

Festungsgebiet, das einst wirtschaftlich (und kulturell) blühende Land drohte „Niemandland“ zu werden. Mit der Evakuierung der Bevölkerung zu beiden Seiten des Rheines begann hier der zweite Weltkrieg. Französische Truppen sprengten im Januar 1940 den westlichen Pfeiler der Eisenbahnbrücke und im Juni 1940 den Mittelpfeiler der Straßenbrücke, welche in den Rhein sank. 1942 war sie wieder instand gesetzt. In der Zwischenzeit war als erste, nur für militärische Zwecke bestimmt, eine Ponton-Brücke (die 1937 in Speyer abgebaut worden war) 700 m stromaufwärts errichtet worden. Am 7. Oktober 1940 wurde — etwa 150 m oberhalb der zerstörten Straßenbrücke — eine Pfahlbaubrücke aus Holz fertiggestellt. So standen 1942—1944 zwei Straßenbrücken für den militärischen und zivilen Verkehr zur Verfügung. Auch die Eisenbahnbrücke konnte bald wieder benützt werden.

Nach dem Einmarsch der alliierten Truppen in Straßburg am 23. November 1944 sprengten deutsche Truppen die Straßen- und die Eisenbahnbrücke und brannten die Holzbrücke teilweise nieder. Bald nach der Besetzung Kehls durch französische Truppen im April 1945 wurde eine Schiffbrücke erstellt, 1946 war die Holzbrücke instand gesetzt.

Die Wiederherstellung der Straßenbrücke bereitete damals große Schwierigkeiten. Wegen der hohen Kosten ließ man den Plan, eine neue Metallbrücke zu bauen, fallen. Statt dessen entschloß man sich, eine „halb-definitive“ Brücke zu errichten. Diesmal waren es beide Staaten, welche die Arbeit in Angriff nahmen. Man setzte — unter Benützung der bisherigen Fundamente — 2 halbe Brücken, die in ihrer Breite unterschiedlich waren, zusammen. Am 12. Juni 1951 wurde diese „neue“ alte Straßenbrücke wieder in Betrieb genommen. Die Holzbrücke war nun überflüssig geworden.

Alliierte Pioniere haben schon im Juli 1945 die Eisenbahnbrücke behelfsmäßig und eingleisig instand gesetzt. Den Wünschen der Schifffahrt trug man Rechnung, indem man die neue Eisenbahnbrücke (21. August 1956) bereits um 70 cm höher legte. Sie wird um weitere 2,60 m gehoben werden, um die Schifffahrt auch bei Hochwasser zu ermöglichen. Dies kann aber erst dann verwirklicht werden, wenn der neue Personenbahnhof (der bisherige lag sehr nahe am Rhein) und der Rangierbahnhof fertiggestellt sind.

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hatte die Genehmigung zum Bau der 1951 fertiggestellten Straßenbrücke erst erteilt, nachdem Frankreich und Deutschland den Bau einer um 3,30 m höheren Brücke zugesagt hatten. Die Einhaltung dieser Verpflichtung machte ein anderer Umstand zur dringenden Notwendigkeit: Die starke Motorisierung und der zunehmende Durchgangsverkehr — Kehl zählt zu den wichtigsten Grenzübergängen der Bundesrepublik (auch nach Spanien, Belgien, Niederlande und England) — erforderten eine großzügige Lösung. Diese neue vierspurige Straßenbrücke machte auf beiden Stromseiten

Die Lichter der Europabrücke von 1960 lassen keine Grenze zwischen den Ländern erkennen. Der Gedanke an Europa erhellt die Nacht. Hier ist der Rhein, der Schicksalsstrom des Abendlandes, zur Lebensader einer neuen Völkergemeinschaft geworden. Vergleichen Sie dazu noch das Bild im Jahresband 1963, Seite 12. →

*Klischee: B. Seibert GmbH., Saarbrücken*