

Der Neubau der Alten Nahebrücke - Die Zerstörung eines historischen Stadtbildes

von Rolf Schaller, Bad Kreuznach

Inhaltsübersicht

- Vorwort
- Die Sprengung
- Das Projekt „Nahe-Regulierung“
- Die Nachkriegszeit und der erste Anlauf zum Wiederaufbau
- Personelle Wechsel und zwei Hochwasser
- Die zweite Planung des Wiederaufbaus
- Diskussion zwischen Wasserbau und Denkmalschutz
- Die Entscheidung
- Bauausführung und Einweihung
- Schluss

Vorwort



Wie war es möglich, dass die Alte Nahebrücke in Bad Kreuznach, eine der ältesten Brücken in Rheinland-Pfalz, nach dem 2. Weltkrieg im Gegensatz zur Salinen- und zur Wilhelmsbrücke nicht in der alten Form wieder aufgebaut wurde? Warum wurde der beschädigte Teil des ursprünglich achtbogigen mittelalterlichen Bauwerks 1955 niedergerissen und durch eine einbogige Spannbetonbrücke ersetzt? Haben die französischen Besatzungsbehörden 1948 aus purer „Schikane“ den für den Wiederaufbau benötigten Zement nicht freigegeben? War etwa Bürgermeister Dr. Ludwig Jungermann, der im Juni 1952 als „Ortsfremder“ in sein Amt eingeführt worden war, dafür verantwortlich, dass das einmalige historische Bauwerk aus „verkehrstechnischen“ Gründen abgebrochen wurde? Oder war Stadtbaurat Herbert Möller, der seine Stelle Ende Oktober 1952 antrat - ebenfalls „eine ‚Wanz‘ (Kreuznacher Mundartausdruck für Ortsfremder, Neubürger), moderner Aufbauarchitekt und Verhunzer unserer Nahebrücke“, wie Dr. Ing. Carl Velten 1959 meinte [Anm. 1] - der Schuldige? Haben die Verantwortlichen nie ein Hochwasser in Kreuznach gesehen? War es die Sorge vor der Zerstörungskraft künftiger Hochwasser oder sollte die Stadt unbedingt eine dem Zeitgeist entsprechende, moderne Brücke erhalten? Fehlte nach dem 2. Weltkrieg einfach der Sinn für den Wert historischer Baudenkmäler?

Wurde die Baumaßnahme gegen den Widerstand und „einhelligen Protest“ der Bevölkerung durchgesetzt?

Nachfolgend sind die chronologischen Abläufe nachgezeichnet, die diese Entscheidung möglicherweise beeinflusst haben.

Die Sprengung



Am Freitag, dem 16. März 1945, als amerikanische Panzer bereits an der Hargesheimer Kreuzung und in Bad Münster standen, wurden gegen Mittag kurz nacheinander der mittlere Bogen der Salinenbrücke, die drei Bögen der Kaiser-Wilhelm-Brücke, die Landfuhr- und Eisenbahnbrücke und zuletzt auch der zweite und dritte Bogen der Alten Nahebrücke über den Hauptarm der Nahe durch deutsche Truppen gesprengt. Die Zeitzeugin Irmgard Kuhlmann erinnert sich an die Vorbereitungen zur Sprengung der Alten Nahebrücke: „Die Bevölkerung wurde aufgefordert, in die Bunker zu gehen. Auf dem Weg zum Bunkereingang in der Klappergasse kamen wir an Soldaten vorbei, die Löcher zur Aufnahme der Sprengladungen in die Fahrbahn der Alten Nahebrücke gruben. Nach der Sprengung mussten wir über eine schmale Holzbrücke am Schießgraben durch die Saarstraße (heute Dr.-Alfons-Gamp-Straße) und die Kurhausstraße zurück zur Mühlenstraße“.

Die beiden Flusspfeiler und der erste Brückenbogen zur Klappergasse hin blieben unbeschädigt. Das kleine Brückenhaus jedoch fiel, ebenso wie die Statue des Hl. Nepomuk auf dem ersten Pfeiler, der Sprengung zum Opfer. Vom Brückenkreuz auf dem zweiten Pfeiler hing nur der senkrechte Kreuzbalken noch in der Verankerung auf dem Sockel.

Bei Nepomuk und Brückenkreuz handelte es sich allerdings nicht mehr um die Werke des Mainzer Barock-Bildhauers Burkard Zamels (1690-1757). Die Figur des Hl. Nepomuk war wegen der fortgeschrittenen Verwitterung 1909 durch eine originalgetreue Kopie des Kreuznacher Bildhauers Arthur Zimmer ersetzt worden. Das Brückenkreuz hatte Prof. Ludwig Cauer erst 1934 geschaffen, nachdem das alte im Jahre 1931 einer mutwilligen Zerstörung zum Opfer gefallen war.

Die Pauluskirche und die Häuser auf beiden Seiten der Brücke wurden schwer beschädigt, die Klappergasse nahezu vollständig zerstört. Durch die Brückensprengungen brach der Druck in den Wasserleitungen zusammen. Die Neustädter holten deshalb mehrere Tage lang ihr Wasser mit Eimern und Behältern an der geborstenen Leitung am nördlichen Brückenkopf der zerstörten Wilhelmsbrücke.

Die zerstörten Brücken konnten die Amerikaner nicht aufhalten. Am Samstag, dem 17. März 1945, rollten US-Panzer das Guldenbachtal hinunter und bei Bretzenheim durch die Nahe Richtung Hackenheim und zeitgleich dazu von Bad Münster a. St. zurück nach Ebernburg Richtung Fürfeld. Die deutschen Truppen waren größtenteils bereits kampfflos abgezogen, die Panzersperre an der Rüdesheimer Straße war geöffnet. Nach den übereinstimmenden Berichten der Zeitzeugen, insbesondere von Heinz-Werner Stumpf, dem Sohn des Gastwirts Hermann Stumpf, kam gegen 18 Uhr der erste amerikanische Panzer von Hackenheim die Wilhelmstraße herunter. Vor der zerstörten Wilhelmsbrücke kehrte er um und wurde von einem SS-Trupp, der neben der Brückenrampe versteckt gelegen hatte, abgeschossen. Der Panzer blieb an der Mühlenstraße liegen. Die SS-Leute flohen Richtung Kilianstraße und der unbeteiligte Hermann Stumpf, der aus dem Keller seines Gasthauses „Zur Traube“ trat, wurde von den Amerikanern erschossen. Anschließend versuchten die Amerikaner, die „Traube“ in Brand zu stecken. Der Brand konnte aber von den Frauen der Familie Stumpf gelöscht werden.

Am 18. März gegen Mittag rückten die Amerikaner in die Stadt ein. Im Schaufenster des Hauses „Kuß“ an der Alten Nahebrücke lagen wohl noch Uniformteile und ein Hitlerbild. Die Amerikaner warfen das Schaufenster ein und schütteten Benzin in die Auslagen. Das Feuer breitete sich schnell aus und griff auch auf die gegenüberliegende Straßenseite über. Die Anwohner der Mühlenstraße, die sich noch zum Teil im Bunker im Kauzenberg aufhielten, und die HJ-Feuerwehr eilten über den Schießgraben zum Brandort, um die Flammen zu löschen. Aus der Mühle Thress wurde eine Pumpe herbeigeschafft, doch als der Saugkopf im Mühlenteich verstopfte, war der Brand nicht mehr einzudämmen. Neben dem Haus „Kuß“ brannten acht weitere Häuser links und rechts der südlichen Rampe der Alten Nahebrücke bzw. in der Mühlenstraße ab.

Schon zwei Tage später schoben amerikanische Soldaten eine vormontierte Pionierbrücke von der Neustadtseite her über die beiden zerstörten Bögen der Alten Nahebrücke. Nach der Fertigstellung der Behelfsbrücke rollten endlose Militärkolonnen durch die enge Neustadt über die Alte Nahebrücke, den Kornmarkt und den Bösgrunder Weg in Richtung Rheinhessen. Für die Bevölkerung war der Übergang über die Alte Nahebrücke gesperrt.

Am 23. März, morgens um 3 Uhr, wurde das Eckhaus Hochstraße - Mannheimer Straße 2, das Fahrradgeschäft Heinrich Weber, das die schweren Fahrzeuge beim Abbiegen behinderte, kurzerhand gesprengt. Durch die Explosion der im Erdgeschoss gezündeten Sprengladung zerbarsten die Fensterscheiben der umliegenden Häuser. Das gegenüberliegende Eckhaus, die Schreibwaren-Handlung Paul Förster, wurde stark beschädigt, aber erst später abgerissen. Morgens schoben Panzer noch die letzten Trümmer des Weber'schen Hauses zur Seite. Eine Woche darauf, am 29. März, hatten die Amerikaner schwere Brückenteile herangeschafft und über die mit Holzbalken aufgestockten Pfeilerreste der Wilhelmsbrücke gelegt. Der Übergang über die Alte Nahebrücke wurde somit nicht mehr benötigt. Die nachrückenden Militärfahrzeuge nahmen nun den Weg über die provisorisch

instandgesetzte Wilhelmsbrücke. Tagelang zog eine „ununterbrochene Kette von Militärfahrzeugen“ in beiden Richtungen durch die Stadt. Erst am 22. Mai 1945 war die Alte Nahebrücke mit einem 1,80 m breiten hölzernen Steg für Fußgänger wieder passierbar gemacht. [Anm. 2]

In einem Bericht vom 13. August 1945 vermeldete das Stadtbauamt die Verlegung dieses Fußgängerstegs auf die flussaufwärts gelegene Seite. Anschließend legte man auf den alten Pfeilern provisorische Fundamente an. Am 15. Oktober wurden schwere Eisenträger angeliefert und über die beiden gesprengten Brückenbögen gelegt. Anfang November 1945 brachte man einen Holzbelag auf die Behelfsbrücke auf und die Alte Nahebrücke konnte wieder befahren werden, die Belastung war jedoch auf maximal 6 t begrenzt.

