

Zeitschrift: Rheinfelder Neujahrsblätter
Band: 65 (2009)

Artikel: Kann der Eisensteg erhalten werden?
Autor: Rombach, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-894907>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

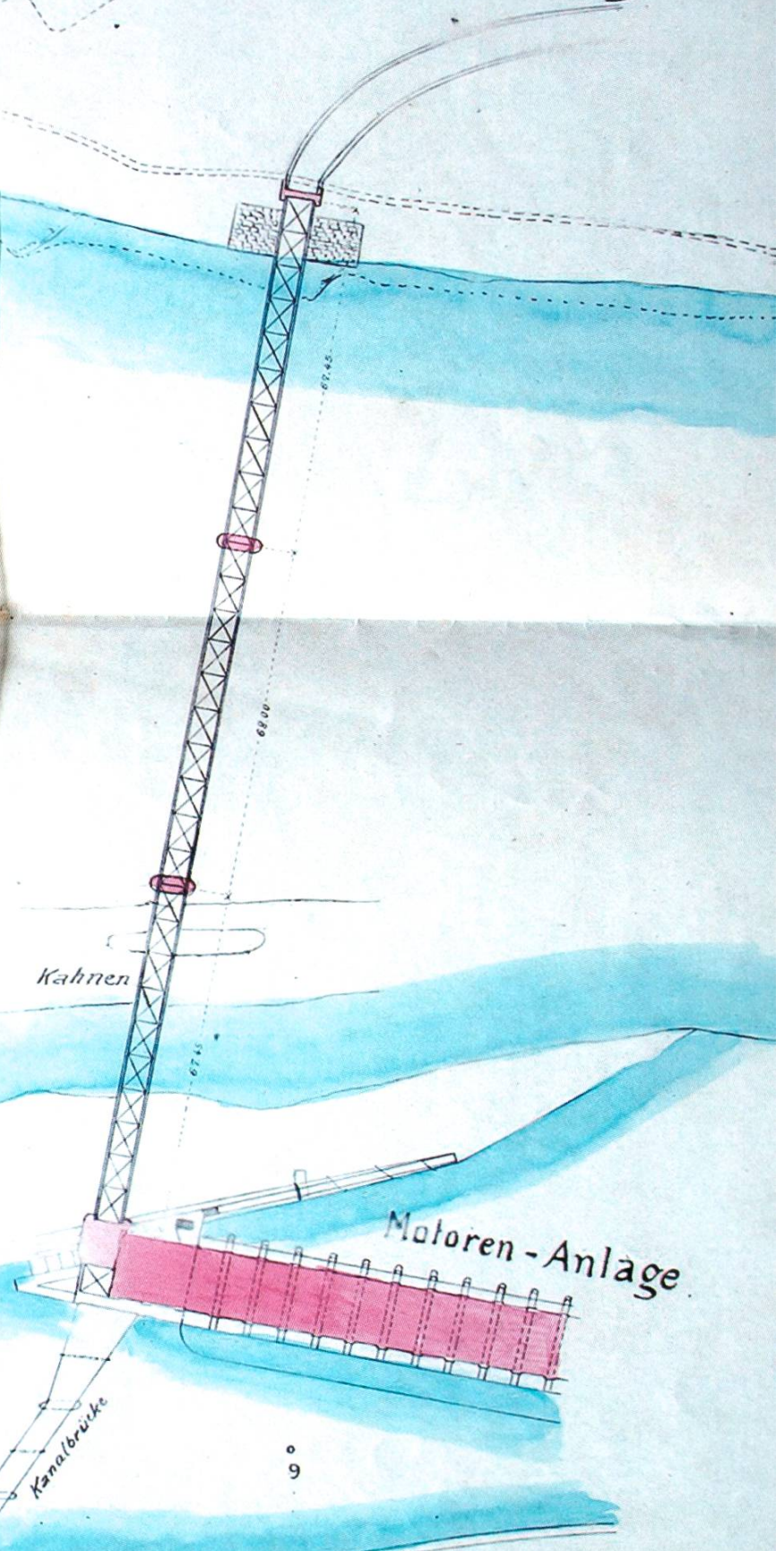
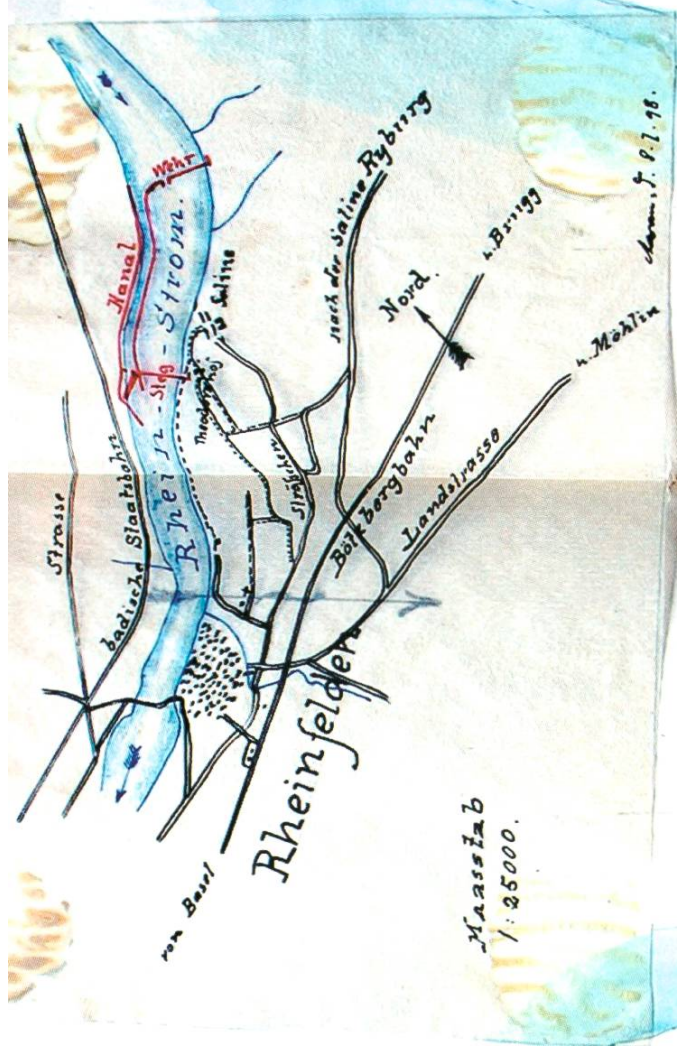
Download PDF: 22.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Eisener Dienststeg über den Rhein
von der
Turbinenanlage nach Theodorshof.

