

So könnte es einst ausgesehen haben: Die dritte Römerbrücke ist frisch in Betrieb, während die Pfeiler der Vorgängerbrücke abgebrochen werden. Die Rekonstruktions-Abbildungen stammen aus dem 2014 erschienen Buch „Trier – die Stadt der Römer“ des früheren Landesmuseums-Zeichners Lambert Dahm (Verlag für Geschichte und Kultur, 19,90 Euro).

EXTRA WEGE ÜBER DIE MOSEL

Die Römerbrücken von 17 v. Chr. und die in den Jahren 144 bis 152 erbaute waren nicht Triers einzige Moselübergänge der Antike. Der damalige Landesmuseums-Archäologe und heutige Uni-Professor Lukas Clemens (54) suchte und entdeckte in den 1990er Jahren mit Hilfe von Tauchern im Flussgrund Pfeile einer Holzbrücke. Sie überquerte im späten vierten Jahrhundert die Mosel in Höhe des Verteilerkreises Trier-Nord und dürfte in Zusammenhang mit dem spätrömischen Palastbau in Pfalz stehen.

Die erste neuzeitliche Moselbrücke auf heutigem Stadtgebiet ist die Pfalzener Eisenbahnbrücke, die am 15. Mai 1878 eingleisig als Teil der Kanonenbahn in Betrieb ging. Ab 1880 war sie zweigleisig befahrbar und ab 1917 sogar viergleisig; hinzu kam ein Fußgänger-/Radweg. Die heutige Stahlkonstruktion (zwei Gleise, Fuß-/Radweg) wurde 1957 fertiggestellt.

Die Kaiser-Wilhelm-Brücke (im Volksmund: „neu Moselbrück“) wurde am 14. Oktober 1913 von ihrem Namensgeber persönlich ihrer Bestimmung übergeben.

Die sechsspürige Konrad-Adenauer-Brücke mit Rad- und Gehwegen wurde 1973 fertiggestellt. Die Ehringer Brücke, eine reine Straßenbrücke (B 52), ist seit 1968 in Betrieb und wird von täglich rund 34 000 Kraftfahrern genutzt.

Pläne, die Verkehrsprobleme Triers mit einer Nordbrücke zu entschärfen, gibt es seit den 1970er Jahren, sie wurden aber vor allem mangels Geld nicht realisiert. Bemerkenswert: Wenn, dann würde sie etwa dort gebaut, wo im späten vierten Jahrhundert die römische Holzbrücke stand: zwischen St. Jost in Brier und dem Verteilerkreis Nord. rrm.

# Weltkulturerbe, weit unter Wert verkauft

Nummer drei lebt: Die Römerbrücke ist seit 19 Jahrhunderten eine wichtige Verkehrsader

Das nennt man Kontinuität: Seit der Mitte des zweiten Jahrhunderts ist die Römerbrücke in Betrieb und dabei noch nicht einmal der erste Flussübergang, den Trier hatte. Nur wenige Meter weiter stromabwärts gab es zuvor zwei weitere Brücken, die erste steht in engem Zusammenhang mit der Stadtgründung um 17 v. Chr.

Von unserem Redakteur Roland Morgen

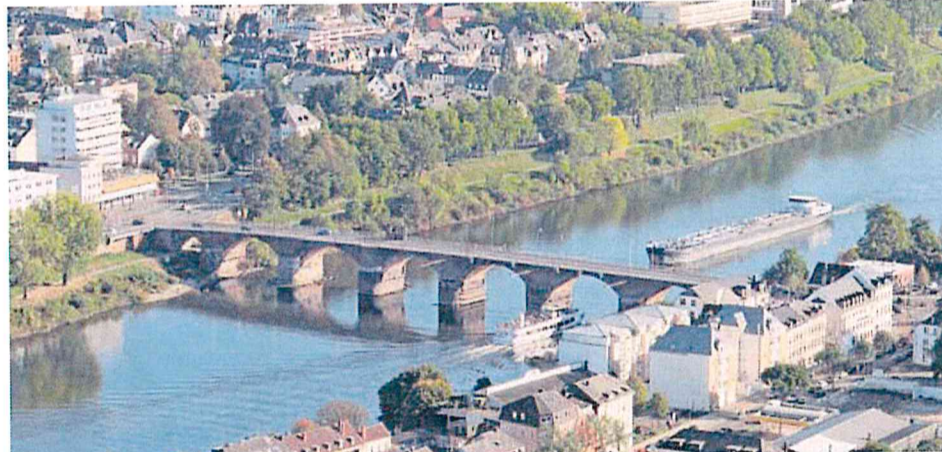
Trier. Die Porta Nigra war erst Stadttor, später Kirche – und ist heute Touristenattraktion, so wie alle anderen Römerbauwerke in Deutschlands ältester Stadt. Baukunst und Monumentalarchitektur der Antike bestaunen lässt sich auch im Amphitheater, in den Kaiserthermen, nicht zu vergessen der Konstantin-Basilika oder dem Kernbau des Doms. Doch dann gerät die Aufzählung leicht ins Stocken. Da war doch noch was? Die Barbarathermen, ja, die auch. Und sonst? Na klar, die Römerbrücke komplettiert das römische Weltkulturerbe in Trier. Die fällt selbst Lokalpatrioten meist zuletzt ein. Dabei gehört sie ganz nach vorn. Denn sie dient als einziges Uraltgemäuer immer noch dem Zweck, zu dem es errichtet wurde. Vielleicht ist die Wertschätzung deshalb nicht so offensiv. Die Römerbrücke ist ja Teil der Trierer Verkehrsrealität. Selbstverständlichkeit eben, die sich aber nicht in erkennbarer Wertschätzung widerspiegelt. Die älteste Brücke nördlich der

