



Heimatgruppe Niederschelden

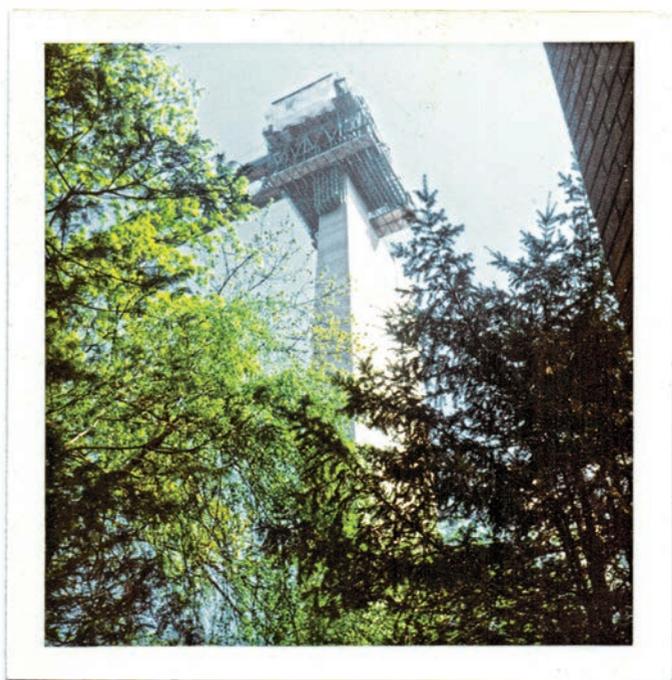
19. September 2021  
im Volkshaus  
Niederschelden

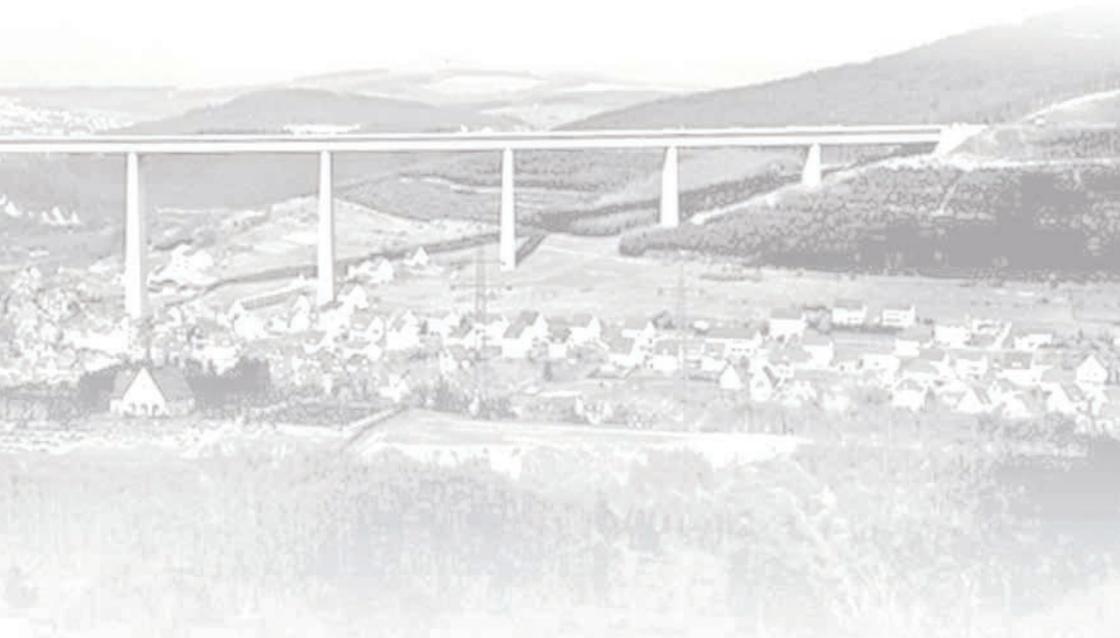
*Ausstellung  
· Film · Vorträge*

BAB A 45

**50<sup>+1</sup> JAHRE  
SIEGTALBRÜCKE**

# 50 Jahre Siegtalbrücke – BAB A45





## Inhalt

Vorgeschichte der A 45 – Brücke

Planung der Brücke

Beginn der vorbereitenden Bauarbeiten 1964

Bauarbeiten 1965-1969

Fertigstellung und Eröffnung 1970

Fotoaufnahmen nach Inbetriebnahme bis heute

Ausblick auf die geplante Erneuerung der Brücke



## Vorgeschichte der A 45 – Siegtalbrücke

Der Autobahnneubau konnte in der Bundesrepublik nach dem 2. Weltkrieg erst in der Mitte der 50er Jahre wieder neu aufgenommen werden. Er musste sich zwangsläufig zunächst darauf beschränken, die in dem vor dem Kriege begonnenen Grundnetz noch bestehenden großen Lücken zu schließen. Bereits 1960 konnte die durchgehende BAB-Strecke Köln–Aachen und 1961 die durchgehende BAB-Strecke Leverkusen–Kamen (Ruhrtangente) dem Verkehr übergeben werden. Erstes großes Ergebnis des BAB-Neubaus nach dem Kriege war dann die Fertigstellung der BAB-Strecke Hamburg–Frankfurt–Basel (Hafraba) im Jahre 1962. Die BAB-Strecke Mannheim–Saarbrücken konnte im Jahre 1963 und ein Jahr später die BAB-Strecke Frankfurt–Nürnberg in Betrieb genommen werden.