Das Projekt „Nahe-Regulierung“



Seit Menschengedenken hatte die Stadt Kreuznach unter den regelmäßig wiederkehrenden Hochwassern von Nahe und Ellerbach zu leiden. Dabei wurden auch verschiedene Brücken mehrfach beschädigt oder zerstört. Besonders schwere Hochwasser ereigneten sich nachweislich in den Jahren 1458, 1631, 1666, 1702, 1725, 1757, 1784, 1844, 1882, am 16. Januar 1918 und dann noch einmal am 12. und 14. Januar 1920. Erst ab dem Hochwasser 1918, bei dem der Pegel eine Rekordhöhe von 8,10 m erreichte, wurden Wasserhöhe und berechnete Durchflussmengen statistisch erfasst. Bereits 1924 gab es ein erstes Konzept für eine Hochwasser-Regulierung der Nahe, erarbeitet vom Talsperrenbauamt Bullay. [Anm. 3]

Am 20. Juli 1928 schrieb Dr. Robert Fischer, Bürgermeister der Stadt Bad Kreuznach, an den Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten: „Seit dem Hochwasser 1918 sind bis heute Schäden in Höhe von 15 Mio. Reichsmark entstanden ... Die Stadtverwaltung ist deshalb an das Kulturbauamt Koblenz zur Ausarbeitung eines Entwurfes zur Hochwasser-Regulierung der Nahe herangetreten. Die Vorarbeiten sind 1926 in Angriff genommen worden“. Grundlage der Planungen waren die gemessenen Hochwassermengen des Katastrophenhochwassers 1918. Als Ziele des Vorhabens wurden festgelegt:

1. Die Verbreiterung und Vertiefung des Nahebettes.
2. Die Verbreiterung und Vertiefung der Durchlassprofile der bestehenden Brücken.
3. Die Anhebung der Uferstraßen.

Der Hochwasserregulierungsplan umfasste Hochwasserschutzmaßnahmen für den Verlauf der Nahe bis Bingen. In der Folge sollen nur die geplanten Maßnahmen für die Stadt Bad Kreuznach betrachtet werden.

In einer „Denkschrift zur Hochwasserregulierung der Nahe in Bad Kreuznach“ vom August 1928 erläuterte das Kulturbauamt Koblenz die Einzelheiten der vorgesehenen Maßnahmen.



Neben der kompletten Eindeichung des Salinentales und des Kaiser-Wilhelm-Ufers (heutige Prieger-Promenade) sollte das Flussbett auf der ganzen Länge um 1 bis 1,5 m tiefergelegt werden. Außerdem „wird der Mühlgraben der Stadtmühlen verfüllt. Die Kaufmann'sche Villa wird beseitigt (beim Hochwasser 1918 war die „Villa Kaufmann“ schwer in Mitleidenschaft gezogen worden: Die der Nahe zugewandte Giebelwand war teilweise eingestürzt. Die Wand wurde wieder errichtet, dabei wurde das Gebäude jedoch um einige Meter verkürzt). Das Durchflussprofil der Alten Nahebrücke wird durch Schaffung eines Umfluters (um die Pauluskirche etwa in Höhe des heutigen evangelischen Gemeindehauses), der die rechtsseitigen Brückenöffnungen (unter den Brückenhäusern) ausnutzt, vergrößert. Die Kaiser-Wilhelm-Brücke wird beseitigt und durch eine zweibogige Brücke ersetzt. Die Häuserreihe an der linken Naheseite bis zur Karlstraße fällt fort“ und „Die Eisenbahn- und Straßenbrücke unterhalb Kreuznach (Landfuhrbrücke) wird um eine Öffnung erweitert, die Pfeiler der rechten Flutöffnung fallen dafür fort“. Unterhalb der Landfuhrbrücke „erhält die Nahe eine neue Lage, und zwar wird die Flutmulde als Flussbett ausgebaut“. [Anm. 4]

Schon 1928 gab es also einen „Hochwasserschutzplan“, der das Stadtbild von Bad Kreuznach radikal verändert hätte. Nach den Erfahrungen der Vergangenheit war die Furcht vor der Zerstörungskraft eventueller künftiger Hochwasser tief verankert.

Der Plan von Regierungsbaurat Paulus, Kulturbauamt Koblenz, vom 10. Dezember 1932 („Paulus-Plan“) ging noch einen Schritt weiter. Die Varianten „Beibehaltung des Mühlenteiches als entlastenden zweiten Hochwasserarm“ bzw. die „Anlage eines Hochwasserumfluters“ wurden von ihm verworfen und nur der Plan „der geschlossenen Hochwasserführung ... als einzig brauchbare Lösung“ betrachtet. Dazu wurde neben dem Abbruch der Kaiser-Wilhelm- und der Landfuhrbrücke auch der Abbruch der Alten Nahebrücke über den Hauptarm der Nahe vorgeschlagen. An ihrer Stelle war die „Errichtung einer Ersatzbrücke ... mit einem Mittelpfeiler“ vorgesehen. Die Häuser an der Klappergasse, die ähnlich reich gruppiert waren wie „Klein-Venedig“ am Ellerbach, ragten erheblich über die Ufermauer vor, die unteren Geschosse lagen zudem noch unterhalb der Durchlasshöhe der Alten Nahebrücke. Deshalb sollte auch diese Häuserzeile „verschwinden“.

Am 12. März 1934 sah sich das zuständige Ministerium in Berlin zu einer Stellungnahme gegen die geplanten Baumaßnahmen veranlasst: „Dem Vernehmen nach soll die Stadtgemeinde Kreuznach beabsichtigen ... die Nahebrücke wesentlich zu verändern oder gar abzubrechen. Da es sich um ein Baudenkmal handelt, dessen charakteristisches Bild von höchstem malerischen Reiz ist und das in ganz Deutschland kaum noch seines gleichen hat, wäre ein solcher Plan von höchster Bedenklichkeit“. In seiner Antwort vom 21. März 1934 begründete der Regierungspräsident in Koblenz die Notwendigkeit des Projekts mit den schweren Schäden, die immer wieder durch die Hochwasser der Nahe entstanden seien. Zur Verhinderung künftiger Überschwemmungen sei vorgesehen, „die zwei vorhandenen, sehr breiten Pfeiler durch einen schmalen Pfeiler zu ersetzen. Die Vorlandbrücke mit den Brückenhäusern soll erhalten bleiben“. Wildemann, Provinzialkonservator der Rheinprovinz, vermerkte in einer Aktennotiz über die „Besichtigung der Naheufer mit ihrer Bebauung in der Umgebung der alten Nahebrücke“ in Bad Kreuznach im April 1934, dass „das Verschwinden dieser alten Pfeilerbrücke und ganzer Häuserzeilen längs der Nahe ... für das Stadtbild und die malerischen Uferfronten von gerade katastrophaler Wirkung“ sei. [Anm. 5] In einem Schreiben des Regierungspräsidenten vom 3. Oktober 1935 wurde angeführt, dass „der Fortfall der Klappergasse als das kleinere Übel anzusehen sein dürfte, zumal auch aus hygienischen Gründen das Verschwinden der veralteten Häuser erwünscht sein könnte“.

Am 8. Mai 1936 behandelte der Kreuznacher Stadtrat unter Punkt 1 der Tagesordnung das Thema „Naheregulierung“. Der eingeladene Baurat Paulus war nicht erschienen. An seiner Stelle berichtete NS-Kreisleiter Ernst Schmitt über den Stand der Vorverhandlungen: Die Bauzeit werde 3-4 Jahre umfassen, der Baubeginn sei für das Frühjahr 1937 vorgesehen und die veranschlagten Kosten beliefen sich auf rund 6 Millionen RM. Die Stadt habe nun zu prüfen, ob sie bereit und in der Lage sei, sich an der Finanzierung des Projekts entsprechend zu beteiligen. Der Kreisleiter machte besonders darauf aufmerksam, dass die Alte Nahebrücke durch eine Betonbrücke ersetzt werden solle, die nur auf einem Pfeiler ruhe. Außerdem werde das Wehr an der Elisabethenquelle beseitigt und das Nahebett um 1,5 m tiefer gelegt. Widerspruch kam von Ratsherr Franz Josef Potthoff. Er gab seiner Überzeugung Ausdruck, „dass das Bad durch die Naheregulierung außerordentlich leiden werde“. Kreisleiter Schmitt antwortete, er trage die Verantwortung für die politische Stimmung innerhalb des Kreises. Er sei bereits seit Jahren an den Planungen beteiligt. Das vorliegende Projekt gebe 2.000 Volksgenossen auf die Dauer von 3 Jahren Arbeit und Brot und die hohen Investitionen würden das Wirtschaftsleben in Bad Kreuznach fördern. Bürgermeister Dr. Wetzler sagte abschließend, der Stadtrat könne in dieser Sitzung „unter keinen Umständen endgültig zu der Angelegenheit Stellung nehmen“ und die Regelung der Finanzfrage erfordere umfangreiche Vorarbeiten. Anschließend wurde noch diskutiert, ob und wie die Bevölkerung über den Naheregulierungsplan informiert werden solle. In der Stadtratssitzung vom 28. Mai 1936 wurde das Projekt ein zweites Mal behandelt. Diesmal war auch Regierungsbaurat Paulus aus Koblenz anwesend. Paulus erläuterte technische Fragen und die Untersuchungen des Talsperrenbauamtes Bullay von 1924. Die Prüfung habe ergeben, dass ein wirksamer Hochwasserschutz durch den Einbau von

Talsperren nicht erreicht werden könne. Ein neues Problem habe sich durch das Gutachten der Geologischen Landesanstalt ergeben, nach dem die Sohle des Nahebettes nicht wesentlich verändert werden dürfe, da sonst die Trinkwasserquellen der Stadt (wegen der Absenkung des Grundwasserspiegels) darunter leiden würden. Bezüglich der Mittel teilte er mit, dass der erhoffte Förderungsbeitrag des Landes auf die Hälfte reduziert worden sei.

