

Brücken über die Mosel (Teil-2)

Reinhard Velten,
2. Vorsitzender der Motivgruppe Ingenieurbauten e.V.

Doppelstockbrücke Alf-Bullay

Die 314 Meter lange Brücke wurde in den Jahren 1875/78 im Zuge des Baus der Bahnstrecke Koblenz-Trier errichtet. Die Brücke war Deutschlands erste Doppelstockbrücke. Geplant war zunächst eine reine Eisenbahnbrücke. Nachdem sich die Anliegergemeinden, der Kreis und auch private Unternehmer eine finanzielle Beteiligung ankündigten, genehmigte die

preußische Regierung den Bau einer Doppelstockbrücke. Auf dem Obergurt verkehrt die Eisenbahn auf dem Untergurt verläuft eine Straße.

Die kastenförmige Stahlgitterkonstruktion überspannt die Mosel mit sechs Einfeldträgern und fünf Flusspfeilern. Die längste Stützweite beträgt 72 Meter. 1928/29 wurde die Brücke umgebaut und verstärkt. Im Zweiten Weltkrieg lief über die Brücke auch der Nachschub an die Westfront. Deshalb wurde sie Ziel alliierter Bombenangriffe und im Februar 1945 bei einem Luftangriff zerstört. Am 24.

April 1947 wurde die Brücke wieder in Betrieb genommen. In den Jahren 1999/2000 erfolgten Sanierungsarbeiten.



Alte Ansichtskarte
Von den Bahnfreunden gibt es im Internet
zahlreiche schöne Aufnahmen.

In Ediger-Eller

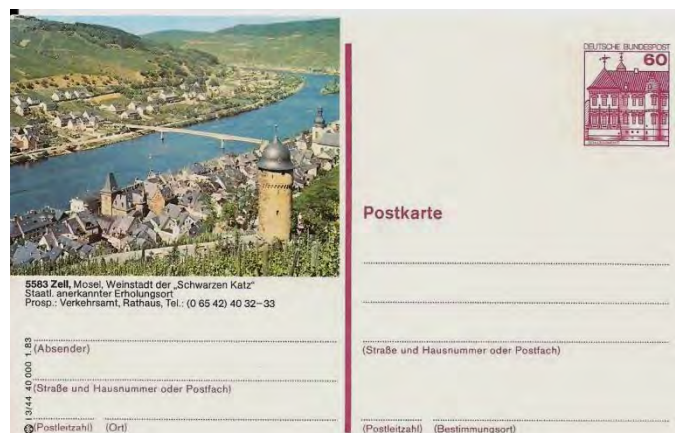
steigt hinter der Brücke mit 65% Hangneigung der „Calmont“ als steilster Weinberg der Welt auf 378 m. Die Vollwandträgerbrücke hat eine Hauptstützweite von 90 m und eine Gesamtlänge von 281 m.

Zell



liegt an einer der engsten Moselschleifen. Bis 1950 benutzten die Bürger zum Übersetzen an das andere Ufer die „Ponte“, wie auch hier die Fähre genannt wurde. Von 1905 bis 1964 prägten die Bauten der Moselbahn das Panorama. Teile des Viaduktes sind auch heute noch vorhanden.

Die Fußgängerbrücke wurde 1950 und die Straßenbrücke etwas weiter flussaufwärts 1955 dem Verkehr übergeben. „Der Runde Turm“ ist das Wahrzeichen von Zell. Er ist ein Teil der alten Stadtbefestigung und etwa 14 Meter hoch. Die Schießscharten gaben ihm den Beinamen „Pulverturm“.



Hangviadukt Pünderich

Der Hangviadukt ist zwar keine Brücke gehört aber zu den bedeutendsten Bauwerken der Moselstrecke.

Mit 786 Metern ist er der längste Hangviadukt in Deutschland. Mit einer Höhe von 10 Metern und 92 Bögen führt das Bauwerk quer durch die steilen Weinberge. Jeder der Bögen hat eine lichte Weite von 7,20 m. Das Mauerwerk besteht aus Bruch- und Ziegelsteinen.

