

# KW-Brücke lässt einen Flügel hängen

**VERKEHR** Auf der Südseite gibt es zu wenig Spielraum zwischen den Stützböcken und der Laufradschiene

Gestern gab es eine Besichtigung mit Sachverständigen. Es geht wohl um eine Feinjustierung. Der Nordflügel ist hingegen funktionsfähig.

VON MAIK MICHALSKI

**WILHELMSHAVEN** – Der Betrieb der ehrwürdigen Kaiser-Wilhelm-Brücke, einst Europas größte Drehbrücke, läuft nach der Millionen-Euro teuren Sanierung immer noch nicht glatt. Derzeit gibt der hängende Südflügel Anlass zur Sorge.

„Durch den Betrieb der Brücke haben sich die Kräfte etwas verschoben, der Südflügel hat sich etwas gesetzt“, sagte gestern Stadtbaurat Oliver Leinert gegenüber der WZ. Zwischen den Stützböcken und der Laufradschiene gibt es zu wenig Spielraum, die Böcke liegen direkt auf dem Metall – das dürfen sie aber nur, wenn die Brücke geschlossen ist. Gemeinsam mit Prof. Dr. Hans-Günther Schlupke, der in Hannover ein Ingenieurbüro betreibt, wurde das Problem gestern diskutiert. Es geht wohl um eine Feinjustierung. Derzeit ist der Südflügel nicht funktionsfähig. Voll funktionsfähig zeigt sich hingegen der Nordflügel von Wilhelmshavens Wahrzeichen. In der Vor-



Der Südflügel der KW-Brücke (großes Bild vorne) hängt herunter. Die Stützböcke (kleines Bild, blau) liegen direkt auf dem Laufrad (kleines Bild, schwarz); eigentlich müssten sie frei beweglich sein.

WZ-FOTOS: LÜBBE

woche gab es zwar einen Kabelbruch, aber der ist inzwischen wieder behoben (die WZ berichtete).

Immer wieder tauchen Gerüchte auf, wonach die Brücke zwar optisch in neuem Glanz erstrahlt, aber in Sachen Technik der Lack an einigen Stellen

ab sein soll. Das kann Ralf Sallinski, Projektleiter bei den Technischen Betrieben Wilhelmshaven, nicht bestätigen. TBW betreibt die Brücke. Sallinski betreut das Bauwerk seit der aufwändigen Sanierung.

Stichwort Höhenversatz in der Mitte der Brücke: „Den

haben wir beseitigt, indem wir zum Ausgleich mehr Gewichte in den Nordflügel gepackt haben, jede Seite etwa 300 Kilogramm.“

Stichwort Ausrichtung der Brückenflügel in einer Flucht: Zwischenzeitlich bildeten beide Brückenflügel eine Art

Knick, der durch Plastikkelle ausgeglichen werden musste. „Die sind inzwischen weg. Wir haben die sogenannten Federpakete eingestellt“, so Ralf Sallinski. Sie bilden eine Art Puffer beim Drehen und fangen den Schwung des Flügels ab.

# Brücke: Jetzt ist Millimeterarbeit gefragt

**BAUWERK** Zuerst wird die Statik überprüft – In zwei Wochen soll die Ursache für den Schaden feststehen

Eigentlich müssten die Stützböcke frei schwebend sein. Nun liegen sie auf. Am Südflügel könnte sich durch den Einbau neuer Teile bei der Sanierung das Gewicht verlagert haben.

VON MAIK MICHALSKI

**WILHELMSHAVEN** – Es geht nur um wenige Millimeter und auch die Stützböcke sind im Vergleich zum ganzen Bauwerk winzig. Dennoch sorgt eben dieser fehlende geringe Abstand zwischen zwei Bauteilen für den Stillstand: Die Rede ist vom Südflügel der Kaiser-Wilhelm-Brücke.

Das Denkmal von nationalem Rang, das von der Bezeichnung her in einer Reihe etwa mit dem Brandenburger Tor in Berlin steht, hat nur noch einen funktionsfähigen Flügel. Damit auch der Südteil wieder normal gedreht werden kann, wird es einige Zeit brauchen. Innerhalb von zwei Wochen soll die Ursache dafür feststehen, warum der Südflügel aufsitzt. Dies sagte gestern der von der Stadt hinzugezogene Prof. Dr. Hans-Günther Schippke vom gleichnamigen Ingenieurbüro aus Hannover. Bei einem Bauwerk dieser Größe müssten immer der Stahlbau (das Gerüst), der Maschinenbau und die Steuerung miteinander harmonisieren. „Am Südflügel könnte sich durch den Einbau neuer Teile bei der Sanierung das Gewicht verlagert haben“, sagte Schippke.

Die Rückkehr zum normalen Betrieb erfolgt in drei Schritten: Zuerst wird die Statik mit dem Ist-Zustand verglichen. „Was hat sich wie und



Schauten sich gestern den Schaden an (v.li.): Ralf Salinski (Projektleiter TBW), Dr. Gerald Ernst (Ingenieurbüro Schippke), Tim Menke (TBW-Betriebsleiter), Prof. Dr. Hans-Günther Schippke (Ingenieurbüro) und Stadtbaurat Oliver Leinert. WZ-Foto: LÜBBE

wo verändert“, sagte Schippke. Danach könnte es eine erneute Trimmung geben, das heißt, dass zusätzliche Gewichte am Südflügel angebracht werden könnten, wie dies bereits mit Erfolg am Nordflügel passiert ist. Ein möglicher dritter Schritt wäre, die Stützböcke (zwei große und vier kleine) zu kürzen, damit sie wieder über der Laufschiene schweben. Die Stützböcke stützen die Brücke in geschlossenem Zustand ab.

Beim Drehen wird die Brücke leicht angehoben, danach müssen die Böcke frei schweben können. „Je nach Jahreszeit sind bei einem solchen historischen Bauwerk immer Feinjustierungen notwendig“, so der Experte aus Hannover.

Rückblick: Der Rat der Stadt hatte seinerzeit für die Sanierung 7,3 Millionen Euro genehmigt. Im Oktober 2010 war mit den ersten Arbeiten am Nordflügel begonnen worden. Zusätzliche, vorher nicht

absehbare Schäden dort hatten den Zeitplan gründlich durcheinander gewirbelt.

Zur Technik: Die Brückensteuerung passiert seit der erfolgten Sanierung vollständig automatisch. Zur Sicherheit gibt es insgesamt drei Steuerpulte und nur für den absoluten Notfall einen Handknüppel. In ihrer Bewegung hat die Brücke im Gegensatz zu früher nur noch wenig Spiel, schließt dadurch exakter und gerät nicht mehr in so starke

Schwingungen. Es war ein hoher Aufwand erforderlich, um die über 100 Jahre alte Seniorin KW-Brücke wieder gelenkig zu machen. Auszutauschende Nieten wurden durch Maschinenschrauben mit nierenförmigem Kopf ersetzt. Für die beweglichen Teile haben Spezialfirmen Buchsen, Bolzen, Zahnkränze überholt, bzw. erneuert. Drehwerk und Hubwerk wurden komplett ausgebaut, zerlegt, repariert und wieder eingebaut.