In den Akten des LHA Koblenz ist noch ein Schreiben des „Kulturbaubeamten“ vom 2. Mai 1938 an den Regierungspräsidenten enthalten: „Am 5. November 1936 hat der Reichsminister für Ernährung mitgeteilt, dass er zur Prüfung des schwierigen Entwurfes einen Kommissar entsenden werde. Inzwischen (nach 1 ½ Jahren) habe ich von der Angelegenheit nichts mehr gehört?“. Der Ausbruch des 2. Weltkriegs verhinderte (vorerst) die Zerstörung der Alten Nahebrücke.

Die Nachkriegszeit und der erste Anlauf zum Wiederaufbau

Nach der Sprengung der Straßen- und Eisenbahnbrücken in Bad Kreuznach am 16. März 1945 war der Verkehr innerhalb der Stadt lahmgelegt. Die Bevölkerung musste weite Fußwege in Kauf nehmen. Die vordringliche Sorge in der Nachkriegszeit galt deshalb der Wiederherstellung einer Fahrverbindung zwischen den beiden Stadtteilen. Unter französischer Verwaltung wurde der Neubau der Wilhelmsbrücke in Angriff genommen. Der Ende 1945 von der französischen Militärregierung eingesetzte 10-köpfige Kreuznacher „Bürgerrat“ beschloss am 22. Februar 1946, die Wilhelmsbrücke zur Verbesserung des Hochwasserdurchflusses als Eisenbeton-Balkenbrücke ohne Pfeiler auszuführen.

Es darf wohl davon ausgegangen werden, dass neben Bürgermeister Dr. Fischer auch dem Bürgerrat die Hochwasserschutzpläne von 1928 bzw. 1932 bekannt waren. Dr. Robert Fischer war, nachdem ihn die Nazis 1934 abgesetzt hatten, von den Amerikanern wieder als Bürgermeister eingesetzt worden und auch die Bürgerräte Wilhelm Fechter und Hugo Salzmann waren in der Vorkriegszeit schon im Stadtrat gewesen. Nur Oberst Malcor von der französischen Militärregierung in Bad Ems ist es zu verdanken, dass der Plan nicht zur Ausführung kam. Er verfügte im Mai 1946 - wenn auch aus militärischen Gründen - dass die Wilhelmsbrücke wieder „als Massivbrücke mit drei Bogen“ zu errichten sei. So wurde die Wilhelmsbrücke, wenn auch etwas schlichter, aber doch in alter Form wieder aufgebaut.

Seit dem 15. September 1946 hatte Bad Kreuznach wieder eine gewählte Bürgerversammlung unter Bürgermeister Willibald Hamburger. Nachdem bis Anfang 1948 die verkehrstechnisch wichtigeren Brücken, die Eisenbahnbrücke, die Salinenbrücke und zuletzt die Wilhelmsbrücke wiederhergestellt waren, sollte auch die Alte Nahebrücke wieder aufgebaut werden. Am 20. Januar 1948 fand aus diesem Anlass unter Beteiligung von Attaché Chalençon als Vertreter der französischen Militärregierung, Bürgermeister Willibald Hamburger, Baurat Hornemann vom Staatshochbauamt als Vertreter des Landeskonservators und Baurat Kölmel, Landesbauamt Bad Kreuznach, eine Besprechung statt. Für die französische Militärregierung hatte die Instandsetzung der „Militärstraßen“ innerhalb der Stadt

absoluten Vorrang. Die Alte Nahebrücke gehörte eigentlich nicht zu diesen Objekten. Es fehlte außerdem an Baustoffen und Arbeitskräften. Attaché Chalençon ordnete deshalb einen strengen Zeitplan an. Die Ausschreibung hatte bis zum 1. Februar zu erfolgen, die Angebote sollten bis zum 1. März vorliegen und die Brücke bis Ende November 1948 fertiggestellt sein. Es wurde festgelegt, die beiden neuen Brückenbögen in Eisenbeton auszuführen und mit Natursteinen zu verkleiden. Die Maßnahme wurde zügig angegangen. Beim Stadtbauamt wurden die Entwürfe für den Wiederaufbau der Brücke erstellt, wobei die Fahrbahn gleichzeitig von 5 auf 5,80 m verbreitert werden sollte. Es wurde eine Ausschreibung durchgeführt und bereits am 17. März 1948 erhielt die Firma Wiemer & Trachte den Auftrag. Die Baufirma hatte sich gerade beim Wiederaufbau der fast fertiggestellten Wilhelmsbrücke bewährt. Wegen des großen Mangels an Baustoffen mussten Zement, Bauholz, ja sogar die erforderlichen Eisennägel von der französischen Militärregierung zugeteilt werden, was auch geschah. Ebenso war die Lieferung von 5 Tonnen Moniereisen bis Mitte April bewilligt worden und am 12. Mai wurde auch der vom Bauamt angemeldete Bedarf von 40 Arbeitskräften genehmigt. Doch es tat sich nichts und am 7. Juli 1948 erklärte Bürgermeister Hamburger auf die Nachfrage der Militärregierung, im Stadtrat sei noch kein Beschluss zum Wiederaufbau der Brücke gefallen.

Am 13. September meldete das Landesbauamt Bad Kreuznach an das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr in Koblenz, dass „die Stadt Bad Kreuznach wegen der derzeitigen angespannten Finanzlage die Wiederherstellung der Alten Nahebrücke nicht durchführen“ könne. In einem internen Vermerk des Landesbauamtes vom 29. November 1948 heißt es: „Die Alte Nahebrücke wurde wieder provisorisch hergestellt und für den (eingeschränkten) Verkehr freigegeben. Beiliegender Schriftwechsel ist somit als erledigt zu betrachten“. [Anm. 6]

In der Stadtratssitzung vom 2. Februar 1951 - seit zwei Jahren war Dr. Josef Kohns Bürgermeister - wurde die Fluchtlinie der Klappergasse diskutiert. Der Bauausschuss hatte vorgeschlagen, die Naheseite nicht mehr aufzubauen und die Klappergasse bis zum Kurpark durchzuführen. Bei der Neufestsetzung der Fluchtlinie wurde doch wieder die beidseitige Bebauung der Klappergasse beschlossen. Karl Geib, damals Mitglied des Kreuznacher Stadtrats, drängte darauf, bei der Anlage des Weges unbedingt die alte Stadtmauer in der Klappergasse zu erhalten (Dr. h. c. Karl Geib verstarb am 22. Dezember 1951).

Am 14. September 1951 behandelte der Stadtrat durchzuführende „Notstandsarbeiten“. Es wurde beschlossen, das Projekt Nr. 4, die Wiederherstellung der Alten Nahebrücke, weiter zurückzustellen. Andere Projekte seien weit vordringlicher, sodass diese Maßnahme aus finanziellen Gründen zur Zeit nicht spruchreif sei.

Personelle Wechsel und zwei Hochwasser

In der Stadtratssitzung vom 22. November 1951 kündigte Dr. Josef Kohns seinen Weggang nach Mayen an. Auf die Ausschreibung des Bürgermeisterpostens bewarb sich Dr. Ludwig Jungermann, der am 29.

Mai 1952 auf 10 Jahre zum Oberbürgermeister gewählt wurde. Im Juli 1951 war der Ingenieur Stachura zum Stadtbaurat auf Probe bestellt worden. Nach der Wahl von Dr. Jungermann schied Stachura am 30. August 1952 aus dem Dienst der Stadt aus. Im Stadtrat wurde diskutiert, ob die Besetzung der Stelle eines Stadtbaumeisters überhaupt erforderlich sei. Wegen der „anstehenden großen Aufgaben“ beim Wiederaufbau der Stadt wurde dies befürwortet und die Stelle erneut ausgeschrieben. Am 31. Oktober 1952 wählte der Stadtrat Herbert Möller zum Stadtbaurat der Stadt Bad Kreuznach.

Am 1. Dezember 1952 - Oberbürgermeister Dr. Jungermann war ein halbes Jahr im Amt, der neue Stadtbaurat gerade vier Wochen - ereignete sich ein schweres Hochwasser, bei dem die Magister-Faust-Gasse, die Jahngasse und die Mühlenstraße unter Wasser standen. Der Pegel erreichte eine Höhe von 6,45 m. Nur drei Wochen später, am 21. Dezember, brach erneut ein Hochwasser über die Stadt herein. Der Hochwasserpegel stieg auf 7,25 m, den höchsten Stand seit 1918. Diesmal waren die Folgen katastrophal. Die Stadt stand von der Kaiser-Wilhelm-Straße über die Kurhausstraße, Magister-Faust-Gasse, Beinde, Kilianstraße bis zur Viktoria- und Kreuzstraße unter Wasser. Schwerste Schäden hinterließ das Hochwasser auf der Roseninsel, im Oranienpark, im Kurpark und an den Sportplätzen im Salinental. Die Fundamente der Salinen ragten an den Ecken über 1,30 m aus dem weggeschwemmten Boden. Die Soleleitungen lagen frei. Die Ufermauern am Kurpark waren teilweise eingestürzt, der Zaun des Kurgartens aus den Fundamenten gerissen und überall lagen Schlamm und Geröll. Auch der Sportplatz Heidenmauer stand unter Wasser. [Anm. 7]

Karl Kuhn, MdL, unterbreitete der Landesregierung eine Große Anfrage. Dr. Jungermann und der Stadtrat beschlossen in der Sitzung am 23.12.1952 eine Resolution an die Landesregierung, in der „nach dem zweiten schweren Hochwasser innerhalb von drei Wochen mit noch nicht absehbaren Schäden an öffentlichem und privatem Eigentum“ eine baldige Regulierung im gesamten Flussgebiet der Nahe durch das Land gefordert wurde, da Maßnahmen einzelner Gemeinden derartige Schäden nicht verhindern könnten. Am 12. August 1953 gab das Stadtbauamt die ermittelte Schadenssumme mit über 700.000,- DM an.