All diesen Strecken war gemeinsam, dass die Bauvorbereitungen und teilweise auch die Bauarbeiten oftmals soweit fortgeschritten waren, dass sie der technischen Entwicklung, die seit dem Kriege im Autobahnbau eingetreten war, nicht mehr überall angepasst werden konnten.

Die BAB-Strecke Dortmund–Gießen ist die erste bedeutende deutsche Autobahnstrecke, die nach dem Kriege völlig neu geplant wurde und bei der keine Rücksicht auf planerische Vorarbeiten oder gar bauliche Vorleistungen aus der Vorkriegszeit genommen werden musste. Bei dieser Strecke konnten erstmals alle neuen Erkenntnisse über eine zweckmäßige und verkehrsgerechte Linienführung berücksichtigt werden.

Erste Vorstudien zu einer neuen Verbindung aus dem östlichen Ruhrgebiet in den Raum Frankfurt/Main datieren bereits aus der Vorkriegszeit. Der Strecke war damals die Aufgabe zugedacht, die Industriegebiete des Sauer- und Siegerlandes sowie des Lahn-Dill-Gebietes mit dem Ruhrgebiet und Norddeutschland einerseits sowie Süddeutschland andererseits zu verbinden.

Der Gedanke wurde in der Mitte der fünfziger Jahre wieder aufgegriffen, als sich zeigte, dass außer der Verbesserung der Anbindung der o.a. Industriegebiete in absehbarer Zeit nach der erst nach dem Kriege fertiggestellten Strecke Leverkusen–Kamen (der sogenannten Ruhrtangente) eine weitere große Nord-Süd-Verbindung zwischen den beiden großen Ballungsräumen erforderlich würde.



Die Aufnahme verbindlicher Planungsarbeiten für die neue Straßenverbindung wurde im Jahre 1957 von dem damaligen Bundesverkehrsminister Dr.-Ing. Seebohm angeordnet. Zu dieser Zeit bestand aber noch keine Klarheit über die Art der zu bauenden Straße. Diskutiert wurden als mögliche Querschnitte sowohl

1. eine Bundesautobahn mit und ohne Mittelstreifen
2. eine halbseitige Autobahn als vorläufige Ausbaustufe
3. eine Bundesstraße als Kraftwagenstraße

Die in der Folgezeit durchgeführten Verkehrsuntersuchungen haben dann aber schon bald zu der Entscheidung für den Bau einer Autobahn mit Mittelstreifen geführt. Die Verkehrsbelastungen, die die bereits in Betrieb genommenen Abschnitte der Strecke schon jetzt haben, bestätigen, dass diese Entscheidung richtig war.

Wie bei einem derartigen Bauvorhaben selbstverständlich, wurden für die Linienführung mehrere Varianten untersucht, bevor die Entscheidung für die gewählte Linie getroffen werden konnte. Es würde zu weit führen, an dieser Stelle das Für und Wider der verschiedenen untersuchten Trassen zu erörtern. Am Rande sei jedoch erwähnt, dass u. a. auch ein teilweises Ausfahren des Siegtales, eine andere Streckenführung im Raum Kalteiche und eine nordöstliche Umgehung von Gießen zur Diskussion standen.

Die gewählte Linie verläuft zunächst in vorwiegend südöstlicher Richtung durch den Ostteil des Ruhrgebietes. Östlich von Hagen beginnt der Aufstieg auf die Höhen des Sauerlandes bis in den Raum Lüdenscheid. Anschließend verläuft sie im Raum Meinerzhagen—Gummersbach am Rande des Ebbegebirges. Sie erreicht danach das Siegerland, umgeht Siegen westlich und schwingt sich dann zu den Höhen bei Kalteiche, der Wasserscheide zwischen den Einzugsgebieten der Sieg und der Lahn, auf. Von dort senkt sie sich in das Haigerbach- und das Dilltal und verläuft weiter auf den Hängen und Höhen im Bereich des Dilltales. Nach dem Passieren der Osthänge des Wetzlarer Beckens mündet sie im Eingang der Wetterau bei Gambach in die Autobahn Hamburg—Frankfurt—Basel.

Die Strecke zwischen Hagen und Gambach mit den dazwischen liegenden Höchstpunkten bei Meinerzhagen (rd. 532 m ü. NN) und Kalteiche (rd. 504 m ü. NN) wird mit langen Aufstiegsrampen bewältigt.



## In Nord-Süd-Richtung sind das

a) der über 36km lange Aufstieg von Hagen (rd. 106m ü. NN) in den Raum Lüdenscheid–Meinerzhagen (rd. 532m ü. NN), Höhenunterschied rd. 426m, sowie der

b) rd. 16km lange Aufstieg von Siegen (rd. 324m ü. NN) bis Kalteiche (rd. 504m ü. NN), Höhenunterschied rd. 180m,

## in Süd-Nord-Richtung

c) der rd. 24 km lange Aufstieg von Herborn (rd. 204m ü. NN) bis Kalteiche (rd. 504m ü. NN), Höhenunterschied rd. 300m, und der

d) rd. 20km lange Aufstieg von Olpe (rd. 352m ü. NN) in den Raum Meinerzhagen–Lüdenscheid (rd. 532m ü. NN), Höhenunterschied rd. 180m.

