Moselbrücke Treis-Karden

Schlagwörter: Brücke (Bauwerk)
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Treis-Karden
Kreis(e): Cochem-Zell
Bundesland: Rheinland-Pfalz



Blick auf Treis und die Moselbrücke (2022)
Fotograf/Urheber: Hermann-Josef Spies

Die Moselbrücke Treis-Karden verbindet die beiden Ortsteile Treis und Karden miteinander. Die Grundpfeiler haben sich als Teil der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Vorgängerbrücke erhalten und tragen die heutige Brücke.

Die Menschen von Treis, Karden und dem Umland waren es Anfang der 1920er-Jahre leid: Es gab keine vernünftige und belastbare Querungsmöglichkeit über die Mosel. Bei Hochwasser oder Eisgang war der Fährbetrieb oftmals tage- und wochenlang unterbrochen. Somit stand der gesamte Verkehr vom Hunsrück zur Eifel still. Die Bürger forderten vernehmlich: „Was die Römer bei Treis bereits besaßen und von uns seit Jahrhunderten erstrebt wird, das soll nun Wirklichkeit werden, Wir wollen eine feststehende Brücke von Treis nach Carden.“ Doch es sollte lange dauern, bis dieser Wunsch erfüllt wurde.

Erste Bemühungen zum Bau einer Brücke im späten 19. Jahrhundert
Der Bau der Bahn steht dem Bau einer Brücke entgegen
Initiative
Bau der alten Moselbrücke
Aussehen der alten Moselbrücke
Zerstörung der alten Brücke
Bau der neuen Brücke
Weitere Arbeiten an der Brücke

Erste Bemühungen zum Bau einer Brücke im späten 19. Jahrhundert

Von diesem Wunsch getragen, stellte der Bürgermeister von Treis, Franz Aloys Cadenbach, (1808-1887) im Jahr 1876 einen Antrag bei der Königlichen Preußischen Regierung in Koblenz auf Errichtung einer feststehenden, steinernen Moselbrücke zwischen den damals selbstständigen Gemeinden. Der Antrag wurde damit begründet, dass an dieser Stelle die Hauptverkehrsstraßen aus dem Eifel- und Hunsrückraum zusammenlaufen und deswegen unbedingt ein fester Moselübergang erforderlich sei. Jedoch hatte der Antrag keinen Erfolg, denn er blieb unbeachtet in der Schublade liegen. Die Regierung in Koblenz hatte einen Brückenbau an einem anderen Ort ins Auge gefasst. Es ging um den Eisenbahn-Brückenbau bei Alf/Bullay im Kreis Zell, der etwa 40 Kilometer von Treis entfernt liegt und schon damals für den Landverkehr geplant war. Die Enttäuschung in Treis war groß. Der Antrag zum Brückenbau des Treiser Bürgermeisters wurde in der Regierung nicht weiterverfolgt. Aber zur

Verwunderung der Bürger in den damaligen Amtsbezirken von Treis und Karden stellte die Regierung an den Kreis Cochem einen Antrag auf Bewilligung eines Baukostenzuschusses für die Eisenbahnbrücke Alf/Bullay. Da schlugen die Wellen hoch. Der Landrat schlug den Kreistagsmitgliedern vor, den Beihilfeantrag mit großer Mehrheit abzulehnen - dies erfolgte prompt. Da aber mit der Eisenbahnlinie von Treis an moselaufwärts begonnen wurde, blieb es dabei: Der Antrag wurde auf Eis gelegt, und somit tat sich in puncto Brückenbau 34 Jahre lang nichts.

Der Bau der Bahn steht dem Bau einer Brücke entgegen

Im Jahr 1910 wurde das Projekt von der Gemeinde Treis wieder ernsthaft betrieben. Bürgermeister Keßler stellte unter Beteiligung des Staats, der Provinz, des Kreises und der interessierten Gemeinden erneut einen Antrag und legte prüfungsfähige Baupläne vor. Der Landeshauptmann schrieb einen sal-bungsvollen Brief zurück. Dabei blieb es, die Menschen mussten weiter warten. Dann wurde im Oktober 1916 auf den Brückenbau aufmerksam gemacht. Die Baukostensumme war mit 330 000 Reichsmark veranschlagt. Die Finanzierung war so gedacht, dass Staat, die Provinz, der Kreis Cochem und die Gemeinden sich die Baukosten teilen sollten. Es wurde für den Bau einer Zufahrtsrampe zur Moselbrücke von der Regierung ein Betrag von 150 000 Reichsmark in drei Jahresraten in Aussicht gestellt. Aber der Brückenbau wurde immer noch nicht angegangen. Der Minister für öffentliche Arbeiten in Berlin erklärte sich lediglich bereit, vom Tage der Inbetriebnahme der geplanten Brücke über die Mosel die Fähre in Treis ohne eine Entschädigung - wegen des Einnahmeausfalls - ruhen zu lassen. Infolge der im Jahre 1917 einsetzenden Bauarbeiten der Moselbahn auf dem rechten Ufer wurde der Brückenbau nicht in Angriff genommen - um eine Behinderung der Bahnarbeiten zu vermeiden. Es wurde mit dem Bau einer Staatseisenbahn zwischen Koblenz und Bengel auf der rechten Flussseite begonnen. Gleichzeitig sollten in Treis eine Hauptbahnstation, ein Güterbahnhof und eine Eisenbahnwerkstätte gebaut werden.

