

Was hat ein Landeshistoriker zur Wiedereröffnung der Vinothek in Winningen beizutragen? Es gibt drei Berührungspunkte. Zum einen lässt sich gut mit einem Glas Wein in der Hand ein nicht allzu trockener Vortrag halten. Zudem sind die anschließenden Gespräche mit einem weiteren Glas Wein in der Hand oft mindestens genauso interessant wie die Ausführungen des Referenten.

Und schließlich gibt es inhaltliche Berührungspunkte: Eine Vinothek soll einem Besucher den Wein einer Region vorstellen, soll ihm das „Terroir“, das Zusammenspiel von Böden und Klima, von Flora und Fauna, von Geschichte und Gegenwart der Menschen, die ihn angebaut, gelesen und ausgebaut



Glas Riesling in der Hand. Nun hat Winningen heute Vieles zu bieten, nur keine Brücke. Die B 416 führt nach Koblenz bzw. Cochem, die L 125 den Berg hinauf zum Autobahnkreuz der A 61 und der A 48. Die Busanbindung ist schlecht, aber stündlich fährt zumindest laut Fahrplan eine Regionalbahn in jede Richtung und schließlich gibt es einen Steiger für Schiffe, einen Yachthafen und einen Flugplatz.

Das war nicht immer so: Die Bahnhofstraße endete am Bahnhof, wer nach Koblenz

Rund um die „Winninger Brück“

Nicht ganz ernst gemeinte Überlegungen zur Wein- und Verkehrsgeschichte des Moseltals

haben, vermitteln. Und genau das ist auch die Aufgabe des Landeshistorikers. Er möchte die Geschichte einer Region als Zusammenspiel von Böden und Klima, von Flora und Fauna und von ganzen Generationen von Menschen verstehen. Diese haben nicht nur Wein angebaut, sondern auch die Kunst- und Kulturdenkmäler unserer Region geschaffen, die Dörfer, Burgen und Klöster errichtet, die wiederum unsere regionale Identität in der Gegenwart prägen. Das möchten wir den Einwohnern, den Besuchern und der Nachwelt vermitteln, und das geht am besten mit einem

wollte, musste mit der Fähre nach Lay übersetzen oder über die Höhe nach Rübenach gehen. Das änderte sich erst 1879 mit dem Eisenbahnanschluss. Er erlaubte es Schülern und Berufstätigen, bequem nach Koblenz zu kommen, und eröffnete dem Weinhandel sowie dem Tourismus ungeahnte Möglichkeiten. Neben der Gölser Eisenbahnbrücke ist das Winninger Viadukt ein technisches Wunderwerk, das 1883 in einer renommierten Fachzeitschrift gefeiert wurde. Der 1907 neu errichtete Bahnhof war zumindest damals ein Schmuckstück der Moselgemeinde.

Im Gegensatz zu Winnigen ist das benachbarte Koblenz ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt, und zwar schon seit der Römerzeit. Hier gab es eine um das Jahr 50 errichtete Pfahlbrücke über den Rhein und eine im späten 3. Jahrhundert fertiggestellte Moselbrücke. Beide gingen im 5. Jahrhundert unter, doch das stark befestigte Kastell entwickelte sich zur Keimzelle der mittelalterlichen Stadt. Diese hat 1018 Kaiser Heinrich II. dem späteren Kurfürstentum Trier geschenkt, damit im dortigen Dom für sein Seelenheil gebetet wird. Koblenz wurde zu einem wichtigen kirchlichen, herrschaftlichen und wirtschaftlichen Mittelpunkt. Dies veranschaulichen der durch das Wachstum der Stadt erforderlich gewordene Bau einer neuen Mauer wie auch die mächtige Anlage der landesherrlichen Burg.