Situationsplan.
1:1000.

Theodorshof.



Kann der Eisensteg erhalten werden?

Peter Rombach

Er prägt das Stadtbild beider Rheinfeldern, ist ein Markenzeichen der Region am unteren Hochrhein, schafft Verbindung zwischen zwei Ländern: Der vor 111 Jahren fertig gestellte Eisensteg, auch Kraftwerkbrücke genannt, den die gleiche Niettechnik zusammenhält, wie sie beim weltberühmten Pariser Eiffelturm angewandt wurde. Ginge es nach der Baugenehmigung für das neue Rheinkraftwerk, welches derzeit etwa 500 Meter oberhalb entsteht, müsste das Bauwerk abgerissen werden. Doch dagegen formierte sich Widerstand, der zur Gründung einer Interessengemeinschaft «IG Pro Steg» führte. Die wiederum erfuhr spontane Unterstützung durch Kommunalpolitiker, Vereinsvertreter und Heimatverbundene. Mittlerweile stehen die Chancen nicht schlecht, diesen beliebten, geschichtsträchtigen Rheinübergang erhalten zu können. Im Investitionsplan der Einwohnergemeinde Rheinfeldern tauchte 2008 sogar der Betrag von 1 Million Franken für eine eventuelle Stegsanierung auf. Nachhaltiger lässt sich der politische Wille nicht demonstrieren eine für beide Städte wichtige Infrastruktureinrichtung in die Zukunft hinüber zu retten.

