

Die Sülztastraße, jetzt L 288, von Donrath bis zur Kreisgrenze

von Manfred Krummenast

Um Erwerbslosen aus Lohmar und Rösrath Arbeit zu beschaffen, beschloss der Bürgermeisterrat der Amtsverwaltung Lohmar am 14.5.1923 den Ausbau bzw. Neubau der Sülztastraße, von der Abzweigung nach Altenrath bis zur Kreisgrenze nach Rösrath (Rambrücken).

Mit der Bürgermeisterei Rösrath wurde eine Arbeitsgemeinschaft gegründet, denn die Veränderung der Straßenführung durch das Sülzta musste ja mit Rösrath abgestimmt werden.

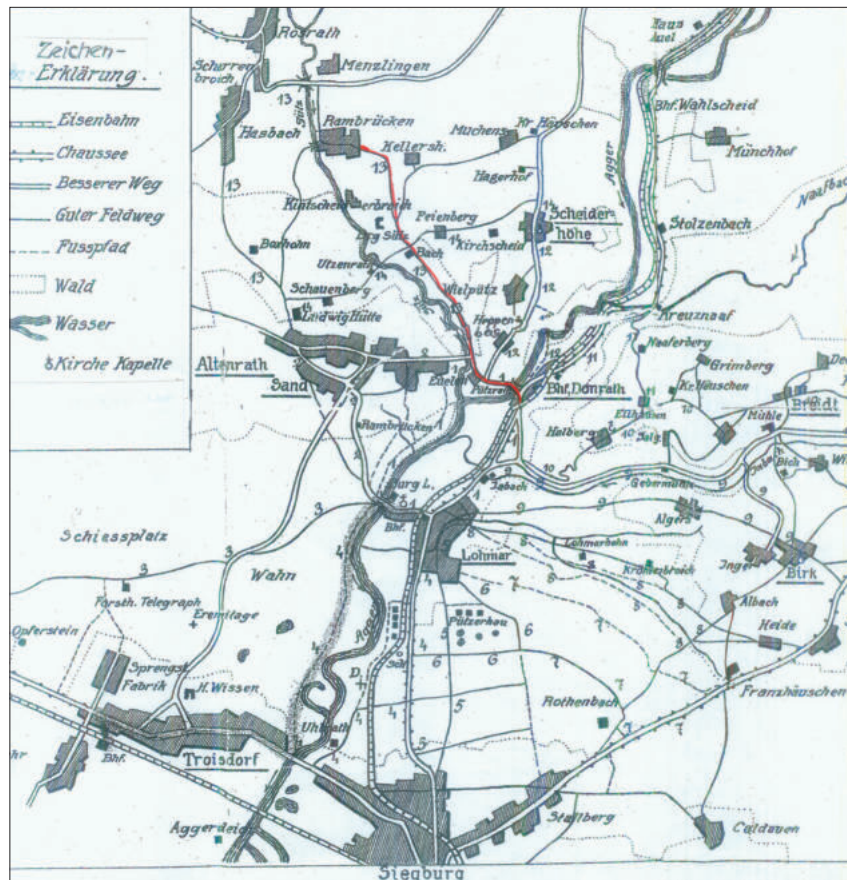
Der Oberstraßenmeister Dietrich aus Siegburg wurde beauftragt, Pläne zum Ausbau der Sülztastraße mit einem neuen Straßenverlauf zu erstellen. Schon am 20.8.1923 wurden die Ausbaupläne von Lohmar und Rösrath genehmigt.

Wie auf nebenstehender Karte ersichtlich und rot markiert, verlief die Straßenführung Richtung Rambrücken hinter der Helmchensmühle, dem Bacherhof und der Burg Sülz.

