

# Geschichte und Geschichten zur Fischhausbrücke

aufgeschrieben von Helmut Heimbürge zum Brückenfest 2008

|

## 1 Idee zur Fischhausbrücke

Die Idee zur Fischhausbrücke kam sehr spontan. Es war am 65. Geburtstag unseres Klassenlehrers Frank-Thomas Gericke am 19. März 1995. Vier Vertreter unserer Klasse waren als Gratulanten bei ihm anwesend. Beim anschließenden Besuch im Fischhaus gab es eine gemütliche Runde. Die Fischhauswirtin, Lenchen Böhmer, war uns gut bekannt, weil ihr Mann Walter, im Jahrgang vor uns in Pforta Abitur gemacht hatte. Lenchen schilderte die bescheidene Situation zum Fischhaus. Sie kam mehr in Erregung als sie auf die Fähre zu sprechen kam. Die alte Fähre mit dem Kahn, wie er noch vom alten Mende übernommen worden war und in Handbetrieb bewegt wurde, fuhr mindesten schon zwei Jahre nicht mehr.

Es war begonnen worden, eine Fähre in Gang zu bringen, die besser den neuen Vorschriften entsprechen sollte. Für das die Saale überspannende Seil waren neue Fundamente errichtet worden. Eine Seilwinde war wohl auch schon da. Gut sichtbar war dann ein großer Ponton, der aus Armeebeständen stammte und so groß und schwer war, dass er mit Motorkraft fahren sollte. Dazu mussten die Fährlleute einen Personenbeförderungsschein haben. Bei den angekündigten Prüfungen dafür, notwendigen Gesundheitszeugnissen usw. müssen die Wirtsleute Einspruch eingelegt und das ganze Projekt abgelehnt haben. Die Bauarbeiten waren eingestellt und der Ponton bereits vom Gras eingewachsen. Mir war klar: Wenn die Wirtsleute nicht wollen und die Stadtbehörde keine Alternativen entwickelt, wird die Fähre nicht mehr fahren. Lebendige Arbeit ist teuer. Für nur wenige Pfennige, wie in der Vergangenheit, wird kein Fährmann zu finden sein. Für teure Überfahrten wird die Fähre dann nicht genutzt. Lenchen unterstrich es mit den Worten: „Wenn wir die Gaststube gerade voll haben, zieht jemand an der Glocke und wir sollen ihn auch noch von der anderen Seite `rüber holen.“

„Da bauen wir eben eine Fußgängerbrücke“ war meine spontane Aussage. Die anwesenden 3 Klassenkameraden haben sich sicher etwas verwundert und ungläubig angesehen: „Jetzt dreht der durch“. Dabei hatte ich Erfahrung, aus nichts etwas zu machen. Die Verwendung von Altmaterial war zu DDR-Zeiten üblich, es gab ja meistens nichts anderes. So hatte ich mir in der Schnelle vorgestellt, einen kleinen Steg an Seilen aufzuhängen. Seile vielleicht von einer Seilbahn und Pylone, also hohe Stützpfiler an den Ufern, aus alten Stahlprofilen. Wenn ich nicht mehrfach Altmaterial in unserem Garten und für unser Wochenendhäuschen verwendet hätte, wäre ich sicher nicht auf solche Gedanken mit der Fischhausbrücke gekommen. Ich hatte wohl mehr im Unterbewusstsein schon Vorstellungen, wo solches Material zu haben sein könnte und wie die Brücke gebaut werden könnte. Seile von einer Seilbahn aus den Alpen und Stahlprofile von einer alten Autobahnbrücke bei Magdeburg.

Die Grundvorstellung war also, einen leichten Steg, wie er in manchen Industriehallen für Kontrollzwecke üblich ist, an Seilen aufzuhängen und natürlich durch entsprechende Abspannungen zu sichern. Es sind aber weitere Vorstellungen zu einer Fußgängerbrücke dazu gekommen und es haben sich bei der Sache insgesamt doch erfreulich viele Varianten ergeben, von denen eine vorteilhaft realisiert werden konnte.

## 2 Spendenquittungen

Nachdem die Idee geboren und im Kreise meiner Klassenkameraden verkündet war, eine Fußgängerbrücke am Fischhaus zu bauen, musste ich meinen Vorstellungen nachgehen und ihnen auch praktische Schritte folgen lassen. Zu DDR-Zeiten hatte ich gelernt, die Augen offen zu halten und zu sehen, was auf den Baustellen aussortiert war, dort nicht mehr gebraucht wurde und für mögliche andere Zwecke, insbesondere eigene und sonstige, an denen ich interessiert war, eingesetzt werden konnte. Also Altmaterial nutzen und für einen angestrebten neuen Einsatz herrichten.

Seile hatte ich bei einem Urlaub 1993 in den Alpen gesehen. Hier werden im Winter viele Skilifte und Seilbahnen betrieben. Von den Aufzügen im Wohnungsbau weiß ich, dass sie regelmäßig gewartet werden müssen und dass auch die Seile ständig auf ihre Abnutzung hin überprüft werden. Wenn auf einen Meter Länge eine Zahl von beschädigten Einzeldrähten überschritten ist, muss das gesamte Seil ausgewechselt werden. Das Seil ist dann zwar für seinen Bestimmungszweck nicht mehr geeignet, aber noch ausreichend tragfähig. Mit einem Abminderungsfaktor von 20 bis 30 % für das Tragen eines Steges also durchaus gut geeignet. Das Ganze muss ja statisch gerechnet werden und der Nachweis der Haltbarkeit muss auch mit einem ziemlichen Sicherheitsfaktor berücksichtigt und zweitens immer von einem Prüfenieur bestätigt werden.

In unserer Dienststelle hatten wir einen „Baubevollmächtigten“ (Überwachung für Autobahnbaustellen) aus München. Von ihm erhoffte ich mir Hinweise auf die Bezugsmöglichkeiten von Seilen und eventuell auch zu einer zweckmäßigen Herangehensweise. Ich musste auch mit einer abschlägigen Antwort rechnen: „Was soll der Unsinn, so eine Träumerei, in der Größenordnung von 60 Metern eine Fußgängerbrücke zu bauen.“ Von seiner Reaktion bzw. von seiner Gegenfrage war ich dann aber doch überrascht: „Gibt’s da Spendenquittungen?“

Er war u.a. beim Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals tätig gewesen. Viele Ortschaften hatten sich gegen die Trasse gesperrt. Die leitenden Leute vor Ort mussten die letzten Hürden zur Zustimmung und Bauausführung nehmen und den Gemeinden „Gutes“ angedeihen lassen. Das waren zwar zusätzliche Leistungen und meistens spezielle Bauarbeiten, aber zu dieser Zeit hat mancher Baubetrieb ganz gern eine Spendenquittung in seine Bilanz genommen. Es entsprach bei dem geltenden Steuersatz einer Einnahme von etwa 50 % des Normalen. Spendenquittungen müssen den Charakter der Gemeinnützigkeit haben, wenn sie anerkannt werden sollen.

Ich hatte kurz überlegt: Für die Fischhausbrücke war die Gemeinnützigkeit gegeben. Sie würde der Stadt Bad Kösen und den Radwanderern zugute kommen und wahrscheinlich auch von der Stadt Bad Kösen oder der Stiftung Schulpforta ausgestellt.

Die Sache mit den Spendenquittungen hat mich unheimlich beflügelt. Ich bin davon ausgegangen, dass wir eigentlich kein Geld haben und dass auch die Stadt Bad Kösen kein Budget für den Bau einer solchen Brücke hat. Mit den Spendenquittungen sah ich Möglichkeiten der Finanzierung bzw. des Entgeltens von Leistungen, die für die Bauausführung notwendig werden. Es galt die richtigen Ideen für die Realisierung zu entwickeln, Leute zu finden und zu überreden, die Bauleistungen gegen Spendenquittungen erbringen. Dazu hatte ich ergänzend Vorstellungen von Freiwilligeneinsätzen, zu denen ich durch eigenen Einsatz später reichliche Erfahrungen sammeln sollte. Also tatkräftige Mithilfe von Freiwilligen, die ein solches gemeinnütziges Vorhaben ohne oder gegen geringe Bezahlung ausführen und unterstützen. Ich rechnete mit Leuten, die selbst einen Bauberuf haben oder als Hilfskräfte mitwirken. Solche Mitwirkungen sind für mich auch als „beigestellte Leistungen“ bei offiziellen Ausschreibungen denkbar. Die Möglichkeit von Spendenquittungen hat mir immer wieder Lösungsansätze geliefert.

