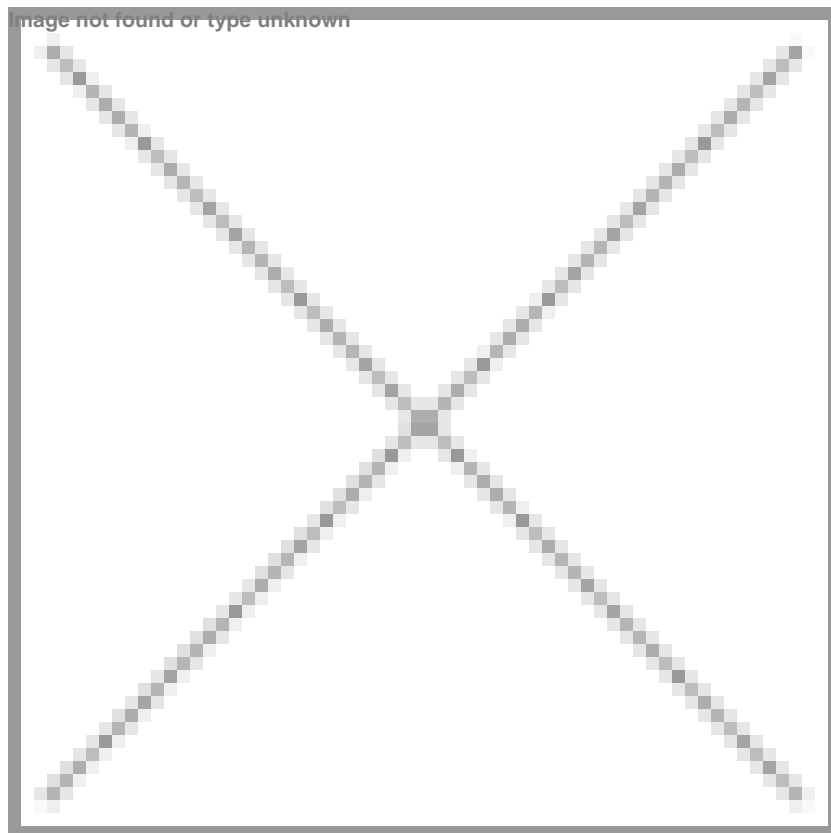


Ehemalige Brücken der Reichsautobahn in Kaiserslautern

Alternative Bezeichnungen: Lautertalbrücke, Waschmühltalbrücke

In der Stadt Kaiserslautern verläuft die heutige Bundesautobahn A6 im Norden der Stadt von Ost nach West. Entstanden ist diese Verbindung im Zuge des Baus der Reichsautobahn Mannheim – Saarbrücken, auch als Strecke 38 bekannt. Für die Ortsumgehung der Stadt entstanden in der Zeit von März 1935 bis Weihnachten 1936 zwei Großbauwerke in Form der Lautertalbrücke und der Waschmühltalbrücken. Die Strecke nördlich von Kaiserslautern konnte am 24. Oktober 1937 für den Verkehr freigegeben werden.



Lage

Kaiserslautern
Kreisfreie Stadt
Kaiserslautern
49° 27' 22" N, 7° 44' 50" O

Epoche

Neuste Geschichte
(20. Jhd. - 21. Jhd.)