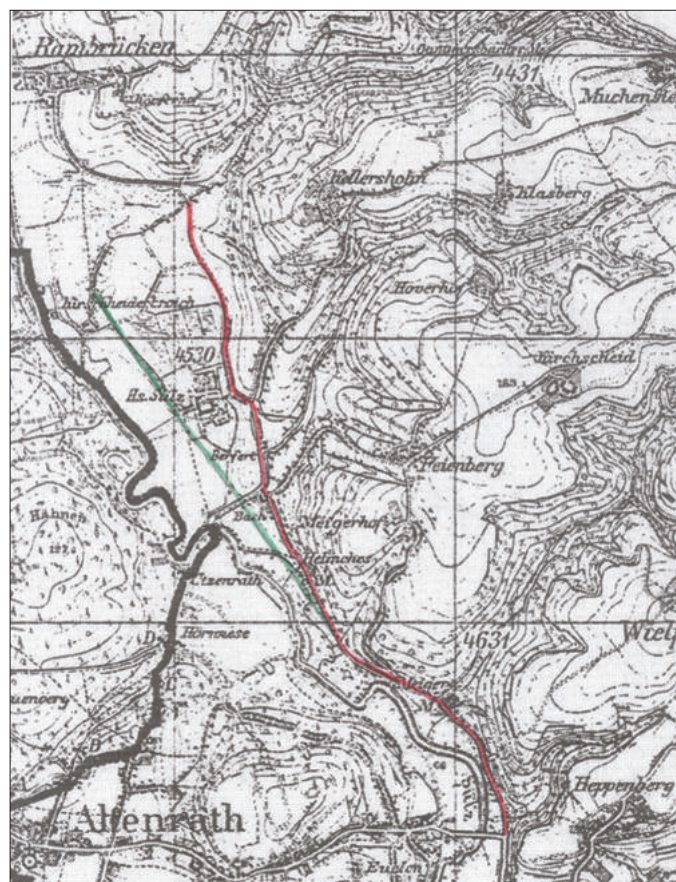
Aus dem Notstandsprogramm des Deutschen Reiches wurden Gelder beantragt und ein Teilbetrag bewilligt, im Jahre 1924 wurde mit dem Ausbau begonnen.

Durch große wirtschaftliche und damit finanzielle Schwierigkeiten der Gemeinden gingen die Arbeiten nur sehr schleppend voran, 1925 war die Sülztastraße immer noch nicht fertiggestellt. In den Jahren 1926 bis 1928 wurden sowohl von Lohmarer als auch von Rösrather Seite die Arbeiten ganz eingestellt.

Weil sowohl Lohmar als auch Rösrath sich nicht in der Lage sahen, die Kosten zum fertigen Ausbau aufzubringen, musste eine andere Lösung gefunden werden. Man beschloss, sich an die jeweils zuständigen Kreisverwaltungen zu wenden. Lohmar führte erfolgreiche Gespräche mit dem zuständigen Kreisbaurat des Siegburgkreises. Die um Hilfe gebeteten Kreise wiederum kontaktierten erfolgreich die Rheinprovinz, um die neue Straße nicht



Übersicht der alten Straßenführung [Feldweg Nr 13 links der Sülz in Fließrichtung] vor der Planung der neuen Straße (1)



Grün markiert ist die neue Straßenführung, wie sie jetzt noch vorhanden ist (2)

in ihre Straßenlast übernehmen zu müssen. Die Straße sollte nach ihrer Fertigstellung zur Provinzialstraße, vergleichbar mit der heutigen Landstraße, ausgewiesen werden.

Am 4.6.1928 traf sich im Sitzungssaal des Amtes Lohmar die Amtsvertretung mit Herrn Bonn, Kreisbaurat des Siegkreises. Der Baurat erklärte, dass die Rheinprovinz die Straße nach der Fertigstellung übernehmen würde und auch einen größeren Zuschuss zu den Ausbaukosten beisteuern wolle. Die Provinzialverwaltung stelle aber Bedingungen. Die Verkehrsverhältnisse hätten sich grundlegend verändert und dem müsse Rechnung getragen werden.

Der Untergrund (Packlage) der schon begonnenen Straße Richtung Rösrath müsste ausgetauscht werden, die Mindestbreite der Fahrbahn wurde auf 6,00 Meter, die Ausbaubreite, mit Gehweg rechts und links wurde auf 7,5 bis 8,5 Meter festgelegt. An dem schon begonnenen Ausbaustück mussten einige Begradigungen vorgenommen werden. Eine andere Bedingung der Provinzverwaltung wollte die Amtsvertretung zuerst nicht akzeptieren, die Verlegung der Straßenführung von der Einfahrt nach Altenrath bis nach Donrath mit dem Bau einer neuen Brücke über die Agger. Knackpunkt war der Abriss eines Hauses sowie der Grunderwerb in Pützrath. Das Argument der Provinzverwaltung, dass die Brücke in Sottenbach zu schmal und zu schwach sei, konnte die Amtsverwaltung nicht widerlegen. Auch sollte die neue Sülzthalstraße in die schon am 1.4.1928 fertig gestellte Jabachtalstraße münden. Auch über die Kostenübernahme von Lohmar gab es lange Diskussionen. Der Kreis verlangte von Lohmar eine Kostenbeteiligung von 95.000 Mark plus der Kosten des Landkaufes in Pützrath, die Kostenbeteiligung konnte auf 65.000 Mark heruntergehandelt werden. Der Kreis sagte eine Kostenübernahme von 300.000 Mark für das Projekt zu. Kreisbaurat Bonn sagte bei Erfüllung aller Bedingungen von Lohmar einen voraussichtlichen Baubeginn im Oktober 1928 zu.