Der Eisensteg und das alte Kraftwerk hängen bau- wie funktionsgeschichtlich untrennbar zusammen. In einer «grundsätzlichen Bewilligung für die Erstellung einer Wasserkraftanlage» vom 8. Juli 1891 hiess es bereits, auf Verlangen der Regierung des Kantons Aargau sei eine Fähre über den Rhein «zu erstellen, zu unterhalten und zu betreiben, um schweizerische Arbeiter unentgeltlich zu befördern». Die eigentlichen Bauarbeiten für das Kraftwerk begannen aber erst im Mai 1895. Die «Hohe Baudirektion des Kantons Aargau» hatte ihre Grundsatzposition nicht vergessen und wandte sich am 25. März 1896 mit

dem Wunsch an die Kraftübertragungswerke Rheinfelden (KWR), einen Rheinübergang zu erstellen. Zu jenem Zeitpunkt zeichnete bereits Dr. Emil Frey von Möhlin laut Aufsichtsratsbeschluss allein verantwortlich für «Korrespondenzverkehr mit den Hohen Behörden und die Unterhandlungen für den Absatz des elektrischen Stromes». Er hielt überhaupt nichts von einer Fähre und liebäugelte mit einem vom Bauunternehmer Professor Conradin Zschokke ausgearbeiteten Brückenprojekt.

Im Aargauer Staatsarchiv in Aarau sind Kraftwerkbau, damit zusammenhängende Konzessionsverhandlungen und die Bedeutung für die regionale Wirtschaft gut dokumentiert, doch bezüglich Eisensteg existieren nur Fragmente: Im Prinzip stellte er nur ein «Anhängsel» für das Grossprojekt dar, doch nahm er im Laufe zahlreicher Abklärungen an Bedeutung zu. Experten liessen nämlich kein gutes Haar an dem Fähre-Vorschlag, wie aus diversen Schriftwechselln zwischen KWR, Ingenieuren und der Stadt Rheinfelden hervorgeht. Die Position der Kraftwerkbauer: «Im Sommer ist der Strom derart reissend, dass bei Hochwasser keine Fähre betrieben werden kann. Im Winter wäre es bei Niedrigwasser ebenfalls problematisch.» Die Argumentation mündete schliesslich in der Feststellung, es sei unmöglich «den Wortlaut der Konzessionsbestimmung» zu befolgen.

Aargau Schild
Erst seit 1908 markiert eine Eisentafel, wo auf der Brücke die Staatsgrenze verläuft.



Alles Auslegungssache und der Anfang eines Formalienstreits? Pragmatismus behielt die Oberhand. Unter dem Datum vom 15. Juni 1898 genehmigte der Regierungsrat des Kantons Aargau endlich den Bau eines «Dienststeges», der den schweizerischen Arbeitern den Zutritt zu den neuen Industriequartieren auf badischer Rheinseite erleichtern sollte. Es war eine Bewilligungsgebühr über 25 Franken zu entrichten. Ein spezieller Hinweis war ebenfalls schriftlich fixiert: «Der Steg wird nicht erstellt, um einem allgemeinen Verkehrsbedürfnis von Rheinfeldern und Möhlin mit dem badischen Ufer zu dienen.» Das bekräftigte sogar der Bundesrat am 5. August 1898 nach längeren Korrespondenzen.

Am Standort «zwischen Turbinenanlage und Theodorshof» gab es nichts zu rütteln, weil baulich vorbestimmt durch die Brücke über den das Kraftwerk speisenden Oberwasserkanal. Der Kostenvoranschlag für den Dienststeg wies eine Bausumme von 255 300 Mark aus und beinhaltete beispielsweise: «449 Tonnen Flusseisen, für Auflagerungen wie Gelenkplatten und Bolzen 8,2 Tonnen, 154 Kubikmeter Tannenbohlen für den Stegbelag.»