### 3 Brückenvarianten

Der Steg an Seilen und das Ganze an Pylonen, also kompakten Stützen an den Ufern aufgehängt, blieb erst mal lange Zeit meine Hauptvorstellungen für die Fischhausbrücke. Diese mussten einen Realitätsbezug erhalten. Also Abmessungen, Größenordnungen und Machbarkeit überprüfen und zusammenstellen. So sollte als Erstes die Machbarkeit überrechnet werden und so etwas wie eine Studie entstehen. Hier war ein Statiker gefragt. Zusammen mit dem „Baubevollmächtigten“ haben wir einen exponierten Konstrukteur und Statiker einer Brückenbaufirma angesprochen. Erfreulicherweise gab es prinzipielle Bereitschaft zu dem „Vorhaben“ von ihm. Er brachte aber eine neue Idee: Seine Firma bewarb sich um die Autobahnbrücke der A38 über die Saale bei Schkortleben nördlich von Weißenfels. Die Brücke und der Anschluss von Leuna, vor allem der neuen Ölraffinerie, an die Autobahn A9 sollten schnell gebaut werden. Da aber viele Erdmassen über die Saale zu transportieren waren, hatte die Firma eine Hilfsbrücke für diese Bautransporte vorgeschlagen. Die Nachnutzung dieser Hilfsbrücke am Fischhaus hatte Herr Riedmann in Aussicht gestellt. In den Verhandlungen zum Bau der Autobahn A 38 wurde für die Saalequerung dann eine andere Lösung gefunden und die Hilfsbrücke nicht gebaut.

Die Vorbereitungen für die Fischhausbrücke liefen in dieser Zeit auf Sparflamme, weil vor der gerade beschriebenen Entscheidung keine bessere Lösung zu sehen war.

Für die Pylone nach meinen ersten Vorstellungen hatte ich mir Teile aus der Autobahnbrücke der A2 bei Magdeburg gedacht. Eine Fachwerkbrücke, die bei dem 6streifigen Ausbau der A2 abgerissen werden musste. Sie hatte Stahlprofile so etwa 50 mal 80 cm und einer Länge von 6m oder gar 8m. Jeweils zwei Längen zusammengeschweißt, wären gute Stützen an den Ufern gewesen. An ihnen hätten die Seile sicher gut in der erforderlichen Form über die Saale gespannt werden können, sie hätten den Steg mit Sicherheit getragen.

Der Autobahnbau bei Magdeburg war gut voran gekommen. Die eine Seite der Autobahn einschließlich Elbebrücke war bereits neu gebaut. Der Verkehr konnte von den bisherigen Fahrbahnen genommen und die alte Brücke nun abgerissen werden.

Ich musste mich entscheiden: Sollte die Fischhausbrücke Realität werden oder war es doch nur Wunschvorstellung und Spinnerei. In der Überzeugung, aus Altem etwas Neues, Gutes zu schaffen, hatte ich Erfahrung, ich wusste, wie das zu organisieren war und hatte die Zuversicht des Gelingens. Nur war es diesmal doch eine Nummer größer. Ich wollte der Idee und schnellen Eingebung in der Tischrunde im Fischhaus doch klar und eindeutig die praktische Umsetzung folgen lassen.

Also wurden die Vorgespräche und Ankündigungen mit einem Baustellenbesuch vor Ort bei Magdeburg vertieft und konkretisiert. Ich konnte mir die entsprechenden „Stäbe“ aussuchen und zur Seite legen lassen (das übrige Material wanderte in den Schrott). Der erste Schritt mit materiellem Hintergrund war getan. Jetzt galt es, Weiteres vorzubereiten und das Ziel, der Brücke über die Saale am Fischhaus, anzugehen. Jetzt musste ich ein Planungsbüro haben, das so ein Vorhaben projektieren und planen konnte. Das Büro habe ich mit Verkehrs- und Ingenieurconsult Potsdam (VIC) gefunden. Dabei gab es wieder neue Ideen und erfreuliche Wendungen: Herr Steinbach schlug mir die Nachnutzung der Fußgängerbrücke von Michendorf vor, was wir dann schließlich realisieren konnten.

Zwischendurch war ich auf der Suche nach anderen Brücken, die ihren neuen Einsatz am Fischhaus haben könnten. So war bei der Erneuerung der Straßenbrücke in Freyburg über die Unstrut ein Provisorium montiert worden. Abmessungen und Übernahmebedingungen waren hier aber nicht zum Ziel führend.

Auch mit der Deutschen Bundesbahn, die viele Baustellen hatte, habe ich zu Nachnutzungsmöglichkeiten verhandelt. Hier war es ebenfalls die Nachfrage nach Brückenprovisorien, die sich für die Saalequerung am Fischhaus geeignet hätten.

#### 4 Planungsbüro

Stahlteile für die am Fischhaus vorgesehenen Stützen für die Seilabspannungen zum Tragen des Steges lagen bereit. Also rief ich das mir gut bekannte Planungsbüro VIC in Potsdam an, mit dem wir von unserer Dienststelle aus guten Kontakt hatten. Ich trug mein Anliegen und den erreichten Stand vor. An der anderen Seite der Leitung hörte ich keine Nachfragen oder sonstigen Reaktionen. Ich war schon auf Absage eingestellt und ich musste schon an andere Möglichkeiten denken.

Mein Partner, Herr Steinbach, hatte den entscheidenden Hinweis für die nun realisierte Brückenvariante am Fischhaus. Die unerwartete Reaktion und eine verblüffende Frage: „Warum wollen Sie denn so altes Zeug nehmen? Fragen Sie doch mal das Brandenburgische Autobahnamt, die Autobahnmeisterei, die für die Fußgängerbrücke in Michendorf zuständig ist. Ich habe gehört, diese Brücke soll abgerissen werden. Das wäre doch was für Sie.“

Ich war komplett überrascht, erfreut und in besonderer Weise neu motiviert.

Er konnte mir noch die entsprechenden Telefonnummern sagen und nach drei Gesprächen war ich an der richtigen Stelle und bekam die Aussage und Bestätigung, dass die Fußgängerbrücke über die Autobahn A10 an den Rastanlagen Michendorf abgerissen werden sollte. Eine Nachnutzung wurde gern in Betracht gezogen. Die Stadt Bad Kösen bestätigte dann schriftlich die Übernahmeabsichten.

Parallel zu den Verhandlungen zwischen dem Autobahnamt und der Stadt Bad Kösen wurden die Planungsschritte vorangetrieben.

Der Statiker von Verkehrs- und Ingenieurconsult Potsdam meldete sich bei mir mit dem Ansinnen, den Standort und die Bedingungen vor Ort in Pforta kennen zu lernen. Hier kam ich erst mal etwas in die Bredouille, weil da Leistungen zur Vergütung anstanden und bar zu zahlen war. Über Geld und Finanzierung war noch nicht gesprochen worden.

Ich musste mir etwas einfallen lassen, denn von einem Budget der Stadt Bad Kösen konnte ich nicht ausgehen. Ich erinnerte mich an die Sache mit den Spendenquittungen. War das nicht eine Möglichkeit? Das Planungsbüro und speziell den Statiker wollte ich gut einstimmen, wenn die Leistungen nicht insgesamt gegen Spendenquittung zu erbringen seien, so doch zu einem günstigen Preis.