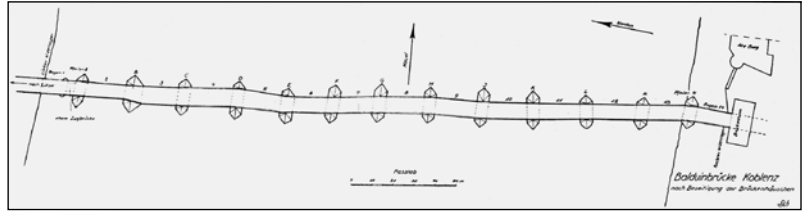
Die Stadt an der Mündung von Mosel und Lahn in den Rhein entwickelte sich zu einem Verkehrsknotenpunkt von europäischer Bedeutung. Dies belegt zum Beispiel der berühmte Koblenzer Zolltarif aus der Zeit um 1100; er nennt als wichtigste Handelswaren Schwerter aus Köln, Sklaven aus dem Ostseeraum und Falken für die Jagd. Koblenz lag an der berühmten Frankfurt-Aachener Heerstraße, die auch Krönungsstraße genannt wurde, weil die römischen Könige nach ihrer Wahl in Frankfurt über Mainz, Koblenz und Sinzig zu ihrer Krönung nach Aachen zogen. Angesichts des zunehmenden Reiseverkehrs, zu dem im 14. Jahrhundert noch die zahlreichen Pilger nach Rom und Santiago, nach Aachen, Köln und Trier kamen, erwies sich der Übergang bei Koblenz als Nadelöhr, zumal die Mosel noch nicht kanalisiert war und so häufig Eisgang und Hochwasser eine Überquerung verhinderten. 1247 betrieben die Stiftsherren von St. Florin und die Herren vom Deutschen Orden eine Fähre, die aber keine sichere Verbindung garantieren konnte. Im Jahre 1307 bestieg der tatkräftige Balduin von Luxemburg den Trierer Bischofsthron und verwandelte sein Kurfürstentum in den nächsten vier Jahrzehnten in einen straff

organisierten Territorialstaat. Er setzte eine einheitliche Ämterverfassung durch und schuf ein System von Lehnburgen. Als Kurfürst konnte er seinem Bruder Heinrich VII. und seinem Neffen Karl IV. zur Krönungskrone verhelfen, auch an der Krönung seines Neffen Johann dem Blinden zum König von Böhmen war er beteiligt. Da Heinrich VII. das Geld fehlte, um zum Erwerb der Kaiserkrone nach Rom zu reisen, verpfändete er seinem Bruder die reichen Reichsstädte Boppard und Oberwesel, die nie wieder ausgelöst werden konnten. In einer berühmten Bilderhandschrift rückte Balduin das verunglückte Unternehmen der Romfahrt nachträglich ins rechte Licht, doch das ist ein anderes Thema. Zum Ausbau eines Territoriums gehörten neben der Friedens- und der Rechtssicherung die Schaffung von Verkehrswegen, wobei Balduin wie in anderen Bereichen auch auf die Leistungen seiner Vorgänger zurückblicken konnte: Erinnert sei nur an Hatzenport, wo der Name „Hattonis Porta“ an das Tor des Erzbischofs Hetti/Hatto erinnert, der im frühen 9. Jahrhundert eine Straße in den Felsen gesprengt hatte. Balduin ließ die Treidelpfade bei Cochem, Treis, Stuben und Neef verbreitern. Weiter ließ er bei Ehrang eine Brücke über die Kyll errichten, eine über die Ruwer bei Trier und zwei weitere über die Lahn in Limburg und Nassau.

Die Trierer Römerbrücke wurde 1347 neu eingewölbt. Dies ist aus zwei Gründen hervorzuheben. Erstens stammt sie, wie der Name sagt, noch aus der Römerzeit und zweitens war sie die einzige Brücke an Mosel und Rhein. Vergleichbare Bauprojekte ließen sich über Jahrhunderte nicht mehr realisieren, weil das technische Know-how verloren gegangen war. Deshalb hat der Bau der Koblenzer Moselbrücke Erzbischof Balduin unsterblich gemacht, indem sie seinen Namen der Nachwelt erhalten hat, ähnlich wie die Burgen Baldeneltz, Baldenau und Balduinstein.