Alpen ist zugleich das am weitesten unter Wert verkaufte Weltkulturerbe-Monument.

Dazu muss man wissen: Im Gegensatz zu Porta & Co., die in Obhut des Landes Rheinland-Pfalz stehen und von der Generaldirektion Kulturelles Erbe (GDKE) verwaltet werden, gehört die Römerbrücke der Stadt Trier. Die ist genauso klamm wie das Land, tut sich aber ungleich schwerer, ihr historisches Besitztum angemessen zu präsentieren. 2014 ein Hoffnungsschimmer: Der Bund legte ein 50 Millionen Euro schweres Städtebauförderungsprogramm auf. Das Trierer Rathaus bewarb sich mit einem Vorhaben namens „Römerbrücke – Brückenschlag zwischen Vergangenheit und Zukunft“, wollte rund 15 Millionen Euro für Erhaltung und Neuzusammenbau und bekam – nichts. Bundesprogramm-Neuaufgabe? Vielleicht irgendwann mal, vielleicht aber auch nicht. So wird noch viel Wasser die Mosel hinunterfließen, bis etwas passiert. Aber das kennt die Römerbrücke ja zu Genüge.

Wo Geschichte Gegenwart ist

Sie steht an einem geschichtsträchtigen Ort. Schon die alten Kelten nutzten die nahe gelegene Furt zur Flussdurchquerung. Die Römer, die Gallien samt Trevererland ihrem Imperium einverleibt haben, machen Nägel mit Köpfen. Sie bauen eine Brücke, die sich dank Erkenntnissen aus dendrochronologischen Forschungen (Auswertung von Jahr-



Seit Mitte des zweiten Jahrhunderts eine verlässliche Stütze des Trierer Verkehrs: Die Römerbrücke ist die älteste Flussbrücke nördlich der Alpen. TV-FOTO: ROLAND MORGEN

ringen) datieren lässt. Die aus frisch gefällten Eichen gearbeiteten Pfeile wurden 17. v. Chr. in den Moselgrund getrieben. Der Bau der Pfahlrostbrücke gilt als Beleg für die Gründung der Augusta Treverorum – Stadt des Kaisers Augustus im Land der Treverer – im selben Jahr und ein im Rheinischen Landesmuseum ausgestellter Querschnitt durch einen Pfahl als „Geburtsurkunde“.

87 Jahre steht die erste Römerbrücke. Dann geht sie in Bürgerkriegswirren in Flammen auf. Im Jahr 71 entsteht nur wenige Meter weiter moselaufwärts eine Steinpfeilerbrücke, der ebenfalls eine für römische Verhältnisse

sehr überschaubare Lebensdauer beschieden sein soll.

Augusta Treverorum, Mitte des zweiten Jahrhunderts: Die Stadt ist eine riesige Baustelle. Im Osten wird ein Regierungsviertel aus dem Boden gestampft, in dem der frisch nach Trier entsandte Provinzverwalter residiert. In Flussnähe beginnen die Vorbereitungen zum Bau der zweitgrößten Thermenanlage des gesamten Imperiums, heute Barbarathermen genannt. Auch in der Mosel wird geklotzt. Wiederum nur wenige Meter stromaufwärts vom Standort des vorherigen entsteht seit 144 ein neuer Flussübergang. Baurupps errichten, gesichert durch wasserdichte doppelte

Spundwände, auf dem ausgekofferten Flussgrund Pfeiler aus gewaltigen Basalt- und Blausteinquadern. Das Baumaterial wird aus großer Distanz herbeigeschafft. Der Basalt etwa stammt von der Hohen Buche, einem durch einen Vulkanausbruch entstandenen Berg bei Andernach. 152 rollen die ersten Fuhrwerke über die von neun Pfeilern getragene Fahrbahn aus Holz.

