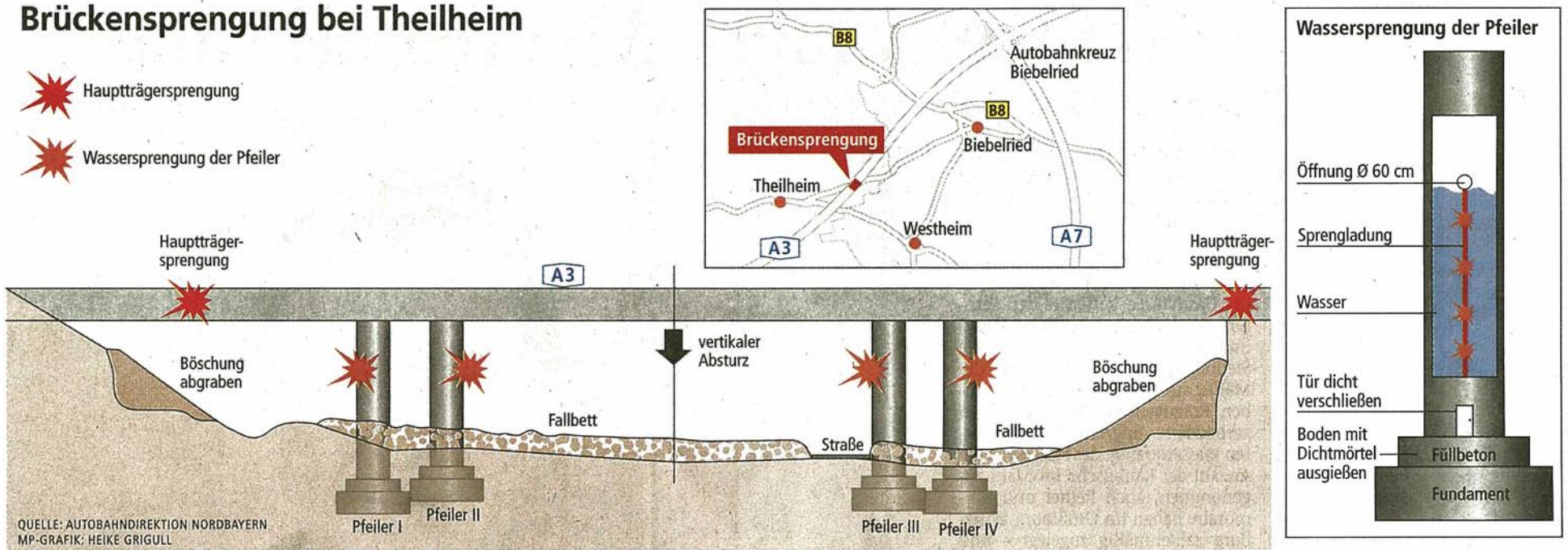


## Brückensprengung bei Theilheim



# Brückenveteran in Trümmer gelegt

*Autobahndirektion hatte aus Sorge vor zu vielen Zaungästen den Termin geheim gehalten*

Von unserem Redaktionsmitglied  
**GERHARD MEISSNER**

**THEILHEIM** Es war ein dumpfer Schlag, den die wenigen Schaulustigen am Mittwoch gegen 14 Uhr zu hören bekamen. Hinter einer Wolke aus Staub und Spritznebel senkte sich die alte Autobahnbrücke über dem Talgrund zwischen Theilheim (Lkr. Würzburg) und Biebelried in die Tiefe. Minuten später eine zweite Explosion. Auch die zweite Brückenhälfte ging in Trümmer.

Die Sprengarbeiten sind Teil des A 3-Ausbaus rund um Würzburg. Die neue sechsspurige Brücke ist längst unter Verkehr. Jetzt musste die alte weg. Die Autobahndirektion hatte die Sprengung geheim gehalten. Zu weiträumig sei das Umfeld und nur schlecht abzusperren, sagt der verantwortliche Ingenieur Andreas Hecke. Da wollte man nicht riskieren, dass Hunderte von Zuschauern auf das Gelände strömen.

Zeitlich verzögert wurden die beiden Brückenhälften in die Luft gejagt, um die neue Brücke in unmittelbarer Nachbarschaft nicht in Mitleidenschaft zu ziehen. Dort hatte die Polizei erst kurz vor dem Knall den Verkehr angehalten. Wenige Minuten nach der Sprengung durften die Autos und Laster wieder rollen. Der Sprengmeister hatte sich davon überzeugt, dass alle angebrachten Ladungen auch tatsächlich explodiert waren. Erst dann durften auch Mitarbeiter der Baufirmen und Zuschauer wieder in die Sperrzone.