Die Geschichte der Balduinbrücke ist noch weitgehend unerforscht, weil sich die Ergebnisse der älteren Forschung, die sich vorran-

Der Plan von Georg Schneider zeigt den genauen Verlauf der Balduinbrücke und die unterschiedliche Stellung der Pfeiler.



gig auf die Urkunden stützte, nicht mit den Befunden der Archäologen in Einklang bringen lassen. Wir werden erstens nach der Baugeschichte fragen, zweitens die technisch-architektonische Leistung würdigen, drittens nach der Rolle von Winningen fragen und viertens einige unvorgreifliche Gedanken über die Zukunft der Brücke und ihren Bilderschmuck vorstellen.

Bezüglich der Baugeschichte berichtet die Trierer Bistumschronik zum Jahr 1344, dass Erzbischof Balduin mit großem Aufwand bei Koblenz eine Moselbrücke gebaut habe. Der Aufwand beeindruckte den Chronisten, doch die Jahreszahl kann nicht stimmen. Aus dem Jahr 1343 stammen eine ganze Reihe von Ablassurkunden, die belegen, dass man bereits damals die Arbeiten begonnen hatte, dass die Finanzierung aber Probleme bereitete. Allerdings wurden bereits ab 1331 Steine in Winningen gebrochen. Die archäo-

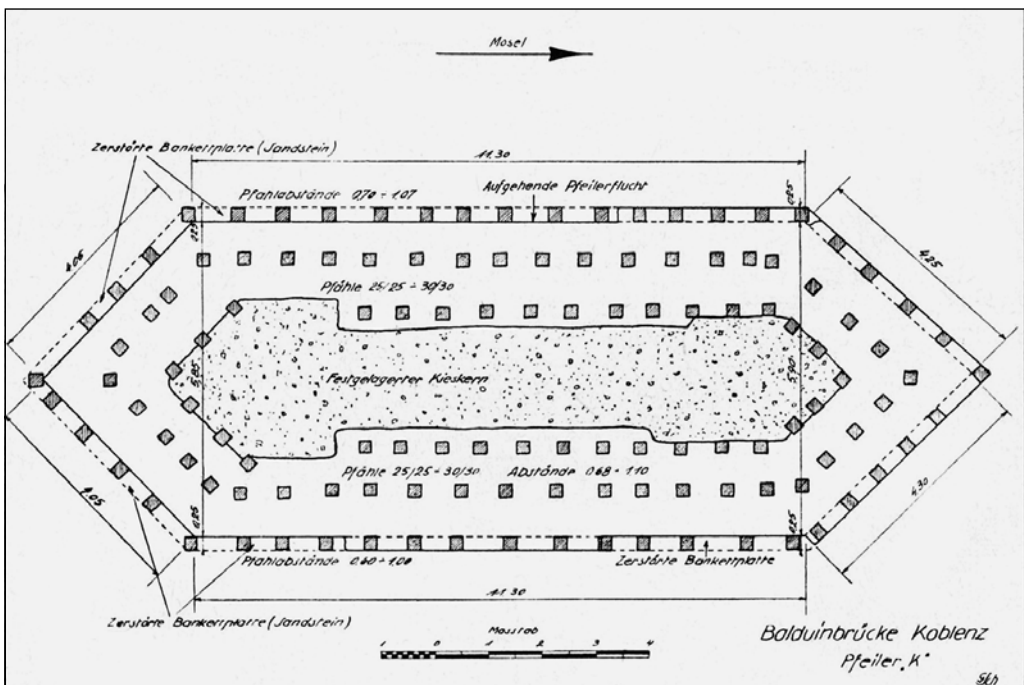
logischen Befunde verweisen auf einen noch früheren Baubeginn, einer der eisenbeschuthen Fundamentpfähle ließ sich dendrochronologisch auf 1315 datieren, ein anderer auf 1352, so dass auch damals noch an der Brücke gebaut wurde. Doch auch unter Balduins Nachfolgern wurden die Arbeiten fortgesetzt beziehungsweise waren umfangreiche Reparaturen erforderlich. Von 1356, 1390, 1409, 1422 und 1440 stammen weitere Ablassurkunden. 1359 wird die Brücke als an mehreren Stellen als zerbrochen und allgemein als noch nicht vollendet bezeichnet. Im gleichen Jahr legte der Erzbischof fest, dass ein Brückengeld erhoben werden durfte. 1363 erwarb er einen weiteren Steinbruch in Winningen. 1429 ließ der Kurfürst zum Ärger der Koblenzer neben seiner Burg einen mächtigen Torturm errichten. Zudem sicherten Fallbrücken und Mauern mit Schießscharten den Moselübergang.



