

Ruinen der ehemaligen Hindenburgbrücke bei Bingen/Rüdesheim

Schlagwörter: [Brücke \(Bauwerk\)](#), [Ruine](#), [Eisenbahnbrücke](#)

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

Gemeinde(n): Bingen am Rhein (Rheinland-Pfalz), Rüdesheim am Rhein

Kreis(e): Mainz-Bingen, Rheingau-Taunus-Kreis

Bundesland: Hessen, Rheinland-Pfalz



Hindenburgbrücke
Fotograf/Urheber: Karl Peter Wiemer

Kartenhintergrund: © Terrestris.de 2026

Die Hindenburgbrücke war eine monumentale Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen Bingen-Kempton und Rüdesheim. Als einzige je gebaute Brücke zwischen Mainz und Koblenz, wurde sie zwischen 1913 und 1915 errichtet. Ihr Bau stand in engem Zusammenhang mit der strategischen Eisenbahnpolitik des Deutschen Kaiserreichs vor dem Ersten Weltkrieg. Ziel war vor allem die Schaffung einer leistungsfähigen rechts- und linksrheinischen Verbindung zwischen den westdeutschen Industriegebieten, dem Rhein-Main-Raum und den Aufmarschgebieten in Richtung Frankreich. Weniger berühmt als ihre Schwesterbrücke in Remagen überlebte sie den Zweiten Weltkrieg nicht. Die Frage, ob es bei Bingen wieder eine neue Brücke geben soll, spaltet die Region, aber nur wenige kennen die spannende Geschichte der Brücke, von der es heute nur wenige aber deutlich sichtbare Reste am und im Rhein gibt.

[Entscheidung zum Bau](#)

[Standortwahl](#)

[Aussehen der Hindenburgbrücke](#)

[Brückenköpfe und Bezug zur Brücke von Remagen](#)

[Bau und Inbetriebnahme](#)

[Nutzung der Brücke](#)

[Vom Streit der Schiffer mit der Bahn](#)

[Gründung der Bingen-Rüdesheimer Motorbootsbesitzer-Genossenschaft](#)

[Zerstörung](#)

[Diskussion über den Wiederaufbau](#)

[Internet](#)

Entscheidung zum Bau

Bevor die Brücke gebaut wurde, gab es ein seit 1861 bestehendes Eisenbahntrajekt (Eisenbahnfäherverbindung) zwischen Bingerbrück und Rüdesheim, bei dem Güterwagen mit Fähren über den Rhein transportiert wurden. Dieses Verfahren war angesichts des zunehmenden Güter- und Militärverkehrs zu langsam und technisch überholt. 1900 gab es eine Diskussions-

Vorlage des Planes zum Bau einer Rheinbrücke zwischen Bingen und Rüdesheim durch den zuständigen preußischen Minister (entspricht dem heutigen Verkehrsminister) im preußischen Abgeordnetenhaus. Der Bau erfolgte vorwiegend aufgrund militärstrategischer Erwägungen. Im Rahmen des Schlieffenplans sollte die Hindenburgbrücke die Verbindung von rechter Rheinstrecke und Nahetalbahn sicherstellen. Sie war damit Teil einer „Brückenfamilie“ aus drei ähnlichen Eisenbahnbrücken über den Rhein, neben Bingen bei Urmitz und die später weltberühmt gewordene Brücke bei Remagen. Die Bauarbeiten für die Hindenburgbrücke begannen 1913 als erste der drei Brücken.

Standortwahl

Die Standortwahl erwies sich als schwierig, da die starke Strömung und das felsige Fahrwasser des Binger Lochs einen unmittelbaren Übergang bei Bingen erschwerten. Deshalb entschied man sich für eine weiter östlich gelegene Querung auf Höhe der Rüdesheimer Aue. Die Brücke verband die Nahetalbahn und die linksrheinischen Strecken mit der rechtsrheinischen Rheinstrecke und erhielt zusätzliche Zufahrtskurven bei Ockenheim und Münster-Sarmsheim. Die Finanzierung erfolgte überwiegend durch das Deutsche Reich, was die militärische Bedeutung des Projekts unterstreicht. [nach oben](#)