Baustil

Unbekannt

Datierung

1935-1937

Barrierefrei Nein

Parkplätze Nein

Familienfreundlich Nein

Lautertalbrücke

Geschichte

Bereits 1928 wurden erste Planungen für eine nördliche Umgehung der Kernstadt erstellt. Die Trasse für das Autobahnteilstück wurde 1934 vorbereitet und 1936 wurde die Brücke durch die ortsansässigen Eisenwerke Kaiserslautern errichtet. Die Strecke wurde am 24. Oktober 1937 eröffnet. Während des Zweiten Weltkrieges spielte die Brücke eine wichtige Rolle. Wegen des Krieges wurden Arbeiten an ihr bereits 1942 eingestellt und die Strecke diente anschließend als schnelle Verbindung zur Westfront für deutsche Truppen. Im späteren Verlauf der Ausschreitungen nutzten die Alliierten die Strecke für ihren Vormarsch. Das Jahr 1945 markierte einen Wendepunkt für die Autobahnverbindung. In der Nacht zum 20. März 1945 wurde die Brücke nur wenige Stunden vor dem Einmarsch der amerikanischen Truppen gesprengt. Man erhoffte sich mit diesem verheerenden Schritt den Einmarsch der Alliierten zu verzögern, was jedoch nicht nennenswert gelungen war. Die vorrückenden Truppen nutzten einfach einen anderen Weg, um das Hindernis zu umfahren.

Schon im Jahr darauf, also 1946, fing man an die Trümmer der Sprengung zu beseitigen, da die Straße unter der Brücke nach Otterbach blockiert war. Um diese wieder befahrbar zu machen, mussten 1.600 Tonnen Stahl beseitigt werden. Mit dem Wiederaufbau der Brücke begann man nach dem Ausbau der Ost-West-Achse. Allerdings stürzte am 20. April 1954 ein neues Stück der Brücke ein. Hierbei wurde niemand verletzt, jedoch verzögerte dieser Unglücksfall die Fertigstellung maßgeblich. Es dauerte bis 1951, um die Brücke wieder fahrtüchtig zu machen, allerdings wurde sie erst am 15. Oktober 1956 ohne offizielle Feierlichkeiten für den Verkehr freigegeben.

Im April 2012 wurde mit einem Neubau der Talquerung begonnen. Dieser Neubau dient dem dreispurigen Ausbau der Autobahn zwischen den Anschlüssen Kaiserslautern West und Kaiserslautern Zentrum und verläuft parallel zu den alten Brücken. Diese wurden nach Fertigstellung des Neubaus 2015 abgerissen. Die Kosten beliefen sich hierbei auf ca. 25 Mio. €. Beim Ausbau der A6 bei Kaiserslautern folgten weitere Arbeiten auf Höhe der Lautertalbrücke, so wurden unter anderem entlang der Strecke drei bis sechs Meter hohe Lärmschutzwände angebracht.

Objektbeschreibung

Die alte Lautertalbrücke bestand aus sechs monolithischen Stampfbetonpfeilern, die mit regionstypischem rotem Buntsandstein verkleidet waren. Die Gesamtlänge der Brücke ergibt 275m. Die Pfeiler der neuen Brücke haben Längen zwischen 18,5m und 26m und sind aus

Stahlbeton C35/45. Um einen schlanken Eindruck zu hinterlassen, sind die Pfeiler in Querrichtung tailliert. An ihrem schmalsten Punkt sind sie bis zu 2,5m schmaler als an ihrem breitesten. In Längsrichtung sind sie sehr schmal mit einer mittleren Breiten von 1,2m.

Räumliche Lage und Erreichbarkeit

Die Lautertalbrücke führt im Norden der Stadt in Ost-West-Richtung in einer Höhe von 30 Metern über das Lautertal und über den dort laufenden Fluss Lauter. Die Brücke überquert auf der Bundesautobahn 6 zwischen den Anschlussstellen Kaiserslautern Zentrum und Kaiserslautern West.

Waschmühltalbrücken

Geschichte

Die Waschmühltalbrücken, ebenfalls nördlich von Kaiserslautern, waren seit 1937 offen für den Verkehr. Seit 1984 steht das Bauwerk unter Denkmalschutz. In den Jahren von 2011 bis 2013 kam zu den zwei bestehenden Brücken ein weiteres Bauwerk hinzu, um den Ausbau der Autobahn auf sechs Spuren zu ermöglichen.