Die Möglichkeit der Spendenquittungen kam mir noch für Übernachtungen in den Sinn. Ich erreichte dazu auch eine Zusage vom Hotel „Schöne Aussicht“ in Bad Kösen. Also erlaubte ich mir, außer dem Statiker auch den Oberstleutnant der Bundeswehrpioniere in Dessau im Namen der Stadt Bad Kösen mit Frau für ein Wochenende einzuladen. Mit einem Empfang durch den Bürgermeister und der Verköstigung, hatte ich mich aber verspekuliert. Das hat leider nicht geklappt. So musste ich schon die Essenrechnung mit meinem persönlichen Geld bezahlen. Da der Offizier wegen der Kurzfristigkeit des Termins absagen musste, hielt es sich in Grenzen. Meine Frau hat sich, ebenso wie die beiden Gäste, sowohl über die Führungen im Weingut und in der Landesschule in Pforta als auch über das Wochenende insgesamt gefreut.

Zu diesem Zeitpunkt hatte ich mich schon um Planungsunterlagen und speziell um die Querschnittswerte der Saale am Fischhaus bemüht. Als mir das Querprofil in groben Umrissen vorlag, sah ich, dass es an der Saale am Fischhaus doch einen ganz schönen Einschnitt gibt und der Hang eine beträchtliche Höhe hat. Die Erinnerung an meine Schulzeit mit vielen Stufen auf dem Wege zur Fähre fiel ähnlich aus. Bei diesem Querschnitt drängte sich eine Brückenlösung mit Schrägstützen auf. Die Lösung mit Seilabspannungen und Pylonen war nur noch zweite Wahl.

Ich freue mich, dass der Planer die Anregung aus meiner Skizze, die mit April 1996 signiert ist, aufgenommen und zu der nun realisierten, sehr ansprechenden Lösung geführt hat.

## 5 Nachnutzung Michendorf

Ein neuer, wesentlich größerer Schritt war mit der Zusage des Brandenburgischen Autobahnamtes zur Nachnutzung der Brücke von Michendorf getan. Jetzt konnte ich aber nicht mehr allein als Privatperson weiter agieren. Jetzt mussten die offiziell Zuständigen in die Linie. Das war für mich die Stadt Bad Kösen. Also Anruf bei Bürgermeister Emus: „Ich habe jetzt eine Brücke für Sie, die am Fischhaus die Saale überspannen kann.“ Das konnte ich so sagen, weil ich den Bürgermeister ein gutes Jahr vorher, im Sommer, nachdem die Idee geboren war, bereits gefragt hatte, was er von einer Fußgängerbrücke am Fischhaus halte. Damals kam die Anfrage recht unvermittelt und noch ohne greifbaren Hintergrund. Der Bürgermeister hatte sich interessiert gezeigt und wollte gern bauen. Meine Anschrift hatte ich für ihn als Miniklebekarte hinterlassen, wie ich sie von einer Werbung zugeschickt bekommen hatte. Ich bin dort mit dem Gefühl weggegangen, „na, ein Spinner, das wird wohl kaum was werden.“

Jetzt, nach der Zusage des Autobahnamtes zur Nachnutzung der Brücke von Michendorf, gab es klare Angaben. Ich konnte zwischen den Partnern vermitteln. Es gab einen ersten Termin beim Brandenburgischen Autobahnamt, bei dem ich anwesend war.

Es gab beiderseitige Freude, weil das Autobahnamt froh war, für die Brücke, die gerade ein Jahr vorher komplett überholt und frisch gestrichen war, einen Interessenten und Nachnutzer zu finden. Die Stadt Bad Kösen freute sich, weil sie eine so gute Brücke angeboten bekam. Die Vorbereitung notwendiger Aktivitäten in den jeweiligen Zuständigkeiten wurde vereinbart und die Übernahme auf den Herbst 1996 orientiert.

Das Bauamt wurde tätig, der Bauausschuss bestätigte das Vorhaben und die Stadt Bad Kösen stellte dem Brandenburgischen Autobahnamt eine schriftliche Übernahmeerklärung zu. Die Stadt übernahm alle Verantwortungen als Baulastträger. Ich erhielt Kontakte zu den Mitarbeitern des Bauamtes und zum Justitiar. Ich habe zwischen den offiziellen Partnern vermittelt und mit speziellen Ideen zur Organisation aus dem Hintergrund beigetragen. Wobei es schon ganz schön lange Telefongespräche zu vielen Details waren.

Ein ganz großes Kompliment muss ich dem Mitarbeiter im Bauamt, Herrn Schmiedel (2001 leider schon verstorben) machen, der damals die unmittelbare Zuständigkeit für die Fischhausbrücke erhalten hatte und mit Geduld und Ruhe alle meine Anfragen und Vorschläge entgegengenommen und ertragen hat. Es ist schon nicht so einfach, wenn ein anderer laufend von „außen“ kommt und den Arbeitsablauf des betreffenden beeinträchtigt.

Die Übernahmebedingungen hatte ich nicht gleich so genau mitbekommen, dass das Autobahnamt die Brücke so ganz ohne jegliches Entgelt abgibt. Ich habe ganz erheblich Aktivitäten und Zeit aufgewendet, jemanden zu finden, der die Brücke möglichst preiswert demontiert. Ich habe eine Firma in Berlin gefunden, die entsprechend große Mobilkrane hat, um den Brückenüberbau in großen Teilen abzuheben. Denn wir wollten ja für den Neuaufbau am Fischhaus sparen. Es gab Absprachen, die anhand der Konstruktionsunterlagen, die ich ausfindig und in Kopie besorgt hatte, ganz schön weit ins Detail gingen.

Für diese Firma hat sich das insofern ausgezahlt, dass sie später die Ausschreibung des Autobahnamtes gewonnen hat und von ihm den Zuschlag für die Demontage erhielt.

Die oben genannte Bedingung wurde deutlich, als das Autobahnamt alle Arbeiten organisierte, um die Sicherheit für den fließenden Verkehr auf ihren Fahrbahnen zu gewährleisten. Es sparte alle weiteren Entsorgungskosten.

Durch meine Bürgschaft haben wir es geschafft, dass die Stadt Bad Kösen am 24. November 1996 drei Tieflader und einen LKW für die Brückenteile und die Treppen geschickt hat und dass sie alles für „Null“ wegfahren konnte.

## 6 Die Bürgschaft

Die Übernahme der Brücke von Michendorf zum Fischhaus war zwischen dem Brandenburgischen Autobahnamt und der Stadt Bad Kösen verabredet. Wir waren alle zuversichtlich und frohen Mutes, dass die Sache mit der Fischhausbrücke auf gutem Wege war. Die Planungen waren angelaufen. Wir warteten auf die Festlegung des Abrisstermins in Michendorf.

Irgendwie beschlich mich aber doch bald nach den ersten Besprechungen zwischen der Stadt Bad Kösen und dem Brandenburgischen Autobahnamt ein ungutes Gefühl: „Was ist, wenn etwas dazwischen kommt, wenn jemand in Bad Kösen interveniert? Wenn es Parteienstreit in der Kommune gibt oder wenn sonst jemand ‚kalte Füße‘ bekommt?“

Das war eine Sache, die allein bei mir blieb. Ich suchte nach Halt und Sicherheiten und wollte in meiner Art Eventualitäten vorbeugen. Die Übernahme von Michendorf sollte gelingen, die Fischhausbrücke Realität werden. Nach Sponsoren und finanziellen Unterstützungen hatte ich mich umgesehen, sie waren kaum zu erwarten. Eine Bürgschaft wäre gut. Wer könnte so etwas übernehmen? Die Stiftung Schulpforta, 1996 kaum über die Neugründung hinaus, noch vom Land gefördert und damals eher in finanziellen Nöten als für so ein Projekt verfügbar, kam nicht infrage.

Die Anfrage beim Pförtner Bund, dem Verein der Ehemaligen, wurde abschlägig beantwortet, weil eine solche finanzielle Aktion und mögliche Belastung nicht im Rahmen des Statuts liegt. Unternehmen, Einzelpersonen, wer könnte dafür zur Verfügung stehen?

So richtete ich die Frage an mich selbst „um wie viel geht es eigentlich. kannst Du das nicht selbst übernehmen?“ Die Größenordnung 10.000 bis 15.000 DM.

