

Die Erschließung des Kempenicher Ländchens



Manfred Becker, Dorfchronist in Kempenich. Foto: privat
Klicken Sie auf das Bild, um eine Großansicht des Bildes zu erhalten.

Die Erschließung des Kempenicher Ländchens von Manfred Becker

I. Wege und Straßen

Die mündliche Überlieferung, eine der sichersten Geschichtsquellen, weiß zu berichten, dass in der Römerzeit eine Hauptverkehrsstraße durch das Kempenicher Ländchen verlief. Es war die alte Handelsstraße vom Rhein aus zur Kaiserstadt Trier, die Straße von Sinzig aus durch die Eifel zur Mosel. Die Römerstraße hatte ihren Verlauf über Königsfeld, Dedenbach, Rodder, durch die Mauchert, vorbei an der heutigen Gaststätte „Zum Amerikaner“ und kurz dahinter durch das Kempenicher Ländchen. Ab dieser alten Siedlungsstätte oberhalb Schelborn weiter über den Höhenzug „Bockshahn“ oberhalb Spessart, verlief die Straße am Fuße des „Schöneberg“ vorbei zum Herrenberg bei Hohenleimbach und dann in Richtung Nürburg, das „Ländchen“ verlassend.

Die römischen Straßen verliefen, womöglich meist über markante Höhenzüge, um kriegerische Horden und Raubgesindel schneller und besser erkennen zu können. Die Straßen wurden auch von größerem Bewuchs freigehalten, damit sich Wegelagerer in Straßennähe nicht verstecken konnten, vor einem geplanten Überfall. Die Ingenieure der Römer befestigten bereits ihre Straßen mit grobem Steinschlag aus Basalt oder einem sonstigen harten Steinmaterial. Der Steinschlag wurde verdichtet mit Lehm und Wasser. So erhielt man eine „wassergebundene Straßendecke“, eine Technik, die uns heute noch bekannt ist und eine Ausbaumaterial, die heute noch im Wirtschaftswegebau vereinzelt Verwendung findet. Die römische Deckenbefestigung ist teilweise heute noch erkennbar und zwar im Raume Sinzig - Königsfeld. Bei der Flurbereinigung Dedenbach und auch im Gemarkungsbereich Rodder, ist die Trasse der Römerstraße nicht mehr vorhanden, da man die Straße leider eingezogen hat, d. h., dass über der ehemaligen Straßentrasse jetzt Felder angelegt sind.

Die alten Straßen, die schon vor den Römern bestanden haben dürften, entsprachen den taktischen, strategischen und ökonomischen Zielsetzungen der Römer. Sie wurden zweckmäßig hergerichtet, unterhalten, geschützt und untereinander durch Querverbindungen zu einem Gesamtstraßennetz ergänzt. Über unsere Römerstraße zogen vor 2000 Jahren die römischen Legionen vom Limes aus, dem Grenzwall zwischen Rhein und Donau nach Trier, dem 15 vor Christus von Kaiser Augustus im Gebiet der Treverer gegründeten Augusta Treverorum. Im Gefolge der Legionäre kamen Kaufleute, Händler, Handwerker, Pilger, aber auch Abenteurer durch unser Gebiet. Frauen und Kinder wurden ebenfalls mitgeführt. Auch Menschen jüdischen Glaubens kamen mit den Römern durch unsere Heimat. Römer und Juden wurden z. T. sesshaft in unserer Gegend und vermischten sich im Laufe der ersten Jahrzehnte mit den germanischen Ureinwohnern unserer Heimat. Viele Siedlungen entlang der alten Römerstraße gehen auf römische Gründungen zurück. Im Kempenicher Ländchen dürften dies Cassel und Weibern sein. Der Ortsname Cassel kommt wahrscheinlich aus dem Lateinischen, also von „castellum“, d. h. von Castell, dies ist eine frühere Bezeichnung für eine Befestigungsanlage. An der Stelle des alten Dorfes vor 1939, wird eine römische Schanze vermutet, die Römerstraße liegt ja nur ca. 800 m entfernt. Weibern ist eine römische Siedlungsgründung, wie Funde eindeutig bewiesen haben. So wurde im Sommer 1910 eine römische Begräbnisstätte freigelegt. Es war ein Tuffsteinsarg, mit Tuffsteindeckel, in

sorgfältiger Steinmetzarbeit. Der Sarg barg Grabbeilagen, welche einem verstorbenen Römer beigegeben wurden. Weitere Funde aus der Römerzeit waren Reste einer Heizungsanlage am Hommersberg, gefunden im Jahre 1895. 1899 fand man Teile einer römischen Badeanlage am Hommersberg. Ein Römergrab mit zwei Tonkrügen wurde 1907 gefunden. Auf dem Grundstück des Johann Porz in der Bahnhofstraße wurden 1965 ebenfalls Funde aus der Römerzeit gemacht.

Kempenich, ein Ortsname mit der Endung „-ich“ ist keltischen Ursprungs, da auf keltisches Wortgut zurückzuführen. Ungefähr seit 700 v. Chr. siedelten die Kelten beiderseits des Rheins, so auch in der vorderen Eifel. Die Kelten waren mit den Ahnen der Römer, mit den Latinern, Italikern, Illyrern, Liguren und Venetern, sehr nahe verwandt. Dies führte oft zu der Annahme, dass Kempenich eine römische Siedlung gewesen sei. Kempenich ist jedoch älter, was auch durch Funde in der Heimatflur belegt werden kann. Der Ort wird einmal „Campaniacum“ geheißen haben und könnte „Das Feld des Campinius“ bedeuten. Der Name kann jedoch auch von „Campania“ - also von „Ebene“ - abgeleitet sein. Die Lage des Ortes macht dies verständlich. Dass aber auch die Römer in Kempenich siedelten ist durch Funde ebenfalls belegt. Sieht man von der alten Straße aus in das Tal von Kempenich, so ist eine Besiedlung durch die Römer sehr gut denkbar, da die Lage, umgeben von schützenden Bergen, geradezu einladend wirken musste.

Im Mittelalter wurde die Straße dann zur „Kohlstraße“, denn entlang der Straße hatten die Köhler ihre Meiler, um die Holzkohle zu brennen. Auf Waldlichtungen entlang der alten Straße stößt man noch heute auf schwarzes Erdreich, an den Standorten der zahlreichen Kohlenmeiler. Die Köhler arbeiteten hier, da die Wälder in diesem Bereich voll kräftiger Buchen standen und dieses Holz zum Brennen der Holzkohle verwandt wurde. Das Produkt Holzkohle wurde über die Kohlstraße zu den Handwerkern befördert, dies bereits seit keltischer und römischer Zeit. Abnehmer waren die Erzschnelzer, die Schmiede, Töpfer und Ziegelbrenner sowie Glasbläser und andere Handwerker mehr. Die Kohlstraße hatte jedoch nicht nur wirtschaftliche Bedeutung, sie war auch eine Heerstraße, die das Kriegsvolk benutzte zu den zahlreichen Feldzügen. Die Kohlstraße bildete die Grenze zwischen Germania inferior und Germania superior, zwischen Unter- und Obergermanien, den beiden römischen Provinzen.