Die größte Schwierigkeit bestand darin, jede Baugrube für die Pfeiler mit regelrechter Schachtverzimderung abzuteufen.



Am 15. Mai 1879 wurde der eingleisige Betrieb aufgenommen. Die zweigleisige Erweiterung wurde am 7. Oktober 1880 mit einem Schlusssteinfest gefeiert.



Erforderliche Reparaturarbeiten nach Kriegsende ermöglichten die Inbetriebnahme der Moselstrecke am 24. April 1947.

Ein „Eisenbahnhistorischer Kulturweg“

von Bullay nach Reil oder umgekehrt bietet faszinierende Ausblicke auf die Mosel, die Weinberge, das Hangviadukt und die Doppelstockbrücke von Bullay.

Bebilderte Informationstafeln erläutern die Geschichte der Bahnlinien und die Bedeutung der einzelnen Bauwerke.

Die Moseltalbahn

Die Eisenbahnstrecke Koblenz-Trier zweigt hinter Bullay in die Eifel ab. Durch Stichstrecken wurden z.B. Bernkastel-Kues und Traben-Trarbach an die Strecke angeschlossen. Im Zeitalter der Eisenbahn wollten aber auch viele andere Moselorte einen Bahnanschluss.

Im Jahr 1899 wurde die Moselbahn AG gegründet. Im August 1905 wurde auch das letzte Teilstück von Bernkastel bis Bullay fertig gestellt. Für die 102 Kilometer von Trier nach Bullay, am rechten Moselufer, brauchte das Bähnchen mehr als vier Stunden. Keine Überraschung bei insgesamt 38 Haltepunkten. Die Fahrgäste konnten nicht nur die Landschaft genießen sondern hatten auch ausgiebig Gelegenheit einen guten Tropfen von den vielen bekannten Weinlagen, in gut ausgestatteten Salonwagen, zu verkosten.

Als „Saufbähnchen“ wurde es in ganz Deutschland bekannt. Am 31.12.1962 hatte die Bahn ausgedient. Auch weil Platz für den Straßenbau und die Kanalisierung der Mosel gebraucht wurde. Abgesehen von dem einen oder anderen alten Bahnhofsgebäude und Teile der Viadukte von Zell und Leiwen sind bauliche Spuren kaum mehr vorhanden.



Alte Ansicht von Zell

Die Moselkanalisierung

In den Jahren 1958 bis 1964 wurde die Mosel von Metz bis zur Rheinmündung zur Großschiffahrtsstraße ausgebaut. 1979 erreichte die Schiffbarmachung den französischen Ort *Neuves-Maisons*. Bis heute sind 394 km mit insgesamt 28 Staustufen bei einer Fallhöhe von zusammen 161 m ausgebaut. In den Jahren 1992 bis 1999 wurde die Fahrinne von 2,70 auf 3,00 m vertieft. Die Mosel gehört zu den meist befahrenen Wasserstraßen Europas. Mit dem Bau der Staustufe Koblenz wurde bereits 1941 begonnen aber erst 1951 wurde sie fertig- gestellt. Die Staustufen bestehen in der Regel aus Schiffschleuse, Stauwehr und Wasserkraftwerk. Die Schleuse Zeltingen hat 2003 eine zweite Kammer bekommen und in Fankel ist eine zweite Kammer noch im Bau.



Von Luxemburg 1964 herausgegebene Sondermarke zur Einweihung des neuen Moselschiffahrtsweges



Die Kanalisierung hatte auch neue Brückenbauten zur Folge. Viele Fähren konnten nicht mehr betrieben werden, da sie für die neuen Verhältnisse, wie höherer Wasserstand, erhöhte Fließgeschwindigkeit und veränderte Ufergelände, nicht ausgelegt waren.

Plusbrief individuell der Gemeinschaft für Gegenwartsphilatelie e.V.. Marke und bildgleicher Stempel zeigen die Schleuse Koblenz u.a. mit einem Bogen der Europabrücke und Teile der Eisenbahnbrücke.