Für die meist in den Tälern gelegenen Städte und Dörfer mussten oft aufwendige Anschlussstellen mit kostspieligen Umbauten und Ergänzungen des örtlichen Straßennetzes vorgenommen werden. Lange Zubringer erhielten Gießen und Wetzlar, Siegen mit einem Höhenunterschied von rund 100m, Olpe, Hagen und Dortmund. Die Steigung beträgt nie mehr als 4 Prozent, obgleich Höhenunterschiede von mehr als 400m zu überwinden waren. Im südlichen Streckenbereich bot die neue Autobahn trassierungstechnisch im Ganzen nicht die Schwierigkeiten wie im nördlichen Teil.

Insgesamt hat die Sauerlandlinie auf rd. einem Drittel ihrer Gesamtlänge drei Fahrspuren erhalten. Dadurch wird an Werktagen der PKW-Verkehr von Behinderungen durch langsamere Fahrzeuge in einem bisher nicht gekannten Ausmaß frei sein. An Sonntagen stehen dem überaus starken Ausflugsverkehr auf der Anfahrt zu den Erholungsgebieten drei Fahrspuren zur Verfügung.

Die BAB-Strecke Dortmund–Gießen verfügt also z. Z. über die längsten 3-spurigen Richtungsfahrbahnen, die das deutsche Autobahnnetz aufzuweisen hat. Die 3-spurigen Richtungsfahrbahnen haben ebenfalls Standspuren erhalten. Liegegebliebene Fahrzeuge können also auch in den 3-spurigen Abschnitten aus dem Verkehr gezogen und seitlich abgestellt werden. Die durch die Anlage der 3. Fahrspuren erreichte größere Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs wird also auch durch liegegebliebene Fahrzeuge nicht gefährdet.



Es wurde jedoch versucht, bei den Großbrücken in den 3-spurigen Abschnitten durch Verzicht auf Standspuren Kosten einzusparen. Nach dem Bau hat sich herausgestellt, dass die sich dadurch auf längeren Strecken ergebene optische Einengung des Straßenquerschnittes, deren Gründe für den Verkehrsteilnehmer nicht erkennbar sind, nicht völlig befriedigt. Die weiteren Erfahrungen mit diesen Brücken im Zuge der BAB-Strecke Dortmund—Gießen werden darüber entscheiden, ob auch in Zukunft von dieser Einsparungsmöglichkeit Gebrauch gemacht werden kann.

Es ist bekanntlich nicht ohne eine gewisse Problematik, den verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen einer Straße quantitativ zu erfassen. Ohne auf Einzelheiten einzugehen, kann jedoch folgendes festgestellt werden: Die Sauerlandlinie verkürzt die Entfernung aus dem Raum Norddeutschland und aus dem östlichen Ruhrgebiet nach Frankfurt und weiter nach Süddeutschland um etwa 15 %. Hatten die Kraftfahrer bisher von Hagen über die BAB-Strecke Leverkusen—Kamen und die BAB-Strecke Köln—Frankfurt bis Frankfurt 250 km zu fahren, so hat sich ihre Fahrstrecke jetzt um rd. 37 km auf 213 km verringert.

Außerdem haben die Verkehrsteilnehmer für die Fahrt eine der modernsten Autobahnstrecken zur Verfügung, die von Verkehrsstockungen wegen Überlastung, wie sie z.Z. auf das parallel verlaufenden BAB-Strecke Köln—Frankfurt immer wieder hingenommen werden müssen, frei sein wird. Die Fahrzeit wird sich dadurch noch weiter verkürzen. Sekundär wird die neue Autobahnstrecke auch zu einer Entlastung der BAB-Strecke Köln—Frankfurt beitragen.

Die sauerländische und die siegerländische Industrie sowie die Industrie im Lahn-Dill-Gebiet und die Bewohner der gesamten von der neuen Autobahn berührten Gebiete erhalten eine, verglichen mit den bisherigen Möglichkeiten außerordentlich gute Verbindung mit Nord- und Süddeutschland. Daraus dürften sich für die Zukunft neue wertvolle Impulse für dieses bisher etwas im Verkehrsschatten gelegene Gebiet ergeben.

Die bisherigen Streckenverbindungen werden künftig fast nur noch dem zwischenörtlichen Verkehr dienen. Die Belastung dieser Straßen und die daraus erwachsenden Belästigungen in den zahlreichen engen und winkligen Ortsdurchfahrten werden stark



abnehmen, so dass durch den Neubau der Sauerlandlinie auch dem Bevölkerungsanteil Vorteile erwachsen, der selbst als Verkehrsteilnehmer keinen direkten Nutzen aus der neuen Straße zieht.

Die BAB-Strecke Dortmund–Gießen ist dem erwarteten Verkehrsaufkommen in starkem angepasst. Sie wird ihre verkehrlichen Funktionen auf Jahrzehnte hinaus erfüllen und steht nach ihrer beabsichtigten Verlängerung bis in den Stuttgarter Raum als eine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung zwischen den größten Ballungszentren der Bundesrepublik zur Verfügung.