Die zweite Planung des Wiederaufbaus

Stadtbaurat Möller wurde unmittelbar nach seinem Amtsantritt mit dem Wiederaufbau der Alten Nahebrücke beauftragt. Schon am 30. Januar 1953 - ungeachtet der gerade überstandenen Hochwasser und nur drei Monate nach seinem Amtsantritt - legte Möller beim Wasserwirtschaftsamt Koblenz den Antrag zum Wiederaufbau der Alten Nahebrücke in der ursprünglichen Form vor. Grundlage der Planung waren vermutlich die Entwürfe des Stadtbauamts vom Februar 1948. Möller schrieb: „Da der ganze Unterbau der Brücke erhalten ist, soll er für die Wiederherstellung der Brücke in dem jetzt vorhandenen Zustand verwandt werden. Da es sich um ein historisches Bauwerk von besonderer Bedeutung handelt, wird seitens der Stadt größter Wert darauf gelegt, den alten Charakter der Brücke zu wahren. Auch die Kostenersparnis zwingt dazu, die alte Brückenkonstruktion wieder herzustellen“.

Möller fragte außerdem nach, ob es wasserwirtschaftliche Bedenken wegen des Durchflussquerschnittes gäbe. Stadtbaurat Möller wusste also das historische Bauwerk durchaus zu würdigen und hatte zu diesem Zeitpunkt dessen Beseitigung nicht im Sinn. Und die in den 30er Jahren erstellten Hochwasserschutzpläne der Wasserbaubehörde waren ihm wohl noch nicht bekannt.

In der Antwort vom 2. März 1953 äußerte das Wasserwirtschaftsamt Koblenz schwere Bedenken und verwies auf seinen Plan zum Hochwasserschutz der Stadt Bad Kreuznach von 1932. Der wirklich wertvolle Teil der Brücke bliebe ja erhalten. Außerdem handle es sich bei der Alten Nahebrücke „nicht um ein Denkmal, welches Achtung und Erhaltung verdient. Es handelt sich vielmehr um ein Bauwerk, das der fortschreitenden Entwicklung Rechnung zu tragen hat“. [Anm. 8]

Der Schwenk zur Einbogenbrücke

Im Stadtrat wurde das Thema vorerst nicht mehr behandelt. Stattdessen wurde kurzfristig eine ganz andere „Brücke“ gebaut. Die Eisenbahnbrücke war zwar instandgesetzt, nicht jedoch die Landfuhrbrücke. Jahrelang hatten die Anwohner auf der linken Naheseite auf dem Weg in die Stadt oder zur Arbeitsstelle verbotener Weise die nicht ungefährliche Abkürzung über die Eisenbahnbrücke benutzt. Nun wurde rechtzeitig zum Jahrmarkt auf den Pfeilern der ehemaligen Landfuhrbrücke ein Holzsteg errichtet. Anfang August 1953 waren die jeweils 27 m langen Holzträger per Bahn anliefern und auf die alten Pfeiler montiert worden. Der Oeffentliche Anzeiger berichtete am 12. August, der Fußgängersteg sei fast fertiggestellt. Dabei seien 13 Tonnen Holz und fast eine Tonne Schrauben verbaut worden. Am Jahrmarktsfreitag, dem 14. August 1953, wurde der Steg von Oberbürgermeister Dr. Jungermann persönlich freigegeben. Am Samstag berichtete der Oeffentliche in großer Ausführlichkeit vom „Festschmaus“ im Gasthaus „Zur Pfingstwiese“. Dr. Jungermann stellte während des Festaktes selbst die Frage, ob es zu verantworten sei, dass ein Fußgängersteg aus Holz feierlich eingeweiht werde und führte dazu aus: „Die Fußgängerbrücke, an deren Stelle auch ich viel lieber gleich eine Straßenbrücke gesehen hätte, ist mehr als nur eine Verbindung zwischen zwei Ufern. Sie ist richtungsweisend für künftige Vorhaben zur Behebung der Verkehrsprobleme der Stadt Bad Kreuznach.“

Der Auftrag an Stadtbaurat Möller bezüglich der Alten Nahebrücke wurde wohl „modifiziert“, allerdings ohne dass die Öffentlichkeit darüber informiert wurde. Möller erstellte erste Skizzen einer einbogigen Brücke und forderte eine Berechnung der Kosten an. Am 17. September 1953 lag dem Bauamt von einer Dortmunder Eisenbetonfirma ein Kostenvoranschlag für eine Einbogenbrücke in Höhe von 600.000 DM vor. Am Mittwoch, dem 30. September 1953, wurde im Stadtrat über den Zustandsbericht der Nahebrücken und vor allem über die künftige Gestaltung der Alten Nahebrücke beraten. Nur wenige Zuhörer waren zu der öffentlichen Sitzung erschienen. Oberbürgermeister Jungermann führte dazu aus: „Die Behelfsbrücke über die Nahe mit 6 t Tragfähigkeit kann nicht aufrecht erhalten werden. Die Brücke muss so wiederhergestellt werden, dass sie dem heutigen Straßenverkehr und gleichzeitig den Forderungen des Wasserwirtschaftsamtes wegen der Beseitigung der Hochwassergefahr durch die im

Flussbett vorhandenen Brückenpfeiler genügt. Dies bedeutet, dass anstelle der dreibogigen Alten Nahebrücke eine einbogige Brücke erstellt werden muss, die wahrscheinlich am besten als Betonbrücke erbaut wird, verkleidet mit demselben Steinmaterial, das zum Bau der Alten Nahebrücke und der Häuserbrücke über den Mühlenteich gedient hat“. Schon bei der Beratung wurde mit großer Einmütigkeit argumentiert. Die Stadträte (Fechter, Keber) befürworteten den Bau einer „modernen Einbogenbrücke“. Stadtbaurat Möller wertete technische und wirtschaftliche Gesichtspunkte und sagte: „Wenn bereits im Mittelalter ... die Möglichkeit bestanden hätte, Einbogen-Brücken zu bauen, hätte man sie gewiss genutzt“. Der bisherige Charakter der Brücke bleibe aber durch die „Verwendung von Platten aus dem alten Gestein“ gewahrt. Oberbürgermeister Dr. Jungermann sagte abschließend: „Fest steht also, dass eine Einbogen-Brücke gebaut werden muss“. Er wolle aber die einzelnen Entwürfe (Varianten der Einbogenbrücke) noch öffentlich zur Diskussion stellen. Eine Alternative wurde zu diesem Zeitpunkt von der Verwaltung schon nicht mehr erwogen. Im Sitzungsprotokoll ist vermerkt: „Der Stadtrat stimmte einstimmig zu.“

Laut dem Bericht über die anderen Brücken der Stadt waren die Salinen- und die Wilhelmsbrücke als einzige in befriedigendem Zustand. Allerdings behinderten bei beiden Brücken die zu engen Auffahrten den Verkehr, ein Ausbau sei deshalb dringend erforderlich. Die Verstärkung der Tragfähigkeit der Ellerbachbrücke im Zuge der Mannheimer Straße war bereits in Angriff genommen. Die Hängebrücke am Quellenhof war baufällig und seit Monaten gesperrt. Wegen des Wiederaufbaus der Landfuhrbrücke befand man sich noch im Rechtsstreit mit der Bahn. Geplant waren außerdem der Wiederaufbau der Lämmerbrücke und der Ersatz des Löwenstegs durch eine Fahrbrücke über die Bahn im Verlauf der Mannheimer Straße. Am Donnerstag, dem 1. Oktober 1953, wurde die Öffentlichkeit erstmals davon unterrichtet, dass die Alte Nahebrücke nicht wieder aufgebaut, sondern durch einen Neubau ersetzt werden soll. Der Oeffentliche Anzeiger berichtete unter der Überschrift „Nichts mehr dran zu rütteln. Alte Nahebrücke muss einbogig werden“ ausführlich über die Stadtratssitzung vom Vortag.

Diskussion zwischen Wasserbau und Denkmalschutz

Obwohl der Bericht über die Stadtratssitzung vom 30. September 1953 im Oeffentlichen Anzeiger eine ganze Seite einnahm, gab es keinerlei öffentliche Reaktion der Bevölkerung. Kein Widerspruch, kein einziger Leserbrief ist in der Zeitung zu finden.

Die Bezirksregierung Koblenz beauftragte den Landeskonservator mit der Abgabe einer Stellungnahme zur geplanten Einbogenbrücke. In seinem Schreiben vom 4. November 1953 hielt dieser mit seiner Kritik nicht hinter dem Berg. Am 28. November 1953 antwortete die Stadt der Bezirksregierung in einem ausführlichen Schreiben. Neben der Bemängelung der „Tonart“ des Landeskonservators argumentierte die Stadt mit vier Punkten:

„1. Wenn das Wasserwirtschaftsamt wegen der Hochwassergefahr eine Pfeilerlose Brücke für erforderlich hält, dann kann es sich nur noch darum handeln, wie eine solche am besten in das Stadt- und Landschaftsbild eingefügt werden kann.