Die Balduinbrücke in Koblenz

Die Balduinbrücke war nicht nur ein architektonisches, sondern auch ein technisches Meisterwerk. Man errichtete sie nicht an der Stelle der alten Römerbrücke, sondern 50 Meter weiter flussaufwärts unmittelbar neben der Alten Burg. Diese bildete eine stark befestigte Ecke der römischen Stadtmauer. Vor dieser, aber innerhalb des mittelalterlichen Mauerrings, führte eine Straße zur Moselbrücke. Die Brücke hatte eine Länge von 325 Metern und besaß 14 halbkreisförmige Bögen, die auf 13 Pfeilern ruhten. Die Spannweite der Bögen schwankt zwischen 16 und 20 Metern, die einzelnen Pfeiler sind unregelmäßig angeordnet, um der Strömung Rechnung zu tragen. Jeder von ihnen steht auf 150 bis 230 Eichenholzpfählen, die 2,5 bis 3 Meter lang sind und die man mit ungeheurem Aufwand mit einer von zahlreichen Arbeitern bedienten Handzugramme unterhalb des Wasserspiegels in den Grund des Flusses getrieben hat. Sie sind von Sandsteinplatten bedeckt, auf denen die mit Basalt verkleideten Pfeiler errichtet wurden. Die archäologischen Befunde zeigen, dass

es bereits beim Bau erhebliche Rückschläge zum Beispiel durch Eisgang oder Hochwasser, das Bäume anschwemmte, gegeben hat, aber auch Planänderungen: Man beschloss bald, die Bögen aus statischen Gründen nicht durch eine Holzkonstruktion, sondern durch massive Gewölbe miteinander zu verbinden. Um den Rang der Balduinbrücke als technisches Meisterwerk einstufen zu können, sei darauf hingewiesen, dass man die mittelalterlichen Brückenbauten Mitteleuropas an einer Hand abzählen kann: 1120 wurde die alte Mainbrücke in Würzburg erbaut, 1146 die steinerne Brücke in Regensburg, 1172 die Judithbrücke in Prag und 1222 die Elbbrücke in Dresden. Für das 14. Jahrhundert kann man auf die Prager Karlsbrücke verweisen, die den Namen von Balduins Neffen trägt und die von dem mächtigen Altstädter Brückenturm überragt wird, wie man sich ähnlich den in Koblenz vorstellen kann. Die Karlsbrücke wurde allerdings erst 1357 begonnen, so dass man eher Bauleute aus Koblenz berief als umgekehrt.



Der Plan zeigt die Lage der zahlreichen Eichenpfähle unter Pfeiler K.

Wir sollten auch einen Blick auf die Finanzierung werfen. In der Urkunde von 1343 sprach Erzbischof Balduin keineswegs von einer Maßnahme zur Wirtschaftsförderung, sondern führte aus, der Bau der Brücke sei notwendig geworden, um den Pilgern zur heiligen Jungfrau in Aachen sowie zu den Aposteln Peter und Paul die Überquerung der Mosel zu erleichtern. Dies sei bisher durch Überschwemmungen und die Ansammlung großer Menschenmengen ein gefährliches und unbequemes Unterfangen gewesen. Die Brücke wurde also nicht vorrangig für Kaufleute und Handwerker, für Beamte und Ritter, für Geistliche und Studenten errichtet, sondern für fromme Pilger. Die Heiltumsfahrt, bei der in Aachen das Marienkleid gezeigt wurde, fand erstmals 1312 und dann 1322, 1329 und 1344 statt; ab 1349 wurde sie regelmäßig alle sieben Jahre veranstaltet. Unsere Urkunde ist der erste Nachweis dafür, dass sie 1343 so bedeutend gewesen sein muss, dass man damit einen Brückenbau in Koblenz rechtfertigen konnte.