So fing ich an, zusammen zu tragen und zu formulieren. Ich versetzte mich an die Stelle der Stadt Bad Kösen, unter welchen Bedingungen würde sie die Brückenteile zum Fischhaus bringen, wenn es bei der Finanzlage eng würde? Es kam eine A4-Seite zusammen. Noch einige Male umformuliert und ich habe sie einem Juristen in unserer Dienststelle vorgelegt. Der runzelte nur die Stirn: „Das würde ich aber so nicht machen!“ Nach einiger Zeit erhielt ich von ihm ein Gegenangebot, eine Seite mit komplett anderen Aussagen. Ich sah mich einigermaßen gewappnet und war zufrieden, dass erst einmal alles seinen normalen Lauf nahm. Beide Textseiten bewahrte ich sicher auf und harrte der Dinge, die da kommen sollten.

Und sie kamen: 14 Tage vor dem Termin, an dem die Brücke in Michendorf demontiert werden sollte, meldete sich das Autobahnamt bei mir: „Sie wollten doch die Brücke für die Stadt Bad Kösen haben? Die wollen wahrscheinlich nicht mehr. Zur heutigen Besprechung sind sie nicht erschienen, und das sollte die entscheidende sein, in der wir die Einzelheiten zum Ablauf der Demontage und zum Abtransport der Brückenteile vereinbaren wollten.“

Jetzt war meine Vorsorge gefragt. Ich nahm beide Seiten aus dem Schubfach, legte sie auf das Fax und schickte sie so nach Bad Kösen. Es half, aus den beiden Seiten wurde da eine neue gemacht. Telefongespräche hatten uns der Lösung näher gebracht und erreicht, dass Bad Kösen bereit war, eine Bürgschaft anzunehmen. und unter diesen Bedingungen die Brückenteile von Michendorf zum Fischhaus zu fahren.

Innerhalb von zwei Tagen hatte ich ein Blatt bei mir auf dem Tisch, das von Bürgermeister Emus unterschrieben war. Ich hatte nicht viel zu überlegen: „Wenn Du `a` gesagt hast, musst Du jetzt auch unterschreiben,“ galt es für mich.

So habe ich so etwas, wie „Wetten das“ mit der Stadt gespielt: „Wenn es die Stadt Bad Kösen nicht schafft, die Brücke zu bauen, übernehme ich als Privatperson alle bis dahin angefallenen Kosten einschließlich der Entsorgung.“ Der genaue Text ist in der Anlage nachzulesen und jeder kann sich seinen eigenen Reim darauf machen.

So habe ich mutig und zuversichtlich unterschrieben. Ich wollte kämpfen und die Brücke auf jeden Fall bauen und war von mir aus von dem Gelingen überzeugt. Entsorgen wollte ich die Brückenteile natürlich nicht, dann hätte ich einen anderen Einsatzort gesucht.

Es ist schließlich gut gegangen und die Brücke steht. Inzwischen sind 10 Jahre vergangen, sie ist angenommen, gut genutzt und hat sich hervorragend bewährt.

Die Stadt Bad Kösen allein hätte es aber nicht geschafft die Brücke zu bauen, sie hätte die Bürgschaft vermutlich ziehen müssen, wenn nicht die Stadt Naumburg eingesprungen wäre.

Bad Kösen hatte sich finanziell übernommen – unter dem alten Bürgermeister vorher. Sie wurde dann unter Finanzaufsicht gestellt und konnte sich von sich aus – trotz möglicher Fördermittel - nicht solche Extratouren wie eine Fußgängerbrücke leisten.



Die Stadt Naumburg ist nicht nur eingesprungen, sondern ihr Oberbürgermeister, Curt Becker, hat sich ,vor das verrückte Vorhaben davor gespannt und mit allem Engagement für die Realisierung eingesetzt. Er hat alle Informationen, alles Wissen und sonstige Möglichkeiten in die Waagschale geworfen. Möglicherweise war sein Mandat als Landtagsabgeordneter ganz hilfreich.

Die Übernahme der Verantwortung für den Brückenbau war möglich, weil die linke Seite der Saale am Fischhaus bereits zur Stadt Naumburg gehört. So verbindet die Brücke dort die Territorien der beiden Städte. So haben wir die Brücke nicht von Bad Kösen nach Naumburg, von links nach rechts, sondern von Naumburg nach Bad Kösen, vom rechten Saaleufer zum linken, gebaut.

Die beiden Bürgermeister hatten sich vorher schon verabredet, den Eigenanteil zu teilen. Bei 80 % Fördermitteln haben so beide Städte für einen günstigen, eigenen Kostenaufwand eine schöne Fußgängerbrücke erhalten.

## 7 Unterstützung durch die Stiftung Schulpforta

Bei den Planungsunterlagen hat der damalige Prokurator der Stiftung Schulpforta, Dr. Günther Feyerabend, sehr hilfreich vermittelt. Er war von der Sache der Fischhausbrücke sehr angetan und hat alles unterstützt, was in seinen Möglichkeiten lag. Er hat mir eine Kopie der zutreffenden Flurkarte und die Höhenangaben für den Brückenstandort geschickt und auch eine erste Stellungnahme zu dem Vorhaben beim Staatlichen Amt für Umweltschutz in Halle (STAU) erwirkt (sie wurde im Sommer 1997 ohne Auflagen bestätigt). So hatten wir bereits im Sommer 1995 die beachtenswertesten Hochwasserstände am Fischhaus. Sie waren von den Jahren 1994, 1946 und 1890 angegeben.

Für die alten Zuständigkeiten des Klosters für Felder und Weinberge einschließlich Fischhaus und Fähre ist die Stiftung offizieller Rechtsnachfolger. Inzwischen ist bloß Verschiedenes doch ganz anders geregelt.

So war der Prokurator einer meiner ersten Anlaufpunkte und es gab bei der guten Übereinstimmung einen regen Informationsaustausch. Er hat auch erste Kontakte zum Bauamt Bad Kösen hergestellt und als wichtigste Planungsunterlagen Lageplan und Querprofil vermittelt.

Für die Rekonstruktion der Fähre waren der Saalequerschnitt gemessen und die aktuellen Bedingungen mit Bezug auf das Fischhaus in einem Lageplan eingetragen worden. Das Bauamt Bad Kösen hatte gute Unterlagen zur Verfügung und es hat sie mir auch schnell geschickt. So konnten wir gemeinsam mit realem Bezug auf Lageplan, Grundrisse und den Saalequerschnitt gut agieren und argumentieren.

## 8 Brückenteile am Fischhaus

Nachdem die Bürgerschaft unterzeichnet war und der Stadt Bad Kösen rechtswirksam vorlag, konnten die Brückenteile in Michendorf übernommen werden. Wir hatten noch um geringen Transportaufwand verhandelt. Die Firma Betzitza aus Naumburg hatte ein günstiges Angebot unterbreitet.

Hier hat sich eine frühe Kontaktaufnahme ausgewirkt, die sich durch Vermittlung des Weingutes ergeben hatte. Ich hatte das Weingut für den Transport der an der Fachwerkbrücke bei Magdeburg zu erwartenden Stahlteile angesprochen. „Wer hat Vorteile von der Fischhausbrücke, wer kann sponsern oder durch konkrete Leistungen helfen?“ Ein im Weingut vermuteter LKW stand nicht zur Verfügung aber hier kam der Hinweis auf die Naumburger Transportfirma.

Also fuhren am 24. November 1996 drei Tieflader -außer den eigenen auch ein von einer anderen Firma angemieteter- nach Michendorf und waren zur verabredeten Zeit an der Demontagestelle. Sie waren in der Lage, die Brücke in drei Teilen mit über 3 m Breite und bis 24 m Länge aufzunehmen. Vorher hatten wir klären können, dass die Brückengeländer dran bleiben können, zulässige Höhen nicht überschritten werden und die notwendigen Sicherheiten für den Transport insgesamt gegeben sind.

Es war schon erstaunlich, wie zwei 300 t-Kräne die Brückenteile auf die Fahrzeuge legten etwas korrigierten und so die Ladungen mit zentimetergenauer Präzision abfertigten. Es gab bei mir so etwas wie ein Glücksgefühl, als das letzte Fahrzeug in Richtung Fischhaus unterwegs war.