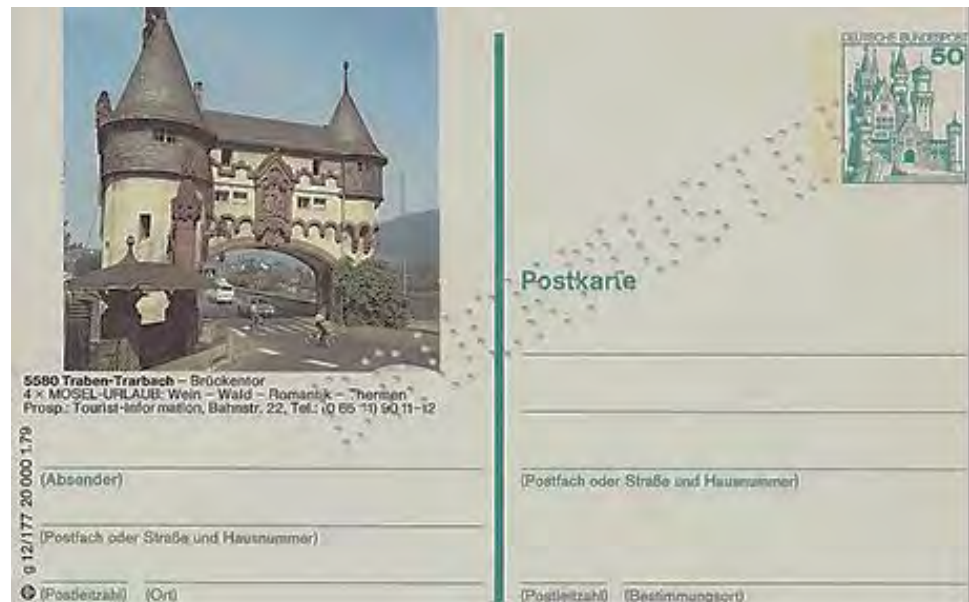
Traben-Trarbach

Die 1898/99 gebaute eiserne Bogenbrücke zwischen Traben und Trarbach trug wesentlich zur Stadtentwicklung bei.

Den Architekturwettbewerb zur Brücke gewann der Berliner Architekt *Bruno Möhring*, der zu dieser Zeit als freier Architekt für die Gutehoffnungshütte, Oberhausen, tätig war. Mit dem Bau der Bonner Rheinbrücke war Bruno Möhring auf einen Schlag bekannt geworden. Die Brücke in Traben-Trarbach war die erste Straßenbrücke zwischen Bernkastel und Koblenz. Um die Jahrhundertwende war Traben-Trarbach nach Bordeaux die zweitgrößte Weinhandelsstadt in Europa. Dies schaffte die Grundlage für eine rege Bautätigkeit im großbürgerlichen Stil.

Das Brückentor, von Möhring mit zahlreichen Jugendstilelementen verziert, wurde zum Wahrzeichen der Stadt.

Bruno Möhring (1863-1929); Architekt und Stadtplaner; zählt zu den bedeutendsten Architekten des Jugendstils in Deutschland. Bekannte Stahlkonstruktionen sind u.a. die Rheinbrücke in Bonn, die Moselbrücke in Traben-Trarbach, die Haltestelle „Döppersberg“ der Wuppertaler Schwebebahn, der *U-Bahnhof Bülowstraße* in Berlin (Hochbahn U 2) und die Maschinenhalle der *Zeche Zollern II/IV* in Dortmund.



Druckmuster zur
Bildpostkarte g 12/1.77

Zwischen den beiden Wehrtürmen wurde, in Anlehnung an die alte Stadtmauer, ein Wehrgang gebaut. Der untere Bereich wurde zur städtischen Weinstube und einige Jahre später mit einem weiteren Geschoss und einem Dach versehen. In der „Brücken-Schenke“ lässt sich ein Glas Wein mit einem interessanten Ausblick genießen.



1945 wurde die Bogenbrücke gesprengt und danach durch eine reine Zweckbrücke ersetzt. In den Jahren 2002 bis 2003 wurde das Bauwerk umfangreich repariert und saniert.