Für eine Verehrung von Peter und Paul gibt es in Trier und Köln Anhaltspunkte, in Trier feiert man noch heute die Peter-und-Paul-Kirmes. An seine eigene Bischofsstadt scheint Balduin aber weniger gedacht zu haben: Die Wallfahrer aus dem Süden gingen in Bingen an Land und zogen über die Hunsrückhöhenstraße und die aus dem Norden auf der Römerstraße von Andernach über Wittlich in das heilige Trier. Von dort aus pilgerte man über die „Bitburger“, ebenfalls eine alte Römerstraße, heute die B 51, zum Marienkleid nach Aachen, womit sich der Kreis schließt. Wie sehr sich der Siebenjahreszyklus etablierte, zeigt, dass man ab 1354 auch in der vor Trier gelegenen Abtei St. Maximin ein Marienkleid zeigte. Der Heilige Rock im Trierer Dom wurde allerdings erst 1512 entdeckt.

Spenden für den Bau der Balduinbrücke, aber auch – und das ist wichtig – die tatkräftige Mitarbeit wurden mit einem Ablass von 40 Tagen belohnt, zu dem bald weitere kommen sollten. Die Urkunde von 1343 stellten

21 Bischöfe und Erzbischöfe in Rom aus, was ebenfalls den Anspruch des Unternehmens verdeutlicht. Jeder Priester der Trierer Diözese sollte jährlich zwölf Messen für die Wohltäter der Brücke lesen, auch die Einkünfte aus den Kirchenbußen sollten für den Brückenbau verwendet werden. In allen Kirchen des Bistums sollten beglaubigte Kopien der Urkunde über dem Opferstock aufgehängt werden. In den folgenden Jahren lässt sich nachweisen, dass es zahlreiche Stiftungen und testamentarische Legate, darunter mehrere Häuser in Koblenz und Weinberge auch in Winningen, für die Moselbrücke gab, die bald eine eigene Vermögensverwaltung erforderlich machten. Bis zum Jahre 1777, als der Kurstaat diese verstaatlichte, wurde so der Unterhalt der Brücke bestritten. Da die Gläubigen offensichtlich nicht genug spendeten, führte der Erzbischof 1359 ein Brückengeld ein, das Passanten für sich und ihre Pferde und Kühe zahlen mussten. Allerdings war es auf 66 Jahre befristet, danach waren die Untertanen des Kurfürsten sowie Geistliche und Arme davon befreit. Der Erzbischof hat das wesentlich klüger geregelt als der Verkehrsminister Andi Scheuer bei seiner Ausländermaut. Balduin war aber auch ein versierter Jurist, der seine Lehrjahre an der Sorbonne und am französischen Königshof in Paris verbracht hatte.

Ansonsten kann man dieses Finanzierungsmodell heutigen Kommunalpolitikern nur empfehlen, da es eine Win-win-Situation darstellt: Bei den Stiftern wurde der Aufenthalt im Fegefeuer verkürzt und die Chancen beim Jüngsten Gericht verbessert, wer kein Geld hatte, konnte seine Arbeitskraft einbringen, und durch die Stiftung von Renten und Immobilien war der Unterhalt der Brücke langfristig gesichert. Eine solche Nachhaltigkeit würde man sich auch bei modernen Bauprojekten wünschen.

Was hat jetzt Winningen mit der Balduinbrücke zu tun? Für den Bau waren ungeheure Mengen an Material erforderlich, neben zahlreichen Eichenpfählen verwendete man für

die Pfeiler und die Gewölbesterne Mayener Basalt, für die mittleren Gewölbeteile Tuffstein aus Ettringen und für die Pfeilerkerne, für die Stirnmauern über den Pfeilern und die Gewölbezwickel Grauwacke aus Winningen. Steinbrüche für den Bau der Moselbrücke sind in Winningen 1331 und 1334 belegt. Noch 1363 soll Balduins Nachfolger Kuno von Falkenstein einen weiteren Weinberg in Winningen als Steinbruch erworben haben.