Das Ungewöhnliche an der Sprengung war das Verfahren. Die vier runden Pfeiler waren bis fast an den

Rand mit Wasser gefüllt worden. Mittig darin hing der Sprengstoff, ein zehn Zentimeter dicker Strang aus Nitropenta, einem gebräuchlichen, dem Nitroglycerin verwandten Stoff. Weil sich Wasser nicht komprimieren lässt, gibt es den Druck der Explosion direkt an die Betonhülle weiter. Die zerspringt augenblicklich in Tausende Stücke, der Hauptträger der Brücke klatscht nach unten.

Damit er an der vorbestimmten Stelle bricht, und sich im Sturz nicht noch windet, wurden dort zusätzliche Trennladungen angebracht. Insgesamt 125 Kilogramm Sprengstoff

waren zum Einsatz gekommen.

Für das Beseitigen von Brückensäulen wurde dieses sogenannte Vollraum-Verfahren bisher kaum angewendet, berichtet ein Mitarbeiter der Sprengfirma Reisch aus dem südbayerischen Apfeldorf. Die Experten sind ständig auf der Suche nach neuen Techniken. Angesichts tausender Brücken aus den 60er Jahren, die in die Jahre gekommen sind, dürften die Auftragsbücher der Sprengunternehmen in den nächsten Jahren voll sein. Die Wassersprengung ist zwar teurer als konventionelle Verfahren, zeichnet sich aber durch geringeren Splitterflug aus.

Insgesamt waren 360 Kubikmeter Wasser in die vier Pfeiler gefüllt worden. Damit sie sich nicht auf einen Schlag in den nahegelegenen Bach ergießen und das benachbarte Theilheim überfluten, war ein Damm aufgeschüttet worden.

8500 Tonnen Beton wog der Brückenüberbau samt Pfeilern insgesamt. Die Straße, die unter der Brücke hindurch führt, war mit einer dicken Erdschicht bedeckt worden. Abbruch-Unternehmer Hans-Werner Ruppert ist beruhigt als er sieht, dass der Schutzschild seine Funktion erfüllt hat. Bis Ende Januar haben die Bagger nun Zeit, die Betonteile zu

zerkleinern. Dann soll die Straße wieder passierbar sein.

Während sich Mitarbeiter der beteiligten Firmen und Behördenvertreter den Trümmerhaufen anschauen, brutzeln auf einer entfernten Wiese Brautwürste über dem Grillfeuer. Das ausführende Bauunternehmen Leonhard Weiss hat sie den rund 50 Feuerwehrleuten aus Theilheim, Gerbrunn, Lindelbach und Rottendorf spendiert. Sie haben Sorge dafür getragen, dass im weiten Umkreis niemand die Absperrung durchbrechen konnte. Dumm, dass sich zwei der Feuerwehrfahrzeuge in der feuchten Wiese festgefahren haben. Mit einem geländegängigen Zugfahrzeug mussten sie wieder flottgemacht werden.

Die Sprengung erinnert an die Beseitigung der alten Mainbrücke bei Randersacker vor knapp zwei Jahren. Damals waren die Dimensionen allerdings andere. 23 000 Tonnen Stahl und Beton flogen damals unter der Wucht von 800 Kilogramm Sprengstoff in die Luft.

Insgesamt reicht der sechsspurige Ausbau der Autobahn A 3 von der Anschlussstelle Aschaffenburg bis zum Biebelrieder Kreuz. In die 94 Kilometer lange Strecke werden insgesamt rund eine Milliarde Euro investiert. Fertig sind bisher nur der Abschnitt von Aschaffenburg bis Hösbach, die Mainbrücke Bettingen und das acht Kilometer lange Teilstück zwischen Würzburg-Kist und Heidingsfeld.

### ONLINE-TIPP

Viele Bilder und ein spektakuläres Video der Brückensprengung sehen Sie unter: [www.mainpost.de/franken](http://www.mainpost.de/franken)



**8500 Tonnen Betonteile im Talgrund:** Ende Januar soll die Straße zwischen Theilheim (Lkr. Würzburg) und Biebelried (Lkr. Kitzingen) wieder passierbar sein.

FOTO: GERHARD MEISSNER