Im Juni 2003 wurde sie offiziell eingeweiht und als Glanzstück für die Jugendstil-Stadt gewürdigt. Bunte Farben und moderne Lampen fallen ins Auge.

Eine neue Moselbrücke

entsteht zur Zeit zwischen der Straßenbrücke in Traben-Trarbach und der Brücke in Wolf. Im Herbst 2012 wurde mit den Bauarbeiten begonnen. 2016 soll die Brücke fertig sein. Gebaut wird eine Spannbeton-Balkenbrücke.



Sie überspannt die Mosel auf der Trabener Seite bei Rissbach und auf der Trarbacher Seite in Höhe des Jugendhofs Wolf. Die Ortsteile Traben mit Rissbach und Wolf und Trarbach sollen durch diese Brücke spürbar entlastet werden und insbesondere den Schwerlastverkehr um die Ortschaften herum führen.

BPK f 5/70 1.78;

Die Gemeinde **Kinheim** hat zwei Bildpostkarten herausgegeben.

Auf der BPK g 7/108 1.79 ist die Moselbrücke kaum erkennbar.

Die Betonbalkenbrücke von 1965 ist nur eingeschränkt nutzbar. Die Fahrbahnbreite beträgt 4 Meter und die max. Nutzlast 6 to.

In Kinheim-Kindel wurden Überreste eines keltisch-römischen Hofs aus dem 3. Jahrhundert ausgegraben. Dabei wurde ein Hochrelief des *Schlegelgottes Sucellus* entdeckt.

Dieser Fund gilt als ältestes Zeugnis für den Weinbau an der Mosel.

Lösnich

Die wechselvolle Entstehungsgeschichte der Brücke in Lösnich endete nach dreijähriger Bauzeit mit dem Festakt zur Verkehrsübergabe am 16. März 1968. Die Kanalisierung, der Rückbau der Moselbahn und Finanzierungsfragen hatten das Projekt immer wieder verzögert.

Vom 25. Bis 27. Mai 1968 wurde die Fertigstellung mit dem ganzen Dorf und den benachbarten Gemeinden gefeiert.

Dabei wurde auch das Spiel: **„Der Fährmann und die Brücke“** von *Heinrich Schwaab*, aus Erden, aufgeführt.

Es wurde den schwierigen und schönen Zeiten des *„Fährmann Hannes“* gedacht aber auch nach vorne geschaut:

„Ein Traum, ein Wunsch ging in Erfüllung; zwei Ufer sind nun fest verbunden!“

Hinter Lösnich liegt An einer großen Moselschleife die Gemeinde **Zeltingen-Rachtig**. Die dortige Schleuse war die erste an der Mosel mit zwei Kammern. In unmittelbarer Nähe entsteht der neue Hochmoselübergang.



**Vorne die Zeltinger Brücke
und im Hintergrund Stauwehr
und Schleuse**

Die Hochmoselbrücke

Kernstück des 25 Kilometer langen Hochmosel-übergangs von Wittlich nach Longkamp ist die Hochmoselbrücke zwischen Ürzig und Zeltingen-Rachtig. Hochmoselbrücke ist der vorläufige Name des Brückenprojektes in Rheinland-Pfalz. Zwischen Befürwortern und Gegnern des Projektes entwickelten sich sehr rege Diskussionen.

Nachdem auch die Finanzierung gesichert war erfolgte am 27. April 2009 der erste Spatenstich. Vorarbeiten an der Trasse hatten bereits 2003 begonnen. Ab 2009 entstanden u.a. Baustellenstraßen, der Löslicher Zubringer und mehrere Grünbrücken. Gearbeitet wird auch an vier Talbrücken, einem 100 Meter langen Tunnel und einer Brücke zur Überführung einer Eisenbahnlinie.

Wegen Einsprüchen verzögerte sich der Baubeginn für das Kernstück um ein Jahr und begann erst 2012.

Der Auftrag zum Bau der Brücke wurde an eine ARGE unter Führung der Firma Eiffel, Hannover vergeben.