Zur Tätigkeit des Grunderwerbs in Pützrath wurde aus vier Mit-

Foto: Wilhelm Sieger, Pützrath, mein Großvater mütterlicherseits. Auf dem Foto Anfang der 1930er Jahre ist der Straßenaufbau gut zu erkennen. Links in der Mitte des Bildes die Sülzbrücke nach Altenrath. Im Hintergrund rechts ist die Meigermühle zu sehen. (3)

gliedern der Amtsverwaltung eine Kommission gebildet. Mit der neuen Straßenführung in Pützrath waren die Einwohner mehrheitlich nicht einverstanden, und sie stieß auf heftigen Widerstand und erschwerte die Grunderwerbsverhandlungen derart, dass teilweise Enteignungsverfahren eingeleitet werden mussten.

Die Amtsvertretung Lohmar bezifferte ihre Kosten für den Ausbau der Sülzthalstraße auf insgesamt 135.000 Mark, inklusive der Grundstückskosten in Pützrath.

Der Beginn der Bauarbeiten der Sülzthalstraße verzögerte sich durch die Grunderwerbsschwierigkeiten auf Mitte 1929.

Die Erdarbeiten wurden von der Firma Jakob Dunkel aus Lohmar ausgeführt.

Für die neue Trasse von Donrath nach Pützrath mussten ca. 60.000 Kubikmeter Erde angefahren und bewegt werden. Nach dem Aufschütten des Dammes wurde beidseitig der Brücke mit dem Straßenaufbau begonnen. Viele Lastwagen Packsteine mussten herangeschafft und verteilt werden. Danach wurde Basalt-



schotter auf diesem Untergrund verteilt und mit einer schweren Walze bearbeitet. Mit tonhaltigem Sand, wie er in der Wahner Heide gefunden wird, und Wasser wurden die Hohlräume vollgeschlämmt und immer wieder gewalzt.

Hierdurch entstand eine glatte Oberfläche, die als Fahrbahnbelag völlig ausreichte. Am Fahrbahnrand sind weiß gekalkte Schutzsteine gesetzt worden, um in der Nacht den Autofahrern den Straßenverlauf anzuzeigen. Alle 15 Meter wurden Bäume gepflanzt, so entstand die schöne Allee an dieser Straße. Zwischen den Schutzsteinen und der Straße war noch ein Fußgängerweg angelegt.



Die Agger-Sülzterrasse (Flohberg) vor dem Ausbau, ganz rechts das Haus mit dem Heiligenhäuschen, das abgerissen werden musste. Foto: um 1921, Inhaber des Gasthauses in Pützrath waren Johann und Elisabeth Paffrath (4)

In Pützrath musste eine 50 Meter lange Stützmauer an dem Grundstück entlang der Agger-Sülzterrasse (heute Flohberg) gebaut werden, sonst wären die Grunderwerbsverhandlungen auf lange Zeit verzögert worden und hätten notfalls gerichtlich geklärt werden müssen. In die Stützmauer mussten auch noch zwei Treppenaufgänge gebaut werden. Weil die Stützmauer nicht näher an die Gaststätte gebaut werden konnte, musste der Straßenverlauf um ca. bis 10 Meter in die Böschung des Heppenberges verlegt werden. Auch ein Wohnhaus musste abgerissen werden mitsamt einem Heiligenhäuschen.



Unten: Die Gaststätte heute, mit der ca. 50 Meter langen, damals gebauten Stützwand. (5)