2. Der Bau einer dreibogigen Brücke ist von den damaligen Baumeistern ja nicht deswegen erfolgt, weil sie Pfeiler im Nahebett haben oder ein bestimmtes Stadtbild herstellen wollten, sondern weil sie nicht in der Lage waren, anders zu bauen. Hätten diese Baumeister die technischen Möglichkeiten besessen, Pfeilerlose Brücken zu bauen ... so hätten sie es getan.

3. Was die Bemerkung über die Veränderung der Stadt-Silhouette angeht, so bemerken wir, dass der Eindruck der Alten Nahebrücke aus den verschiedensten Gründen im Laufe der letzten Jahrzehnte bereits gänzlich anders geworden ist.

4. Auch bei der Wiederherstellung der alten Nahebrücke bei Bingen sind uns Stimmen bekannt geworden, die es bezweifeln, dass die neue Brücke die alte schöne Form der zerstörten wiederhergestellt hat“.

Im Gegensatz zum Landeskonservator forderte das Wasserwirtschaftsamt Koblenz am 23. Dezember 1953 erneut, aufgrund „hydraulischer Untersuchungen“ müsse beim Neubau auf die Strompfeiler verzichtet und der ganze Querschnitt durch einen freigespannten Bogen überbrückt werden. [Anm. 9]

Eine Woche vorher, am 16. Dezember 1953, berichtete der Oeffentliche Anzeiger von der Fertigstellung einer weiteren Brücke. Am Vortag war die „Umgehungsstraße Ost“ mit einer Länge von 2,9 km fertiggestellt worden. Die Baukosten der Straße betragen insgesamt 1,5 Millionen DM. Zusammen mit der Umgehungsstraße wurde auch die „erste Spannbetonbrücke in Rheinland-Pfalz“ dem Verkehr übergeben. „Die Brücke, die die Nahe überspannt, ruht auf zwei Pfeilern und hat eine Länge von 110 m“. Sie war damit fast doppelt so lang wie die Wilhelmsbrücke. Am 18. Dezember setzte der Oeffentliche Anzeiger den Bericht mit einem Foto der Spannbetonbrücke fort: „Sie trägt selbst 90 Tonnen schwere Panzer“ und am 31. Dezember wurde die neue Errungenschaft der Bautechnik - in ihrer Ausführung eine nüchterne Balkenbrücke - geradezu enthusiastisch gefeiert: „... ein moderner Flussübergang eröffnet in seinem architektonischen Gesamtbild symbolhaft klare, geradlinige Perspektiven für den Weg in eine bessere Zukunft.“ (Der Artikel gewährt einen interessanten Einblick in die damalige Denkweise: Welch ein Gegensatz zwischen der modernen, breiten Spannbetonbrücke an der Umgehungsstraße einerseits und der altertümlichen und engen Alten Nahebrücke andererseits).

In der Silvesterausgabe widmete der Oeffentliche außerdem dem geplanten Neubau der Alten Nahebrücke fast eine ganze Seite. Unter der Überschrift „Lichtblicke im Dunkel der Probleme“ wurde der Öffentlichkeit erstmals die Entwurfsskizze von Baurat Helmut Möller vorgestellt und nochmals Oberbürgermeister Jungermann zitiert: „Der Wiederaufbau der Alten Nahebrücke liegt jedem

Kreuznacher am Herzen. Die Verhandlungen zeigten, dass es unmöglich ist, das alte Bild zu erhalten. Bauten, die in einen Wasserlauf ... eingreifen, bedürfen der Genehmigung des Wasserwirtschaftsamtes. Das aber hat sich gegen die Pfeiler im Flussbett entschieden. Gewiss, eine einbogige Brücke verändert das Stadtbild, aber im Wechsel der Geschlechter wird sich dieser Eindruck verwischen“.

Auch in den folgenden Tagen und Wochen regte sich keinerlei Widerspruch in der Bevölkerung. Dies ist um so bemerkenswerter, wenn man sich die Reaktionen auf den geplanten Bau der Wilhelmsbrücke oder die vorgesehene Bahnverlegung um 1900 in Erinnerung ruft. Damals gab es eine Flut von Leserbriefen, Petitionen, Eingaben an das zuständige Ministerium, es wurden eigens „Ausschüsse“ (Bürgerinitiativen) gegründet usw. Bis Oktober 1954 geschah nichts dergleichen. Allerdings ging es beim Bau der Wilhelmsbrücke und der Bahnverlegung um handfeste wirtschaftliche Interessen, bei der Alten Nahebrücke jedoch „nur“ um historische Werte, nach denen in der Nachkriegszeit wohl den wenigsten der Sinn stand.

Am 16. Januar 1954 begannen die Bauarbeiten an der bis dahin s-förmigen südlichen Auffahrt zur Wilhelmsbrücke. Dazu musste die Mühlenteichbrücke vor der Reichsbank verbreitert werden. Der Auftrag wurde an die Kreuznacher Baufirma Ernst Gerharz vergeben, die neben mehreren Brücken auch etliche markante Hochbauten in Bad Kreuznach errichtet hat. Der Oeffentliche Anzeiger berichtete, dass die Bauarbeiten wegen der dadurch verursachten starken Verkehrseinschränkung in zwei Schichten durchgeführt würden. Bereits am 12. April konnte das Lehrgerüst unter der Mühlenteichbrücke entfernt werden.

Bisher waren zwei Argumente angeführt worden, die gegen einen Wiederaufbau der Alten Nahebrücke sprachen: Einmal der Rückstau bei Hochwasser durch die breiten Pfeiler (Pläne zur „Nahe-Regulierung“ 1928) und zum zweiten eine erforderliche Verbreiterung wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens (erster Wiederaufbauplan 1948). Im Februar 1954 brachte die Wasserbaubehörde ein neues Argument ins Spiel und warf erstmals die Frage auf, ob denn die alten Pfeiler noch tragfähig seien. Das Staatsbauamt griff das Argument auf und antwortete am 23. Februar an das Ministerium für Finanzen und Wiederaufbau: „Die Pfeiler haben eine Schale aus Porphyry und Sandstein und eine innere Füllung aus mehr oder weniger losem Material“. Für die erforderliche Brückenverbreiterung seien die Pfeiler außerdem nicht lang genug. Die Pfeiler müssten komplett erneuert werden. Das Errichten der dazu erforderlichen Spundwände sei aber wegen der Felsgründung der Pfeiler nicht möglich.



Fritz K. Eschmann, Redakteur des Oeffentlichen Anzeigers, kommentierte den Streit um die Brückenpfeiler mit einer Karikatur des Zeichners Willi Keil, der die Alte Nahebrücke mit 5 Pfeilern darstellte nach dem Motto „Jedem Kreuznacher seinen eigenen Pfeiler“ und ergänzte überspitzt: „Sollte wider Erwarten das Wasserbauamt darauf bestehen, nur eine einbogige Brücke ohne Pfeiler zuzulassen, ... ist mit gewaltigen Protestkundgebungen zu rechnen. Die Kreuznacher werden sich zu Demonstrationen größten Ausmaßes zusammenrotten und im Sprechchor rufen: Wir wollen unsere Brückenpfeiler wiederhaben“.

Ende März 1954 fand eine Besprechung zwischen Stadt, Wasserwirtschaftsamt und Denkmalpfleger beim Landratsamt Bad Kreuznach statt. Baurat Wildinger zeigte „Verständnis“ für die Denkmalpflege. Die zu erstellende Einbogenbrücke solle in „Farbe und Struktur dem sichtbaren Material der Alten Nahebrücke angepasst“ werden. Es wurden weitere Landesbehörden hinzugezogen. Im April 1954 befand das Landesamt für Gewässerkunde, dass die Brücke in altem Zustand 1.200 m³/s schadlos abführen könne.

Das Wasserwirtschaftsamt beharrte jedoch auf seiner Auffassung, dass durch die Pfeiler ein erheblicher Aufstau entstehe, der sich auf das Stadtgebiet sehr nachteilig auswirken müsse.

„Aus diesem Grunde wird von uns die Überbrückung der Nahe ohne Pfeiler für richtig gehalten“. [Anm. 10] Am 19. Juni 1954 berichtete der Oeffentliche Anzeiger über die Stadtratssitzung vom Vortag und die Anmerkungen von Dr. Jungermann über den derzeitigen Planungsstand: „Der schon im vergangenen Jahr beschlossene Neubau hat sich verzögert, weil es bis heute nicht gelungen ist, die erforderliche landespolizeiliche Entscheidung zu erhalten. Nicht einmal die endgültigen Pläne der Brücke können fertiggestellt werden“. Am 8. Juli ergänzt der Oeffentliche unter einem aktuellen Foto der Alten Nahebrücke und der zerstörten Klappergasse: „Der Kampf der Meinungen über die Bogenführung ist noch nicht beendet. Man muss Vertrauen haben, dass auch moderne Brückenbauer ein solches Werk passend in das Landschaftsbild einfügen können. Dann sollten auch die Trümmer am Naheufer beseitigt werden“.

In der Stadtratssitzung vom 16. August 1954 stellte Dr. Ludwig Jungermann fest, dass es außerordentlich bedauerlich sei, dass über die Wiederherstellung der Alten Nahebrücke heute noch debattiert werden müsse und die Brücke nicht schon längst gebaut sei. Der Stadtrat beschloss einen Antrag an den Innenminister, „die Angelegenheit bis zum 1. Oktober abschließend zu bearbeiten“.