Interessant aus heutiger Sicht: Damals verhielt sich der Rheinfelder Gemeinderat gegenüber dem Projekt ablehnend und verweigerte Kostenbeteiligung, obwohl geplant war, entsprechend der Konzessionsvorgaben elek-

Wanderwegschild
Ein Hinweisschild macht darauf aufmerksam, dass der Eisensteg nur im Rahmen des kleinen Grenzverkehrs benutzt werden darf.



trische Leitungen über den Steg zu führen. Mehr noch: Was den Konzessionsvertrag für den Aufbau elektrischer Leitungen anbelangte, zeigte sich die Einwohnergemeinde Rheinfelden anfangs wenig kooperativ und suchte gar den Rechtsstreit. Die KWR hatten ausufernde Querelen langsam satt und schickten Klartext ins Rathaus an der Marktgasse: «Es kann nicht angehen, dass eine Gemeinde es verhindert, dass andere Gemeinden in der Umgegend nicht die Vorteile einer neuen, billigen Betriebskraft und der elektrischen Beleuchtung seitens unseres Elektrizitätswerks zu Teil werden.» Mit einem achtseitigen Schreiben vom 19. August 1897 unterbreiteten die KWR noch die «Rückkaufsmöglichkeit des Sekundarnetzes auf dem Gemeindebann», stellten aber trotz der Differenzen mit Rheinfelden der Stadt einen «jährlichen Gewinn» von 50 000 Franken in Aussicht.

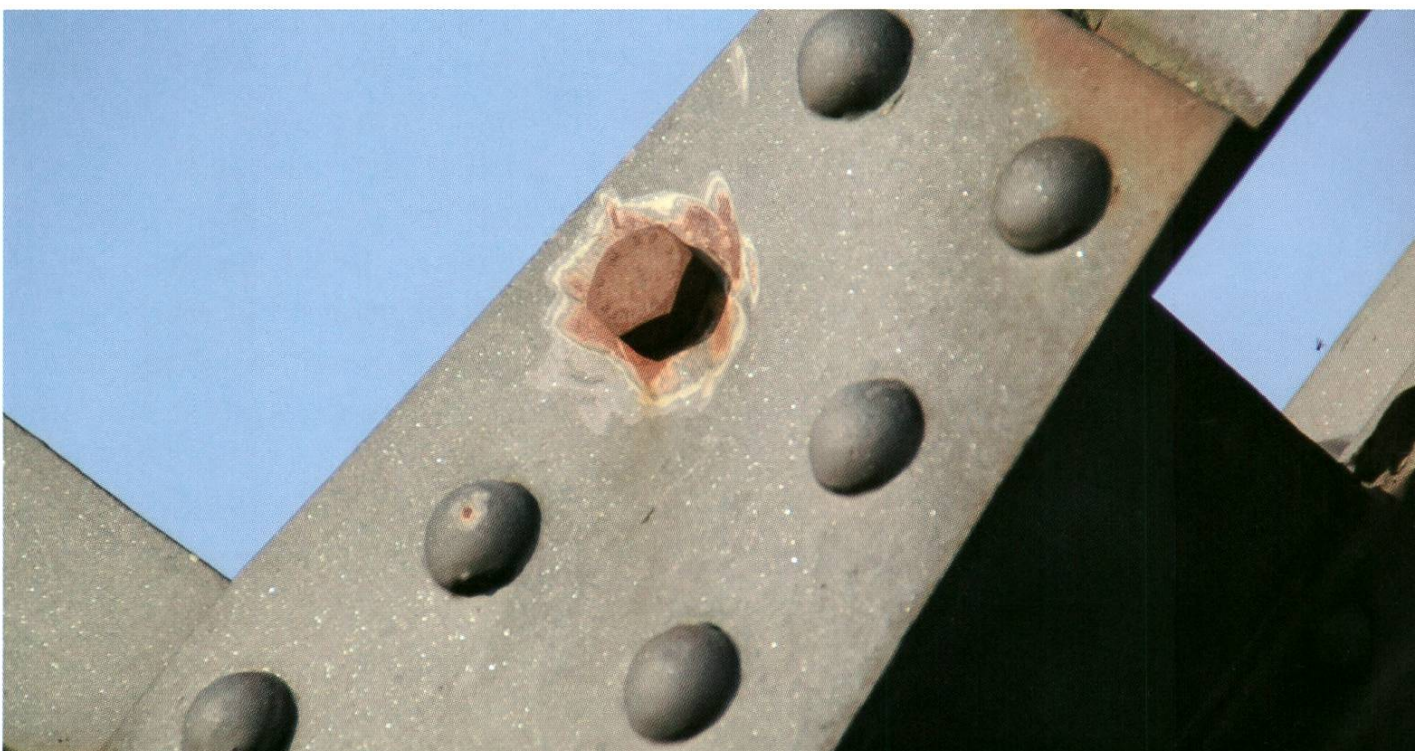
Am 4. Februar 1898 hatte der Bundesrat «zolldienstliche Bedingungen» gestellt: Der Steg diene nur dem Personenverkehr und Personenfuhrwerken der KWR, die auf eigene Rechnung auf deutscher Seite eine Portierloge und auf Schweizer Seite eine Schutzhütte für Grenzwächter installieren müssten. Die jährlichen Ausgaben für das Eidgenössische Zollpersonal für diesen Grenzpunkt wurden mit 5000 Franken budgetiert.