Fotomontage des LBM,
Landesbetrieb
Mobilität Rheinland-
Pfalz

Siehe auch: www.hochmoseluebergang.rlp.de

Es entsteht eine leichte Balkenbrücke mit zehn Pfeilern. Die Pfeiler werden tailliert gebaut, d.h. zur mitte hin dünner werdend. Das Fundament der Pfeiler wird bis zu 47 m tief im Boden verankert. Beim Bau kommt das Taktstiebetafelverfahren zur Anwendung.

Geplant ist eine 1702,4 m lange Balkenbrücke mit einem stählernen Überbau und einer orthotropen 29,0 m breiten Fahrbahnplatte. Die Brücke wird 11 Felder mit Stützweiten von 14,80 / 131,0 / 157,1 / 209,5 / 196,4 / 183,3 / 170,2 / 157,1 / 144,1 / 131,0 und 117,9 m besitzen. Die 10 Stahlbetonpfeiler werden Höhen von 20 bis 150 Meter aufweisen.

Ende 2013 wurde mit den Arbeiten an den ersten östlichen Pfeilern begonnen. Aktuell gibt es Diskussionen über Sickerwasser und Bodenbeschaffenheiten – ein Gutachten steht noch aus.

An der L 53, an der römischen Kelteranlage, ist ein Bürger-Informations-Zentrum (BIZ) entstanden, mit vielen Informationen rund um das Bauwerk.

Hängebrücke Wehlen

Wehlen, heute ein Stadtteil von Bernkastel-Kues, hatte mit seinen Brückenbauten stets nur kurze Freude. Die erste Brücke, eine Beton-Bogenbrücke, wurde am 22. Sept. 1915 als Kaiser-Wilhelm-Brücke dem Verkehr übergeben. Am 15. Januar 1920 zerstörte ein Hochwasser die Brücke. Fehler bei der Fundamentierung gelten als Ursache.

Erst in den Jahren 1923/24 wurden die Brückentrümmer geräumt. Am 24. Nov. 1926 wurde die zweite Brücke, diesmal eine eiserne Bogenbrücke, eingeweiht. Diese wurde am 12. März 1945 von deutschen Truppen gesprengt.

1947 wurde mit dem Bau der dritten Brücke begonnen. Errichtet wurde, (u.a. von Stahlbau Rheinhausen), eine Hängebrücke. Die bis an die Mosel reichende enge Bebauung auf der einen und die steile Hanglage auf der anderen Moselseite war wohl ausschlaggebend für die Konstruktionsform. Die Einweihung und Verkehrsübergabe erfolgte an dem Wochenende 17. bis 19. Sept. 1949.



Anfang der 1990er Jahre wurde eine komplette Sanierung des Bauwerks erforderlich. Dies zog umfangreiche Rückbau-, Abbruch- und Neubauarbeiten nach sich.

Die Wiedereröffnung erfolgte am 23. Sept. 1994. Die Brücke hat eine Spannweite von 132 Metern und eine Gesamtlänge von 207 Metern.

Ausführliche Informationen über die Baumaßnahmen und die besonderen Herausforderungen finden sich in der Zeitschrift Bauingenieur, Jg. 69, Nr. 9, 1994.



Brückentafel

Bernkastel-Kues

Bernkastel-Kues, mit der Burg Landshut, dem Graacher Tor, dem Marktplatz und den vielen Fachwerkhäusern gehört auch zu den viel und gerne besuchten Orten an der Mosel.

Nach zweijähriger Bauzeit wurde am 18. Nov. 1874 die erste Straßenbrücke zwischen Bernkastel und Kues feierlich eingeweiht. Am 13. Dez. 1933 wurde die zweite Brücke eingeweiht. Diese wurde am 11. März 1945 durch deutsche Pioniere gesprengt.

Die von den Amerikanern errichtete Pontonbrücke durfte von Zivilpersonen nicht benutzt werden – ihnen dienten kleine Boote zum Über-setzen. 1946 wurde mit dem Wiederaufbau der Brücke begonnen. Wegen des Mangels an Material und Arbeitskräften entschied man sich für den Ausbau nur einer Fahrbahn. Am 5. Okt. 1947 wurde die Nachkriegsbrücke eingeweiht. 1953, nach langwierigen Verhandlungen, stellten die alliierten Militärbehörden das notwendige Baumaterial zur Verfügung, um die Brücke zweispurig zu erweitern.