Die Entscheidung

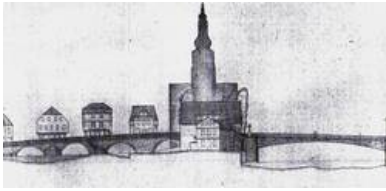
Am 12. Oktober 1954 befasste sich die Landesregierung mit den Einwänden der Wasserwirtschaftsbehörde gegen den Wiederaufbau der Alten Nahebrücke mit ihren drei Bögen. „Es soll nunmehr das Gutachten eines namhaften Wasserbautechnischen Instituts eingeholt werden, ob bei der Wiedererrichtung der Brücke in ihrer historischen Form die wasserwirtschaftlichen Interessen nicht

durch technische Maßnahmen gesichert werden können“. In der Stadtratssitzung vom 14. Oktober 1954 beklagte Dr. Jungermann das „nun 10 Jahre alte Provisorium“. Obwohl alle erforderlichen Unterlagen bereits am 20. Oktober 1953 an die Bezirksregierung gegangen seien und trotz seines Schreibens vom 24. August 1954 an den Innenminister, habe er bis heute keinen Bescheid oder Zwischenbescheid erhalten. Es lägen bereits Gutachten von Baurat Paulus, vom Wasserwirtschaftsamt Koblenz und von der Wasserbauabteilung des Ministeriums vor und nun werde noch ein viertes Gutachten gefordert. Beigeordneter Karl Kuhn, MdL, berichtete aus Mainz, der Landeskonservator bestehe darauf, dass man die historische Gestalt der Brücke nicht ohne Not fallen lasse. Die Baupolizeibehörde habe deshalb das wasserwirtschaftliche Gutachten beanstandet und ein Obergutachten gefordert. Innerhalb der Landesregierung sei nun ein Streit darüber entstanden, wer für die Einholung und Bezahlung dieses Obergutachtens zuständig sei. Insgesamt vier Ministerien seien an der Entscheidung beteiligt. Deshalb empfehle er die Entsendung einer Deputation nach Mainz. Die Empfehlung wurde einstimmig angenommen. Am Montag, dem 18. Oktober, fuhr die Abordnung des Kreuznacher Stadtrats nach Mainz und wurde um 12 Uhr von Ministerpräsident Peter Altmeier empfangen.

Am 19. Oktober 1954 war im Oeffentlichen Anzeiger erstmals ein Leserbrief zum Streit um die Alte Nahebrücke abgedruckt: Leser W.K.E. schrieb: „... die Verzögerung hat auch hocherwünschte Folgen. Der nicht wieder gutzumachende Streich der Zerstörung des Wahrzeichens unserer Vaterstadt ist vielleicht doch noch zu verhindern, ... da die Pfeiler keine ausschlaggebende Gefahr für eventuelle Hochwasser darstellen und die Frage einer durchgreifenden Naheregulierung von der Landesregierung jetzt erst aufgegriffen wird. So könnte aus dem verlorenen Jahr noch ein Jahr des Segens werden für unsere Stadt“.

Am folgenden Tag berichtete der Oeffentliche das vorläufige Ergebnis der Aussprache. Der Ministerpräsident habe zugesagt, dass kein weiteres Gutachten mehr angefordert und der Streit zwischen Wasserbaubehörde und Landeskonservator noch in dieser Woche entschieden werde. In der gleichen Ausgabe des Oeffentlichen Anzeigers ist ein zweiter Leserbrief abgedruckt: „Die Hochwassergefahr geht von der Verflachung des Flussbettes aus und nicht von den Brückenpfeilern. Warum kümmert sich das Wasserwirtschaftsamt nicht zuerst um die Sanierung des Flussbettes, statt ein einzigartiges Stadtbild zu zerstören? L.R. und G.R.“.

Am Montag, dem 25. Oktober 1954, verkündete der Oeffentliche Anzeiger unter der Schlagzeile „Die Entscheidung ist gefallen“: Ministerpräsident Peter Altmeier persönlich habe am Samstag Oberbürgermeister Dr. Ludwig Jungermann davon unterrichtet, dass der Neubau der Alten Nahebrücke entsprechend dem einstimmigen Beschluss des Stadtrats einbogig (ohne Pfeiler) genehmigt sei. Bereits am 27. Oktober wurden an der Alten Nahebrücke Vermessungsarbeiten durchgeführt.



„Einbogig beeinträchtigt das Heimatgefühl“, so lautete die Überschrift eines Leserbriefs im Oeffentlichen vom 30. Oktober. Unter der Skizze der Einbogenbrücke von Stadtbaurat Möller, die die Zeitung schon einmal an Silvester 1953 veröffentlicht hatte, schrieb ein ungenannter Leser: „Eine einbogige Brücke passt in eine weite Landschaft besser als in unser altes Kreuznach. Eine Einbogenbrücke verlangt von beiden Ufern her eine frei sichtbare Einführungslinie ... die Verletzung des Altstadtidylls wird zu einer Beeinträchtigung des Heimatgefühls führen“. In der Sitzung vom 4. November 1954 unterrichtete Dr. Jungermann den Stadtrat über das Telefonat mit dem Ministerpräsidenten. Die Ausschreibungen seien angestoßen. Die Entwürfe für die Brücke würden den Stadträten noch vorgelegt und der Baubeginn sei für den Mai 1955 vorgesehen. Noch im Dezember wurden für den Neubau der Alten Nahebrücke 400.000 DM in den Haushalt von 1955 eingestellt. Das Stadtbauamt hatte neben dem ursprünglichen Entwurf von Baurat Möller am 17. Januar 1955 noch einen zweiten Entwurf ausgearbeitet, bei dem der Bogen der neuen Brücke in Angleichung an den alten Brückenteil bis zur Wasserlinie reichte. Dieser zweite Entwurf wurde allerdings von den Firmen nicht aufgegriffen.

In der Stadtratssitzung vom 28. Januar 1955 stellte Stadtbaurat Möller die vorliegenden Angebote und Entwürfe der folgenden 5 Firmen vor:

- Wayß & Freytag AG, Frankfurt,
- Dyckerhoff & Widmann KG, Wiesbaden,
- Bauwens, Köln,
- Grün & Bilfinger, Mannheim und
- Philipp Holzmann AG, Frankfurt.

Alle Firmen legten jeweils einen Entwurf mit Segmentbogen und einen als Balkenbrücke vor. Weil ihr Angebot zu hoch lag, mussten zwei der fünf Firmen vorab aus dem Wettbewerb ausscheiden. Der Bauausschuss hatte bereits zweimal beraten und war der Meinung, dass „bevor die Pläne an die Öffentlichkeit kommen, innerhalb des Stadtrats eine gewisse Klärung erfolgt sein müsse“. Am 23. Februar 1955 wurden die Entwürfe für die Einbogenbrücke im Lesesaal der Städtischen Bücherei, Poststraße 4, zur Information der Bevölkerung ausgestellt.

Der Oeffentliche Anzeiger berichtete am 24. Februar über die Ausstellung und brachte außerdem einen Leserbrief von Dr. Ing. Carl Velten. Dr. Velten schrieb, er habe die Vorschläge mit zweigeteiltem Herzen zur Kenntnis genommen: „So sehr mir die Erhaltung des alten Stadtbildes wünschenswert erscheint, so darf man die neuen Erkenntnisse der Brückenbaukunst nicht außer acht lassen, nur um einen Zustand zu erhalten, der vor 500 Jahren der gegebene war ... Doch die Angleichung der Bogenform des neuen Brückenteils, nämlich den Bogen bis zum Wasserspiegel zu ziehen, hat leider keiner der Entwürfe berücksichtigt ...“. In einem zweiten Leserbrief argumentiert Architekt Karl Schneider klar für den

zweiten Entwurf. Jede Bogenform wirke im Zusammenhang mit der alten Brücke störend. Deshalb solle man eine Form wählen, die alt und neu betont, nämlich eine Balkenbrücke.

Die Ausstellung der Entwürfe „zur öffentlichen Diskussion“ in der Bevölkerung war gerade zwei Tage alt, da tagte am Freitag, dem 25. Februar, der Stadtrat erneut. Nach einer ausführlichen Vorrede sagte Dr. Jungermann, der Stadtrat habe nach dem Vorliegen der Angebote nun zu entscheiden, ob eine Balkenbrücke oder eine Brücke mit schwachem Segmentbogen errichtet werden solle und wer den Auftrag erhalte. Er erklärte ferner, dass das alte Wahrzeichen von Kreuznach, das Kreuz an der Nahe ebenso wie die Figur des hl. Nepomuk wieder aufgestellt werde. Stadtbaurat Möller und Diplom-Ingenieur Röhl, Mainz-Gonsenheim, gaben bautechnische Stellungnahmen ab: „Im Hinblick darauf, dass wir im 20. Jahrhundert bauen, kommt eine pfeilerlose Brücke als die einzig mögliche in Betracht ... Wir müssen bei einem solchen Ingenieurbauwerk wirklich den Mut haben, uns zu der Zeit zu bekennen, in der wir nun einmal leben und die konstruktiven Möglichkeiten dieser Zeit auch voll ausschöpfen. Die Planung des Stadtbauamtes ist in technischer Beziehung so ausgefeilt, dass sie mit verhältnismäßig einfachen Mitteln auch eine spätere Verbreiterung der Brücke zulässt ... Alle Entwürfe der einzelnen Firmen sehen eine Spannbeton-Konstruktion vor, die sich im Brückenbau erst in den letzten 20 Jahren dokumentiert“. Stadtrat Willibald Hamburger (CDU) schloss sich an und sagte: „Jede Zeit baut in ihrer Form und wenn 5 oder 10 Jahre vergangen sind, wird kein Mensch mehr die Brücke als Fremdkörper empfinden“. Stadtrat Wilhelm Fechter (SPD) ergänzte: „Es wird noch so manches verschwinden, was uns lieb und teuer ist ... und mit der Zusicherung des Oberbürgermeisters, dass Kreuz und Nepomuk wieder aufgestellt werden, haben wir das Entgegenkommen gezeigt, etwas vom Alten zu erhalten“. Stadtrat Karl Voigtländer (FDP) stimmte ebenfalls zu: „Wir müssen den Mut haben, einen Schritt in die neue Zeit hinein zu tun ... Wir schließen uns den Vorschlägen der Techniker an“. Der Oberbürgermeister schloss den öffentlichen Teil der Sitzung mit den Worten, es habe sich darum gehandelt, auch der Öffentlichkeit gegenüber darzutun, dass keineswegs ohne genügende Prüfung und Würdigung aller Gegebenheiten an die Aufgabe herangegangen worden sei, „aber die Verantwortung haben wir!“.