An den Schrauben und Nieten nagt der Rost, so dass in absehbarer Zeit einige Sanierungsarbeiten am Bauwerk notwendig werden. Über die Kosten und ihre Verteilung müssen sich die beiden Städte Rheinfelden und die Energiedienst AG noch unterhalten.



Zum 1. April 1900 öffnete das Zolldepartement den Steg für «zollpflichtigen Verkehr». Dass der neue Rheinübergang angenommen wird, dokumentiert ein Schreiben des Gemeinderats Rheinfelden vom 22. Dezember 1899 an den Aargauer Regierungsrat. «Erhebungen ergaben, dass 164 Arbeiter aus Rheinfelden, Möhlin, Mumpf, Wallbach, Zeiningen und Magden im Badischen arbeiten bei KWR, Aluminiumhütte, Natriumfabrik und elektrochemischen Werken.» Es handle sich um ein Missverhältnis, wenn der Steg abends um 9 Uhr geschlossen wird – speziell mit Blick auf die Schichtarbeiter. «Der Umweg über die untere Brücke ist zur Winterszeit eine Plackerei.» Im März 1900 verfügte schliesslich das Zolldepartement, dass die Kraftwerkbrücke «auf 1. April für zollpflichtigen Verkehr» geöffnet werde.

Der 1889 zur Weltausstellung und 100-Jahr-Feier der Französischen Revolution in Paris errichtete Eiffelturm und die zehn Jahre später fertig gestellte Kraftwerkbrücke Rheinfelden haben eine wichtige Gemeinsamkeit: Die Konstruktion aus Eisen- und Stahlteilen wird von Nieten zusammengehalten. 2,5 Millionen sollen es am Eiffelturm sein, an der Rheinfelder Brücke hat sie bislang noch niemand gezählt. Auch nicht im März 1943, als die KWR eine Sanierung in die Wege leiten wollten. «Durch Einwirkung der benachbarten chemischen Industrie sind Brückenteile



so stark vom Rost zerfressen, dass die Standsicherheit gefährdet ist.» Auf dem Höhepunkt des Zweiten Weltkriegs war es aber gar nicht einfach, die erforderlichen 2,5 Tonnen Eisen zu bekommen. Aus Akten im Stadtarchiv Rheinfeldern Baden geht hervor, dass vom Berliner Reichsministerium für Bewaffnung und Kriegsproduktion, Reichsgruppe Energiewirtschaft, eine «Ausnahmegenehmigung zur Freigabe des Eisenkontingents» eingeholt werden musste. Und die KWR forderten: «Die Brücke muss erhalten bleiben, da sie eine Bedingung der Konzession für das Werk war.»

Wie sich aber die Zeiten ändern. Derzeit ist der Abriss eine Bedingung in der Baugenehmigung fürs neue Kraftwerk. Allerdings entwickelten sich Sensibilitäten in der Bevölkerung, wonach es nicht mehr als nachvollziehbar gilt, die Brücke einfach abzureissen. Viele sehen in ihr ein technisches Baudenkmal und darüber hinaus ein Bindeglied zwischen beiden Rheinfeldern. Spaziergänger wie Velofahrer schätzen diesen stadtnahen Rheinübergang als Bestandteil der beliebten «Schwoberunde». Das ist jener Rheinufer-Rundweg, der die Zonen zwischen alter Rheinbrücke, Altstadt, Stadtpark, Eisensteg und dem als Folge der grenzüberschreitenden Gartenschau Grün 07 floristisch attraktiv gestalteten Adelberg auf badischer Rheinseite (mit herrlichen Aussichtspunkten auf unsere Altstadtkulisse) verbindet.

