

Sicher ist da etwas Wein geflossen

Brücke: Otto Krautwurst hat altes Bauwerk konstruiert



KLINGENBERG/SCHAAFHEIM. 13 Jahre jung war der Schaafheimer Otto Krautwurst (Foto: Robert Tschöpe), als er in den Seibertwerken im Aschaffener Stadtteil Nilkheim 1939 mit der Ausbildung zum Elektriker begann. Ein Starkstromunfall – »Der Meister hatte vergessen, den Strom abzuschalten.« – kostete ihn mehrere Finger. Ein »schwerer Schlag, aber auch ein großes Glück«, erinnert sich Krautwurst, der so um die Teilnahme am Krieg herum kam. Er lernte den Beruf des Technischen Zeichners, studierte später Konstruktionstechnik.

»Sagen Sie mir Bescheid, wenn die Brücke in Klingenberg abgerissen wird«, wünscht sich der heute 87-jährige Diplomingenieur. Er möchte noch einmal aus der Nähe sehen, was er vor mehr als 65 Jahren bei Seibert konstruiert hat. Seine Aufgabe war der Bau auf der Trennfurter Seite. Während der Vater – auch bei Seibert – als Polier ebenfalls mit dem Bau der Klingerberger Mainbrücke zu tun hatte, plante und zeichnete der Sohn nach den Vorgaben des Statikers (Stützweite, Stärke von Stegflächen und Flanschen) das Bauwerk.

Im Nachkriegs-Deutschland waren fast alle Baustoffe rar, auch Bleche. Mit dem Material, das in Klingenberg verbaut wurde, wollten die Deutschen eigentlich in Budapest eine Brücke bauen, was das Kriegsende verhindert hat. Entdeckt worden waren die Platten bei MAN in Gustavsburg. Otto Krautwurst schmünzelt bei dem Gedanken an die Beschaffung von Werkstoffen Ende der 40er Jahre: »Sicher ist da etwas Wein geflossen, damit das Material nach Klingenberg kam.« In den Seibert-Hallen gefertigt, wurden die Teile auf Trennfurter Seite angeliefert und mit Hilfe eines Portalkrans im Vorschubverfahren montiert. Nachdem die Klingerberger Firma Michel die Fahrbahn gegossen hatte, wurde die Brücke am 29. Juni 1949 von Bischof Julius Döpfner gesegnet. **rt**

Brückenfest für die Bevölkerung

KLINGENBERG. Die neue Verbindung zwischen Klingenberg und Trennfurt haben die Offiziellen am gestrigen Freitag gefeiert. Am Sonntag, 29. Juli, darf sich die Bevölkerung über ein Fest zur offiziellen Eröffnung der Mainbrücke freuen.

Friedrich Herkert hat im Namen der Stadt ein Programm zusammengestellt, das um 10.30 Uhr mit einem Frühschoppen beginnt, bei dem der Spielmannszug Trennfurt den Ton angibt. Die drei Klingerberger Feuerwehren sorgen ab 12 Uhr fürs Essen. Ab 14 Uhr spielt der Musikverein Röllfeld Unterhaltungsmusik. Ab 17 Uhr findet im Rosengarten bei jedem Wetter ein Konzert der Big Band des Musikvereins Klingenberg statt. Das Motto: Leve at Five.

Zwischen 10.30 und 20 Uhr wird im Foyer der Klingerberger Schule immer wieder der Film »Der Bau der neuen Brücke im Zeitraffer« gezeigt. Ein Autokran hebt in einem Korb Schwindelfreie in die Höhe, von dem aus das neue Bauwerk einmal aus einer anderen Perspektive betrachtet werden kann. Ab 15 Uhr versteigern die Stadtwerke die Straßenleuchten der alten Mainbrücke.

Bei günstigen Wetterverhältnissen startet um 19.30 Uhr am Trennfurter Mainufer ein Heißluftballon. Parkmöglichkeiten gibt es auf dem Winzerfestplatz und dem Schulhof sowie auf dem Hochwasserdamm und dem Wika-Parkplatz am Bahnhof. **rt**

Neue Brücke über den Main: Auftrieb der Honoratioren in Klingenberg, wo gestern die offizielle Eröffnung des neuen Bauwerks ge-

feiert wurde. 100 Jahre soll eine Brücke in der Regel halten. Die alte, gebaut Ende der 40er Jahre, war bereits nach 60 Jahren marode.



In Feststimmung: Weißblaues Band, eine Schere und gute Laune waren die Zutaten der Mainbrückeneröffnung am Freitagmittag in Klingenberg.