In den Jahren 1993 bis 1995 wurde die Brücke um- und teilweise neugebaut. Die Einweihung erfolgte am 18. Aug. 1995. Die gevoutete Balkenbrücke hat eine Spannweite von 74 m und eine Gesamtlänge von 247 m.



Absenderfreistempel der Verbandsgemeinde



Bernkastel-Kues mit fünf Moselbrücken



Eigene Aufnahme vom Mai 2013



BRD Nr. 301

Hinter der Brücke erkennt man rechts das Cusanusstift (Nikolaus von Kues, Cusanus, 1401 – 1464, Philosoph, Theologe, Humanist)

In einigen Publikationen taucht auch die Ortsbezeichnung **Moselbrück** auf.

Dies ist jedoch kein Ort, sondern der Name einer Fernsehserie die zwischen 1987 und 1993 in 30 Folgen ausgestrahlt wurde. Als Kulisse dient das Dorf Ürzig, aber auch in Cochem, Bernkastel und anderen Orten wurde gedreht.



Empfohlene Literatur über Bernkastel-Kues:
„Bernkastel-Kues – Bilder aus vergangenen Tagen“ von Heinz Grundhöfer

Piesport

Am Beispiel Piesport erkennt man die Problematik, wenn man heute (2013) die bautechnische Entwicklung von Brücken über 100 Jahre zurückverfolgen möchte.

Die Piesporter Brücke wurde 1912 und die Münsterter Brücke 1922 errichtet. Beide Brücken wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört. Beide Brücken wurden unter großen Anstrengungen, vor allem finanzieller Art, wieder hergestellt und im Herbst 1949 wieder freigegeben. Die Piesporter Brücke wurde beim Wiederaufbau baulich verändert; es wurde ein großer Spannbeton-bogen gebaut. Genauere Daten konnte ich nicht in Erfahrung bringen. Die Münsterter Brücke in Niederremmel wurde 1979 repariert und erneuert.

In verschiedenen Publikationen sind auch verschiedene Namen für die Brücken zu finden. Die Piesporter Brücke wird auch als Michaelsbrücke genannt. Die Brücke in Niederremmel wird als Reinsporter Brücke oder Niederremmeler Brücke erwähnt. Heute spricht man von der Münsterter Brücke in Niederremmel und von der Piesporter Brücke in Piesport.



Bis 1969 waren die Ortsgemeinden Piesport und Niederremmel selbstständig. Zwischen den Orten bestand auch eine gewisse Rivalität. Mit den Ortsteilen Müstert, Ferres und Reinsport wurden sie zur Gemeinde Piesport. Seit 2012 gehören sie zur Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues.

Die Münsterter Brücke wird für den landwirtschaftlichen Verkehr genutzt und hat eine Nutzlast von max. 9 to.



Aufnahme um 1935
Vorne Münsterter Brücke Niederremmel
Hinten Piesport



Aufnahme um 1959
Vorne Piesporter Brücke und hinten
die Münsterter Brücke

Im Sommer 2009 rampte ein Schubschiff die Münsterter Brücke und beschädigte einige Stahlteile. Die Brücke ist seitdem gesperrt (auch heute noch). Die Reparaturkosten würden von der Versicherung übernommen. Eine vorgenommene Untersuchung hat jedoch ergeben dass auch eine Sanierung der Pfeiler nötig wäre. Diese Kosten müssten von der Gemeinde getragen werden, da die Brücke vom Kreis als reine Ortsbrücke bewertet und an die Gemeinde „abgegeben“ wurde. Die Diskussionen vor Ort sind sehr rege. Die Winzer aus Niederremmel beklagen einen 5 km langen Umweg. Andere vertreten den Standpunkt man könne sich eine der beiden Brücken sparen. Für den Herbst 2013 war eine Bürgerbefragung geplant wurde aber bisher wegen fehlender Fakten noch nicht durchgeführt.