Aussehen der Hindenburgbrücke

Konstruktiv handelte es sich um eine große Stahlbogenbrücke mit massiven Vorlandviadukten aus Naturstein und Beton. Die vollständig aus Eisen und Stahl gefertigte, hohe Bogenbrückenkonstruktion mit ihrer untenliegenden Fahrbahn prägte das wuchtige Erscheinungsbild der Hindenburgbrücke. Die Gesamtanlage betrug 1175 Meter; davon entfielen rund 740 Meter auf die eigentliche Strombrücke über den Rhein. Damit war sie die zweitlängste Rheinbrücke nach Wesel. Die Zufahrten bestanden aus gemauerten beziehungsweise betonierten Gewölbebrücken. An den Landseiten wurden für Lager und Auffahrampen 12 Flutpfeiler montiert. Der Hauptstrom wurde durch eine Reihe großer stählerner Bogenfachwerkträger überspannt. Konkret handelte es sich um zwei Bogenbrückenkonstruktionen und fünf Parallelfachwerkträger mit jeweils untenliegender Fahrbahn (die Gesamtbreite der Brücke betrug 12 Meter (einschl. eines Fußweges auf jeder Seite); 2 Gleisstränge benötigten eine Breite von 7 Metern. Die Bogenträger mit Zugband wiesen mit je 169,4 Metern eine für die damalige Zeit ungewöhnlich hohe Stützweite auf, die Fachwerkträger hatten Spannweiten von einmal 94,2 Meter und viermal 77,0 Meter. Sie war gelagert auf 18 Pfeilern, davon trugen 8 Basaltpfeiler die komplett aus Eisen und Stahl gefertigte Bogenbrückenkonstruktion. Charakteristisch war die damals moderne Kombination aus genieteten Stahlfachwerken und monumentalen Strompfeilern aus Basaltstein. Die Gleise lagen unterhalb der Stahlkonstruktion, wodurch die hohen Bogenbinder das Erscheinungsbild prägten.

Brückenköpfe und Bezug zur Brücke von Remagen

Die militärische Bedeutung des Bauwerks (mehr dazu s.u.) lässt sich auch in der Gestaltung der beiden Widerlager der Brücke mit den festungsartigen Brückenköpfen ablesen. Diese Türme hatten Schießscharten, Vorratslager und Truppenunterkünfte für die Brückenbesatzungen. Von den Flachdächern hatte man einen Rundumblick über das gesamte Tal. Die Brücke bei Remagen war baugleich, und im Film über den Fall der Brücke von Remagen 1945 kann man die Funktionsweise dieser Festungsbrücke gut sehen. Auch hinsichtlich ihrer technischen Monumentalität gehörte die Brücke zu jener Gruppe großer strategischer Rheinbrücken, zu denen auch die Ludendorff-Brücke bei Remagen und die Rheinbrücke bei Urmitz zählten. [nach oben](#)

Bau und Inbetriebnahme

Ungefähr 300 ausländische Arbeiter (zahlreiche italienischer Abstammung) waren am Bau der Brücke, hauptsächlich bei Erdarbeiten mit beschäftigt. Einige siedelten sich in den angrenzenden Gemeinden Kempton und Gaulsheim an. Ohne Ehrengäste, ohne Zeremonie oder Zerschneiden eines roten Bandes fand am 16. August 1915 die Einweihung der Brücke statt. Die Brücke wurde am 1. September 1915 in Betrieb genommen und diente zunächst fast ausschließlich militärischen Transporten des Ersten Weltkriegs.

Nutzung der Brücke

Die Brücke erlaubte eine bessere Versorgung der deutschen Soldaten in Frankreich während des Krieges. 1918 wurde sie nach Feldmarschall Paul von Hindenburg benannt, die Brücke bei Remagen nach Ludendorff und die Brücke bei Urmitz nach dem Kronprinzen Wilhelm von Preußen (1882-1951). Alle waren Heeresführer des Ersten Weltkrieges gewesen, was nochmal die militärische Bedeutung von Brücken zu dieser Zeit verdeutlicht. Nach dem Ersten Weltkrieg entfiel ihre ursprüngliche Aufgabe. Die französischen Truppen bauten sie um, so dass auch Kraftwagen die Brücke benutzen konnten. Dazu wurden Bohlen zwischen die Gleise gelegt, die wieder entfernt werden konnten, was aber sehr arbeitsaufwendig war. Ab dem 8. Oktober 1920 hatten auch private Fuhrwerke und Fahrzeuge die Möglichkeit, den Rhein an dieser Stelle zu queren. Fußgänger und Radfahrer konnten sie zeitweise ebenfalls passieren. Teure vier Reichsmark (in heutiger Kaufkraft: 40 €) kostete die Passage der Hindenburgbrücke zu dieser Zeit. Bei den seltenen Zugfahrten wurde sie für den Kraftfahrzeugverkehr für 30 Minuten gesperrt. Nur wenige Züge benutzten die Brücke für eine Verbindung von Wiesbaden nach Bad Münster am Stein. An Wochentagen fuhren 11, an