Bis zur Franzosenzeit (1794 - 1813) blieb die Kohlstraße ein Hauptverkehrsweg in unserem Ländchen und in der Eifel überhaupt.

Im Mittelalter wird dann der Hellweg überliefert, auch Welscher- oder Judenweg genannt. Der Weg verlief über die Wasserscheide zwischen Brohltal und Nettetal, von Mayen nach Ahrweiler. Im Kempenicher Ländchen verlief der Weg von Engeln aus über Hannebach. An diesem Weg befand sich das „Rabenköpfchen“, der Galgenberg des Kempenicher Gerichtes. Meist stand der Galgen an einem solchen Hauptweg, um Fahrensleute und Reisige zu warnen und ein abschreckendes Beispiel zu geben, denen, in deren Köpfen Raub, Plünderung oder gar Mord Gedankengut geworden war. Welscher Weg wurde die alte Verkehrsverbindung in unserer Gegend genannt, weil er zwei Herrschaften trennte, zum Brohltal hin die Olbrücker, zum Nettetal hin die Herrschaft Kempenich.

Judenweg wurde die alte Handelsstraße genannt, da seit altersher Juden in Kempenich lebten, wie überall wo eine Burg stand und adelige Herren das Land beherrschten. Jeder Burgherr und auch kirchliche Fürsten hielten sich eine bestimmte Anzahl von Schutzjuden, die die Geldgeschäfte und den Handel für den Herrn erledigten. Ein Judenfriedhof ist in und um Kempenich nicht nachweisbar. Einen solchen gab es jedoch in Niederzissen, in der Herrschaft Olbrück, wo eine größere jüdische Gemeinde lebte. Starb ein Kempenicher Jude, bewegte sich der Leichenzug in Richtung Niederzissen. Am Hellweg mussten die Frauen Abschied nehmen von dem Toten und sie mußten nach Kempenich zurückkehren. Nur Männer durften bei der Beerdigung anwesend sein, daher der Name Judenweg.

Andere Hauptwege sind im Kempenicher Ländchen nicht bekannt, müssen jedoch angenommen werden. Es sind sogenannte Gemeindeverbindungswege. Eine Rekonstruktion, hergeleitet aus der mittelalterlichen Dorfbefestigung und der damaligen Ortslage, ergibt folgendes Bild: In Kempenich kennen wir den Standort der „Oberen Portz“, also des oberen Tores. Dieses Tor stand an der heutigen Kreuzung Frankenweg - Hinter der Mauer - Oberdorfstraße - Hardtstraße. Beim Neubau der Bäckerei Bell, nach der Jahrhundertwende, fand man Reste der Fundamentanlage dieses Torgebäude.

Aus diesem Tor nun führte ein Weg hinaus, wohin aber ging dieser Weg? Zunächst natürlich in die Feldflur, so zur Schäferei, auf Seiters, zum Bruch. Weiter gelangte man von hier aus in die Wälder z. B. zum Wollrathskopf und in den Steinrausch, auch zum Schöneberg. Die Toraus- und Toreinfahrt zeigte jedoch gegen Norden und hier gelangte man auf geradem Wege zur etwa vier Kilometer entfernten Kohlstraße. Es muss also ein uralter Weg sein. Bevor der Frankenweg vorhanden war, war der

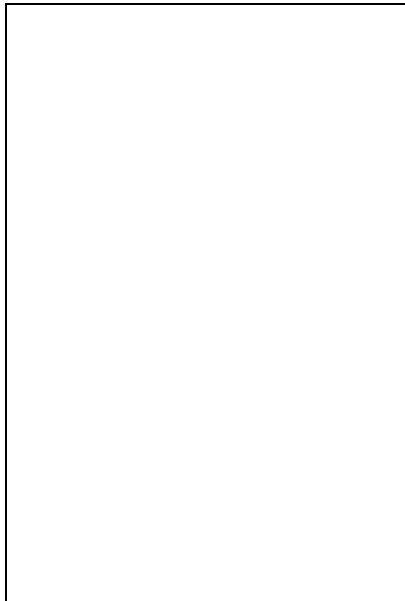
Walldistrikt Hardt mit dem oberen Dall verbunden. Der Volksmund weiß, dass unsere Ahnen einen Hohlweg anlegten, wobei sie den dort vorhandenen Sand ins Unterdorf (Bereich Enggasse-Jugendheim) schafften, um hier trockenes Bauland zu gewinnen. Den Hochpunkt nannte man noch bis in die 50-er Jahre „Die Rast“, da der Anstieg vom Tor aus sehr steil war.

Der Frankenweg erhielt seinen Namen nicht von den Franken, sondern von den Feldern des Werner Frank, die in alten Verträgen erwähnt sind und auf dem heutigen Frankenfeld gelegen waren. Die „Obere Portz“ führte also vom Oberdorf aus in nördlicher Richtung, nach Süden hin führte von dort aus kein Weg. Auch die Hardtstraße, das frühere „Grünchelsgäßchen“ (von Stachelbeeren) war noch nicht als Weg vorhanden. Erst am Ende des vergangenen Jahrhunderts, als die Besiedlung außerhalb des engen Ortskerns stärker betrieben wurde, wurde die Hardtstraße zunächst als Fahrweg angelegt.

Vom Oberen Tor“ aus verlief die frühere Befestigung-Ringmauer in südlicher Richtung zum Goldbachtal hin. Die heutige Straße „Hinter der Mauer“ lag außerhalb der alten Ortslage, dies ist auch in der Tranchotkarte deutlich zu erkennen. Auch im Urkataster von 1826 ist der alte Ortskern klar erkennbar und beweist unsere Behauptung.

/

Die Erschließung des Kempenicher Ländchens



Die Pfarrkirche in Kempenich. Foto: privat
Klicken Sie auf das Bild, um eine Großansicht des Bildes zu erhalten.

Die Erschließung des Kempenicher Ländchens

von Manfred Becker

I. Wege und Straßen (Fortsetzung)

Überliefert ist uns ein weiteres Tor in der Ortsbefestigung, die „Hintere Portz“. Dieses Torgebäude stand im Bereich des heutigen Wohnhauses Willi Nohles in der Hinterdorfstraße. Letzte Reste dieses Tores, nämlich der Drehstein eines Torflügels, wurde beim Straßenbau im Jahre 1973 entfernt. Ich habe lange über die Bedeutung dieses Tores nachgedacht und stellte mir dabei die Frage: Über welchen Weg gelangten die Dorfbewohner zur Burg oder die Burgbewohner in den Ort? Von der „Hinteren Portz“ aus ging das nicht, denn das Sumpfgebiet im Bereich des „Spessarter Bach“, den späteren Leywiesen, war undurchdringlich. Die mündliche Überlieferung teilte uns mit, dass ein Herr von Kempenich das Sumpfgebiet trockenlegen wollte und hierfür eine Sonderabgabe einführen wollte. Er scheiterte am Widerstand der Bürger, die eine dortige Quelle „Pfennigsbuhr“ im Hinblick auf diese

Begebenheit, nannten. Von der „Hinteren Portz“ aus führte der Weg also ganz klar nicht zur Burg. Der Weg führte in östlicher Richtung zum „Hellweg“ auch nach Engeln und Spessart sowie über Ramersbach nach Ahrweiler. Der Weg ins Brohltal ging von hier aus über die Buch, also in gleicher Richtung. Die Burg Olbrück wurde gleichfalls von hier erreicht. Die Menschen des Mittelalters mußten ihre Wege zu Fuß zurücklegen, nur wenige besaßen ein Pferd. Der Gang nach Ahrweiler stellte schon eine Weltreise dar. Daher wählten die Menschen immer die kürzesten Verbindungen zu den Orten, wo sie ihre Besorgungen und Verkäufe tätigen mussten.