Rückblickend hat sich eine Bauzeit von rd. 10 Jahren ergeben. Zwischenziele von größerem Verkehrswert ließen sich in dem durchgefahrenen Gebiet kaum erreichen, so dass die getätigten großen Investitionen von rd. 1,5 Mio. DM erst nach Fertigstellung der Strecke volkswirtschaftlich voll zu Buche schlagen. Damals war auf den sechsspurigen Ausbau verzichtet worden. Die kalkulierten Mehrkosten hierfür hätten sich damals übrigens auf etwa 230 Mio. DM belaufen.

## Planung / Planfeststellung

Mitte der 1960er wurden die Arbeiten zum Bau der Brücke dann vom Autobahn-Neubauamt Sauerlandlinie II in Siegen im Auftrage des Bundesverkehrsministeriums und des Landes Nordrhein-Westfalen, vertreten durch den Landschaftsverband Westfalen-Lippe, ausgeschrieben. Ohne diese Brücke wäre die A45 unvollständig geblieben.

Entworfen hat sie Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Hans Wittfoht, gebaut die Firma Polensky & Zöllner, bei der Wittfoht beschäftigt war. Die Firma Polensky & Zöllner hatte sich in einem Bieterverfahren gegen die Mitbewerber/Bietergemeinschaften durchgesetzt, weil ihr Entwurf „am preisgünstigsten war und bezüglich Ästhetik, Konstruktion und Bautechnik die Vorstellung des Bauherrn erfüllte“. Eingereicht wurden damals 36 Entwürfe mit Stahl- und zwei Entwürfe mit Betonüberbauten von insgesamt 17 Bietergemeinschaften. Die geschätzten Kosten beliefen sich auf damals 26 bis 32 Millionen DM.



Gerade die Ästhetik der Brücke spielte schon bei der Ausschreibung eine Rolle, denn man war sich bewusst, dass die „wegen ihrer Höhenlage weiterhin sichtbare Brücke“ „auch ästhetischen Ansprüchen genügen“ sollte, „zumal sie unmittelbar im Bereich der Ortschaft liegt ...“, wie Wittfoht in seinen Artikeln über die Eiserfelder Brücke schreibt, u.a. auch im „Bauingenieur“. Diesen Ansprüchen genügte der Entwurf von Wittfoht in besonderem Maße: „Das Ergebnis ist eine harmonische Feldteilung, die der Weite des Tales angepasst ist“. Konzipiert war die Brücke damals für eine Lebensdauer von etwa 100 Jahren (schon seinerzeit übrigens mit einer möglichen dritten Spur, die aber nicht gebaut wurde!). Doch der unerwartete Anstieg der Verkehrslast – über 30 Prozent mehr an PKW – und vor allem auch LKW-Verkehr als prognostiziert – machen nach Aussage von Straßen NRW einen Neubau der Brücke erforderlich. Dazu kommen auch geänderte Anforderungen an die Auslegung der Bauwerke.

Der Bau der Brücke war in mehrerlei Hinsicht eine Pionierleistung, die die Fachleute zur Bauzeit in Scharen anzog. Sie pilgerten zur Baustelle, um sich das besondere Herstellverfahren anzusehen. Die Siegtalbrücke überspannt das Siegtal und den Ort Eiserfeld. Gut einen Kilometer ist sie lang, etwas mehr als 100 Meter ist sie hoch. Die größte Spannweite zwischen den Pfeilern beträgt 105 Meter. Diese enorme Spannweite zeigte, so Wittfoht, dass mit Spannbeton noch größere möglich sein würden.

Und das war auch eine der großen Neuerungen: die Bauweise der Fahrbahnträger in Spannbeton. Die Europabrücke am Brenner (1963 fertiggestellt) zum Beispiel hat für die großen Spannweiten einen Stahl-Überbau, keinen Spannbeton-Überbau. Mit Spannbeton für den Brückenbau wurde bereits in den 1930er Jahren experimentiert, aber solche Spannweiten waren damals noch nicht erreichbar. Kleinere Brücken gab es bereits, aber, so schreibt der Planer Wittfoht, erst in den 1960ern war die Zeit reif für dieses neue Verfahren. Die elegante Gestalt der Brücke wurde durch den Spannbetonüberbau möglich.

Auch wurde beim Bau der Eiserfelder Brücke erstmals mit dem Tabu gebrochen, kein solches Brückenbauwerk über einem bewohnten Ort zu errichten. Zwar mussten für die Pfeiler Häuser abgerissen werden, aber der Bereich unter der Brücke musste nicht komplett „geleert“ werden.