Objektbeschreibung

Architekt der Bauwerke war Paul Bonatz (1877-1956) und ein Modell ist im Deutschen Museum zu finden. Bei den Brücken handelt es sich um zwei voneinander getrennte Bauwerke mit einem Abstand von vier Metern, was der Breite eines damaligen Mittelstreifens entspricht. Die Brücken haben eine Gesamtlänge von ca. 260 Metern und die maximale Höhe der je zehn Bögen beträgt 32 Meter über der Straße darunter. Die Bögen der Brücken haben eine lichte Weite von 18,75m. Die Brücken bieten Platz für Fahrbahnen mit einer Breite von jeweils 7,5m und zwei Fahrstreifen pro Brücke. Die Fahrbahnen liegen auf je zwei Wiederlagern und neun konischen Stampfbetonpfeilern mit einer Verblendung aus dem für die Pfalz typischen rotem Sandstein.

Bereits Ende des 20. Jahrhunderts stellte man eine hohe Verkehrsbelastung entlang der Verbindung fest, weswegen man damit anfangs einen sechsspurigen Ausbau der Brücke zu planen. Die vorhandenen Brücken verfügten hierfür nicht über die notwendige Breite. Nach langer Vorplanung und einem Architekturwettbewerb im Jahre 2006 entschied man sich für einen Neubau parallel zu den bestehenden Bauwerken. Dieser trägt die Richtungsfahrbahn Saarbrücken, während die bestehenden Brücken eine neue, gemeinsame Betonplatte aufgesetzt bekamen, über die der Verkehr in Richtung Mannheim läuft. Die neue Brücke ist eine Stahlkonstruktion mit einer Länge von 265,5m und einer maximalen Höhe von 30m. Das Tragsystem der Spannbetonbrücke ist vergleichsweise neu und eine innovative Konstruktion. Die sogenannte „extradosed bridge“ ist eine Brücke, bei der die Spannglieder außerhalb des

Querschnitts des Fahrbahnträgers über einen niedrigen Pylonen geführt werden.

Gerechnet hat man mit rund 21 Millionen Euro für die Konstruktion. Die Rodungsarbeiten begannen im Frühjahr 2010 und der Spatenstich erfolgte im Januar 2011. Der Bau der neuen Brücke konnte 2013 fertiggestellt werden und die Sanierungen an den bestehenden Brücken dauerte bis Ende 2014.

Räumliche Lage und Erreichbarkeit

Die Waschmühltalbrücken sind Teil der Bundesautobahn A6 nördlich der Stadt Kaiserslautern. Sie überspannen das darunterliegende Waschmühltal mit der Kreisstraße K2 von Kaiserslautern nach Morlautern.

Kategorie(n): Verkehrswege · Schlagwort(e): Denkmal, Brücke

Literaturverzeichnis

keine Literaturangaben

Quellenangaben

A 6 Brückenfest auf der Lautertalbrücke

http://eautobahn.de/html/brueckenfest_lautertalbruecke.html abgerufen am 22.11.2023

A 6 Neue Waschmühltalbrücke

http://www.eautobahn.de/html/a_6__neue_waschmuhltalbruecke.html abgerufen am 22.11.2023

A 6 Die Waschmühltalbrücke

http://www.eautobahn.de/html/a_6__waschmuhltalbruecke_geschi.html abgerufen am 22.11.2023

Neubau der Waschmühltalbrücke <https://bauforumstahl.de/bauprojekte/neubau-der-waschmuehltalbruecke> abgerufen am 22.11.2023

Erneuerung der Lautertalbrücke im Zuge der A 6

<https://vsvi-hessen.de/wp-content/uploads/2022/02/vsvi20180523winkler5a.pdf> abgerufen am 22.11.2023

Weiterführende Links

Artikel-Historie

?

Philipp Markgraf am 22.11.2023 um 12:31:21Uhr



historische Postkarte, die die Waschmühlentalbrücke zeigt (unbekannt, o.J.)