Diese Nachrichten sind aus zweierlei Gründen hervorzuheben: Erstens können wir uns glücklich schätzen, dass man in den folgenden Jahrhunderten Unmengen von Steinen aus der Gegend um Mayen bezog, im Brückstück aber nichts mehr abgebaut, sondern Wein angebaut hat. Und zum Zweiten ist bemerkenswert, dass Winningen für die Erzbischöfe nicht in ihrem Kurfürstentum,

Balduinsbrunnen Ferdinand von Millers vor dem Trierer Hauptbahnhof



sondern im feindlichen Ausland, nämlich in der Grafschaft Sponheim lag. 1307 war Emicho von Sponheim Balduins aussichtsreicher Konkurrent beim Kampf um den Bischofsthron und klagte erfolglos vor der Kurie um seine Anerkennung. Nachdem die Grafschaft ab 1324 von Loretta von Sponheim regiert wurde, glaubte Balduin, mit der Witwe leichtes Spiel zu haben. Doch diese entführte ihn und setzte ihn auf der Starkenburg fest, bis er ihren Forderungen nachgab – eine empfindliche Niederlage für den streitbaren Erzbischof und ein schönes Thema für einen weiteren Vortrag.

Schließlich haben wir eine Koblenzer Gemeindeordnung aus dem Jahre 1755, die für Bürger und Vieh aus Winningen Freiheit vom Brückenzoll garantiert, da die gehauenen Quadersteine im Winninger Territorium gebrochen worden waren, an einem Ort, der Brückstück heißt. Die Gemeinde gehörte damals nicht zum Kurfürstentum, sonst hätten die Winninger kostenlos passieren dürfen, sondern zur Markgrafschaft Baden. Wenn ein solches Privileg vier Jahrhunderte nach dem Brückenbau noch erneuert wurde, dann muss der Beitrag Winnings zum Bau der Balduinbrücke ganz erheblich gewesen sein. Daran erinnert im Übrigen einer der eisenbewehrten Fundamentpfähle, der im Museum Winningen gezeigt wird.

Man sollte diesen Punkt durchaus noch einmal auf die Tagesordnung setzen, denn wir treiben heute ja keine Pferde und Kühe mehr nach Koblenz. Gemolken werden wir trotzdem, und zwar in den Parkhäusern und von den Mitarbeitern des Ordnungsamtes, die einem spätestens nach fünf Minuten ein Knöllchen hinter die Windschutzscheibe klemmen, wogegen die Koblenzer Gäste unseren Ort am Wochenende straflos zaparken dürfen. Insofern wäre zu überlegen, ob man nicht die Pferde in Pferdestärken umrechnen und vereinbaren könnte, dass Fahrzeuge mit einem Weinhex-Aufkleber unbehelligt von den Bütteln des Stadtherrn parken dürfen. Um der Forderung etwas Nachdruck zu verleihen,

Balduinfigur von Rudi Scheuermann auf der Koblenzer Balduinbrücke



könnte man Inhaber eines KO-Kennzeichens vorübergehend vom Gewinner Steillagenfest, vom Moselfest und vom Lichterglanz ausschließen.

Wenn Winnigen solche Rechte an der Balduinbrücke besitzt, liegt es nahe, sie in „Winniger Brück“ umzubenennen. Dafür sollte man allerdings auch einige Neuerungen vornehmen. Auf der Balduinbrücke stand bis zur Französischen Revolution eine Figur des Brückenheiligen Johann Nepomuk. Er war der Beichtvater der böhmischen Königin Sophie von Bayern. Als dieser ihrem eifersüchtigen Ehemann König Wenzel – einem Großneffen Erzbischof Balduin – nicht verriet, was ihm die Königin gebeichtet hatte, wurde er 1393 von der bereits genannten Prager Moldaubrücke gestürzt. Auch wenn die ganze Geschichte erst in der Gegenreformationszeit erfunden wurde, stellt der Heilige eine interessante Verbindung zum Prag der Luxemburger und seinen Brücken her.

Leider warfen französische Revolutionstruppen die Figur des Johann Nepomuk 1794 in

die Mosel. Von 1858 bis 1862 wurden Pläne geschmiedet, eine Bronzefigur des Erzbischofs mit einem Bauplan der Moselbrücke in der Hand auf den mittleren Pfeiler zu stellen, was sich aber nicht finanzieren ließ. 1897 wurde ein Denkmal für Balduin aufgestellt, allerdings vor dem Trierer Hauptbahnhof. Der Kurfürst war hier nicht als Brückenbauer, sondern als Schöpfer des Territoriums dargestellt, eine Parallele zum Denkmal für Kaiser Wilhelm I., das 1893 vor dem Trierer Dom errichtet wurde.