Die Frage ist aber noch offen, wie ging es vom Dorf aus zur Burg? Einen Weg von der Ortslage in südliche Richtung konnte es nur geben am Ende der „Großen Straß“, also im Bereich der Gastwirtschaft Deutster-Gros. In alten Verträgen ist die Rede vom „Niedersten Turm zu Kempenich“, dies wird wohl das Tor zur Burg hin gewesen sein. Der Standort wäre also richtig im damaligen Unterdorf. Wollte man in grauer Vorzeit von Kempenich aus zum Rhein oder nach Mayen, so führte der Weg den Burgberg hoch. Das Sumpfgelände war hier nicht mehr so schlimm, da das Wasser des Goldbach und des Spessarter Bach hier schneller abfließen konnte, was heute noch an den Geländebeziehungen erkennbar wird. Auch konnte man hier durch einen Knüppeldamm aus Rundhölzern einen Wegeübergang schaffen. Der Weg führte dann weiter rechts über Ettringen nach Mayen und über Bell und die Pellenz nach Andernach an den Rhein. Dies sind uralte Handelswege, die auch die nächste Entfernung darstellen und diese unkompliziert kürzesten Wege, wurden von unseren Ahnen stets gewählt. Der Handel erfolgte über diese Wege, alle schweren Lasten mußte man über diese Wege transportieren, da konnte man sich keine Umwege leisten, da jeder Meter zu viel Kraft kostete. Ein Weg nach Weibern konnte nur durch die „Kyllwiese“ oder über die Ländereien der Kreuzvikarie erfolgen, der Weg über die „Steiner Trapp“ konnte nur ein Fußweg sein. Wie auch immer, durch die beiden erwähnten Tore, Oberes- und Hinterestor gelangte man weder nach Weibern, noch nach Mayen oder zum Rhein. Somit wäre die Existenz eines dritten Tores klar bewiesen, wenn auch unsere Ahnen nichts genaues darüber festgeschrieben haben. Es muss aber noch einen weiteren Hauptweg gegeben haben, und zwar einen Weg nach Adenau und Nürburg oder nach Langenfeld. Die Beun ist ein uralter Weg, der Kempenich nach Westen hin erschloss. Auch hier musste ein Hohlweg durch das felsige Gebirge gebrochen werden, da sonst die Geländesteigung unüberwindbar gewesen wäre. Zur Beun gelangte man ebenfalls durch das unterste- oder niederste

Tor. Dies ist aus der Tranchotkarte sowie aus dem Urkataster leicht zu rekonstruieren.

Aus der in alten Schriften erwähnten „Enger Gass“ führte wahrscheinlich auch ein Weg in das Goldbachtal und zur Beun, das heutige alte Ortsbild deutet geradewegs darauf hin. Vielleicht war auch hier nur eine befestigte Hofanlage, es gab viele größere Höfe im damaligen Kempenich, über deren Tor man nach außen gelangen konnte. Der Hof Goldbach lag einen Steinwurf weit außerhalb der Befestigung und hatte die gleichen Besitzverhältnisse mit Zeiten, wie der Heidner Hof, der gleichfalls nur über die Beun erreicht werden konnte.

Bei dem bekannten mittelalterlichen Ortsbild, einem Runddorf, können vier Tore durchaus wahrscheinlich sein, eigentlich sogar sicher. Aus vielen Grundrissen mittelalterlicher Dörfer und Städtchen sind uns Tore in jeder Himmelsrichtung bekannt, so auch in Ahrweiler, Mayen und Münstermaifeld, warum sollte es also nicht auch in Kempenich so gewesen sein?

Leider gibt es keinen alten Grundriss von Kempenich, der uns Aufschluss über die Gestaltung des Dorfes in der Vorzeit geben könnte. Wir erfahren zum ersten mal vom Aussehen unseres Dorfes in der topografischen Karte des französischen Landmessers Tranchot, die dieser mit seinen Leuten 1807 anfertigte. Auch das Urkataster von 1826 zeigt uns die Gestaltung des Dorfes in dieser Zeit. Man darf jedoch nicht vergessen, dass verheerende Brände in früherer Zeit immer wieder das Ortsbild verändert haben. Es ist daher sehr schwer, sich ein Bild zu machen, wie der Ort einmal aussah. Die Wege jedoch sind seit altersher bekannt, haben sich kaum verändert und führen noch heute ins Dorf und in die Ferne hinaus.

Die Franzosen waren es, die die ersten Landvermessungen in unserer Gegend vornahmen. Sie stellten auch die ersten Überlegungen an, wie die Verkehrsverhältnisse verbessert werden könnten. Die Preußen machten sich die Überlegungen der Franzosen zueigen und begannen nach 1815 den von den Leuten Napoleons begonnenen Straßenbau fortzuführen. Es waren jedoch noch mühsame Vorarbeiten erforderlich, bis man den Straßennetzausbau gezielt angehen konnte. Es gab auch für die Preußen zunächst Wichtigeres zu tun, als die Eifel zu erschließen, die sie schließlich als wertloses Unland betrachteten, in dem rein zufällig auch Menschen lebten. Erst Mitte des 19. Jahrhunderts, als die Steinindustrie in unserer Gegend florierte und man dringend bessere Transportwege benötigte um konkurrenzfähig arbeiten zu können, machte man sich auch bei der preußischen

Regierung Gedanken, wie man die Verkehrsverhältnisse in der Eifel verbessern könnte. Man ging jedoch noch sehr zögerlich zu Werke und wurde erst aktiv, nachdem die Steinbruchbesitzer massiv auf bessere Straßen drängten. Man wollte schließlich kostengünstig seine Produkte an den Rhein bringen und ohne vernünftig ausgebaute Straßen war dies nicht möglich.

Gewiss benötigten auch die Preußen bessere Straßen gegen Westen, dies war aus strategischen Gründen erforderlich, verstärkt in der Zeit der beiden Kriege gegen Frankreich in den Jahren 1866 und 1870/71. Die Straßen im Kempener Ländchen waren jedoch nicht so bedeutend, dass sie vorrangig benötigt wurden, da sie nicht direkt gegen Westen führten. Diese Verbindung war einfacher zu erreichen von Koblenz über Mayen und Kelberg oder vom Rhein aus durch das Moseltal über Luxemburg.

