus Italien an den Rhein kam, ist ungeklärt. Jedenfalls ließen immer mehr Liebespaare ihre Initialen auf Schlösser gravieren, die sie an den Zaun anschlossen, um die Schlüssel anschließend in den Rhein zu werfen – dies als Symbol für die ewige Liebe. Heute hängen dort nach Schätzungen zwischen 25.000 und über 40.000 solcher Liebesschlösser, die von der Deutschen Bahn als Eigentümer der Brücke toleriert werden, zumal es nach Ansicht von Experten durch das Gewicht keine Probleme mit der Statik gibt.



Google-Map: Hohenzollernbrücke in Köln

Heute ist die Hohenzollernbrücke die vermutlich berühmteste Brücke über den Rhein, allein schon, weil jedes Jahr Millionen Zugreisende hinüber und herüber fahren. In Kombination mit dem Kölner Dom bildet dieses Bauwerk mit seiner prägnanten Form eines der Wahrzeichen der Stadt. Daran wird sich auch nichts ändern, wenn die Hohenzollernbrücke demnächst möglicherweise verbreitert wird oder eine weitere Brücke über den Rhein in Köln erbaut wird.