Erst 1975 bekam die Koblenzer Moselbrücke wieder einen Brückenheiligen. Der Bildhauer Scheuermann schuf eine überlebensgroße Basaltfigur, die durch eine Inschrift als Erzbischof und Kurfürst Balduin ausgewiesen ist. Diese war auch notwendig, denn der Bildhauer präsentiert uns einen Bischof in liturgischen Gewändern, der ein Kreuz in der Armbeuge hält, so dass es sich sowohl um Balduin als auch um Johann Nepomuk handeln kann. Spötter bezeichneten die Figur als „Baldomuk“. Mit dem historischen Erzbischof hat die Brückenfigur ebenso wenig zu tun wie ihr Trierer Pendant, in ihrer monumentalen Schlichtheit wirkt sie eher wie ein friedliches Mainzermännchen wie ein streitbarer Kirchenfürst. Wenn wir die Balduinbrücke in „Winniger Brück“ umbenennen, dann muss allerdings die Frage aufgeworfen werden, ob denn ein katholischer Brückenheiliger der Gegenrefor-

Erzbischof Balduin besiegt 1312 beim Kampf um Rom einen Ritter aus der römischen Adelsfamilie Orsini.



mationszeit mit dem Selbstverständnis einer evangelischen Mustergemeinde vereinbar ist. Zum Zweiten wirft ein Bild Erzbischof Balduns das Problem auf, dass das evangelische Winningen stets stolz darauf war, nicht zum katholischen Kurfürstentum Trier zu gehören. Und zum Dritten müssen wir uns auch der Frage stellen, ob denn im Rahmen der oftmals von wenig Sachkenntnis getriebenen Diskussionen um politische Korrektheit noch ein Bischof als Namensgeber vertretbar ist, der das Land mit Fehden überzogen und Burgen belagert hat. In der Bilderhandschrift der Romfahrt ließ er sich dabei darstellen, wie er einem römischen Ritter mit einem Schwert hieb den Schädel spaltet. Es sei deshalb angeregt, den Brückenheiligen durch eine Figur der Gewinner Weinhex zu ersetzen. Damit bekäme zudem – neben Loretta von Sponheim – die Geschichte auch eine weibliche Komponente.

Außerdem sei vorgeschlagen, den „Baldomuk“ um wenige Meter zu versetzen, und zwar vor die Alte Burg. Hier könnte die Dop-

pelfigur von Brückenheiligem und Stadtherrn die Stadtväter tagtäglich daran erinnern, bei ihren Überlegungen über die Zukunft des Stadtarchivs auch einmal Pläne vorzulegen, die der historischen Bedeutung der Stadt angemessen sind. Immerhin war Balduin der Stadtherr der Koblenzer und hätte ihnen in dieser Funktion erklären können, wie wichtig ein wohlgeordnetes Archiv für eine funktionierende Verwaltung ist.

Ein deutlicher Wink mit dem Zaunpfahl an die Stadtväter ist noch aus einem anderen Grund erforderlich: Erzbischof Balduin hat die Urkunden seines Kurfürstentums zusammenstellen und in den „Balduineen“ abschreiben lassen. Seine Heldentaten auf der Romfahrt ließ er in einer Bilderhandschrift für die Nachwelt aufzeichnen. Die Stadt Koblenz hat heute weder einen Geschichtsverein, der Vorträge zur Stadtgeschichte veranstaltet, noch ein Periodikum, in dem man diese Vorträge veröffentlichen könnte, so dass man sich auch hier von dem tatkräftigen Erzbischof eine Scheibe abschneiden könnte.