Fotos: Robert Tschöpe

Symbol für besseren Zusammenhalt

Neue Mainbrücke: Politiker und Behördenvertreter eröffnen offiziell das elf Millionen Euro teure Bauwerk über den Fluss

KLINGENBERG. Bischof, Päpstlicher Hausprälat, Regierungspräsident... Die Liste derer war lang, die am 29. Juni 1949 ins »weinselige und dennoch lebendurchpulste Städtchen« – so stand's im Main Echo – gekommen waren, um die neue Mainbrücke zu begießen. 63 Jahre später ist es wieder soweit: Brückenweihe in Klingenberg. Und die Politprominenz strahlt bei 35 Grad mit der Sonne um die Wette.

Widerlager Klingerberger Seite: Kurz nach 12 Uhr setzen die Honoratioren zu den Ansprachen an. Der Leiter des Staatlichen Bauamts, Norbert

» Die Brücke soll helfen, die Zukunft Klingengbergs besser zu gestalten. «

Norbert Biller, Leiter Staatliches Bauamt

Billar, mahnt noch viele Haushaltsmittel für die Infrastruktur an und wünscht: »Die Brücke soll helfen, die Zukunft Klingengbergs besser zu gestalten.«

Gerhard Eck, Staatssekretär im Bayerischen Innenministerium, beurteilt den Bau der Brücke als »unumgänglich« und nennt Zahlen: 10500 Autos täglich auf der Staatsstraße. Üblich seien 3900. Eck erinnert daran, dass bereits der ehemalige Landtagsabgeordnete Ludwig Ritter für eine neue Brücke gekämpft habe.

Landrat Roland Schwing: »Jedes Jahr sind sechsstellige Eurobeträge in die Instandhaltung geflossen.« Die neue Brücke bezeichnet er als »Symbol und Signal für die Solidarität«. Sein Appell: »Sorgen sie dafür, dass Klingenberg eine Stadt aus einem Guss wird.«

Bürgermeister-Stellvertreter Ralf Reichwein erinnert daran, dass die Bauarbeiten zwar »unproblematisch« waren, für die Geschäftsleute jedoch einen Umsatzrückgang von bis zu 40 Prozent bedeutet haben. Als nächste Aufgabe nannte er die Verbreiterung der Wilhelmstraße.

Zusammenarbeit im Stadtrat

Pfarrer Hannes Wagner hofft, dass die Brücke zum Symbol für die Zusammenarbeit und den Zusammenhalt auch im Stadtrat werde. Gemeinsam mit Gemeindefereferent Gabriele Spahn-Sauer segnete er das Bauwerk.

63 Jahre ist die Vorgängerin der neuen Brücke alt. Nur. 100 Jahre nennt Eckhard Striegel vom Staatlichen Bauamt in Aschaffenburg als Richtlinie für die Nutzungsdauer einer Brücke. Dass sie in den Augen des Bauingenieurs bereits seit 2006 ein Fall für den Schneidbrenner ist, hat gleich mehre-

re Ursachen. In den letzten Kriegstagen war die Vorgängerin gesprengt worden, um den Amerikanern das Vordringen Richtung Osten zu erschweren. Von 1946 bis 1949 bauten die Firmen Seibert (Aschaffenburg-Nilkheim), Michel (Klingenberg) und Noell (Würzburg) eine neue.

»Man hat genommen, was übrig war«, erklärt Striegel. Den Kies habe man aus dem Fluss geholt und mit Zement gemischt. »Da ist auch so mancher Sack in der Vespertasche verschwunden.« Entsprechend sei die Qualität der Brücke zu beurteilen. Striegel erinnert sich an eine Kernbohrung, bei der das Kühlwasser drei Meter weiter wieder aus dem Pfeiler ausgetreten war. In den Nachkriegsjahren hatte es keine Rüttler gegeben. Die Folge sind Hohlräume.

Rost trotz Rüttler

Angesprochen auf die Betonbrücken aus den Siebzigern, die trotz Rüttler bereits zur Jahrtausendwende baufällig wurden, weiß Striegel: »Die Betondeckung hatte nur zwei Zentimeter. Die reichen nicht aus. Der Rost der Armierung lässt den Beton abplatzen.« Heute sei man schlauer und schütze die Eisenbewehrung mit bis zu sechs Zentimeter Beton.