Erst ab dem Jahre 1845 bemühte man sich um eine Straßenverbindung von Kempenich nach Mayen und von dort weiter durch die Pellenz nach Andernach. Über die Linienführung wurde jedoch endlos beraten und gestritten. Erst nach 1870 nahmen die Straßenbaupläne konkrete Formen an. Die Fertigstellung der Straße im Erdbau erfolgte erst im Jahre 1898. Damals wurde die Straße mit einer Lavasandschicht befestigt und war somit für Pferde- u. Ochsespanne gut befahrbar. Autoverkehr gab es damals im Ländchen noch nicht, dieser setzte erst vereinzelt kurz vor dem 1. Weltkrieg ein. Entlang der Straße wurden Bäume gepflanzt, wie dies in jener Zeit üblich war. Die Jungbäume sind auf alten Fotos aus der Zeit der Jahrhundertwende gut erkennbar. Beim Straßenbau vor der Jahrhundertwende wurden auch die Reste der alten Ölmühle vor Weibern entfernt, die Ruinen waren teilweise bei Anlegung der Straße hinderlich.

Olbrück-Rundschau vom 01.03.2012

Die Erschließung des Kempenicher Ländchens

von Manfred Becker

I. Wege und Straßen (Fortsetzung)

Am 23. März 1910 wird von Bürgermeister Barthel der Wegebau von Kempenich bis Weibern öffentlich ausgeschrieben. Es handelt sich um eine Kleinschlagdecke, also eine Basaltschotterdecke, auf einer Länge von insgesamt 1870 m. Der Schotter wird im Gemarkungsbereich Weibern auf einer Länge von 950 m und in der Gemarkung Kempenich auf einer Länge von 920 m aufgebracht. Die vorhandene Straße war also offenbar in einem sehr schlechten Zustand, so dass eine ordentliche Befestigung dringend geboten schien. Die Straße behielt ihre, nicht gerade ideale Linienführung, bis heute bei und zwar am Fuße des felsigen Abhanges des Burgberges vorbei. Die zahlreichen Kurven waren einem ordentlichen Verkehrsfluß schon lange hinderlich, was auch oft in Niederschriften erwähnt wird. Die Strecke wird jedoch heute, bedingt durch den Neubau von Schnellstraßen in unserem Raum in den letzten zwanzig Jahren nur noch wenig befahren, so dass die Bedeutung der Straße nur noch gering ist und allenfalls dem Verkehr von Kempenich ins mittlere und obere Nettetal dient. Hätte man hier schon in den Baujahren eine Begradigung der Straße angestrebt, so hätten entlang des extremen Berghanges Stützmauern errichtet werden müssen. Stellenweise wäre auch das Wiesental in Mitleidenschaft gezogen worden und hätte seinen romantischen Charakter eingebüßt. Dies wollten die Ingenieure der ersten Stunden dieser Straße nicht, sei es aus Gründen der Wirtschaftlichkeit oder des Landschaftschutzes. Die Straßentrasse mag für einen starken Fahrzeugverkehr zu keiner Zeit geeignet erschienen sein, für das Landschaftsbild war sie gut gewählt. Die Straße von Weibern zum Rhein über Wehr wurde 1868 in Angriff genommen. Aufzeichnungen aus diesem Jahr besagen, dass die Gemeinde Weibern eine Straße baut, die entlang der Weiberner Tuffsteinbrüche in Richtung Laach und somit nach Andernach führen soll. Eine größere Teilstrecke im „Bannen“ (Gemarkung) der Gemeinde Weibern ist zu diesem Zeitpunkt bereits gebaut. Weitere Teilstrecken standen zur Verdingung (Vergabe) an.

Kempenich und Umgebung gehörten damals zum Landkreis Adenau. Von diesem Kreis wurden bessere Verkehrsverbindungen für unseren Raum angestrebt, sowohl

zum Rhein, als auch nach Mayen und Ahrweiler. In Niederschriften aus jener Zeit heißt es jedoch wörtlich: „Die bei dem genannten Straßenbau (Kempenich-Brohl bzw. Andernach) beteiligten Gemeinden der Kreise Mayen und Ahrweiler haben sich bis jetzt geweigert, die Strecke in ihren „Bannen“ weiterzuführen, da diese Straße für sie wenig Interesse habe“. Weiter heißt es in einer Aufzeichnung des Kreises Adenau: „Hoffentlich werden die beteiligten Gemeinden von der höheren Behörde zur Fortführung der Straße aber angehalten werden.“

In dieser Zeit, 1868, gab es keine Staatsstraßen in unserem Bereich. Auch in den folgenden Jahrzehnten wurden keine gebaut. Es hieß damals bei der hohen Behörde, der Straßenbau könne durch die „bedeutenden“ Eifelgebirge nur mit unverhältnismäßig großen Kosten ausgeführt werden. Daher verzichtete man ganz auf den überörtlichen Straßenbau in unserer Region. Dies brachte jedoch für den heimischen Handel und das hiesige Steingewerbe erhebliche Frachtkosten, wie man der nachstehenden Tabelle entnehmen kann.

Die Fracht pro Zentner betrug 1860 durchschnittlich nach:

Cöln 20 Silbergroschen

Bonn 9 Silbergroschen

Remagen 5 1/2 Silbergroschen

Coblenz 8 Silbergroschen

Brohl 4 Silbergroschen

Andernach 4 1/2 Silbergroschen

Mayen 4 Silbergroschen

Ahrweiler 4 1/2 Silbergroschen

Adenau 4 1/2 Silbergroschen

Dies sind Frachtkosten in einer extrem armen Zeit, die wir uns heute kaum vorstellen können.

An eine Eisenbahn konnte damals noch nicht gedacht werden, diese Überlegungen standen erst ein halbes Menschenalter später an, was an anderer Stelle noch zu berichten ist.

Ein technisch einwandfreier und durchgehender Straßenbau von Weibern über Wehr zum Brohltal hin, sollte erst in der Zeit der Notstandsarbeiten, nach 1923, Wirklichkeit werden, doch auch hierüber wird später berichtet.

Im Jahre 1852 begann man mit dem Bau der Straße durch das Brohltal ab Tönisstein. Zwischen Brohl und Tönisstein bauten die Gemeinden des unteren

Brohltals auf einer Länge von 1348 Ruthen (5,068 km) den sogenannten Grundweg in der Zeit von 1818 bis 1820 aus. Es war die erste „Kunststraße“ in unserer Gegend in der Neuzeit überhaupt. Die Straße diente vorrangig der Trassindustrie im Bereich Tönisstein-Burgbrohl-Brohl, die damals eine Blütezeit erlebte. Einige Jahre nach Vollendung des für die Gemeinden recht kostspieligen Straßenbauunternehmens, gestattete man den Beteiligten nach 1824, nach dem Tarif vom 1. November 1824 Chausseegeld zu erheben. In der Folgezeit ermöglichten die Wegegeldeinnahmen eine gute Unterhaltung der Straße. Sie blieb jedoch Gemeindechausee. Als die nach einem schweren Unwetter am 11. Juni 1859 fast vollständig zerstört wurde, fehlten den Gemeinden die Mittel für eine ordnungsgemäße Wiederherstellung, Die Regierung stellte daher am 12. August 1861 eine Neubauprämie in Höhe von 10000 Reichstalern in Aussicht und zwar auf die laufende Meile. Mit dieser Hilfe und einem Selbstkostenbeitrag von 8260 Reichstalern bauten die Gemeinden bis 1863 die Straße zum zweitenmal.