*Am 1. März 1965 begannen die Arbeiten an der Brücke.*



Anlage A

Der Minister  
für Landesplanung, Wohnungsbau  
und öffentliche Arbeiten  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
- IV A 3-32-03/173 - 6321/64 -

Düsseldorf, den 18. Oktober 1965

Betr.: Bau der BAB Sauerlandlinie von km 109.800  
(740 m nördlich der Kreuzung mit der Sieg)  
bis km 113.600 (Antsgrenze zwischen Eisernfeld und  
Wilnsdorf nordwestlich von Eisern) in den Gemeinden  
Niederscholden und Eisernfeld im Landkreis Siegen

## Planfeststellungsbeschuß

### I.

Der Plan des Autobahn-Neubauamtes Sauerlandlinie II, Siegen, für den Bau der BAB Sauerlandlinie von km 109.800 (740 m nördlich der Kreuzung mit der Sieg) bis km 113.600 (Antsgrenze zwischen Eisernfeld und Wilnsdorf nordwestlich von Eisern) im Landkreis Siegen wird mit den in diesem Beschuß aufgeführten Ergänzungen, Änderungen und Auflagen gemäß §§ 17 und 18 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung vom 6.8.1961 (BGBl. I, S. 1741 ff) festgestellt.

Soweit gemäß § 14 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) von 27. Juli 1957 (BGBl. I, S. 1110) und dem Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (LWG) vom 22. Mai 1962 (GV.NW. S. 235) eine Bewilligung zur Einleitung des Oberflächenwassers in die vorhandenen Vorfluter notwendig sein sollte, wird diese für die Dauer von 50 Jahren hiermit gemäß § 14 WHG erteilt.

374/30/66

- 2 -

II.

Der festgestellte Plan umfaßt folgende Unterlagen:

lfd. Nr.:	Blatt Nr.:	Anlg.:	Bezeichnung der Planunterlagen:	vom (Datum)	Maßstab 1:	für die Strecke von Bau-km: bis Bau-km:
1	-	4	Übersichtsplan (Meßtischblatt-ausschnitt)	11. 3.63	25.000	109,800 113,600
2	-	5	Lageplan	"	2.000	" 110,400
3	-	6	"	"	"	110,400 111,963
4	-	1	Deckblatt zum Lageplan Anlage 6 u. 7	25. 8.64	"	111,963 113,600
5	-	8	Grunderwerbsplan	25.11.63	"	109,800 110,400
6	-	9	"	"	"	110,400 111,963
7	-	2	Deckblatt zum Grunderwerbsplan Anlage 9 und 10	25. 8.64	"	111,963 113,600
8	-	11	Längsschnitt	11. 3.63	2.000/200	109,800 110,200
9	-	12	"	"	"	110,200 112,100
10	-	13	"	"	"	112,100 113,600
11	-	16	Längsschnitt des Hauptwirtschaftsweges, der die BAB in km 111,963 kreuzt	"	1000/100	0,000 0,600
12	-	17	Längsschnitt des Hauptwirtschaftsweges, der die BAB in km 112,049 kreuzt	"	"	" "
13	-	14	Regelquerschnitt	"	50	109,800 113,600
14	-	15	"	"	"	" "
15	1 -20	2	Bauwerksverzeichnis (lfd.Nr. 1 - 87)	25.11.63	-	109,800 113,600
16	1 -14	3	Grundstücksverzeichnis (lfd.Nr. 1-100)	"	-	" "
17	1 +2	1	Erläuterungsbericht	10.12.63	-	" "
18	1 -19	-	Niederschrift über die Erörterungstermine am 3. und 4.11.1964			



- 10 -

b) der Deutschen Bundespost -Oberpostdirektion Dortmund-  
(Schreiben vom 29.1.1964 - IV C 7 6045-0/Fa Sgn -)

gemäß Niederschrift des Regierungspräsidenten in Arn-  
sberg über die Erörterungstermine am 3. und 4. Nov. 1964  
in diesen Terminen behandelt und erledigt worden sind.

## VI.

Gegen diesen Beschluß kann innerhalb eines Monats seit  
Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht in Arn-  
sberg, Jägerstraße 1, erhoben werden. Die Klage ist schriftlich  
in dreifacher Ausfertigung einzureichen oder zur Nieder-  
schrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu er-  
klären.

Falls die Frist durch das Verschulden eines Bevollmäch-  
tigten versäumt worden sollte, so würde dessen Verschulden  
dem Kläger zugerechnet werden.

Düsseldorf, den 18. Oktober 1965

- IV A 3 - 32-03/173-6321/64 -

Der Minister  
für  
Landesplanung, Wohnungsbau  
und Öffentliche Arbeiten  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
als oberste Landesstraßenbaubehörde  
in Auftrag  
gez. Dr. Fickert  
(Regierungsdirektor)

Beglaubigt:  
gez. Unterschrift  
(Reg. Angestellte)  
*Fickert*  
F. d. R. d. A.