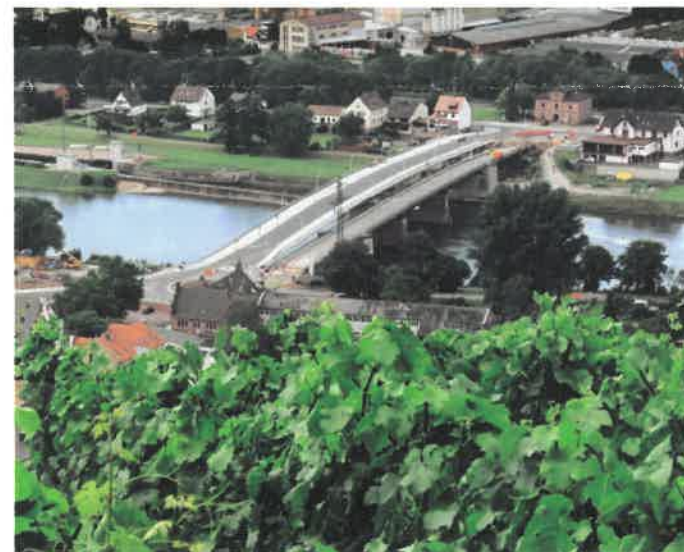
Luftschadstoffe und Streusalz haben der Klingerberger Konstruktion stark zugesetzt. Durch undichte Fugen in der Fahrbahn ist Wasser in den Eisenkörper eingedrungen. Rost, der sich in den Doppelungen des genieteten Metalls ausgebreitet hatte, war nicht zu

» Sorgen sie dafür, dass Klingenberg eine Stadt aus einem Guss wird. «

Roland Schwing, Landrat

stoppen. Die Folge: Für Fahrzeuge mit mehr als 16 Tonnen war sie nicht mehr befahrbar. Klingenberg war für Lastwagen von der B 469 abgeschnitten. »Das hat den Unternehmen, die die Brücke brauchen, sehr weh getan«, sagt Striegel und spricht vom »politischen Druck«, der möglichst bald einen Neubau forderte.

Doch wie 1946 drohte der Brückenschlag auch im dritten Jahrtausend an Geldmangel zu scheitern. Die Lösung nach vielen Gesprächen: Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes steuert 48 Prozent der elf Millionen Baukosten bei, da die Brücke wegen einer geplanten Erweiterung der Schleusenkammer nur einen Flusspfeiler haben darf. Die restlichen 52 Prozent gibt der Freistaat. Bis zur Rückzahlung hat das Land aber noch



Alt und neu: Mit dem Bau einer Spannbetonbrücke hat die alte Stahl-Beton-Konstruktion ihre Funktion verloren. Im September soll mit deren Abriss begonnen werden.

Zahlen und Fakten: die neue Klingerberger Mainbrücke

Länge: 182 Meter. **Breite:** 16 Meter. **Tragfähigkeit:** 40 Tonnen. Verbaut wurden **2480 Kubikmeter Beton**, was einem **Gewicht** von 6200 Tonnen entspricht. Im Beton sind 500 Tonnen **Betonstahl** und 128 Tonnen **Spannstahl** sowie eine **externe Vorspannung** im Brückeninneren von 35 Tonnen eingearbeitet. **Baubeginn:** 2010, **Fertigstellung:** 2012. Der Abriss der alten Brücke wird im **September 2012** beginnen und mit dem Abtragen der Flusspfeiler **2013** beendet sein. **Baukosten:** 11 Millionen Euro plus 400000 Euro, die die **Stadt Klingenberg**

berg für Beleuchtung und Rohre (Kanal, Wasser, Strom, Telekommunikation) zahlen muss.

Finanziert wird die Brücke zu 48 Prozent aus Mitteln des **Bundes** (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung) sowie 52 Prozent als **Public-Private-Partnership-Projekt**. Das sieht vor, dass der Generalunternehmer (Max Bögl) **25 Jahre** für die bauliche **Erhaltung** verantwortlich ist und das Geld vorstreckt. Nach zehn Jahren wird der Freistaat Bayern den Restbetrag in **zehn Jahresraten** bezahlen. (rt)

zehn Jahre Zeit. Erst dann stottert Bayern seine Schulden bei der Baufirma ab, die die Brücke als Public-Private-Partnership-Projekt (PPP) hingestellt hat. Ohne diese Lösung, so vermutet Striegel, wäre Baubeginn frühestens in zehn Jahren gewesen.

Zügelgurtbrücke ausgeschrieben

Das Bauamt hatte eine Zügelgurtbrücke ausgeschrieben und ein Angebot über 13 Millionen Euro erhalten. Die Firma Max Bögl kam mit einem anderen Vorschlag: eine Spannbetondeckbrücke, die nur elf Millionen kostet und nicht gleich bezahlt werden muss. Das war die Lösung.