Wochenenden 15 Züge über die Brücke. Denn es gab nur wenige Betriebe oder Passagiere aus Rüdesheim oder dem Rheintal, die einen Zug nach Bingen oder in das Nahetal benötigten. Züge aus den Großräumen Mainz oder Koblenz konnten genauso gut die Brücken in Mainz oder Koblenz nutzen und dann über Bingerbrück in das Nahetal weiterfahren. [nach oben](#)

Vom Streit der Schiffer mit der Bahn

Zwischen der Reichsbahn und Binger Schiffern kam es zu einem Streit, ob die Beförderung durch Boote die Fährrechte der Bahn verletze. 1926 kam es zu einem Prozess vor dem „Schiffahrtsgericht Rüdesheim“, die angeklagten Schiffer wurden freigesprochen. 1927 musste der Reichsaußenminister Stresemann beim Überqueren der Brücke bezahlen. Da es ein Reichsgesetz gab, das Brückenzoll untersagte, wurde die Sache dem Ministerium übergeben. Die Verhandlungen zogen sich bis 1930 hin. Die Deutschen Reichsbahn wollte die Brücke allein von 4 bis 21 Uhr für den Fahrzeugverkehr öffnen. Schließlich sperrte die Bahn den Straßenverkehr vom 1. August 1930 an komplett aus, nur Fußgänger und Radfahrer konnten die Brücke weiter benutzen.

Gründung der Bingen-Rüdesheimer Motorbootsbesitzer-Genossenschaft

Der Streit der Schiffer mit der Bahn führte 1927 führte zu einem Zusammenschluss von neun Binger Fährschiffern im Jahr 1927/28, ebenso in Rüdesheim. 1930 bündelten sie ihre Interessen in der Bingen-Rüdesheimer Motorbootsbesitzer-Genossenschaft. Das Preußische Ministerium für Handel und Gewerbe war wesentlich an der Entscheidung beteiligt, der Reichsbahn den Fährverkehr zu untersagen und privaten Fähren Personen- und Autofährdienste zu erlauben. Diese Aufgabe fiel der Bingen-Rüdesheimer zu. Das Reich zahlte einen Zuschuss zur Beschaffung von Schiffen. 1933 kam die Personenfähre „Stadt Bingen“ (in Bingen als „Schiffchen„ bekannt) und die Autofähre „Stadt Rüdesheim“ zum Einsatz. Als Verstärkung für die Personenfähre wurde noch im selben Jahr ein Ausflugsschiff in Auftrag gegeben. Es wurde nach dem Regierungsrat Paul Milatz benannt, der wesentlich an der Entscheidung des Ministeriums beteiligt war. [nach oben](#)

Zerstörung der Hindenburgbrücke

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Brücke mehrfach Ziel alliierter Luftangriffe. Am 13. Januar 1945 wurde dabei die Vorbrücke zerstört. Die endgültige Zerstörung der Hindenburgbrücke erfolgte um den 15. März 1945 durch Pioniere der Wehrmacht, die damit das Vorrücken der amerikanischen Streitkräfte behindern wollten. Nach dem Krieg verzichtete man wegen veränderter Verkehrsstrukturen und der hohen Wiederaufbaukosten auf einen Neubau. Zunächst entfernte man 1948 die im Rhein liegenden Trümmer, welche die Schifffahrt behinderten. Im Dezember 1970 wurden der äußerste Landpfeiler und der Damm entfernt, an seiner Stelle verläuft heute die L 419 zur Anschlussstelle Bingen-Ost der A 60. Heute sind nur noch einzelne Pfeilerreste, Vorlandbögen und Trümmerfelder erhalten. Sie bilden einen markanten Bestandteil der Kulturlandschaft des Oberen Mittelrheintals und zählen seit 2002 zum UNESCO-Welterbe. Die Ruinen verdeutlichen bis heute die Verbindung von Ingenieurbaukunst, Militärstrategie und Verkehrsgeschichte am Mittelrhein.