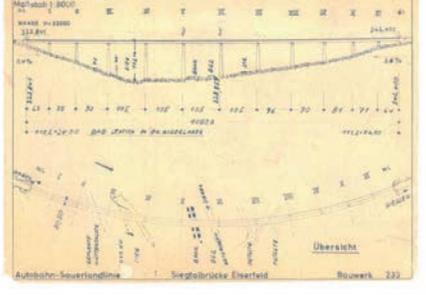
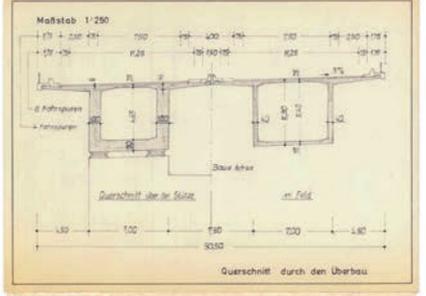
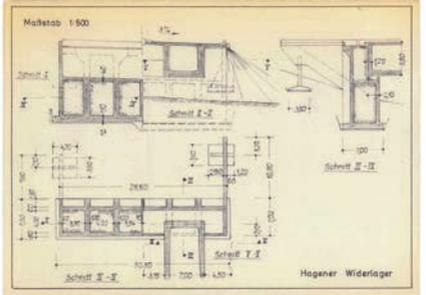
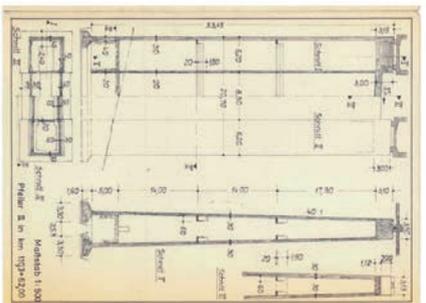
374/30/66 Stenotypistin

# Beginn der vorbereitenden Bauarbeiten 1964

**Bestimmung Baugrubenlinie**

**Maßstab 1:100**

1) Trassenführung der Brücke  
 2) Lage der Brücke  
 3) Lage der Brücke  
 4) Lage der Brücke  
 5) Lage der Brücke  
 6) Lage der Brücke  
 7) Lage der Brücke  
 8) Lage der Brücke  
 9) Lage der Brücke  
 10) Lage der Brücke  
 11) Lage der Brücke  
 12) Lage der Brücke  
 13) Lage der Brücke  
 14) Lage der Brücke  
 15) Lage der Brücke  
 16) Lage der Brücke  
 17) Lage der Brücke  
 18) Lage der Brücke  
 19) Lage der Brücke  
 20) Lage der Brücke  
 21) Lage der Brücke  
 22) Lage der Brücke  
 23) Lage der Brücke  
 24) Lage der Brücke  
 25) Lage der Brücke  
 26) Lage der Brücke  
 27) Lage der Brücke  
 28) Lage der Brücke  
 29) Lage der Brücke  
 30) Lage der Brücke  
 31) Lage der Brücke  
 32) Lage der Brücke  
 33) Lage der Brücke  
 34) Lage der Brücke  
 35) Lage der Brücke  
 36) Lage der Brücke  
 37) Lage der Brücke  
 38) Lage der Brücke  
 39) Lage der Brücke  
 40) Lage der Brücke  
 41) Lage der Brücke  
 42) Lage der Brücke  
 43) Lage der Brücke  
 44) Lage der Brücke  
 45) Lage der Brücke  
 46) Lage der Brücke  
 47) Lage der Brücke  
 48) Lage der Brücke  
 49) Lage der Brücke  
 50) Lage der Brücke  
 51) Lage der Brücke  
 52) Lage der Brücke  
 53) Lage der Brücke  
 54) Lage der Brücke  
 55) Lage der Brücke  
 56) Lage der Brücke  
 57) Lage der Brücke  
 58) Lage der Brücke  
 59) Lage der Brücke  
 60) Lage der Brücke  
 61) Lage der Brücke  
 62) Lage der Brücke  
 63) Lage der Brücke  
 64) Lage der Brücke  
 65) Lage der Brücke  
 66) Lage der Brücke  
 67) Lage der Brücke  
 68) Lage der Brücke  
 69) Lage der Brücke  
 70) Lage der Brücke  
 71) Lage der Brücke  
 72) Lage der Brücke  
 73) Lage der Brücke  
 74) Lage der Brücke  
 75) Lage der Brücke  
 76) Lage der Brücke  
 77) Lage der Brücke  
 78) Lage der Brücke  
 79) Lage der Brücke  
 80) Lage der Brücke  
 81) Lage der Brücke  
 82) Lage der Brücke  
 83) Lage der Brücke  
 84) Lage der Brücke  
 85) Lage der Brücke  
 86) Lage der Brücke  
 87) Lage der Brücke  
 88) Lage der Brücke  
 89) Lage der Brücke  
 90) Lage der Brücke  
 91) Lage der Brücke  
 92) Lage der Brücke  
 93) Lage der Brücke  
 94) Lage der Brücke  
 95) Lage der Brücke  
 96) Lage der Brücke  
 97) Lage der Brücke  
 98) Lage der Brücke  
 99) Lage der Brücke  
 100) Lage der Brücke