Ihrer wirtschaftlichen Bedeutung als Absatzweg der vulkanischen Gesteine verdankte sie schließlich die Übernahme auf den Bezirksstraßenfonds am 1. Januar 1866.

Sie fragen, was das Vorgenannte mit unserem Bereich zu tun hat? Nun also, von diesem Zeitpunkt ab wurde auch die Weiterführung der Straße durch das obere Brohltal bis Oberzissen in Angriff genommen. Doch nun zurück in unseren Bereich. Ab 1852 wurde die Straßentrasse durch das Brohltal, ab Tönisstein, im Erdbau ausgeführt. Die Streckenführung, sprich Trasse, verlief fast genau so, wie sie jetzt noch vorhanden ist und zwar über Burgbrohl, Niederzissen, Niederdürenbach, Hannbach und weiter in Richtung Kempenich. Ab Herbst 1853 begann man mit der Befestigung der Straße, d. h., es wurde eine wassergebundene Schotterdecke aufgebracht, also eine Kunststraße nach dem damaligen Stand der Technik hergestellt. Der Schotter wurde aus Kleinschlag des heimischen Basaltmaterials geschlagen, somit aus Abfallmaterial der Basaltindustrie. Mit der Befestigung wurde im unteren Brohltal begonnen, es ist nicht bekannt, wie weit die Befestigung letztlich zu dieser Zeit durchgeführt wurde.

Besonderes Interesse am Bau der Straße durch das Brohltal hatten die Steinbruchbesitzer der Tuffsteinbrüche von Weibern sowie die Betreiber der Hannebacher Lay, wo Basalt abgebaut wurde. Der Transport der gebrochenen Steine auf den schlechten, weil vorher unbefestigten Wegen, war sehr mühsam und verursachte unvertretbar hohe Kosten, wie bereits an anderer Stelle erwähnt. Die

Finanzierung des Straßenausbaues erfolgte durch die jeweiligen interessierten Gemeinden. Als Entschädigung für die aufgewandten Gelder erhoben die Gemeinden Wegegeld.

Der Straßenbau erfolgte jedoch mit großen Verzögerungen und man kam immer nur auf kleineren Teilabschnitten voran. Dies ist aus einer Aufzeichnung aus dem Jahre 1868 zu ersehen, hier heißt es wörtlich: „Durch die fast totale Armut der Gemeinden kann auf den Wegebau nur äußerst wenig verwendet werden und ist in den letzten Jahren nur das Nötigste hierbei, die Instandsetzung der Verbindungswege, ausgeführt worden.“ Man weist darauf hin, dass zur Fortschaffung von Früchten und Kartoffeln zum Rhein, und für die Herbeischaffung von Bau- u. Brennmaterial (Kalk, Zement, Kohle, Brikett) der vollständige Straßenbau dringend erforderlich sei. Es wird hervorgehoben, dass die Gemeinden Spessart und Kempenich bereits seit einigen Jahren ihre Strecken in Angriff genommen hätten. Im Jahre 1868 ist daher die Straße Kempenich-Hannebach bis fast zur Ortslage Hannebach ausgebaut, also mit einer wassergebundenen Schotterdecke versehen.

Weitere Aufzeichnungen, wie der Straßenausbau fortgeführt wurde, fehlen. Man darf jedoch annehmen, dass die Arbeiten wegen der nicht ausreichenden Finanzmittel, in der Weiterführung sehr schleppend ausgeführt wurden.

[Fortsetzung folgt]

Die Erschließung des Kempenicher Ländchens



Großstraße um 1950, rechts das Pastehaus. Foto: privat
Klicken Sie auf das Bild, um eine Großansicht des Bildes zu erhalten.

Die Erschließung des Kempenicher Ländchens

von Manfred Becker

I. Wege und Straßen (Fortsetzung)

Doch die Wende kam zu einem Zeitpunkt, wo niemand damit gerechnet hatte. Die Folgen des ersten Weltkrieges waren noch nicht überwunden. 1923 war Jahr der Inflation, wo eine Billion Papiermark auf den Wert von einer Goldmark gesunken war. Es war das Jahr des allgemeinen Wirrwars und der Verzweiflung, das Jahr des Ruhrkampfes, wo fast alle Betriebe stillgelegt und die Arbeiter entlassen wurden. Diese Menschen, die nun brotlos auf der Straße standen, galt es zu beschäftigen und dies geschah in unserem Raum vorrangig im Wege- und Straßenbau. Hier war nun auch die Möglichkeit gegeben, das Verkehrsstraßennetz weiter auszubauen und die vorhandenen Strecken zu verbessern.

Es blieb keine Zeit, um großartige Planungen durchzuführen, es musste schnell gedacht und gehandelt werden, denn die Arbeiter riefen nach Brot für ihre hungernden Familien. So ging man zuerst an das „Rheinstraßenprojekt“, an die

Straße von Weibern nach Wehr. Im Einverständnis mit Landrat Gorius von Adenau, der sich vorher vergeblich um den Bau dieser Straße bemüht hatte, weiter mit dem Einverständnis von Bürgermeister Beck Burgbrohl sowie Bürgermeister Busch Kempenich und dem Einverständnis der Bürger von Weibern und Wehr, wurde am 7. März 1923 beschlossen, den Straßenbau von Weibern nach Wehr als Notstandsmaßnahme durchzuführen. Hier konnten jedoch nur wenige zur Verfügung stehende Arbeiter beschäftigt werden, so dass man weitere Projekte angehen musste. Als ein weiteres Hauptziel wurde die Straße von Kempenich über Ramersbach nach Ahrweiler ins Auge gefasst. Hiermit wollte man erreichen, dass eine Direktverbindung von Mayen über Kempenich zur Ahr geschaffen wurde und somit weiter nach Bonn, Köln und ins Industriegebiet an der Ruhr. Das vorgenannte Projekt sollte eine wichtige Durchgangsstraße parallel zur Rheinstraße schaffen. Doch merkwürdigerweise hatten sich Behörden und Bürger für eine Strecke Weibern nach Wehr begeistern können, die Straße von Hannebach nach Ramersbach stieß besonders bei den Bürgern der etwas abseits gelegenen Gemeinden des Kreises Ahrweiler auf energischen Widerstand. Die beteiligten Kreisbehörden Adenau und Ahrweiler gaben zwar halbherzig ihre Zustimmung, doch glaubten sie damit genug getan zu haben und zeigten nicht den erforderlichen Einsatz. Den zeigte jedoch der damalige Ramersbacher Pastor Dr. Rech, der all seinen Einfluss und seine Beziehungen geltend machte und mit Unterstützung der Verantwortlichen der Bürgermeisterei Kempenich erreichte, dass auch dieser notwendige Straßenbau kurzfristig verwirklicht werden konnte. Schon am 4. April 1923 wurde der Streckenabschnitt Hannebach bis Ramersbach begonnen.