Die Bewohner der Orte am rechten Moselufer atmeten erleichtert auf und glaubten nun endlich an das Ziel ihrer Wünsche gelangt zu sein - ein Verkehrsanschluss schien greifbar nahe. Dann kam der Tiefschlag: Im Jahre 1922 wurde der Plan, eine Teilstrecke von Koblenz bis Treis zu errichten, infolge veränderter Verhältnisse fallen gelassen. Nur der Ausbau der Teilstrecke von Treis moselaufwärts bis Bengel, unter Überbrückung der Mosel bei Treis und Einführung der Eisenbahnlinie in den Staatsbahnhof Karden auf der linken Moselseite auf einer Strecke Koblenz Trier war geplant. Ein Jahr später wurden die gesamten Bauarbeiten aus Kostengründen eingestellt und die bereits geschaffenen Anlagen abgebaut. Damit mussten die Menschen auf der rechten Moselseite und auch im Hunsrück ihre Hoffnungen zunächst begraben. Es schien, dass sie für ewig und alle Zeiten vom Verkehr abgeschnitten sein sollten. In den Jahren 1901, 1908/09 sowie 1914 und 1918 hatte man eine Pontonbrücke bei normalem Wasserstand installiert, um die Mosel zu überbrücken. Aber es entwickelte sich ein höheres Verkehrsaufkommen, und Automobile und Lastwagen mussten, besonders bei Nacht, weite Umwege über den Hunsrück und durch die Eifel fahren, um an ihr Ziel zu gelangen.

Initiative

Es gründete sich ein „Komitee für den Bau einer Moselbrücke Treis-Carden“ unter Führung des Treiser Bürgermeisters Keßler und des Weingutbesitzers Jakob Petry aus Treis. Beide wurden aktiv. Mit schlagfertigen Argumenten verfassten sie mit Datum vom 9. März 1924 ein Gesuch an die preußische Regierung, darin wurde die Bedeutung des verkehrsreichen Knotenpunktes Treis hervorgehoben. jetzt beschloss der Treiser Gemeinderat - es war die Sitzung vom 25. März 1924 - den Brückenbau auf Kosten der Gemeinde errichten zu lassen. Da fand plötzlich das Gesuch des Komitees an die Regierung doch noch Gehör. Nach großen Schwierigkeiten einen Finanzierungsweg zu finden, wurden die Arbeiten dann am 1. Juli 1924 begonnen.

Bau der alten Moselbrücke

Der Bau der Vorgängerbrücke begann im Jahr 1924 unter großen Schwierigkeiten. Zwar wurde zügig mit dem Bau begonnen, aber wenige Monate nach Beginn vernichtete ein katastrophales Hochwasser im November 1924 das Brückengerüst. Der gesamte Maschinenpark stürzte in die Moselfluten. Das Naturereignis hatte Folgen: Die veranschlagten Baukosten von 600 000 Reichsmark konnten nicht mehr gehalten werden sie stiegen mit Grundstückserwerb und Kreditzinsen schlussendlich auf rund 1 Million Reichsmark. Trotz des Hochwassers gelang es der Firma, den Fertigstellungstermin nach 250 000 Arbeitsstunden einzuhalten. 2.200 Tonnen Zement und 16.000 Tonnen Kies wurden verarbeitet. Am 8. Oktober 1925 war das Brückenbauwerk fertig gestellt. Das hölzerne Brückengerüst konnte abgesenkt werden, nach drei Stunden stand das Gewölbe frei, und das gelungene Bauwerk war zu bestaunen.

Aussehen der alten Moselbrücke

Die erste Brücke am Standort bestand aus drei Strombögen und zwei Landbögen. die Strompfeiler waren in einer Tiefe von acht Metern unter Wasser auf Felsen gegründet. Für die Erhebung des „Brückenzolls“ wurden auf beiden Moselseiten in Treis und

Karden kleine Brückenhäuschen gebaut.