Die Moseltalbrücke mit Blick auf Dieblich

Vor einer Umbenennung in „Winninger Brück“ ist allerdings noch etwas erforderlich: Im 19. Jahrhundert wurde die Balduinbrücke grundlegend restauriert, im Zweiten Weltkrieg teilweise gesprengt und schließlich wiederhergestellt. Im Kontext der Moselkanalisierung wurden 1964 auf der Lützeler Seite zunächst vier Bögen, 1970 auch die zugehörigen Pfeiler abgerissen und eingelagert. Von den ursprünglich 14 Bögen sind heute nur noch sieben auf der Koblenzer und drei auf der Lützeler Seite vorhanden. Der Stadtrat hatte seinerzeit beschlossen, wieder eine Bogenkonstruktion zu errichten, doch konnte dieser Plan nicht umgesetzt werden; errichtet wurde eine moderne Spannbetonbrücke. Man kann dies als denkmalpflegerischen Vandalismus bezeichnen, der damals nicht selten war; erinnert sei an den Durchbruch einer Bundesstraße durch das Schloss von der Leyen in Gondorf 1971. Da zudem der Schiffsverkehr auf der Mosel mit dem Transport von Kohle und Stahl nur einen Bruchteil des Volumens hat, mit dem man ursprünglich gerechnet hatte, könnte man die Frage aufwerfen, ob es nicht sinnvoll wäre, bei der Gelegenheit den ursprünglichen Zustand der Balduinbrücke wiederherzustellen.

In einer Stadt, die 1993 den Kaiser Wilhelm I. am Deutschen Eck und 2014 das ebenso umstrittene Barbaradenkmal wieder aufgestellt hat, sollte das kein Tabu sein. Beide Denkmäler waren seinerzeit höchst umstritten, da man sie nicht nur als Symbole der guten alten Zeit, sondern auch als Verherrlichung von undemokratischen Traditionen, Militarismus und Kirchenkampf deuten kann. Aber zu jedem Denkmal gehört der Streit, und wer will schon etwas gegen eine Brücke einwenden, die ursprünglich mit den Stiftungen von frommen Leuten für die Passage frommer Pilger errichtet worden ist, und das mit Winninger Steinen?

Das Thema Denkmal verweist noch in eine andere Richtung: Die Stadt Koblenz steht in den nächsten Jahren vor der großen Heraus-

forderung, die sträflich vernachlässigte Alte Burg zu restaurieren. Gemeinsam mit einer wiederhergestellten Balduinbrücke ergäbe das ein großartiges Denkmalensemble am Moselufer.

Eine solche Umbenennung der Balduinbrücke hätte noch einen weiteren Vorteil: Die Bewohner der Moselgemeinde haben tagtäglich die Moselalbrücke vor Augen bzw. bei Westwind auch in den Ohren. Nun ist unter Lokalmatadoren seit langem umstritten, ob man das Bauwerk Winninger Brücke oder Dieblicher Brücke nennen soll. Die Gegenseite führt an, dass der Bau von ihrer Seite aus begonnen wurde und dass sich vier der fünf Pfeiler auf der Hunsrückseite befinden. In Zeiten des Klimawandels sind solche Argumente jedoch nicht in Stein gemeißelt. Man könnte im Falle einer Umbenennung der Balduinbrücke den Dieblichern gerne die Moselalbrücke überlassen.

Diese wurde 1969/72 an der A 61 gebaut und kostete damals 40 Millionen DM. Die Balkenbrücke aus Stahl ist 945 Meter lang und 30 Meter breit, sie ruht auf fünf Pfeilern und hat eine Höhe von 136 Metern. Damit ist sie die zweithöchste Autobahnbrücke in Deutschland. Zurzeit macht sie von sich reden, weil sie Schäden aufweist und eine umfassende Sanierung beziehungsweise in einigen Jahren auch ein Neubau ansteht. Die Autobahn verbindet Winnigen mit der Welt und macht sein Gewerbegebiet so attraktiv. Zu der Brücke gehören zwei Raststätten und eine römische Villa Rustica, in der die Archäologen eine Kelter gefunden haben, womit sie nachweisen konnten, dass im benachbarten Winninger Hamm schon die alten Römer Weinbau betrieben haben. Dies schließt den Bogen in der zweitausendjährigen Geschichte einer einmaligen und vom Weinbau geprägten Kulturlandschaft, über die man am besten mit einem Glas Riesling in der Hand in der Vinothek plaudert.

Vortrag anlässlich der Wiedereröffnungen der Winninger Vinothek am 25. Mai 2024.