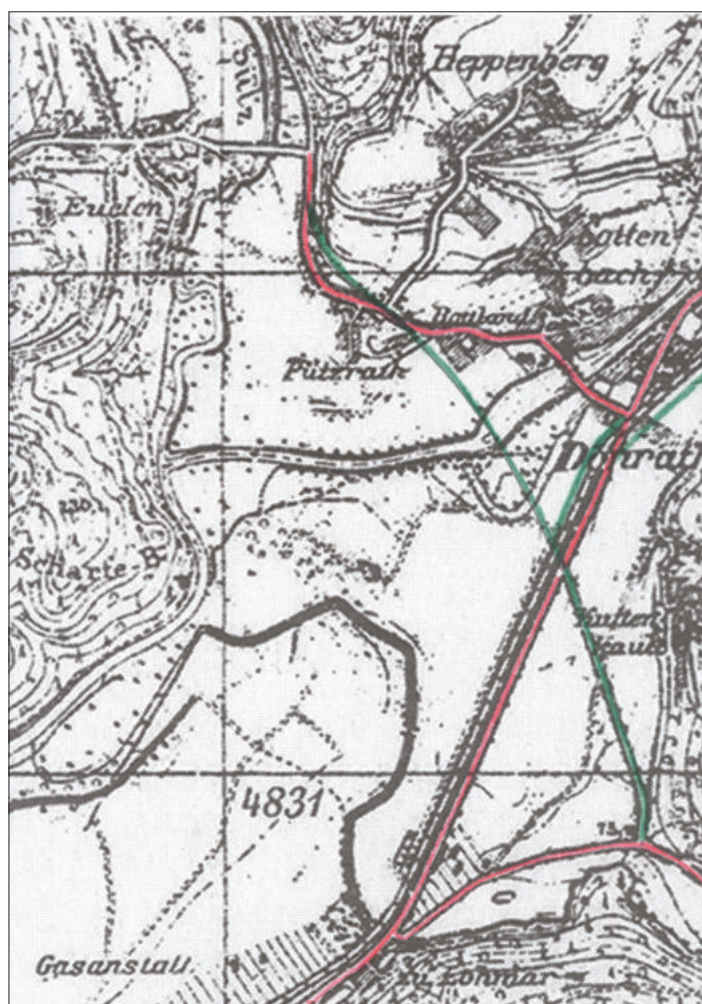
Es entstand eine Böschungshöhe von bis zu ca. 25 Meter, dadurch mussten an der neuen Böschung zum Heppenberg große Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden. Oberhalb der Böschung wurde auf eine Länge von ca. 200 Meter eine ausgepflasterte Wasserrinne angelegt mit 2 Abflüssen in den darunter liegenden Straßengraben. Weil im dahinter liegenden Kurvenbereich der neuen Trasse die Böschung aus Felsen bestand, musste die Straße hier Richtung Sülz verlegt werden.

Die alte Trasse der Sülztastraße verlief früher zwischen dem Brunnen mit dem Pumpenhäuschen (Brunnenweg) und neu gebauten Häusern und der jetzigen Lärmschutzwand, genau dort, wo jetzt das neue Heiligenhäuschen steht. Die alte Trasse diente meinen Freunden und mir, seit 1938 als Spiel- und Bolzplatz.

Bei dem Weiterbau der Straße von der Abzweigung nach Altenrath bis nach Rösrath wurden die beantragten Begradigungen vorgenommen. Weiter wurde der Untergrund, wie beanstandet, ausgetauscht und der Aufbau der Straße genau so vorgenommen, wie vorher schon beschrieben wurde.

Die für 207.000 Mark neu ausgebaute Straße von Oberschönrath über Muchensiefen, Scheiderhöhe nach Pützrath wurde am 15.9.1928 fertiggestellt.

Der Gemeinderat von Scheiderhöhe hatte den Ausbau am 3.1.1923 beschlossen, aber aus Geldmangel immer wieder zurück-



Rotmarkierte Straßenführung: alter Straßenverlauf. Jabachtalstraße hinter der Fuchsfarm Richtung Lohmar. Lohmar Richtung Donrath. Donrath über Sottenbach, Pützrath Richtung Abzweig nach Altenrath. Straße Mitte Donrath bis hinter den Bahnhof und Übergang der Bahn.

Grün markierte Straßenführung: neuer Straßenverlauf. Neue Sülztastraße, mit neubauter Aggerbrücke. Anbindung der Jabachtalstraße. Nach Schließen des Bahnübergangs Mitte Donrath Verlängerung der Umgehungsstraße bis zum Bahnübergang hinter dem Bahnhof. Verlängerung der Donrath Straße bis zur neuen Sülztastraße. Die Agger wurde in den 1920er Jahren von der von der Dornhecke bis zur Sülzmündung reguliert. (6)

gestellt. Ganz überraschend wurde das Projekt am 30.9.1927 vom Regierungspräsidenten ins Notstandsprogramm aufgenommen, mit voller

Kostenübernahme. Beim Ausbau der Sülztastraße in Pützrath konnte nun die neue Straße, von Scheiderhöhe kommend, angebunden werden.

Durch die neue Straßenführung entstand die Donrather Kreuzung. Die im April 1927 begonnene und am 1.4.1929 fertiggestellte Jabachtalstraße musste jetzt bis zur Donrather Kreuzung weiter gebaut werden. Die Jabachtalstraße bog von Polhausen kommend, hinter der Fuchsfarm nach links Richtung Lohmar ab.

