

Anlage 1

Bauforschung Auszüge

Hinweis: Der Gesamtbericht kann bei Bedarf übermittelt werden.

Ziel der Expertise war es, die komplexe Baugeschichte der Brücke auf der Grundlage von Beobachtungen vor Ort und einer detaillierten Vermessung zu verstehen. Archivalische Quellen wurden genutzt, um den bauarchäologischen Ansatz zu ergänzen.

Zudem wurden Risse auf der gesamten Oberfläche der Steinbrücke über dem Wasser kartiert, um den Zustand der Brücke zu beurteilen. Weitere Schadensarten wurden ebenfalls identifiziert. Schließlich wurde der Denkmalwert der Brücke bewertet.

Zwei Kampagnen vor Ort wurden im Mai, Juni und September 2024 durchgeführt, um die Brücke zu dokumentieren und zu analysieren. Sie wurde mit 3D-Laserscans und Fotogrammetrie von Land, Wasser und Luft vermessen. Die Dokumentation umfasst detaillierte, steingerechte Pläne der gesamten Brückenoberfläche - mit Ausnahme der Oberseite - sowie Punktwolken, ein 3D-Modell und Tausende von Fotografien. Dabei konnten neue Entdeckungen gemacht und Bauphasen identifiziert und detailliert kartiert werden.

Die einst mittelalterliche Brücke besteht aus 11 Steinbögen, einer Stahlbrücke aus dem Jahr 1955 und einer langen Geschichte von Reparaturen. Auch wenn nur wenig von der mittelalterlichen Struktur erhalten geblieben ist, kann die Bedeutung und der Wert der Brücke für die Stadt Kitzingen nicht hoch genug eingeschätzt werden. Die wertvolle Mainüberquerung war wahrscheinlich genauso entscheidend für die Gründung und das Wachstum der Stadt wie das Kloster, für das sie erbaut wurde. Die Brücke ist mindestens seit 1349 ein Wahrzeichen der Stadt, sichtbar auf dem Stadtwappen. Während der Wochen, die wir an der Brücke verbrachten, erlebten wir sie als integralen Bestandteil des öffentlichen Raums und der Identität der Stadt.

Für die archivalische Recherche stützt sich dieser Bericht auf eine Zusammenfassung archivalischer Dokumente von Doris Badel, der Autorin des Buches "700 Jahre Alte Mainbrücke Kitzingen" und Archivarin der Stadt Kitzingen.

Die sichtbare Struktur der Brücke hat eine Länge von 264 Metern (einschließlich des nicht öffentlich zugänglichen Bogens 12). Die Brücke überspannt den Main auf einer Länge von 143 Metern von Bogen 6 bis Bogen 10, während die Bögen 2-5 und 11 an Land liegen und als Durchgänge für Fußgänger dienen.

Die Bögen 1 und 12 wurden mit Mauerwerk gefüllt und teilweise überbaut. Bogen 1 ist nur von der stromaufwärts gelegenen Seite sichtbar, Bogen 12 hingegen von stromabwärts im Keller des Tourismusbüros in der Schrankenstraße 1.

Die derzeitige Brücke ist 8 Meter breit, was auf eine Verbreiterung im Jahr 1891 zurückzuführen ist. Die ursprüngliche Breite der Brücke beträgt etwa 6 Meter, bei den Bögen 5, 6 und 7 fast 7 Meter.

Die Fahrbahn steigt zur Mitte hin an und erreicht ihre höchste Stelle an den Pfeilern VIII und IX mit einer Gesamthöhe von 9 Metern über dem Wasserspiegel (Stand Mai 2024), einschließlich der Brüstung. Die Brücke ist an Bogen 2 etwa 5 Meter hoch und an Bogen 11 etwa 6 Meter. Zwei Treppen bieten zusätzlichen Zugang zur heutigen Fußgängerbrücke: eine hölzerne Treppe am Pfeiler V und eine steinerne Treppe am Pfeiler XI, beide an der stromabwärts gelegenen Seite.

Aufgrund der Vielzahl an Bauphasen und Reparaturen zeigen sich an der Brücke unterschiedliche Steinarten und Steinbearbeitungstechniken. Der größte Teil der Brücke besteht aus Quader- oder Schichtmauerwerk mit drei Hauptgesteinsarten: porösem und dichtem Muschelkalk sowie Keupersandstein (überwiegend gelblich gefärbt). Beton wurde zudem für Bogen 10 verwendet, ist jedoch nur an dessen Intrados sichtbar.



Abb. 11. Gemälde von Pfarrer Salomon Codoman und Maler Georg Martin von 1628 (Co-doman and Martin 1628).



Abb. 16. Stadtansicht von Johann Valentin Schmidt von 1770 (J. V. Schmidt 1770a).