Um das Ab stapeln der Brückenteile gab es vorher noch einige Rangeleien. Es ging um die Vorbereitung der Baustelle und die Art des Ab stapelns. Ein schwerer Mobilkran musste vor Ort sein. Ich hatte mir vorgestellt, dass die Teile am Fischhaus auf Schwellen stapeln so gelagert werden, dass sie vorteilhaft liegen, um für den Zusammenbau und das Einbringen der neuen Brücke über die Saale möglichst wenig Aufwand zu haben. Der Bürgermeister hatte sich eingeschaltet und Bedenken geltend gemacht. „Kommen wir unter den Fahrdrähten der Bahn durch, was machen wir mit dem schweren Kran und den Fahrzeugen vor dem Fischhaus, wenn es gerade geregnet hat?“ „Das weiß ich genau, es hat im November vorher geregnet und es muss die Baustelle mit Schotter ausreichend befestigt sein“, so meine Entgegnung.

Hier zog wieder die Argumentation mit der Spendenquittung. Das Kalkwerk Bad Kösen hat auf meinen Telefonanruf entgegenkommend reagiert und kurzfristig 100 t Schotter bereitgestellt. Die Bauabteilung der Stadt hat mit dem Anlegen einer ausreichend großen Baustellenfläche, dem Ausbreiten des Schotters und der Sicherung der Flächen sowohl für den Kran wie auch für die die Brückenteile transportierenden Fahrzeuge kurzfristig die Vorbereitungen einschließlich der Baustellenbeleuchtung getroffen. So waren gleich gute Bedingungen für den neuen Parkplatz am Fischhaus geschaffen.

Um die Ausstellung der Spendenquittung habe ich mich leider nicht gleich bemüht, so ist es am Ende im Sande verlaufen und die Firma hat wie auch das Hotel „Schöne Aussicht“ darauf verzichtet.

Die Baustelle war so ordentlich hergerichtet. Es hatte zum Glück nicht geregnet und die Fahrzeuge wie der Mobilkran hatten am späten Abend des Tages die Baustelle wieder verlassen. Die Brückenteile waren entladen und es gab keine Komplikationen bei der gesamten Transaktion. Das Naumburger Tageblatt titelte: „Die Brückenüberführung klappte wie am Schnürchen“.

## 9 Die Brücke wird gebaut

Die Brückenteile waren im November 1996 am Fischhaus angeliefert und dort abgestapelt worden. Dass kaum Geld zur Verfügung steht, war mit der Notwendigkeit der Bürgerschaft klar geworden. Die Planungsarbeiten bei Verkehrs- und Ingenieurconsult Potsdam waren unterbrochen worden, damit keine finanziellen Verpflichtungen auf die Stadt Bad Kösen zukamen. Ich hatte aber doch auf Aktivitäten der Stadt gehofft. So verging der Winter, ohne dass sich etwas tat.

Ein Treffen unserer Klasse fand im April 1997 in der „Schönen Aussicht“ in Bad Kösen statt. Wir nutzten die Gelegenheit, bei einer Wanderung nach Pforta über das Fischhaus, die Brückenteile und den Standort der zu erwartenden Brücke zu besichtigen. Der materielle Eindruck schien ein Anfang, aber ob die Brücke Wirklichkeit werden würde, stand in den Sternen.

Ich nutzte den Tag danach, zu einem Gespräch mit Bürgermeister Emus. Es gab nur unbestimmte, wenig konkrete Aussagen. Klar wurde, dass ihm in finanzieller Hinsicht die Hände gebunden waren. Die Schlussfolgerung: Einen anderen Weg für die Realisierung der Fischhausbrücke suchen.

Also ging mein Weg nach Naumburg: So kurzfristig war der Oberbürgermeister nicht zu sprechen. Aber am Telefon kam die Aussage: „Der Emus hätte sich ja auch mal bei mir mit einem offenen Wort melden können.“ Das Anliegen war übergeben und in gute Hände gekommen. Die Verantwortung für das Vorhaben konnte an die Stadt Naumburg gehen, weil dort am Fischhaus die linke Seite der Saale zu ihrem Territorium gehört. Sie übernahm die Leitung als Bauherrin, die technische Organisation blieb beim Bauamt Bad Kösen. Nach 6 Wochen eine erfreuliche und erstaunlich präzise Mitteilung am Telefon: „Die Brücke wird gebaut. Sie muss am Jahresende 1997 stehen.“

Nach dem Antrag auf Fördermittel durch die Stadt Naumburg lag nun die Zusage des Landes vor. Am 4. Juli 1997 war große Zusammenkunft am Fischhaus, zu der auch das Planungsbüro und die Bundeswehr anwesend waren. Es war Neustart und Endspurt:

- Das Ingenieurbüro Dr.-Ing. W. Behrens in Naumburg wurde in der Folge mit der Bauüberwachung beauftragt.
- Baugrund Naumburg untersuchte die Gründungsverhältnisse.
- Die Planung und insbesondere die Ausschreibungsunterlagen für die Bauausführung waren durch das Planungsbüro VIC Potsdam nach der Unterbrechung vom Herbst 1996 fortzuführen und fertigzustellen.
- Die Plangenehmigung war vorzubereiten und zu sichern.
- Abstimmungen mit vielen Beteiligten mussten vorgenommen und abgeschlossen werden.
- Die Brückenbauarbeiten mussten ausgeschrieben und vergeben werden.

Als das Leistungsverzeichnis für die öffentliche Ausschreibung im September 1997 vorlag, war klar, dass Vergabeverfahren und Bauausführung bis zum Jahresende nicht mehr zu schaffen waren. Oberbürgermeister und Land fanden eine Lösung, die die Verlängerung der Bauzeit und der Finanzierung bis ins Folgejahr zum Inhalt hatte.

Der Zuschlag sowohl für die Fundamente als auch für den Stahlbau ging an die Naumburger Niederlassung der Firma Gerdum und Breuer.

## 10 Bauausführung

Nach dem Zuschlag konnte im Dezember 1997 die Firma Gerdum & Breuer mit der Bauausführung beginnen. Im Januar 1998 waren die Bohrpfähle, die mit 8 - 12 m Länge bis auf den gewachsenen Fels des Untergrundes reichen, auf beiden Seiten fertiggestellt. Der erhöhte Wasserstand der Saale im Frühjahr ließ das Betonieren der Fundamentplatten erst später zu, der Uferbereich war dort noch gefährdet.

Der Brückenentwurf enthält, wie jetzt nach der Fertigstellung gut zu sehen, Schrägstützen, die vom Ufer aus die Höhe nutzen, um weiter in der Mitte die Kräfte vom durchgehenden Überbau abzuleiten. Der Überbau kam von Michendorf, aber der Unterbau war neu zu fertigen. Am alten Standort hatte die Brücke senkrechte Stützen gehabt. Sonst passten die Brückenabmessungen aber recht gut: In Michendorf war die Brücke 68 m lang, am Fischhaus misst sie jetzt 63 m. Die drei Teile zwischen 22 m und 24 m waren gut passgerecht, um von den Seiten her jeweils das Endstück des Überbaus mit Schrägstütze auf den Fundamenten und Hilfsstützen abzulegen. Die Hilfsstützen wurden an den notwendigen Stellen in besonderer Weise in den Grund des Flusses eingebracht. Senkrecht am Kranhaken gehalten, ließ ein Rüttelkopf die Stahlprofile in die Tiefe wandern bis die notwendige Tragfähigkeit gegeben war. Das musste neben der Brücke geschehen, um sie nach der Fertigstellung wieder heraus zu rütteln. Es wurden Querträger angebracht, um für das Montageprovisorium ordentliche Auflager zu haben. Die Stahlprofile wurden nach dem Verschweißen aller Stahlteile und der Endfertigung der Brücke wieder heraus gezogen. Analog zum Einbringen mussten Kranhaken und Rüttelkopf wieder eingesetzt werden. Das geschah noch während der Einweihungsfeier. Auf dem Film zur Fischhausbrücke ist das gut und fast störend zu hören.