Durch die Aufschüttung des östlichen Ufervorgeländes und den Bau der Stadtmauer wenige Jahrzehnte später verschwinden zwei Pfeiler unterirdisch.

Die Römer gehen, die Brücke bleibt. Erst Kurfürst Balduin beendet die Holzfahrbahn-Ära. 1343

lässt er Brückenbögen mauern, die 1687 von französischen Belagerungstruppen gesprengt werden. Von 1717 bis 1719 stellt der kurtürische Hofbaumeister Judas die Steinwölbung wieder her, 1931 wird die Fahrbahn auf ihre heutige Breite gebracht. Als einziger Moselübergang „überlebt“ die Moselbrücke den Zweiten Weltkrieg. Die bereits von Wehrmachtssoldaten vorbereitete Sprengung bleibt am 2. März 1945 aus – warum, ist ungeklärt.

Wunschtraum Neuzusammenbau

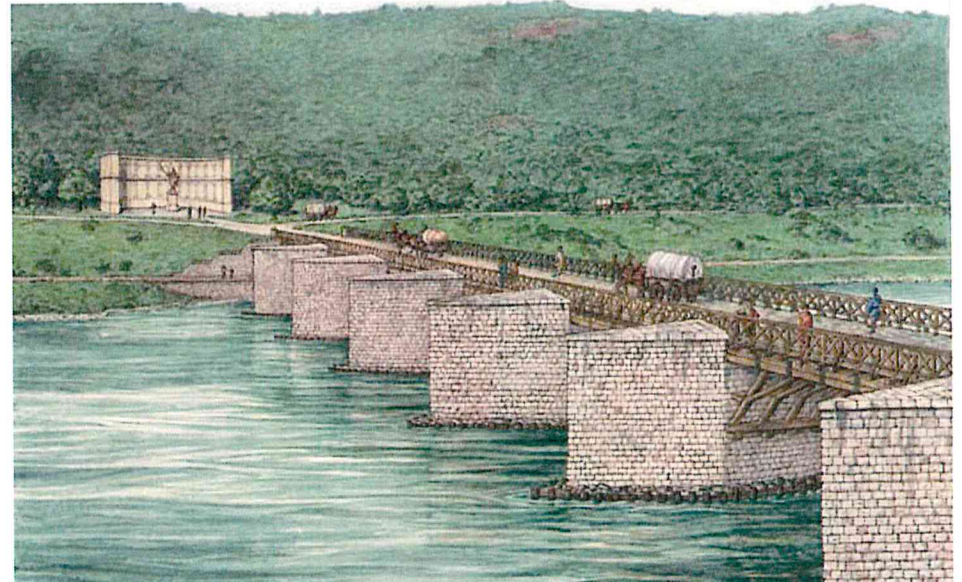
So tun die mächtigen Pfeiler seit nunmehr fast 1900 Jahre ihren Dienst und tragen eine der wichtigsten Verkehrsadern Triers. Sie stehen aber sinnbildhaft auch dafür, wie schwer sich Trier damit tut, die Mosel in die Stadt hineinzuholen und das römische Erbe angemessen zu präsentieren. Die Römerbrücke als solche erkennen kann man heute lediglich vom Schiff oder vom Moselufer aus. Und wie es um dessen Aufenthaltsqualität steht, das ist eine ganz andere Geschichte. Happy End nicht in Sicht.

So träumen die Stadt- und Verkehrsplaner im Rathaus weiterhin den aus städtischer Kraft nicht zu realisierenden Traum von der „Neuzusammenbau“ der ältesten Brücke nördlich der Alpen. Der gemeine Trierer wäre schon froh, sie würde überhaupt mal in Szene gesetzt.

PRODUKTION DIESER SEITE: CORDULA FISCHER



Leistungsfähiger Flussübergang: So könnte die Römerbrücke im vierten Jahrhundert ausgesehen haben.



71. n. Chr. erbaut: Triers zweite Römerbrücke. Sie hat nach rund 80 Jahren bereits ausgedient.