Am 21. Februar 1880 veröffentlichte eine Kitzinger Zeitung eine Mitteilung des Gemeinderats vom 18. Februar über den baulichen Zustand der Brücke. In der Bekanntmachung wurde vor dem schlechten Zustand der Brüstung gewarnt. Angesichts des fortgeschrittenen Alters und der schlechten Konstruktion des Geländers wurde den Bürgern dringend geraten, sich nicht zu sehr dagegen zu lehnen (Badel 2012a, 16). Diese Warnung unterstreicht die wachsende Besorgnis über die Sicherheit der Brücke in den Jahren vor ihrer umfassenden Renovierung im Jahr 1891.

Im August 1890 schloss die königliche Staatskasse mit der Stadt Kitzingen einen Vertrag über den Wiederaufbau der Brücke und ihre künftige Instandhaltung ab. Diese Vereinbarung bildete die Grundlage für die Modernisierungsarbeiten im Jahr 1891. Nach dem am 18. April desselben Jahres eingereichten Entwurfsvorschlag sollte die Fahrbahn auf eine Breite von 4,5 bis 5,5 Metern verbreitert werden und beidseitig 0,9 Meter breite Gehwege erhalten. Der ursprüngliche Plan, ein steinernes Geländer anzubringen, wurde zugunsten eines Eisengeländers geändert (Badel 2012a, 16-17). Im Jahr 1891 wurde die Brücke grundlegend verändert und in eine moderne Infrastruktur umgewandelt. Anlass für diese Renovierung waren zunehmende Beschwerden über Verkehrsstaus und Sicherheit (Badel 2012a, 17).

Trotz der Erneuerung im Jahr 1891 bestanden bis ins 20. Jahrhundert hinein Bedenken hinsichtlich der Verkehrskapazität der Brücke und ihrer Fähigkeit, den steigenden Verkehrsanforderungen gerecht zu werden. In Briefen vom 22. April und 9. Mai 1929 wies der Fremdenverkehrsverein Kitzingen auf anhaltende Probleme hin, insbesondere im Hinblick auf große Fahrzeuge und das wachsende Verkehrsaufkommen.

Sie schlugen zwei mögliche Lösungen vor: den Bau einer zweiten Brücke über den Main, um den Fahrzeugverkehr umzuleiten, oder eine zweite Verbreiterung des bestehenden Bauwerks. Während die erste Option als effektiver angesehen wurde, verhinderten finanzielle Zwänge letztlich die Umsetzung beider Lösungen (Badel 2012a, 17-18).

Der Wiederaufbau der Alten Mainbrücke war eines der ersten großen Projekte der Nachkriegsstadtverwaltung. Historische Quellen dokumentieren, dass 1945 zwei Bögen mit Sprengstoff zerstört wurden, dass der Wiederaufbau 1946 begann, Mitte Dezember 1947 einer der Bögen aus Beton wiederhergestellt worden war, und die vollständige Restaurierung 1948 abgeschlossen wurde (Badel 2012a, 18-19).

Der Eingriff von 1955 stellt die letzte große Entwicklung der Brücke dar und markiert eine entscheidende Änderung der Konstruktion. Diese Änderung war Teil eines größeren Projektes zur Einrichtung einer Fahrrinne für den Schiffsverkehr, wobei ähnliche Änderungen an vielen Brücken entlang des Mains vorgenommen wurden, um die Durchfahrt von Schiffen zu erleichtern. Ein wesentliches Merkmal des Eingriffs von 1955 war die Beseitigung mehrerer Bögen in der Mitte der Brücke.

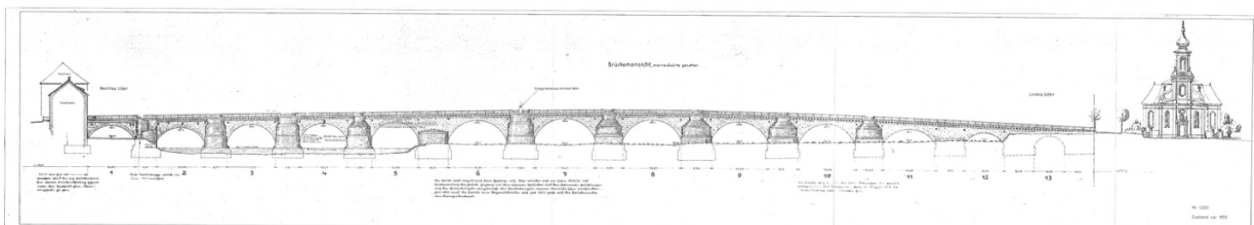


Abb. 43. Plan der Unterstromfassade vor 1955. Die drei Bögen, die entfernt wurden, sind hervorgehoben (Bauamt Kitzingen).