Die heutige Energiedienst AG (KWR-Nachfolgerin) als Bauherrin des neuen Kraftwerks beteiligt sich bewusst nicht aktiv an der (politischen) Diskussion über den Erhalt des Eisenstegs, verweist deutlich auf baurechtliche Fakten, lässt allerdings auch Kompromiss- und Finanzierungsbereitschaft erkennen, was einen Brückenerhalt anbelangt. Die IG Pro Steg mit alt Vizeammann Peter Scholer als Präsidenten entwickelte Strategien, um den Steg einerseits zu sichern oder an anderer stadtnaher Stelle möglichst einen Neubau zu realisieren. Im Sommer 2007 sammelten auf der badischen Rheinseite CDU-Frauen an die 1000 Unterschriften für den Erhalt der Kraftwerkbrücke. Der Verein SeniorInnen für SeniorInnen (SfS) verlangte

ebenfalls, das Bauwerk nicht zu zerstören. Ein offener Brief dieser Gruppierung ging an Stadttammann Franco Mazzi, den Gemeinderat sowie den badischen Oberbürgermeister Eberhard Niethammer, aber auch an das Baudepartement des Kantons Aargau, den Planungsverband Fricktal Regio, die Ortsparteien, Tourismus Rheinfelden. Die allgemeine Beliebtheit des Stegs dokumentierte auch eine Umfrageaktion der Aargauer Zeitung: Innerhalb von 5 Minuten konnten bei strahlendem Sonnenschein an einem frühen Sonntagnachmittag 54 Spaziergänger gezählt werden, die den Eisensteg benutzten. Sicherlich nicht repräsentativ, aber verdeutlichend, wie begehrt diese Flusspassage ist.

In einer Mail an den Rheinfelder Stadtrat hatte im Mai 2007 Walter Bender eindringlich gefordert, dass die Schneidbrenner kalt bleiben mögen, die Brücke habe Naherholungswert, sie entwickle sich bereits zum «Träger von Bildern und somit Kunst», was ein Konzept für die Zukunft bedeuten könne. Gut erkannt. Die Künstlerin Rud Witt installierte am Eisensteg einen 70 Meter breiten Wasserfall aus Seide. Die Installation entstand zum Abschluss der Grün 07 und machte im Interesse der IG Pro Steg auf den Erhalt des Brückenbauwerks aufmerksam. Vorausgegangen war bereits eine Bilderschau des Rheinfelder Malers Viktor Hottinger unter dem Titel «Oberwasser». Seine Werke hingen ein Jahr lang an den Eisenträgern und liessen die Flusslandschaft, jahreszeitlich bedingt, im unterschiedlichsten Licht erscheinen.

Der Eisensteg könnte nach Erfolg versprechenden Anfängen – auch – als grenzüberschreitender Kulturraum eine gute Zukunft haben. Darauf zielt die IG Steg ab, die an den Brückenköpfen Infotafeln installierte und darauf warnt, den «historischen Wert» dieses Rheinübergangs zu verkennen. «Es wäre ein gewaltiger Verlust, wenn der alte Kraftwerksteg abgerissen wird», forderte Christian Singer, pensionierter Bauverwalter der Stadt Rheinfelden und Präsident des Vereins Senioren für Senioren, an der Versammlung der Einwohnergemeinde im Dezember 2007 stärkeres historisches Bewusstsein. Das Problem des

Stegerhalts lastet nun klar auf den Schultern der Politik. Ende 2010 soll das neue Kraftwerk in Betrieb gehen, und bis dahin müssen Entscheidungen gefallen sein.

Der Steg mit seiner markanten Eisen- und Stahlkonstruktion ist bei Fußgängern und Velofahrern sehr beliebt.