Gemeindevorsteher Schmitz aus Hannebach, von der großen Bedeutung des Projektes Hannebach nach Ramersbach und somit zur Ahr überzeugt, gab seine Zustimmung nur unter der Bedingung, dass auch das Teilstück von Hannebach nach Wollscheid voll ausgebaut würde. Diese geforderte Notstandsmaßnahme wurde dann auch schon einen Tag später am 5. April 1923 in Angriff genommen. Durch den Bau dieser Straßenverbindung auf einer Länge von 2,5 km sollte eine Verbindung durch das Brohltal zum Rhein geschaffen werden.

Etwa einen Monat später wurde dann ein viertes Projekt begonnen, der Straßenbau von Kempenich über Cassel-Watzel-Niederheckenbach-Staffel-Kesseling nach Ahrbrück. Diese vier Notstandsmaßnahmen machen deutlich, wie wenig das Kempenicher Ländchen erschlossen war und wie wichtig die begonnenen

Straßenbauten für unsere Gegend sein sollten.

Aber bevor die vier Straßenbauprojekte fertiggestellt werden konnten, brach im Oktober 1923 der Rhein- und Ruhrkampf zusammen und alle Arbeiten mussten eingestellt werden. Die Arbeiten wurden an allen Projekten niedergelegt, egal ob der Straßenabschnitt fertig war oder nicht. Es spielte auch keine Rolle, ob infolge der plötzlichen Arbeitseinstellung Verkehrshindernisse gegeben waren oder sogar stellenweise durch die Arbeitseinstellung ein polizeiwidriger Zustand geschaffen wurde. Die Finanzen waren erschöpft und die Notstandsprojekte blieben sich selbst überlassen. Alle schriftlichen und persönlichen Vorstellungen von der Bürgermeisterei und den Gemeinden aus bei der Regierung in Koblenz blieben zunächst erfolglos.

Mit Schreiben vom 23. Februar 1924 wandte sich Bürgermeister Busch von Kempenich nochmals an die Provinzregierung, er bat um die Genehmigung zur Weiterführung der begonnenen Straßenbauprojekte. Diesmal fand sein Schreiben die Gunst der Provinz, denn die Regierung, bisher aufs äußerste zurückhaltend, war allmählich von der Notwendigkeit der anstehenden Straßenbaumaßnahmen überzeugt. Die Regierung trat endlich aus ihrer Reserve heraus und stellte folgenden, den hiesigen Interessen voll und ganz entsprechenden Ausbauplan für die nächsten Jahre auf:

1. Übernahme der Durchgangsstraße Adenau-Kempenich-Mayen in das Netz der Provinzialstraßen.
 2. Förderung des Straßenbaues Hannebach-Ramersbach und Übernahme der gesamten Strecke Kempenich-Ahrweiler.
 3. Förderung des Straßenabschnittes Hannebach-Wollscheid-Oberzissen und Übernahme derselben.
 4. Förderung des Straßenbaues Weibern-Wehr
 5. Förderung des Straßenbaues Spessart-Cassel-Watzel-Niederheckenbach-Staffel-Kesseling-Ahrbrück. Dies beinhaltet auch den Straßenabschnitt Kempenich-Cassel.
- Inzwischen war das Reich, bedingt durch die schlechte Wirtschaftslage, zur Förderung produktiver Notstandsmaßnahmen übergegangen und genehmigte den Weiterbau der begonnenen Straßenbauprojekte. Im Mai 1925 wurde der Ausbau der Straße von Weibern nach Wehr fortgeführt, im Verlauf des Jahres 1926 wurde das Teilstück der Verbindungsstraße fertiggestellt. Da die Provinz bezüglich der Übernahme Bedingungen gestellt hatte, nämlich teilweise eine Begradigung und

Verbreiterung der Straße zur Auflage gemacht hatte, wurden diese Arbeiten gleichzeitig mit durchgezogen. Die Arbeiten waren 1927 im Erdbau fertiggestellt, eine Übernahme durch die Provinz konnte jedoch erst nach Aufbringung der Decke erfolgen. Der genaue Übergabetermin konnte bisher nicht festgestellt werden, dürfte jedoch bis Ende 1927 erfolgt sein, ein Zeitungsausschnitt könnte darauf hinweisen, der lautet:

„13. August 1927

Die Straße Weibern-Wehr durch die Fa. Franz Beermann & Co aus Engers vollendet. Es ist dadurch eine Verbindungsstraße aus der Bürgermeisterei Kempenich in das Brohltal und dem Laacher See hergestellt worden. Obige Firma ist z.Zt. auch mit dem Bau einer Straße aus dem Nettetal, Hackenbruchmühle, über Rieden Stumpfes Kreuz, beschäftigt, welche in die Weibern-Wehrer-Straße mündet.“

Der Straßenbau Hannebach-Ramersbach wurde ab dem 15. Februar 1926 fortgeführt. Wie wir einer Notiz aus der Verwaltung entnehmen, rechnete man damit, dass die Straße bis zum Herbst 1927 dem Verkehr übergeben werden kann.

Olbrück-Rundschau vom 02.08.2012



Klicken Sie auf das Bild, um eine Großansicht des Bildes zu erhalten.

Die Erschließung des Kempenicher Ländchens

von Manfred Becker

II. Die Dorfstraßen (Fortsetzung)

Im Jahre 1914 wird die Beunstraße entlang dem Grundstück Dr. Gottsacker, dem heutigen Josefshaus, gepflastert. Die Pflasterung erfolgte bis in Höhe des Grundstückes Schmitz, weiter oberhalb blieb die vorhandene Schotterdecke, bis um 1970 ein Bitumenbelag auf die gesamte Beunstraße aufgebracht wurde. Erwähnt werden muss noch, dass vor Ausbau der Kanalisation im Jahre 1967 bei starken Gewittern und z.Zt. der Schneeschmelze, die Keller der Häuser an der unteren Beun

ständig unter Wasser standen, sehr zum Ärger der dort lebenden Menschen. Im Jahre 1905 wurde die Hardtstraße befestigt, indem man eine Schotterdecke aufbrachte. Damals hieß die Hardtstraße noch Goldbachstraße, da die heutige Goldbachstraße nur als Wiesenweg vorhanden war, und stellte die kürzeste Verbindung zum Heidner Hof und nach Lederbach dar. Der Straßenausbau der damaligen Goldbachstraße scheint jedoch nicht besonders gut gewesen zu sein, denn im Jahre 1976 erhielt die Hardtstraße eine bituminöse Decke und Bürgersteige. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang die frühere Bepflanzung entlang der Hardtstraße. Noch bis lange nach dem 2. Weltkrieg standen an der Straße, links in Richtung Heidner Hof, Süßkirchenbäume. Ab Forsthaus Zwetschgenbäume. Letztere wurden jeden Herbst versteigert, dies geschah jeweils vor Ort und war für uns Kinder ein großes Vergnügen. Je nach Ertrag an Obst ersteigerten bis zu drei Familien einen Baum. In diesem Zusammenhang ist auch noch auf das alte Schwimmbad hinzuweisen, welches unterhalb der Hardtstraße, im Bereich der heutigen Wohnhäuser Schmitz und Baltes, 1939 errichtet wurde. Das Bad hatte einen Betonboden, die Wände bestanden aus Holz, das Bad wurde mit Bachwasser gespeist und es machte uns Kindern dennoch Vergnügen. Für heutige Gesundheitsapostel ist ein solches Freibad undenkbar, damals dachte man weit unkomplizierter in dieser Hinsicht und trotzdem ist kein Schwimmbadbenutzer ernsthaft krank geworden.