Daten und Pläne zum Bauwerk Siegtalbrücke

# 50 Jahre Siegtalbrücke – BAB A45

Beginn der vorbereitenden  
Bauarbeiten 1964





# 50 Jahre Siegtalbrücke – BAB A45

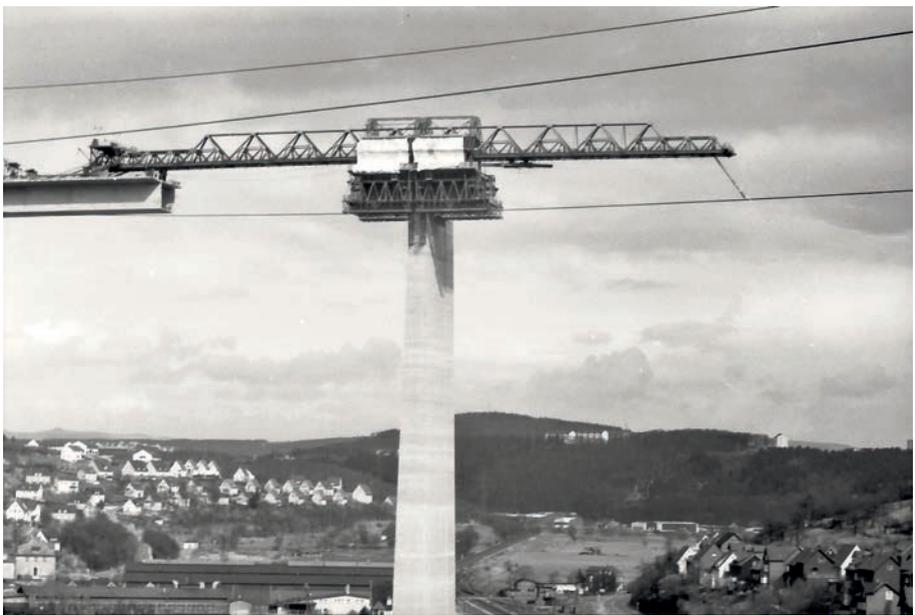
Bauarbeiten 1965 – 1969





# 50 Jahre Siegtalbrücke – BAB A45





## 50 Jahre Siegtalbrücke – BAB A45





# 50 Jahre Siegtalbrücke – BAB A45

Fertigstellung und Eröffnung 1970







Nach Inbetriebnahme



[www.heimatgruppe-niederschelden.de](http://www.heimatgruppe-niederschelden.de)



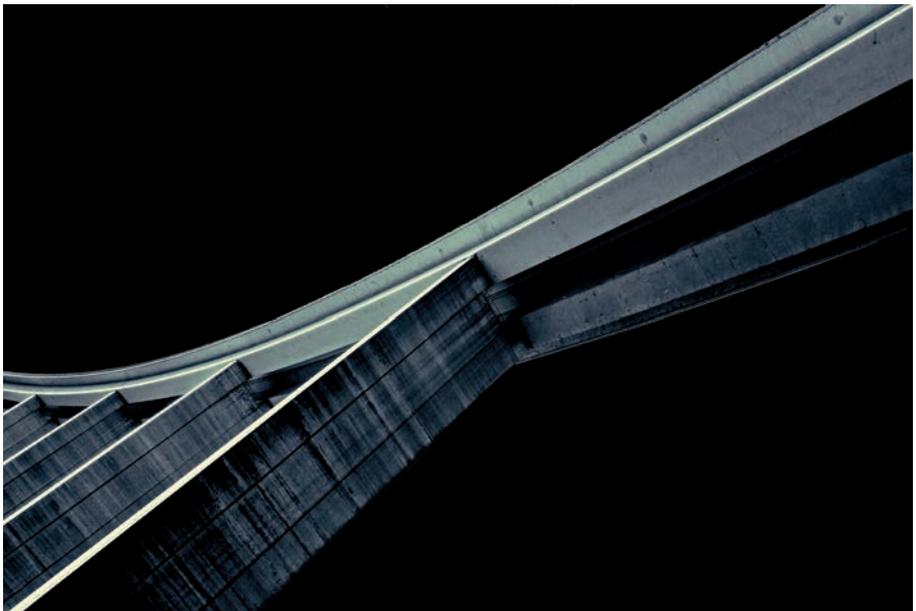
bis heute



Heimatgruppe Niederschelden

# 50 Jahre Siegtalbrücke – BAB A45







## **Ausblick auf den geplanten Neubau der Siegtalbrücke**

Die Sauerlandlinie ist mittlerweile eine der großen deutschen Nord-Süd-Routen. Kein Wunder, dass hier viele Fahrzeuge aus ganz Europa unterwegs sind. Knapp 70.000 PKW und LKW bewegen sich Tag für Tag zwischen Dortmund und Haiger/Burbach auf der A 45. Die hohe Verkehrsdichte, der kurvenreiche Verlauf und viele Steigungs- und Gefällstrecken tragen zu zahlreichen Unfällen bei. Schon vor Jahren hat eine wissenschaftliche Studie der Uni Siegen gezeigt, dass der 6-streifige Ausbau zwingend notwendig ist, damit die Räume Dortmund, Südsauerland und Siegerland auch künftig genau so erreichbar bleiben. Der Bau der Autobahnen fällt in die Zuständigkeit des Bundes, der im Bundesverkehrswegeplan festlegt, welche Projekte in den kommenden Jahren besonders wichtig sind. Der 6-streifige Ausbau der A 45 wurde in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Damit wird auch das benötigte Geld bereitgestellt. Die Verabschiedung Ende 2016 des Bundesverkehrswegeplanes 2030 war deshalb auch der Startschuss für den Ausbau.