Auf den Termin für die Montage der Brücke und insbesondere das Einheben des Mittelstückes habe ich mich rechtzeitig eingerichtet, um dieses besondere Ereignis der Brückenfertigung mit zu erleben.

Das war dann im August 1998. Es war an der Brücke vorher schon alles gut berechnet und vermessen worden. Das Mittelstück wurde zur Probe über den Einbauort gebracht, ein Seitenteil noch mal nachgearbeitet und dann lief die Endmontage wie ein Uhrwerk: Der Kran an der Fischhausseite hatte das Mittelstück auf einem Ponton in der Flussmitte abgelegt und wurde dann mit den Seilen nur noch an einer Seite des Bauteiles angeschlagen. Der zweite Kran an der Weinbergseite fasste an der zweiten Seite an und es war sehenswert wie die beiden Krane in synchroner Abstimmung das Bauteil an seinen Bestimmungsort brachten. Die „Feinnavigation“ klappte hervorragend. In wenigen Minuten war es dann abgeseht und lag millimetergenau in seiner Endlage zum Verschweißen.

Es erinnerte mich an Kinderspielzeug, soviel langsamer waren diese beiden Kräne in der Realität nicht. Passgerecht mit ca. 8 mm Spalten für die Schweißnähte, konnten wir bald darauf das gelungene Werk in diesem Zustand bereits betreten. Ein unbeschreibliches Glücksgefühl, ein schneller Gedanke – damals in der „Geburtstagsrunde“ - war zur materiellen Gegenwart geworden. Am 26. August 1998 „stand“ die Fischhausbrücke, sie wurde am 03.09.1998 offiziell freigegeben.

## 11 Höheneinordnung

Als der Entwurf für die Brücke vorlag, habe ich mich gefreut, dass der Planer Schrägstützen vorgesehen hatte. So hatte ich sie mir auch gedacht und in einer ersten Skizze festgehalten. Der Querschnitt bot sich dazu an. Der Planungsingenieur hat natürlich die richtigen Proportionen hergestellt und die perfekte Gestaltung einschließlich der Laternen vorgenommen. Mir haben besonders die nach oben stärker werdenden Profile gefallen, so dass die Brücke für mich insgesamt ein ansprechendes Bild abgibt. Dass sich die Stützen unten in Flussrichtung auseinander spreizen und die seitliche Stabilität sichern, ist meistens kaum zu sehen. Sie sind dort auch so dimensioniert, dass sie jedem Hochwasser und jedem Eis auf der Saale widerstehen.

Die Höhe der Brücke im Entwurf über dem Wasserspiegel hat mir aber sehr zu denken gegeben. Stufen auch an der Fischhausseite haben mich sehr herausgefordert. Ich hatte mir vorgestellt, dass die Brücke dort fast ebenerdig bzw. über eine vielleicht geringe Rampe zu erreichen sei. Da wäre es für Radfahrer und Kinderwagen leichter gewesen. Der Grund für diese Höhe ist die Bestimmung, dass die Unterkante der Brücke 1 m über dem Höchsthochwasser, d.h. über dem Jahrhunderthochwasser, liegen muss. Eis und Treibgut müssen gerade unter solchen Bedingungen die Brücke passieren können, ohne dass sich etwas aufstaut.

Nun ist die Frage, was gilt als das Jahrhunderthochwasser? Wasserstandsmarken am Fischhaus reichen fast bis unter den Türsturz. Aber das war vor 200 Jahren, als es noch keine Staumauern am Oberlauf der Saale in Thüringen und kaum Hochwasserschutz gab. Bei dem Hochwasser im Frühjahr 1994 wurde auch die Türschwelle des Fischhauses erreicht. Es gab Gerüchte, dass hier Gepflogenheiten aus der DDR-Zeit mit den neuen Vorschriften der Bundesrepublik aufeinander getroffen sind.

Früher waren die Talsperren im Frühjahr leer und konnten reichlich Schmelzwasser und Regen aufnehmen. 1994 sollen sie im Frühjahr gut gefüllt gewesen sein, so dass sie nur wenig Wasser der Saale zurück halten konnten und es im Unterlauf, wie auch am Fischhaus, weit über die Ufer stieg.

Meine Bemühungen richteten sich vor allem auf Informationen, die auf Messungen an der Saale oberhalb des Fischhauses beruhten. Der nächste Pegel befindet sich in Camburg. So hatte ich zu den dafür zuständigen Dienststellen in Camburg und Jena Kontakte hergestellt. Ich habe eine ganze Menge Wasserstandsdaten und weitere Angaben erhalten, die Rückschlüsse und Vergleiche über viele Jahre zu ließen. Ich hatte umfangreiche und intensive Beratungen.

Die Daten ergaben sich aus objektiven Bedingungen und Messungen. Die Vermutungen zu den hohen Wasserständen 1994 waren reine Spekulation.

Alle Bemühungen reichten nicht aus, um an der Fischhausbrücke Stufen zu sparen, sie niedriger in die Landschaft einzuordnen und sie so vielleicht noch eleganter erscheinen zu lassen. Die Fischhausbrücke musste entsprechend hoch über den normalen Wasserspiegel gebaut werden.

## 12 „Plan B“, Erfolgsquoten

Das gelegentlich von einem „Plan B“ die Rede ist, trifft man immer mal an. Auch ich hatte davon gehört und habe bei den Vorbereitungs- und Planungsarbeiten zur Fischhausbrücke gute Erfahrungen damit gemacht. Ich glaube, ich habe es für mich sogar zu einer gewissen Perfektion getrieben.

Zu den ersten Vorstellungen der Fußgängerbrücke mit Pylonen und Seilabspannungen habe ich nach anderen Varianten gesucht. Die Skizze mit den Schrägstützen ist ein Ergebnis. Welche Lösungen bieten sich noch an? So habe ich viele Leute nach ihren Meinungen gefragt und mich z.B. gezielt bei der Deutschen Bahn nach Brückenmaterial erkundigt. Hier gibt es an Baustellen immer wieder provisorische Lösungen für Brücken, die ich dachte anpassen und nachnutzen zu können.

Es gab wohl immer eine Hauptlinie aber auch immer etwas Vorbereitetes im Hintergrund. Für mich erfreulich, wenn die Hauptlinie klappte und die Nebenaktivitäten umsonst waren. Denen musste ich dann nicht nachtrauern. Aber ich war gewappnet und darauf vorbereitet, „wenn Plan ‚A‘ nicht klappt, tritt Plan ‚B‘ in Kraft.“ Das Letzte „tritt in Kraft“ war für mich wichtig und so habe ich versucht, rechtzeitig zu denken und zu handeln, damit nicht erst Zeit vergeht und sofort reagiert werden kann.

So konnte ich die vorbereitete Bürgschaft aus dem Schubfach ziehen und erreichen, dass sie in nur wenigen Tagen unterschriftsreif und rechtswirksam wurde. Ich glaube, sonst hätten wir es wohl nicht geschafft, die Brückenteile von Michendorf zum Fischhaus zu bringen.

Als ich nur wenige Tage vor dem Antransport die Brückenteile mit deren „Abladen an den Parktaschen“ der Straße zum Fischhaus konfrontiert wurde, war sofort gedanklich klar, wie die Baustelle am Fischhaus zu befestigen war, um die Brückenteile dort doch noch abladen zu können. So war schnell der Kontakt zum Kalkwerk Bad Kösen hergestellt und die Zusage für die Schotterbereitstellung erreicht.

Bei vielen anderen Einzelheiten gab es ähnliche Begebenheiten. Bürgermeister Emus führte in seiner Rede zur Eröffnung der Brücke aus, dass ihm immer die Knie schlotterten, wenn er Heimbürger am Telefon hatte. „Der hatte immer wieder neue Ideen.“ Das ist ganz einfach zu erklären: Wenn er zu einem Sachverhalt gefragt wurde und eine Ablehnung oder nur Bedenken hatte, kam „Plan ‚B‘“ zum Zuge. „Wenn das eine nicht möglich ist, machen wir eben das andere“ So war das für mich nicht neu, sondern normal und selbstverständlich auf das im Hintergrund Vorbereitete zurückzugreifen.