Im nichtöffentlichen Teil der Stadtratssitzung wurde der Auftrag in Höhe von 554.300 DM an die Firma Dyckerhoff & Widmann, Wiesbaden, vergeben. Die Bauaufsicht wurde dem Ingenieurbüro Otto Röhl, Mainz-Gonsenheim, übertragen.

Die Zeitungen berichteten an den Folgetagen ausführlich über die denkwürdige Stadtratssitzung. Der Oeffentliche fand bemerkenswert, dass sich auch bei der Aussprache keine einzige Stimme erhob, die die Entscheidung für eine pfeilerlose Brücke als falsch bezeichnete. Die AZ druckte am 26. Februar 1955 einen Leserbrief des Kunstmalers August Bechter ab, der den angeblichen „einhelligen Protest der Bevölkerung“ als Legende entlarvt: „Gewiss, wenn ich jemand nach seiner Meinung über den geplanten Brückenbau in unserer Heimatstadt frage, bekommt man sehr häufig die Antwort: ‚Ooch, was leit mir draan, mer honn jo doch nix se saan‘ ... aber wir haben hier einen Volksbildungsverein und einen Heimatverein ... da drängt sich die Frage auf, warum sich die der Heimatpflege dienenden Vereine zu

diesem Thema nicht äußern? Die ausgestellten Entwürfe der Baufirmen zeigen erschreckend deutlich die verheerende Wirkung der Einbogenbrücke in unserem heimatlichen Stadtbild ...“.

Bauausführung und Einweihung



Am 16. März 1955 begann die Baufirma Ernst Gerharz mit dem Abbruch des Fußgängerstegs auf der alten Nahebrücke. Die Pfeiler wurden teilweise abgetragen und es stellte sich heraus, dass das Innere der Pfeiler keineswegs aus „mehr oder weniger losem Material“ bestand. Die jahrhundertealten Pfeiler mussten mit Kompressorhämmern mühsam zerkleinert werden. Auf der stromauf gelegenen Seite wurde für die Bauphase auf den gekürzten Pfeilern ein neuer, 2,5 m breiter Fußgängersteg errichtet. Danach wurden die Eisenträger der provisorischen Fahrbrücke entfernt und die Pfeiler auch auf der stromab gelegenen Seite zu etwa einem Drittel abgetragen. Auch der noch erhaltene erste Brückenbogen hielt den Abbruchversuchen der Firma Gerharz länger als erwartet stand, bis er endlich einstürzte. Mitte Juni 1955 waren die Fundamente auf der Neustadtseite und kurz danach auch auf der Altstadtseite betoniert. Auf den Pfeilerresten wurden Eisenträger eingebracht und nach und nach entstand das Lehrgerüst, auf dem die neue Brücke betoniert werden sollte. Der Fußweg an der Schwanenapotheke vorbei musste gesperrt werden. „Die Fußgänger müssen den Umweg über die Kurhausstraße und die Behelfstreppe neben Gravius zur alten Brücke nehmen“, schrieb der Oeffentliche Anzeiger am 15. Juni. Am 29. Juni 1955 berichtete die Zeitung, auf beiden Seiten würden bereits die in Schräglage befindlichen Zugstreben der Spannbetonbrücke hergestellt und weiter: „Um den Passanten den Umweg über die von der Kurhausstraße aus errichtete Holzstreppe zu ersparen, hat Apotheker Haase-Aschoff in großzügigem Entgegenkommen ein Durchgehen durch seinen Hausflur und Laden gestattet“. Der Beton für die Fundamente musste in Loren von der Klappergasse über den Fußgängersteg zur Altstadtseite geschoben

werden. Dies erschwerte vorübergehend den Fußgängern den Weg durch die Baustelle. Anfang August begannen die Eisenbieger mit der Verlegung des Eisengeflechts über der Verschalung und bis Anfang September war der Brückenkörper betonierte.

Am 16. August 1955 behandelte der Stadtrat überraschend die Vorlage der Baukommission zur Verstärkung und Verbreiterung der Mühlenteichbrücke. Im Bericht des Bauausschusses hieß es, der Umfang einzelner Arbeiten sei erst jetzt genauer festgestellt worden. Die Tragfähigkeit der „Flutbrücke“ sei stark vermindert. Außerdem sei in Anpassung an den neuen Brückenteil eine Verbreiterung erforderlich. Da Dyckerhoff & Widmann die Maschinen vor Ort habe, sei die Vergabe ohne Ausschreibung sinnvoll. Nach kurzer Diskussion über die Art der Vergabe (es lag auch ein Angebot der Firma Gerharz vor), stimmte der Stadtrat der Baumaßnahme und der Vergabe an Dyckerhoff & Widmann zu.

Am 21. September 1955 berichtete der Oeffentliche Anzeiger, die Arbeiter hätten inzwischen die in Rohren gelagerten Quer- und Längsstähle der neuen Brücke verspannt. Die Längsstähle seien dabei um 23 cm gelängt worden. Das Lehrgerüst wurde bereits um einige cm abgesenkt. Am 18.10.1955 wurde der neue Bürgersteig auf der Unterstromseite freigegeben und der hölzerne Fußgängersteg, der für die Bauphase errichtet worden war, abgebaut. Inzwischen wurde auch die Holzverschalung entfernt und am Donnerstag, dem 27., und Freitag, dem 28. Oktober, hoben zwei US-Autokräne die Eisenträger von den alten Brückenpfeilern.

Anfang November begannen die Arbeiten zur Verbreiterung der Mühlenteichbrücke gegenüber den Brückenhäusern. Unterhalb des alten Bürgersteigs wurde 1 ½ m vor den alten Brückenbögen die Aufmauerung aus Bruchsteinen, die mit dem Steinmaterial der Alten Nahebrücke leider nichts gemein haben, in Angriff genommen. Gegen die kurzfristig beschlossene Verbreiterung der Mühlenteichbrücke hat niemand Stellung bezogen, auch diese Maßnahme wurde von der Bevölkerung stillschweigend hingenommen.

Bis Anfang Dezember 1955 wurden von der Firma Gerharz die Reste der alten Pfeiler unter der neuen Spannbetonbrücke abgetragen und am 8. Dezember schrieb der Oeffentliche Anzeiger: „Die neue Brücke gibt den früher verborgenen Blick auf den oberen Lauf der Nahe frei, für das Auge ein noch schöneres Bild als früher!“.

„Kein Karnevalsanzug 1956: ‚Ohne die Alt Brick is de Zug Kappes‘ “. So zitierte der Oeffentliche Anzeiger am 1. Januar 1956 Otto Zimmer von der Großen Karnevalsgesellschaft. Weil die Alte Nahebrücke noch nicht vollendet sein würde, sagten die Karnevalisten den Faschnachtszug ab. Ungewöhnlich starker Frost behinderte die Bauarbeiten im Februar 1956. Die Nahe war vollständig zugefroren, vor dem Hotel Quellenhof wurde auf der Nahe eine Eisbahn eingerichtet. Und die neue Spannbetonbrücke sah am 5. März 1956 schweren Eisgang und das erste Hochwasser. Nach der langen Frostperiode konnte dann

auch die Mühlenteichbrücke verspannt werden. Im April wurde mit der Herstellung des Bürgersteigs, der in voller Breite über das Brückenprofil hinausragt, begonnen.

In der Sitzung vom 28. Juni 1956 beriet der Stadtrat über das neu zu errichtende Brückenkreuz. Als Standort war der Landpfeiler auf dem Wörth neben dem neuen Brückenteil vorgesehen. Es wurde beschlossen, einen Ideenwettbewerb auszuschreiben. Außerdem sollte ein Preisgericht aus vier Fachleuten und drei Laien gebildet werden, welches die Vorschläge bewerten sollte. Über den Standort des Hl. Nepomuk war man sich uneinig. Angedacht wurde der Platz vor dem Dexheimer'schen Grundstück.



Im Juni war die Brücke weitgehend fertiggestellt und am 16. Juli 1956 wurde der neue Brückenteil unter großer Anteilnahme der Bevölkerung feierlich eingeweiht.