Diskussion über den Wiederaufbau

Nach dem Kriegsende war die erste Sorge die Beseitigung der Brückentrümmer aus dem Rhein, welche die Schifffahrt behinderten. Die Frage des Wiederaufbaus rückte etwas in den Hintergrund. Bingen gehörte zur französischen, Rüdesheim zur amerikanischen Zone. Zwei Bundesländer lagen nun an den beiden Rheinseiten, wo früher eine politische Einheit war. Der Eisenbahnverkehr entlang des Rheines hatte Vorrang vor einer Querung bei Bingen. Die Personen- und Autofähren konnten den langsam wieder ansteigenden Verkehr gut und vor allem kostengünstiger bewältigen. In den 1970er Jahren nahm die Idee des Brückenbaus wieder Fahrt auf. Wie schon 100 Jahre früher war es das Militär, das wieder eine zusätzliche Verbindung zwischen Frankreich und dem Zentrum Deutschlands wünschte. Man rechnete im Falle eines russischen Angriffs, deren Angriffsschwerpunkt man auch im Raum Frankfurt vermutete, mit Brückenzerstörungen und errichtete entlang des Rheins zahlreiche Anlegepunkte für Pontonbrücken. Die immer stärker werdende Idee des Naturschutzes stand einem Brückenbau an der alten Stelle entgegen, denn in der Rüdesheimer Aue im Rhein, aber auch im Gebiet um den alten Brückenkopf in Bingen siedelten sich immer mehr Vögel ein. Die Rüdesheimer Aue wurde Naturschutzgebiet, undenkbar darüber gar noch eine Autobrücke zu führen. Die Bahn hatte aber kein eigenes Interesse an einer teuren Brücke. So verfiel die Gleisanlage, die von der Brücke an die Nahebahn führte und man entfernte schließlich auch noch einige Brückentrümmer auf der Binger Seite. 2021 kam eine Machbarkeitsstudie zu dem Ergebnis, dass eine Brücke aufgrund erheblicher Eingriffe in Natur und Umwelt nicht machbar sei. Das Thema Brücke blieb aber erhalten. Spätestens als die Bingen-Rüdesheimer das „Schiffchen“ in den Ruhestand versetzten und jetzt auch Fußgänger bis zur Autofähre marschieren müssen, um den Rhein zu queren, kam der Gedanke an eine Fuß- und Fahrradbrücke wieder auf. Die Frage des „wo“ konnte aber auch nicht gelöst werden, denn das Schiffchen hatte das Binger mit dem Rüdesheimer Stadtzentrum verbunden, während die Autofähre bzw. die Brücke Kempten bzw. Gaulsheim mit dem Rüdesheim verbinden, was aus Fußgängersicht keine ideale Lösung ist. Dank der Erneuerung der Autofähren konnte die Verbindung mit dem Schiff auch bei extremem Niedrigwasser aufrechterhalten werden, ohne dass der Steuerzahler hohe Beträge in Infrastruktur investieren musste. Und so bleibt die Jahrtausende alte Schiffsverbindung zwischen den beiden Ufern, und die vielleicht ebenso lange Diskussion über eine Brücke ein

weiteres Thema für ein Schoppengespräch in Bingen und Rüdesheim. [nach oben](#)

(Karl Peter Wiemer, Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V.; Binger Schifferverein 1895 e.V., 2026 / Freundliche Hinweise von Herrn Johannes Heidecker)

Internet

de.wikipedia.org: Hindenburgbrücke (abgerufen 14.10.2026)

<https://www.youtube.com>: Video zur Brücke (abgerufen 14.10.2026)

stadt-land-welt.eu: Seite zur Brücke (abgerufen 14.10.2026)

www.youtube.com: Video zur Brücke gestern und heute (abgerufen 14.10.2026)

<https://www.bingen.de>: Seite zur Hindenburgbrücke (abgerufen 14.10.2026)

<https://merkurist.de>: Bericht zur Hindenburgbrücke (abgerufen 14.10.2026)

www.rheingauer-heimatforschung.de: Die Geschichte der Hindenburgbrücke (abgerufen 14.10.2026)

www.bingen.de: Freier Blick auf Kempten (abgerufen 14.10.2026) [nach oben](#)

Literatur

Schlieper, Hans (2009): Eisenbahntrajekte über Rhein und Bodensee. Düsseldorf.

Ruinen der ehemaligen Hindenburgbrücke bei Bingen/Rüdesheim

Schlagwörter: [Brücke \(Bauwerk\)](#), [Ruine](#), [Eisenbahnbrücke](#)

Ort: Bingen, Rüdesheim

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Vor Ort Dokumentation

Historischer Zeitraum: Beginn 1913 bis 1915, Ende 1945

Koordinate WGS84: 49° 58 10,21 N: 7° 56 32,25 O / 49,9695°N: 7,94229°O

Koordinate UTM: 32.424.150,00 m: 5.535.776,03 m

Koordinate Gauss/Krüger: 3.424.194,80 m: 5.537.550,97 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Karl Peter Wiemer (2026), Binger Schifferverein 1895 e.V. (2026), „Ruinen der ehemaligen Hindenburgbrücke bei Bingen/Rüdesheim“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-360183> (Abgerufen: 28. Oktober 2026)

Copyright © LVR