Wer seit Jahrzehnten die alte Mainbrücke genutzt hat, dem fällt sofort die enorme Breite der neuen ins Auge: zwei Fuß- und Radwege von je vier Metern Breite sowie die Fahrbahn, acht Meter

breit. Laut Striegel wechseln in Klingenberg viele Radfahrer die Mainseite. Dank des Mehr an Platz kämen sich nun Maingucker, Radfahrer und Passanten nicht mehr ins Gehege.

Im September beginnt der Abriss der alten Mainbrücke. Zunächst werden Fahrbahn, Gehweg und Geländer entfernt. Die Brücke werde mit der Diamantsäge in Meterstücke zerlegt und übers Trennfurter Ufer abtransportiert. Autokräne heben die Stahlträger heraus, die zuvor mit dem Schneidbrenner gekappt wurden. Wenn im April 2013 der Main für die Schifffahrt gesperrt sein wird, sollen die massiven Pfeiler abgetragen werden. Dann ist die Nachkriegsbrücke Geschichte.

Robert Tschöpe

Bildergalerie im Internet unter: www.main-netz.de

Umfrage: Sechs Meinungen zur neuen Brücke

Wie gefällt den Menschen die neue Brücke über den Main? Main-Echo-Mitarbeiterin Sylvia Breckl hat sich in Klingenberg umgehört.



Christine Kopf, 52, Steuerfachhilfin aus Röllbach: Ich freue mich über die neue Brücke, vor allem über den Kreisel. Ich arbeite in Trennfurt, und aus Röllfeld kommend musste man bislang beim

Linksabbiegen immer lange warten. Gut finde ich auch, dass es mehr Platz für Fußgänger und Fahrräder gibt.



Ismail Keskin, 50, Keramiker aus Klingenberg: Es ist eine schöne, große Brücke geworden, von der man einen tollen Blick hat. Die alte war ja schon ganz schön alt, aber ich hätte nicht ge-

dacht, dass die neue so groß wird. Wahnsinn. Breite Gehwege und Kreisverkehr finde ich gut.



Annika Abb, 23, Mutter und Hausfrau mit Luca (2) aus Trennfurt: Die Gehsteige sind so schön breit, da kommt man auch mit Kinderwagen bequem aneinander vorbei. Bei der alten Brücke

musste man immer in diese Einbuchtungen, weil man sich ständig im Weg war. Vorteilhaft ist auch der Kreisel, der Verkehr fließt dann bestimmt schneller.



Gabriele Reininger, 44, Mutter und Hausfrau mit Sabrina (2) aus Wörth: Ich bekomme auf der Brücke Urlaubsfeeling, da kann man so weit gucken! Die Lampen finde ich besonders gelungen,

viele mögen sie zwar nicht, und eigentlich passen sie auch gar nicht nach Klingenberg, aber gerade das macht es aus: Sie verleihen der Stadt einen modernen Anstrich.



Nadja Simonis, 36, kaufmännische Angestellte aus Trennfurt: Ich finde den breiten Fuß- und Radweg schön, das war ja vorher eine Katastrophe. Ich mache drei Kreuze, wenn die Baustelle endlich

weg ist, aber es hat ja ganz gut geklappt. Der Kreisel mit seinen Inseln bietet auch einen Vorteil für die Fußgänger: Früher waren die Übergänge ziemlich gefährlich. Allerdings ist die Brücke auch ganz schön steil. Mal sehen, ob das im Winter bei Glatteis nicht zur Gefahrenstelle wird und man geradewegs in den Bahnhof reinschlittert.



Andrea Schwarz, 48, Physiotherapeutin aus Klingenberg: Ich finde die neue Brücke sehr schön, und gerade für Fußgänger und Fahrradfahrer gut durchdacht. Wie das im Win-

ter kommt, muss man sehen, die Brücke ist ja ziemlich steil. Bedenken habe ich wegen des Schwerlastverkehrs: Wird die Brücke dafür geöffnet sein? Was, wenn bei Einführung der Lkw-Maut auf der B 469 die Lastkraftwagen durch die Orte gehen? Überall versucht man ja, den Lkw-Verkehr aus den Orten rauszuholen. Jetzt freue ich mich erst mal aufs Brückenfest am Sonntag. Da fahr ich dann mit dem Kran hoch und schaue mir alles mal aus einer anderen Perspektive an.