Interessant waren die Benutzungsgebühren. Personen ab vier Jahren mit Traglasten mussten 5 Pfennig zahlen. Für ein Pferd wurden den 20 Pfennig erhoben. Ein Stück Rindvieh oder ein Esel kosteten 15 Pfennig. Für eine Ziege oder Hunde waren 5 Pfennig fällig. Für Personenwagen mit bis zu vier Sitzplätzen und beladenen Lastkraftwagen entrichtete man je nach Gewicht bis zu 3 Reichsmark. In der Nachtzeit und in den Wintermonaten wurde dann der doppelte Tarif erhoben. Für die Einwohner von Treis und Karden galt ein günstiger Tagestarif. Mit zunehmendem Verkehrs aufkommen war die Brückengelderhebung für die Gemeinde Treis ziemlich lukrativ, sodass man die Baukosten von 1 Million Reichsmark gut verkraftete.

Zerstörung der alten Brücke

1939 ereignete sich für einen Treiser, der zur Bewachungsmannschaft der Brücke abkommandiert war, ein tragisches Schicksal. Beim Passieren einer Kolonne von Militärfahrzeugen über die Brücke erfasste ihn ein Fahrzeug. Franz Spies erlitt dabei tödliche Verletzungen und somit war er der erste Kriegstote, den die Gemeinde Treis zu beklagen hatte.
Die alte Moselbrücke Treis-Karden wurde nur 20 Jahre alt. 1945 wurde sie im Zuge der Kampfhandlungen des Zweiten Weltkriegs von zurückweichenden deutschen Truppen gesprengt. Durch die Sprengung wurden die drei mittleren Bögen zerstört und stürzten in die Mosel.

Bau der neuen Brücke

Schon bald nach Kriegsende erkannte die französische Besatzungsmacht, dass aufgrund der Verkehrsbedeutung ein schneller Wiederaufbau unbedingt erforderlich war. Für erste Arbeiten, Beseitigung der Trümmer damit die Schifffahrt wieder aufgenommen werden konnte, wurden 150 deutsche Kriegsgefangene eingesetzt. Da die drei mittleren Pfeiler und die beiden landseitigen Widerlager kaum Schäden aufwiesen, wurden diese in die Planung der neuen Brücke einbezogen. Der Entwurf sah daher eine ähnliche, jedoch etwas schlankere Brücke mit ebenfalls drei Strom- und zwei Landbögen aus Stahlbeton vor. Nach einer beschränkten Ausschreibung erfolgte Anfang Mai eine Auftragsvergabe an die Fa. Wiemer & Trachte aus Dortmund. Wegen Mangel an Facharbeitern und Einsturz eines Teils des Leergerüstes durch einen Sturm gelang es erst Mitte November 1946 die Bögen fertig zu stellen. Durch die folgenden Wintermonate verzögerte sich die Herstellung der Fahrbahnplatte. Übergangsweise wurde jedoch eine, schnell ohne schweres Werkzeug zu montierende, Bailey-Brücke auf die bereits fertigen Brückenteile gebaut. Diese war bis zum betonieren der Fahrbahnplatte im April 1947 in Betrieb. Im April 1947 rollte der Verkehr dann wieder. Die offizielle Übergabe erfolgte jedoch erst am 19.04.1948. Die neue Brücke hat eine Länge von 195,10 m. Die Feldweiten der Bögen betragen: 12,50 m - 50,00 m - 58.90 m - 50,00 m - 15,00 m.

Weitere Arbeiten an der Brücke

Mit dem Ausbau der Bundesstraße Nr. 416 wurde im Jahre 1962 linksseitig eine Abfahrt Richtung Koblenz angelegt. Das gestiegene Verkehrsaufkommen machte in den Jahren 1980/81 eine umfangreiche Instandsetzung erforderlich. Zur Substanzerhaltung mussten im Jahre 2001 wiederrum umfangreiche Sicherungsmaßnahmen an der Bewehrung und dem Betonoberfläche durchgeführt werden. Dabei erhielt die Brücke auch die heutige farbliche Gestaltung. Die Brücke dient jedoch nicht nur Fahrzeugen und Personen zur Querung der Mosel. An der oberstromseitigen Gehwegplatte sind Abwasserdruck- und Telefonleitungen, unterstromseitig eine Wasserleitung zur Ver - und Entsorgung angehangen.

(Karl-Josef Zimmermann; Klaus Layendecker, Ortsgemeinde Treis-Karden, 2022)

Moselbrücke Treis-Karden

Schlagwörter: Brücke (Bauwerk)
Straße / Hausnummer: Bundesstraße B 49
Ort: 56253 Treis-Karden
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Koordinate WGS84: 50° 10 38,44 N: 7° 18 0,73 O / 50,17735°N: 7,3002°O
Koordinate UTM: 32.378.632,46 m: 5.559.731,98 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.592.918,19 m: 5.560.944,53 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Karl-Josef Zimmermann (2022), Klaus Layendecker (2022), „Moselbrücke Treis-Karden“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-345247 (Abgerufen: 23. November 2026)

Copyright © **LVR**