Der Umgang mit „Plan ‚B‘“ hängt auch mit den Erfolgsquoten zusammen. Bei der Menge an Kontakten und Gesprächen, die ich vorwiegend über das Telefon hatte, lief im Unterbewusstsein eine Registrierung über den Erfolg mit. Ich konnte es rückblickend auch immer mal wieder einschätzen, in welchem Umfange es positive Aussagen gab. In der Summe pegelte sich das bei 20 – 30 % ein. Das heißt für die meisten Anliegen musste ich mindestens 3 Gespräche führen; wenn es nicht so gut lief, 5 oder mehr. Deshalb war ich nicht sonderlich enttäuscht, wenn es eine Absage gab. „Weiter telefonieren und den nächsten anrufen oder weiter denken und eine andere Lösung finden!“ - - - „und es gibt immer noch andere Lösungen.“

Die Herangehensweise war nicht nur für die Fischhausbrücke hilfreich, sie hat sich auch auf viele andere Fälle und Bereiche meines Lebens übertragen. Das macht mich ruhig, zufrieden und gelassen. Das Geschaffte bringt Genugtuung und Zufriedenheit und beflügelt zu neuen Unternehmungen.

### 13 „Hintergrundarbeit“

Neben der Hauptlinie, der offiziellen Ausschreibung, der Vergabe an eine Baufirma und der Montage der Fischhausbrücke mit „schwerem“ Gerät, erscheinen nach 10 Jahren die Vorbereitungen für das angestrebte Einschieben der Brücke durch Bundeswehrpioniere nur noch als Nebenepisode.

Ich hatte mir vorgestellt, dass die 3 Teile beim Antransport von Michendorf vom Kran so abgestapelt und gelagert werden, dass gleich eine Achse für den Zusammenbau und die vorgesehene Längseinschiebung quer zur Saale vorbereitet ist. Die Bundeswehr hat für den Einsatz ihrer Pioniere Pontons, Seilwinden und anderes Sicherungsgerät. Die Pontons hätten so dimensioniert werden können, dass sie die Brückenlast getragen und von der einen Seite bis an das andere Ufer gebracht hätten. Hier habe ich vom Statiker auch ermitteln lassen, wie groß die Pontons sein müssen, um die Brückenlast an den vorgesehenen Auflagerpunkten zu tragen. Ein realistischer und praktischer Brückenschlag über die Saale wäre für das Pionierbataillon eine nicht alltägliche Aufgabe und sicher auch sehr interessant gewesen.

Der nächste Bundeswehrstandort war Weißenfels. Bei meiner Kontaktnahme wurde ich aber auf die spezielle Zweckbestimmung der Pioniere verwiesen, die in Dessau ansässig waren. Von den Telefonaten aus kam es zu persönlichen Kontakten und Besprechungen vor Ort. Ich konnte die Direktbeziehung zwischen der Stadt Bad Kösen und der Bundeswehr vermitteln.

Das Pionierbataillon in Dessau erhielt die notwendige ‚Unbedenklichkeitsbescheinigung‘ von Bad Kösen. Sie war durch die Industrie und Handelskammer auszustellen und sollte bestätigen, dass Handwerkern und anderen Betrieben vor Ort keine Aufträge entgehen.

Bei der Besprechung am 4. Juli 1997 am Fischhaus zur endgültigen Fertigung der Brücke war auch ein Vertreter des Pionierbataillons aus Dessau da. Durch die offizielle Ausschreibung und die Zuschlagserteilung an einen Baubetrieb ist die weitere Einbeziehung der Bundeswehr entfallen. Die Brückenrealisierung mit Hilfe der Bundeswehr wäre sicher eine machbare und preisgünstige Variante gewesen.

Als weitere Variante im Sinne von Vorbereitungen auf „Plan ‚B‘“ hatte ich auch den Einsatz des Technischen Hilfswerkes in Erwägung gezogen und entsprechende Kontakte geknüpft. Ansprechpartner in Halle hatten das Vorhandensein von Hebezeugen und weiteren technischen Hilfsmitteln bestätigt. Hier wären aber auch ganz bestimmte Formalitäten notwendig geworden, die wir nicht eingeleitet haben.

Die baurechtliche Genehmigung der Brücke war kaum Gegenstand der Telefongespräche mit dem Bauamt von Bad Kösen. Sie wurde fast als Nebensache abgetan und darauf verwiesen, dass das in ihrem Zuständigkeitsbereich relativ einfach sei. Ich hatte lange Zeit ein ungutes Gefühl, weil ich vom Autobahnbau umfangreiche Verfahren zur Abstimmung mit den betroffenen Anliegern kannte. Zur Erlangung des Baurechts konnten umfangreiche Aufwendungen notwendig werden. Vor allem nehmen Planfeststellungsverfahren und auch einfachere Plangenehmigungen viel Zeit in Anspruch. Um hier wieder unliebsamen Überraschungen vorzubeugen, habe ich mich tiefer in diese Materie vertieft, mir die genauen gesetzlichen Regelungen sowie einige konkrete Plangenehmigungen in Textform besorgt und mich auf analoge Schlüsse vorbereitet.

Es ist alles gut gelaufen: Die Baugenehmigung für unsere Brücke am Fischhaus lag rechtzeitig vor und hat die Planvorbereitung und den Bauablauf nicht behindert.

Gerne habe ich hier wieder Zeit und Aufwendungen investiert, ohne dass es unbedingt notwendig gewesen wäre.

Als der Bauauftrag für die Brückenmontage vergeben war, habe ich mich regelmäßig bei der Baufirma über den Bautenstand und die weiteren Schritte informiert. Die Notwendigkeit von Hilfsstützen für den Brückenüberbau hat mich nicht überrascht. Dass Kostenerhöhungen damit verbunden waren, lag in der Natur der Sache. Über die Finanzierungsgepflogen zwischen Baubetrieb und Auftraggeber war ich nicht informiert. Wie weit das Budget reichte und ob Erhöhungsmöglichkeiten der Finanzierung bestanden, wusste ich nicht. Aber ich habe mich auf Komplikationen eingestellt, um wieder eine technische Möglichkeit parat zu haben. Ich habe mir Gedanken gemacht, um sofort reagieren zu können, wenn es notwendig wäre, auch hier einen Plan „B“ vorbereitet:

Am Saalequerschnitt sollte es nach Fertigstellung der Brücke keine Einschränkungen geben. Während der Bauzeit konnte ich mir aber zwei Inseln vorstellen, auf denen die Hilfsstützen sicher stehen können und die gegen die Strömung ausreichend gesichert würden. Diese Sicherung wollte ich mit L-förmigen Betonfertigteilen erreichen, die dicht aneinander gestellt, innen mit Sand aufgefüllt werden konnten. Sand und Betonfertigteile hätten aus der Saale wieder ganz günstig entfernt werden können. Solche Betonelemente gab es. Die LPG<sup>1</sup> hatten ihre Silos für Mais und Rübenblatt so gebaut. Die meisten Silos wurden schon gar nicht mehr genutzt, die erforderlichen Betonteile sollten einigermaßen günstig zu haben sein. Ich habe LPG-Nachfolger in Niedermöllern angerufen und sie nach solchen Betonelementen befragt. Der Transportweg sollte kurz sein. Die grundsätzliche Möglichkeit der Nutzung dieser Betonelemente bestand, sie musste aber nicht Inanspruch genommen werden.

Die Baufirma Gerdum & Breuer hatte mit Rüttelköpfen für Stahlprofile andere technische Möglichkeiten gefunden und die Kosten konnten offensichtlich auch bewältigt werden. So stand auch diese Vorbereitung nur auf „Abruf“ bereit.