In den nächsten Monaten wurden von den Künstlern Hanna Cauer, Bad Kreuznach, Professor E. Reuter, Berlin, Karl Steiner, Bad Kreuznach, und Anton Wagner, Mayen, Modelle des Brückenkreuzes entworfen. Am 8. Juli 1957 trat das Preisgericht zusammen und vergab die Preise: 1. Preis: Prof. E. Reuter, Berlin, 2. Preis: Karl Steiner, Bad Kreuznach, 3. Preis: Anton Wagner, Mayen. In der Sitzung des Bauausschusses vom 16. Juli 1957 gab dieser jedoch sein Votum für den zweitplatzierten Entwurf von Karl Steiner ab. Die Modelle wurden vom 31. Juli bis 6. August 1957 öffentlich ausgestellt und auch in der Bevölkerung fand der Entwurf von Steiner die größere Zustimmung. In der Stadtratssitzung vom 27. September folgte der Stadtrat der Empfehlung des Bauausschusses und dem Wunsch der Bevölkerung und entschied mit 25 zu 3 Stimmen für den Entwurf des Bildhauers Karl Steiner. Das neue Brückenkreuz wurde am Sonntag, dem 21. Dezember 1958, feierlich enthüllt und in die Obhut der Stadt übernommen.

Schluss



Die Kosten für den Wiederaufbau der Alten Nahebrücke betragen 1,14 Millionen DM. Darin enthalten waren die kurzfristig beschlossene Verbreiterung des Südteils der Brücke und die Ausstattung der

gesamten Brücke mit einem - zum alten Brückenteil und den Brückenhäusern wenig passenden - modernen Füllstabgeländer. Letztendlich wurde der Neubau der Alten Nahebrücke so umgesetzt, wie ihn Stadtbaurat Herbert Möller bereits im September 1953 skizziert hatte.

In seiner Abhandlung zur Fertigstellung der Brücke schrieb Stadtbaurat Herbert Möller 1956 u. a.: „Die Brücke, die die beiden Stadtteile Kreuznachs seit Jahrhunderten verbindet ... ist meisterlich angelegt und gebaut. Acht Öffnungen mit zur Brückenmitte hin steigenden Bogen gaben der großen Flutwelle, die die Nahe als Gebirgsfluss zu Regenzeiten oder zur Schneeschmelze allzu häufig brachte, genügend Raum ... So überdauerte dieses einzigartige Brückenbauwerk die Jahrhunderte, bis im April 1945 die drei (richtig: zwei) Brückenbogen, die das eigentliche Flussbett der Nahe überspannten, von deutschen Truppen auf dem Rückzug gesprengt wurden“.

Stadtbaurat Möller musste es eigentlich besser wissen, denn der erste Bogen der Alten Nahebrücke an der Klappergasse stand noch bis zum Abriss der Brücke im April 1955. Die Schäden an der Alten Nahebrücke, bei der 1945 sogar noch die Straßenbahnschienen zwischen den intakten Pfeilern in der Luft hingen, waren längst nicht so schwer wie die bei der Kaiser-Wilhelm-Brücke. Im Unterschied zur ersteren wurden bei der Wilhelmsbrücke die Sprengsätze in den Sprengkammern der Brückenpfeilern gezündet. Dadurch wurde dort neben den drei Bögen auch der obere Teil der Flusspfeiler weggesprengt.

Im Weiteren führte Herbert Möller aus: „Der Verkehr, der über die Jahrhunderte nur aus Fußgängern, Reitern, Bürgerwagen und Bauernkarren bestanden hatte, war durch die Motorisierung dieses Jahrhunderts um ein Vielfaches gewachsen ... Die Brücke musste, wollte man sie den heutigen Verkehrsverhältnissen anpassen, auf zwei Fahrbahnsuren und angemessene Bürgersteigbreite gebracht werden. Das war bei der Wahrung der alten Brückenform nur durch Vergrößerung der Brückenpfeiler möglich. Das aber bedeutete technisch: Abbruch der Pfeiler und Wiederaufbau in neuer Konstruktion auf größerer Grundfläche! Eine solche Lösung hätte zwar die Bogenlinie der Öffnungen beizubehalten vermocht, den Charakter der Brücke aber, der namentlich auch durch die Breite des Bauwerks bestimmt wird, zerstört. Die Frage, inwieweit Pfeiler und Widerlager der Brücke das Flussbett einengen dürften, mag vielen überflüssig erschienen sein, war doch das Wasser der Nahe durch die Jahrhunderte unter der Brücke hindurchgeflossen und der Rückstau der Brücke in Höhe von 80 cm örtlich nicht wahrnehmbar!“.

Die „Zerstörung des Brückencharakters“ wurde durch die Verbreiterung leider auch an der Mühlenteichbrücke vollzogen. Das Argument fehlender Standfestigkeit der Brückenpfeiler hat Möller nicht mehr angeführt und keine der beteiligten Behörden hatte während der Diskussion die Höhe des Rückstaus angegeben. Seine Angabe würde bedeuten, dass der Wasserpegel bei Hochwasser oberhalb der Alten Nahebrücke um 80 cm höher als unterhalb derselben gewesen sein müsste.

Stadtbaurat Möller schloss den Bericht mit den Worten: „Es ist immer schmerzlich, sich vom vertrauten Alten zu trennen, und schwer, sich an das Neue zu gewöhnen. Wie oft aber erleben wir, dass das Neue, wenn wir es im Grunde zu billigen vermögen, uns vertraut wird wie das Alte und wir darüber das Verlorengegangene fast vergessen. Ich wünschte, es ginge uns so mit der Alten Nahebrücke!“.

Wenn auch viele alteingesessene Kreuznacher gegen den Abbruch der Alten Nahebrücke waren, so haben sich doch nur wenige für deren Wiederaufbau in der alten Form eingesetzt. Und selbst wenn Dr. Ing. Carl Velten später im Manuskript zu seinem 1965 erschienenen Buch „Die alte Nahebrücke in Kreuznach“ von der „Verhöhnung“ des Bauwerks sprach, so hatte er in den Heimatblättern Nr. 7/1956 in dem Aufsatz zur „Erneuerung der Alten Nahebrücke in Bad Kreuznach“ zum Schluss unter der Zeichnung der Brücke in ihrem Zustand um 1800 doch geschrieben: „Wenn wir mit vielen alten Kreuznachern heute auch bedauern, dass die altgewohnten malerischen Bögen jetzt einer geformten Zweckmäßigkeit haben weichen müssen, so lehrt uns andererseits eine derartige alte Zeichnung doch, dass auch vorher schon aus dem oder jenem Grund manches geändert, beseitigt oder gar zerstört worden ist ... über dessen Fehlen wir Späteren auch hinwegsehen, ohne die Lücke zu erkennen“.

Festzustellen bleibt, dass das Hochwasser von 1993 - auch nach der Beseitigung der Pfeiler - mit einer Höhe von 8,30 m das Katastrophenhochwasser von 1918 noch um ca. 20 cm übertroffen hat. Einen wirksamen Hochwasserschutz scheinen wohl erst die in den Jahren 1998 bis 2004 durchgeführten Hochwasserschutzmaßnahmen zu bieten, die dem „Paulus-Plan“ von 1932 erstaunlich nahe gekommen sind.

Nachweise

Verfasser: Rolf Schaller

Redaktionelle Bearbeitung: Dominik Kasper

Quellen und Literatur:

- Landeshauptarchiv Koblenz (LHAK).
- Stadtarchiv Bad Kreuznach (StAKH).
- Archiv des Landesbetriebs Mobilität, Bad Kreuznach.
- Allgemeine Zeitung (AZ).
- Oeffentlicher Anzeiger (OeA).
- Bad Kreuznach, Aufbruch aus Trümmern. Herausgegeben von der Sparkasse Bad Kreuznach und der Stadtverwaltung Bad Kreuznach. Bad Kreuznach 1991.
- Behrens, Dieter und Renner, Antje: Dr. Alfred Behrens, Tagebücher. Bad Kreuznach/Idar-Oberstein 1999.
- Velten, Carl: Die kreuznacher Nahebrücke. Maschinenschriftliches Manuskript 1959 (StAKH).
- Velten, Carl: Die alte Nahebrücke zu Kreuznach. Bad Kreuznach 1965.
- Mündliche Berichte der Zeitzeugen Irmgard Kuhlmann, Gerd Bruns, Hans Kuß, Harald Lehmann, Herbert Scheick, Heinz-Werner Stumpf, Heinrich Werkheiser und Heinrich Wirth, alle Bad Kreuznach.

Erstellt: 31.05.2010

Anmerkungen:

1. Velten, Carl: Die kreuznacher Nahebrücke, Maschinenschriftliches Manuskript 1959, S. 3, StA KH, Materialsammlung (MS) Nachkriegszeit und Die alte Nahebrücke in Kreuznach, Bad Kreuznach 1965.
2. Nach dem Tagebuch von Dr. Alfred Behrens und den mündlichen Berichten der Zeitzeugen Irmgard Kuhlmann, Gerd Bruns, Hans Kuß, Harald Lehmann, Herbert Scheick, Heinz-Werner Stumpf, Heinrich Werkheiser und Heinrich Wirth, alle Bad Kreuznach.
3. Landeshauptarchiv Koblenz (LHAK), Best. 539.1, Nr. 1314: Regulierung der Nahe in Kreuznach, Entwurf vom 03.02.1924.
4. LHAK, Best. 539.1, Nr. 356: Hochwasserregulierung der Nahe in Bad Kreuznach, 14.08.1928.
5. LHAK, Best. 539.1, Nr. 341 und 396: Der Preußische Minister für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung, Berlin, 12.03.1934 und Der Provinzialkonservator der Rheinprovinz, 27.04.1934.
6. StAKH, MS „Alte Nahebrücke“, ohne Signatur (eingeliefert 2007).
7. OeA vom 02.12.1952, 03.12.1952, 22.12.1952, 27.12.1952.
8. LHAK, Best. 539.1, Nr. 1272.
9. StAKH, MS Nachkriegszeit, Schreiben vom 28.11. und 23.12.1953.
10. LHAK, Best. 539.1, Nr. 177: Wasserwirtschaftsamt Koblenz, Schreiben vom 28.03.1954 und 23.04.1954.