

In mancher Hinsicht ist sie ein Denkmal für die Entwicklung des Ruhrgebiets, die **Friedrich-Ebert-Brücke** zwischen den beiden Duisburger Ortsteilen Homberg und Ruhrort. Denn sie steht auf historischem Boden, hat mittelbar ein Zeugnis der beginnenden industriellen Revolution ersetzt. Der direkte Vorläufer war die **Admiral-Scheer-Brücke**, aber die erste Rheinquerung stellte das **Eisenbahntrajekt**, das ab 1856 für die Verbindung zwischen Ufern sorgte – wenn auch nur für Eisenbahnwagons. Weil die Brücke zwischen Rheinhausen und Hochfeld lange ausreichend erschien, entstand die erste Straßenbrücke an dieser Stelle erst 1907 – und hatte nur eine kurze Lebensdauer.



*Die imposanten Brückentürme auf der Ruhrorter
Seite*

Wie viele andere Rheinbrücken zwischen Koblenz und der Grenze zu den Niederlanden wurde sie kurz vor Kriegsende von Pionieren der Wehrmacht gesprengt, um so den Vormarsch der Alliierten zu erschweren. Die Zerstörung war so gründlich, dass es nicht möglich erschien, auf den Resten eine provisorische Überführung über den Fluss zu errichten. Also machten sich die Duisburger und das neue Bundesland Nordrhein-Westfalen schon ab 1948 an die Planung einer neuen Brücke, deren Bau 1951 begann und 1954 zur Eröffnung der **Friedrich-Ebert-Brücke** führte. An die alte Brücke erinnern aber immer noch die beiden imposanten, inzwischen perfekt restaurierten Brückentürme, die damals hauptsächlich aus ästhetischen Gründen in der heute noch sichtbaren Form ausgeführt wurden. Denn ihre Funktion als Mautstellen für den Brückenzoll hatten sie nur in den Jahren zwischen der Eröffnung und dem Beginn des ersten Weltkriegs.



Google-Map: Die Friedrich-Ebert-Brücke

Die Admiral-Scheer-Brücke war von der Bauweise her eine damals moderne **Kragträger-Brücke**; der „Träger“ bestand aus Eisenfachwerk und lag während des Baus nur am Ruhrorter Ufer auf Lagern. Die Friedrich-Ebert-Brücke ist dagegen eine **Zügelgurtbrücke**, auch „unechte Hängebrücke“ genannt. Bei einer echten Hängebrücke enden die Tragseile in Ankerblöcken, die so groß und schwer und so tief im Grund verankert sein müssen, dass sie die maximal möglichen Zugkräfte, die auf die Seile einwirken, aufnehmen können. Bei einer Zügelgurtbrücke enden die Seile dagegen in den Versteifungsträgern der Fahrbahn. Schon 1931 hat man so die Rheinbrücke zwischen Rheinhausen und Hochfeld gebaut – in beiden

Fällen, weil die geologischen Bedingungen an den Rheinufern für starke Ankerblöcke nicht ausreichten.



Das Brückenschild der Friedrich-Ebert-Brücke

Damit eine solche Brücke ausreichend stabil ist, muss das Trägerwerk besonders kräftig dimensioniert sein und sollten auf ganzer Spannweite aus einem Stück bestehen. Schließlich wirken die Kräfte der Seile auf diesen Baukörper. Es lag nahe, dass solche Träger in der wichtigsten Region der Stahlindustrie eingesetzt wurden. Tatsächlich hätte man sich aber auch schon Ende der Vierzigerjahre für eine moderne Schrägseilbrücke entscheiden können – wie sie die Düsseldorfer Brückenfamilie bilden. Aber offensichtlich fühlten sich die Stadtväter wohler damit, eine zweite Hängebrücke bauen zu lassen wie die von 1931.



*Die Brücke und das linke Ufer vom Rhein aus
gesehen*

Während die beiden Duisburger Autobahnbrücken im Süden und ganz im Norden für den Fernverkehr zuständig sind, dient die Friedrich-Ebert-Brücke hauptsächlich als Verbindung der links- und rechtsrheinischen Ortsteile Duisburgs. Über die ehemalige Admiral-Scheer-Brücke führte deshalb auch eine Straßenbahnlinie. Aber schon Jahrhunderte zu vor endete am linken Rheinufer eine Handelsstraße von regionaler Bedeutung, die eine Verbindung zwischen dem Limburgischen und dem niederrheinischen Teil des Ruhrgebiets herstellte. Heute führt die **Landesstraße 140** von der niederländischen Grenze bei Wachtendonk über die Friedrich-Ebert-Brücke bis nach Mülheim an der Ruhr – die Autobahn A40 wurde seinerzeit parallel zu dieser Straße angelegt.