Als um die Jahrhundertwende die Brohltaleisenbahn bis Kempenich ausgebaut wurde, setzte auch der Wohnungsbau in der Bahnhofstraße ein. Man betrachte hierzu nur die dortigen Wohnhäuser, die alle nach dem gleichen Stil erbaut sind. Die Straße war jedoch nicht mehr als ein morastiger Wiesenweg. Einer Zeitungsnotiz vom 24. Dezember 1904 entnehmen wir u.a. folgendes: „Vor allem beleidigt das vor dem Stationsgebäude stehende Bedürfnishäuschen Auge und Nase eines jeden Menschen. In zweiter Linie ist der Weg vom Bahnhof ins Dorf geradezu lebensgefährlich für jeden, der nicht schwimmen kann. Der ganze Weg ist in Wirklichkeit eine einzige Kloake, in der der Fuß des Dahingehenden rettungslos versinkt.“ Der Zeitungsartikel scheint gewirkt zu haben, denn schon 1905 erhielt die Bahnhofstraße eine Pflasterdecke.

Um die Jahrhundertwende entstanden Wohnhäuser entlang der Straße „Zur alten Burg. Im Volksmund „Ahle Weiher“ genannt. Dies war ein Teilstück der Straße Kempenich-Mayen. Eine Straßenbefestigung durch die Gemeinde erfolgte nicht. Auf

einer Fotografie aus den 30-er Jahren ist zu erkennen, dass hier nur eine Befestigung mit Schotter vorhanden war. Entlang der Straße standen links in Richtung Weibern, bis in die 60-er Jahre, riesige Bäume, wie Ahorn, Eschen u.ä. Diese sind auf einem Bild um die Jahrhundertwende nach Vollendung des Straßenbaues als ca. 2,00 m hohe Setzlinge zu erkennen. Man sah also anschaulich, wie schnell die Zeit vergeht.

Die dörfliche Entwicklung schritt weiterhin rasant fort, als um die Jahrhundertwende auch der Frankenweg besiedelt wurde, im Volksmund „de Kohhöll“ genannt. Im Jahre 1914 wird auf dem Frankenweg eine Kleinschlagdecke, also eine Schotterdecke aufgebracht.

Vor und während des 1. Weltkriegs, bis weit in die 20-er Jahre, hieß die Burgstraße „Kaiser-Wilhelmstraße“. Diese Kaiser-Wilhelm-Straße erhielt 1914 im Anfangsbereich bis zum Bahnübergang, eine Befestigung aus Basaltpflaster. Dies blieb auch die einzige Befestigung für viele Jahre. Endlich, im September 1920, wird die Kaiser-Wilhelm-Straße als „Dampfwalzenstraße“ ausgebaut. Das heißt, die Straße erhielt eine abgewalzte Schotterdecke. Der Straßenbau erfolgte durch die Fa. Thelen aus Morswiesen.

Die Besiedlung der unteren Dallstraße begann um 1910. Auch hier entstanden zunächst nur einzelne Wohnstätten, so dass ein Straßenbau seitens der Gemeinde noch nicht für erforderlich angesehen wurde.

Die Erschließung des Kempenicher Ländchens



Entenpuhl um 1932. Fotos: Heimatsfreunde Kempenich e.V.
Klicken Sie auf das Bild, um die Bildergalerie (2 Bilder) zu starten

Die Erschließung des Kempenicher Ländchens

von Manfred Becker

II. Die Dorfstraßen (Fortsetzung)

Welchen Fortgang nahm nun die Befestigung der Innerortsstraßen? Großstraße und Markt waren schon vor der Jahrhundertwende mit einer Pflasterdecke ausgebaut worden. Denn 1906 wurde eine „Umpflasterung“ dort vorgenommen, also eine Neugestaltung, dies stellt u. a. auch eine gewisse Unterhaltungsmaßnahme dar. Im Frühjahr 1906 schrieb Bürgermeister Effelsberg in der Zeitung öffentlich die Lieferung von 20.000 Pflastersteinen, 1. Sorte aus Basaltlava aus. Gleichzeitig wurde auch die vorgenannte Umpflasterung der Großstraße und des Marktes, „de Pomp“ und auch die Neupflasterung des Entenpuhl ausgeschrieben.

Die Pflasterarbeiten wurden im Laufe des Jahres 1906 ausgeführt und gestalteten sich umfangreicher als zunächst vorgesehen. Mit einem Kostenaufwand von

3.090,15 Mark wurde die Umpflasterung des Marktes durchgeführt. Die Umpflasterung der Großstraße verursachte Kosten in Höhe von 1.235,34 Mark. Die untere Oberdorfstraße wurde für 2.462,81 Mark umgepflastert. Die Neupflasterung der Bahnhofstraße kostete 3.871,78 Mark. Für 1.377,58 Mark wurde das Hinterdorf Teil 1, vom Entenpfuhl bis in Höhe der Laygasse, gepflastert. Die Neupflasterung des Hinterdorfes Teil 2, von der Laygasse bis einschließlich der alten Brücke am heutigen Gehöft Groß, erbrachte Baukosten in Höhe von 3.061,85 Mark. Die Befestigung des Entenpfuhl mit Basaltpflaster kostete schließlich 2.484,71 Mark.

Dies ergab Gesamtkosten für den Straßenbau im Jahre 1906 in Höhe von 17.584,22 Goldmark. Dies war für die damalige Zeit ein sehr hoher Geldbetrag, auch aus heutiger Sicht betrachtet.

Zur Finanzierung der Baukosten wurde eine Anleihe in Höhe von 10.500,00 Goldmark genommen, heute würde man sagen, ein Darlehen. Ferner wurde vom Gemeinderat die Erhebung von Beiträgen beschlossen. Also ist auch diese Verfahrensweise, die heute noch praktiziert wird, gar nicht so neu. Die Anlieger mussten damals insgesamt 4.761,71 Goldmark aufbringen, dies sind etwa 27 Prozent der Baukosten. Die verbleibenden Restkosten wurden von der Gemeinde getragen, dies sind ungefähr 13,2 Prozent der Gesamtkosten. Der Rest war die schon erwähnte Anleihe.