Die Bürgermeisterei Lohmar hatte sich verpflichtet, sich mit 20.000 Reichsmark an den Ausbaurkosten der Jabachtalstraße zu beteiligen, weiterhin fielen für Grunderwerb nochmals 6.000 Reichsmark an.

Auch die vorhandenen Straßen, aus Lohmar und Donrath kommend, wurden angeschlossen.

Weil der Bahnübergang in Donrath zur Sottenbacher Brücke hin geschlossen wurde, musste die Umgehungsstraße in Donrath von der Abzweigung nach Sottenbach bis zum Bahnübergang hinter dem Bahnhof verlängert werden.

Auch die alte Donrather Straße wurde zur neuen Sülztalstraße hin verlängert und angebunden.

Diskutiert, aber aus Kostengründen verworfen, wurde ein Brückenbauwerk als Überführung über die Bahntrasse Richtung Rösath.

Der Bau der neuen Aggerbrücke wurde im Juni 1930 begonnen.

Die Ausführung zum Bau der Aggerbrücke wurde an die Siegburger Firma Bonhagen und Schenk vergeben. Die gesamte Länge der Brücke betrug ca. 120 Meter. Die Brücke wurde von fünf Rundbögen getragen, auf jeder Seite zwei Flutbögen und in der Mitte der Strombogen. Es mussten fünf Rundbögen errichtet werden, weil die Brücke im Hochwassergebiet liegt und es hier sonst zu einem Rückstau der Agger kommen würde.

Da die Zeit für den Beginn eines Brückenbauwerks über die Agger schon reichlich fortgeschritten war, musste mit allen Mitteln versucht werden die Pfeiler mit den Wider-

lagern vor dem nächsten Hochwasser fertig zu stellen.

In verhältnismäßig kurzer Zeit waren die Baugruben ausgehoben. Die Pfeiler rechts und links des Flusses hatten ein Fundament von 6 Metern, die anderen von 4 Metern. An jeder Baugrube waren zwei Pumpen angeschlossen, um das eindringende Wasser abzusaugen. An der Brücke wurde Tag und Nacht gearbeitet, große Scheinwerfer erleuchteten die Baustelle. Trotz des am 13. August eintretenden Hochwassers, das die Arbeiten für einige Tage unterbrach, ging es zügig mit den Arbeiten voran. Bald schon konnten die ersten Bögen eingeschalt werden, auch die Eisenbieger konnten ihre Arbeiten aufnehmen.

Danach wurden Betonarbeiten durchgeführt. Wenn man bedenkt, dass der gesamte Beton von Hand gemischt und mit Schubkarren zum jeweiligen Einsatzort transportiert werden musste, kann man sich vorstellen, wie viele Leute hier im Einsatz waren.

Der Zeitplan der Brückenbauer wurde nicht nur eingehalten, man war schon eine Woche früher fertig.

Die Firma Dunkel konnte danach sofort mit dem Anbinden des aufgeschütteten Straßendamms an die

Brücke beginnen. Fertiggestellt war die Sülztalstraße Ende 1930.

Die Firma Bonhagen und Schenk rechnet für das Brückenbauwerk 151.153,34 RM mit dem Kreis ab. Kalkuliert war die Aggerbrücke vom Kreis mit 180 000 RM.

Der Kreis teilte mit, dass ihn die neue Sülztalstraße bis zur Kreisgrenze mit der Anbindung der Jabachtalstraße und der Straße aus Richtung Lohmar zur Donrather Kreuzung ohne die Aggerbrücke 549.000 RM gekostet habe.

Die Firma Dunkel Lohmar rechnete 152.428,72 RM für Los 2 ab, beinhaltete die Erdarbeiten für die neue Trassierung von der Donrather Kreuzung bis zum Abzweig nach Altenrath.

Wie richtig die Entscheidung war, eine neue Brücke über die Agger zu bauen, bewahrheitete sich am 4.11.1940, denn an diesem Kriegstag stürzte die alte Brücke in Sottenbach ein. Ein Brückenpfeiler war unterspült worden und verlor so seinen Halt.

Quellen:

Archiv des Rhein Sieg Kreises, Rhein Sieg Zeitung vom 26.8.1930, Karte zum Führer durch die Bürgermeisterei Lohmar von 1911, Verlag W. Reckinger Siegburg,

Bilder:

Archiv Stadt Lohmar, M. Krummenast, der seit 1938 in Pützrath wohnt.



Auf dieser Abbildung sind beide, im Vordergrund die neue und 300 Meter flussaufwärts die alte, gemauerte Fünfbogenbrücke, die am 4.11.1940 zum Einsturz kam, zu erkennen (7)