Abriss und Neubau der Siegtalbrücke werfen bereits heute große Schatten voraus. Mindestens ebenso große, wie das im Jahr 1970 fertiggestellte, 1.050 Meter lange und rund 100 Meter hohe Bauwerk selbst. Die Brücke sei das Bauwerk an der A 45, das mit „großem Abstand die größte Betroffenheit“ auslöse, sagt der Projektgruppenleiter des Landesbetriebs Straßenbau NRW, Karl-Hermann Metz, gleich zu Beginn in der Infoveranstaltung, zu der seine Behörde am 19. März 2019 in die Aula des Gymnasiums „Auf



der Morgenröthe“ in Niederschelden eingeladen hatte. Neben Infos zum sechsstreifigen Ausbau der Sauerlandlinie zwischen den Anschlussstellen Siegen-Süd und Siegen stand vor allem der Ersatzneubau, also der Abriss der alten und der Bau einer neuen Variante der Siegtalbrücke, im Fokus der Teilnehmer. Zuvor präsentierte die Projektgruppe des Landesbetriebes Details zum Mammutprojekt Siegtalbrücke, das für die Behörde selbst „die größte technische Herausforderung“ darstelle, wie Metz es formulierte. Nach Vorentwurf (2022), Planfeststellungsverfahren (2024 bis 2026) und Ausführungsplanung/Ausschreibung (2025 bis 2026) soll der Baubeginn 2027 folgen. Die Bauzeit soll dann rund sieben Jahre betragen, natürlich abhängig von der Variante.

Notwendige Bohrungen zur Erstellung des Baugrundgutachtens begannen bereits in diesem Frühjahr und im Sommer 2021 sollten alle Bereiche erfasst sein. Die Bohrungen erreichen Tiefen zwischen 25 und 40 Metern.

Von den vier ursprünglich vorgestellten Neubauvarianten, die sich in den Punkten Stützenstellung, Stützweite, Pfeilerzahl, Konstruktion und Höhen der Hohlkästen unter der Fahrbahn, Baubarkeit und Wirtschaftlichkeit unterscheiden, ist jetzt eine Variante favorisiert worden (siehe Bild oben).

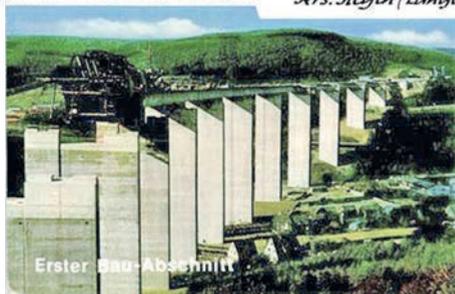
Wie vom Straßenbaulastträger bestätigt, kann zu jeder Zeit der Verkehr der Brücke erhalten bleiben und muss nicht über Straßen durch das Tal geführt werden. Zuständig für Planung und Bau der Brücke ist ab 2021 „Die Autobahn GmbH“ der Bundes.



# 50 Jahre Siegtalbrücke – BAB A45



*Siegtal-Autobahnbrücke bei Eiserfeld  
Krs. Siegen (Länge 1050m, Höhe 103m)*



Erster Bau-Abschnitt



Blick aus Richtung Siegen



## Danke für Ihre Unterstützung

Die Heimatgruppe Niederschelden bedankt sich für die Unterstützung dieser Ausstellung in Form von Bildmaterial, Filmen und Texten bei:



IHK Siegen

Straßen.NRW,

Niederlassung Südwestfalen

Die Autobahn GmbH des Bundes,  
Außenstelle Netphen

Stadt Siegen

Kreis Siegen-Wittgenstein

Siegener Zeitung

Staatsarchiv Freiburg

WDR

Markus Krczal

Walter Seiler

Jürgen Armenat

Dieter Beckmann

Braschi

Günter Bubber

Prof. Hans-Peter Fries

Ekkehard Haas

Stephan Jöger

Marianne Knappstein

Wolfgang Kraus

Wilfried Lerchstein

Benjamin Pollig

Bernhard Steiner

Rudolf Vetter

Ortwin Voss

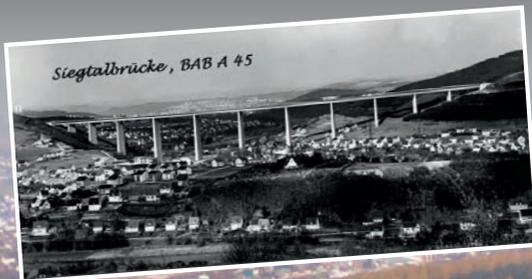
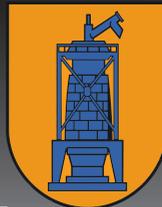
Maximilian Wiesenbach



Die Heimatgruppe Niederschelden präsentiert

# 50+1 Jahre Siegthalbrücke A45

1970 - 2021



**Ausstellung | Filmvorführung | Vorträge  
am 19.09.2021**

im Volkshaus Niederschelden, Bogenstr. 25

Eröffnung um 11:30 Uhr

durch den Landrat des Kreises Siegen-Wittgenstein



die aktuellen CORONA-Hygiene- und  
Abstandsvorschriften werden beachtet

Mit freundlicher Unterstützung durch:

**Geschäftsstelle Oliver Höfer e.K.**

Siegthalstr. 195, 57080 Siegen

Telefon: 0271 3829336, Telefax: 0271 3829363

[oliver.hoefer@continentale.de](mailto:oliver.hoefer@continentale.de)