Man sieht einmal mehr, dass die Erhebung von Erschließungs- und Ausbaubeiträgen den Straßenbau auch in vergangener Zeit erst ermöglichte und, dass auch unsere Ahnen den Komfort einer sauberen Straße entsprechend bezahlten mussten. Bei dem schlechten Verdienst in dieser sogenannten „guten alten Zeit“ haben die Beiträge den Bürger mit Sicherheit härter getroffen, als dies heute der Fall ist. Über die Pflasterung der Enggasse waren keine Aufzeichnungen zu finden, die Pflasterung ist jedoch im 19. Jh. zusammen mit der ersten Pflasterung der Großstraße erfolgt.

Die Straße „Hinter der Mauer“ hatte noch bis etwa 1970 einen Schotterbelag, dieser wurde im Jahre 1854 aufgebracht, wie wir bereits an anderer Stelle aufgezeichnet haben.

So wie bisher geschildert, blieb die Ortsentwicklung bis nach dem 2. Weltkrieg. Erst nach 1955 ging man daran, neue Baugebiete zu erschließen.

Zunächst begann man ab 1955 das Frankenfeld zu besiedeln, nach und nach entstanden sieben Wohnhäuser dort. Erst 1970 wurde die Straße befestigt, da vorher

die Pläne und auch die Mittel hierfür fehlten.

Entlang der Hardtstraße, links bis zur Goldbachstraße, entstanden ab 1956 ebenfalls Wohnhäuser und das enge romantische Wiesental am Goldbach verschwand, der Bachlauf wurde 1956 verrohrt. Später wurde die Goldbachstraße, die eine Kreisstraße war, mit einer Bitumendecke versehen.

Ein weiterer Schritt in der Ortserweiterung war die Besiedelung des Steilweges westlich der Hardt, der heutigen Bergstraße. Hier entstanden ab 1955 ebenfalls Wohnhäuser in herrlicher Lage am Südhang, der Straßenausbau erfolgte rund 10 Jahre später.

Wohl die bedeutenste Ortsentwicklung für Kempenich setzte ein, als ab 1957 die Hardt zu Wohnzwecken erschlossen wurde. Ein besonderes Lob muss man hier Altbürgermeister Josef Retterath aussprechen, der sich leidenschaftlich für die Verwirklichung dieses Projektes einsetzte. Die Bebauung in diesem Bereich wurde jedoch erst möglich, als Kempenich dem Kreiswasserwerk Maifeld-Eifel beitrug und vom Wasserwerk ein neuer Hochbehälter auf dem Hilzberg errichtet wurde, der ausreichenden Wasserdruck für das Neubaugebiet garantierte. In der Hardt ist ein neuer in sich geschlossener Ortsteil entstanden, eine Waldsiedlung, wie man sie in dieser Harmonie wohl nur selten in unserer Gegend findet.

Nach 1960 entstanden die ersten Wohnhäuser auf dem vorderen Dall, die die weiträumige bauliche Entwicklung in diesem ehemals landwirtschaftlich genutzten Bereich einleiteten. Nach Erstellung eines qualifizierten Bebauungsplanes um 1965 wurde hier ganz intensiv mit der Besiedlung dieses Gebietes begonnen, obwohl noch viele Baulücken hier vorhanden sind. Auch eine Straßenbefestigung erfolgte nach 1965, nachdem ein Ausbauprojekt erstellt war.

Seit 1986 wird auch der hintere Dall einer baulichen Nutzung zugeführt. Laut dem für dieses Gebiet erstellten Bebauungsplan, können hier insgesamt 84 Wohnhäuser erstellt werden, jeweils 42 in Abschnitt 1 und 2, wobei der 2. Abschnitt begonnen wird, wenn im 1. Abschnitt 70 Prozent der Grundstücke bebaut sind.

Ab 1968 entstanden die ersten Wohnhäuser auf der oberen Beun und in der Flur Matthiasberg. Diese Bebauung wurde seitens des Gemeinderates ins Auge gefasst, nachdem ein Kempenicher Bürger sein Feld parallel zur Beunstraße der Gemeinde zum Kauf anbot und hier sechs Wohnhäuser sofort errichtet werden konnten.

Während die obere Beun eine Fahrbahnbefestigung und Bürgersteige besitzt, ist im Baugebiet Matthiasberg vorerst nur eine 3,00 m breite befestigte Baustraße

vorhanden.

Schon seit den 60-er Jahren waren zwei Wohnhäuser am Paralellweg zur Straße im Gürtel errichtet. Trotzdem stellte der Weg einen bei der Flurbereinigung befestigten Wirtschaftsweg dar. 1978 traten zwei bauwillige Bürger an die Gemeinde heran, um hier ihre geplanten Wohnhäuser zu erstellen, was auch genehmigt wurde. So war dieses Baugebiet in kürzester Zeit bebaut, bis auf wenige Baulücken. Die Straße hat auch einen historischen Namen erhalten, sie ist benannt nach dem heiligen Benediktinermönch Bernhard von Clairvaux, welcher auf der Höhe des Burgberges zum 2. Kreuzzug aufgerufen haben soll. Die Wohnstraße heißt daher „Bernhardusstraße“. Anfang der 80-er Jahre wurde die Straße mit einem niveaugleichen Bitumenausbau versehen.

Schließlich kommt abschließend noch das Neubaugebiet „Im Kringelbuhr“, welches ab Mitte der 70-er Jahre einer Wohnbebauung zugeführt und anschließend einen großzügigen Ausbau erhielt, wie dies damals üblich war.

Man wird die Frage stellen, warum ich auch die neuen Straßen in meine Betrachtungen mit einbezogen habe, die erst in den letzten 30 Jahren entstanden sind. Ganz einfach, ich wollte darauf aufmerksam machen, welche gewaltig schnelle Entwicklung das Dorf Kempenich gemacht hat seit den schlimmen Tagen des 2. Weltkrieges. Auch wollte ich darauf hinweisen, wie die Ausdehnung der Ortslage vor ca. 150 Jahren allmählich begann und wie gigantisch die Entwicklung in den letzten Jahrzehnten explodierte.

Quellen:

Charles-Marie Ternes - Die Römer an Rhein und Mosel

Ernst Karl Plachner - Eifelland vom Kesselinger Wiesental zur Hohen Acht

Paul Clemen - Die Kunstdenkmäler der Rheinprovinz - siebzehnter Band

Die Kunstdenkmäler des Kreises Mayen

Bürgermeister Karl Busch - Schriftliche Aufzeichnung des Ehemaligen Amtes
Kempenich

Kath. Pfarramt Kempenich - Pfarrchronik und gesammelte Zeitungsausschnitte

Helmut Weinand - Die Preußischen Staats- u. Bezirksstraßen im Regierungsbezirk
Koblenz bis zum Jahre 1876

Ehem. Amt Kempenich - Ausbauakten - Erschließung neuer Baugebiete

Volksmund - Mündliche Überlieferungen

Kurt Becker - Heimat zwischen Hunsrück und Eifel: Beilage der Rhein-Zeitung