Die Michendorfer Brücke war erst ein Jahr vor der Demontage mit einem neuen Farbanstrich versehen worden. Sie musste an der neuen Einbaustelle also nicht frisch gestrichen werden. Die Schrägstützen waren aber neu konstruiert und mussten am Ende natürlich sowohl einen Schutz- wie auch einen Farbanstrich erhalten. Ich stellte mir vor, dass die Brücke am Fischhaus als einheitliches Ganzes erscheinen sollte. Für die Unterkonstruktion war der gleiche Farbanstrich erforderlich wie für den Überbau. So machte ich mich auf die Suche nach der Firma, die die Brücke in Michendorf rekonstruiert hatte. Das Brandenburgische Autobahnamt konnte Stahlbau Dessau als Ansprechpartner vermitteln. Über einige Stationen konnte ich auch die zuständige Kollegin sprechen, die für die Farbgebung zuständig war. Sie konnte mir die entsprechend Farbnummer nennen. Ich habe sie an die Baufirma weitergegeben. Die Nummer ist dann aber auf der Strecke geblieben oder es wurde bewusst für alle Stahlteile, die neu waren, eine leicht abweichende Farbnuance gewählt.

## 14 Abstapeltechnologie

Für das Abstapeln der Brückenteile hatte ich mir recht umfangreiche Gedanken gemacht. Baubetriebswesen, Bautechnologie ist ja meine Spezialstrecke sowohl von meiner Ausbildung wie auch von den Hauptbetätigungen her. Es geht immer um das „Wie“ einer Arbeit und dem Ziel einer hohen Effektivität. So habe ich auch ein Schema entworfen, wie die Teile in der richtigen Reihenfolge liegen sollten, damit zum Zusammenfügen der Brücke nicht wieder ein großer Kran nötig wurde. Sie sollten so in der Richtung liegen, dass die Brücke dann mit Seilwinden o.ä. geradlinig nach vorn über die Saale hätte geschoben werden können. Hier habe ich an die Pioniere der Bundeswehr gedacht. Schwere Hebezeuge und Großgeräte kosten Geld, das nicht unnötigerweise aufgewendet werden sollte.

---

<sup>1</sup> LPG – Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft



Mit großem Ärger habe ich am Abend, als die Brückenteile von Michendorf nach Pforta transportiert wurden, festgestellt, dass meine Vorgaben nicht beachtet waren. Die Teile waren am Einbauort nicht in der Reihenfolge abgestapelt, wie ich es vorgesehen hatte.

Nach einigen Tagen konnte ich mich damit trösten, dass das, was ich in meinem Schema vorgesehen hatte, schon als Baubeginn hätte gewertet werden können. Dann hätte es Probleme mit der Beantragung und der Inanspruchnahme der Fördermittel gegeben.

## 15 Gussasphalt

Die Brücke in Michendorf hatte als Lauffläche eine Deckschicht aus Gussasphalt. Bei der Demontage wurde er nur an den Stellen aufgeschnitten und die Stahlteile freigelegt, an denen Ösen für das Einhängen der Seile angeschweißt wurden. Die „Ösen“ wurden dann auch für die Montagearbeiten am Fischhaus gebraucht. Sie wurden nach der Brückenfertigstellung wieder entfernt.

Dass diese Stellen, einschließlich derer, an denen die Brückenteile wieder zusammengeschweißt wurden, neu mit Gussasphalt versehen werden mussten, war klar. Aber es gibt mehrere Sorten und Rezepte für Gussasphalt. Bei der Bauausführung am Fischhaus wollte die Baufirma Gerdum & Breuer sicher gehen und für ihre Bauleistungen, also für die Brücke insgesamt, einen sicheren Korrosionsschutz bieten. Da waren der Hersteller des Gussasphalts und seine Rezeptur von damals gefragt. Sonst sollte der Gussasphalt insgesamt erneuert werden. Das hätte aber die Kosten weiter erhöht.

Ich konnte ermitteln, dass der Autobahn-Projektierungsbetrieb aus dem das Unternehmen Verkehrs- und Ingenieurconsult Potsdam hervorgegangen ist, die Planung für die Fußgängerbrücke in Michendorf ausgeführt hatte. Es war auch noch bekannt, dass der Gussasphalt damals eine Neuentwicklung mit besonderen Korrosionsschutzeigenschaften war. Es stellte sich heraus, dass der damals für dieses Forschungsthema zuständige Leiter eine mir bekannte Person war, zu der ich bei meinen dienstlichen Aufgaben Kontakt hatte. So erhielt ich umfangreiche Aussagen zur Qualität des Gussasphalts und auch zu dessen Mischbetrieb. Es war eine Einrichtung am Hermsdorfer Kreuz, die noch bestand und ihre Kapazität in den letzten Jahren erheblich erhöhen konnte. Zu ihr konnte ich den telefonischen Kontakt herstellen und war aussagefähig.

Parallel war der Ausführungsbetrieb Gerdum & Breuer auf Suche nach dem Gussasphalthersteller gegangen. Er war an die gleiche Stelle nach Hermsdorf gelangt. Und nun noch der besondere Zufall des Geschäftsführers. Es ist der in Naumburg verbreitete Name Poßögel wohl auch mit Kontakt zu Naumburg.

So war guter Informationsumfang zu Gussasphalt gegeben, die Korrosionsbeständigkeit des Brückenbelages bestätigt und die Neubelegung der Brücke mit Gussasphalt gespart.

## 16 Brückeneinweihung

Am 3. September 1998 wurde die Fischhausbrücke eingeweiht. Oberbürgermeister Curt Becker und Bürgermeister Emus standen sich auf der Brücke gegenüber und durchschnitten das Band. Auf kurzem Wege und trockenen Fußes konnten anschließend die doch zahlreich erschienen Gäste von der einen Seite auf die andere gelangen, die Territorien von Naumburg und Bad Kösen waren verbunden.

Curt Becker sprach davon, dass ein „von vornherein verrückter Plan“ gelungen sei und freute sich über den erfolgreichen Abschluss des Abenteuers, in dass er aktiv eingestiegen war, nachdem sich Probleme in der Finanzierung durch die Stadt Bad Kösen gezeigt hatten.

Für das Vorhaben der Fischhausbrücke hatte sich Oberbürgermeister Curt Becker davor gespannt, die Finanzierung über Fördermittel des Landes Sachsen-Anhalt, des Bundes und der EU gesichert und die Leitung für die Fertigstellung der Brücke übernommen. So war die Gesamtverantwortung als Bauherrin an die Stadt Naumburg gegangen, die technische Organisation blieb beim Bauamt Bad Kösen. Das konnte so geschehen, weil am Fischhaus die linke Seite der Saale Naumburger Territorium ist, während die rechte Seite mit dem Fischhaus zu Bad Kösen gehört.

Bürgermeister Emus führte in seiner Rede zur Eröffnung der Brücke aus, dass ihm immer die Knie schlotterten, wenn er Heimbürger am Telefon hatte. „Der hatte immer wieder neue Ideen.“ Das ist ganz einfach zu erklären: Wenn er zu einem Sachverhalt gefragt wurde und eine Ablehnung oder nur Bedenken hatte, kam „Plan ‚B‘“ zum Zuge. So haben wir uns zusammen gerauft und es schließlich geschafft, dass die schnelle, verrückte Idee Wirklichkeit geworden ist

Die Naumburger Niederlassung der Firma Gerdum & Breuer hatte eine gute Bauleistung vollendet. Max Will würdigte die Qualität der Planung, der Organisation und der Bauleute. Er hob das ungewöhnliche Zustandekommen dieses Brückenbaus und besonders das bemerkenswerte Engagement Beteiligter hervor.

Das Bauwerk erhielt sein Brückenschild, auf dem auf die Verantwortlichen und Förderer hingewiesen wird. Es hängt in Kopie jetzt auch im Fischhaus. Wesentliche Momente der Vorbereitung und des Baus der Brücke sind im Bild festgehalten. Das Video, das nur wenige Monate nach der Einweihung fertiggestellt war, liegt jetzt auch als DVD vor, es ist im Fischhaus zu sehen und kann dort und in der Landesschule Pforta erworben werden.

Die Fischhausbrücke hat auch ihr Umfeld verändert. Zur Einweihung war auf Naumburger Gebiet die Straße am Fuße der Weinberge neu asphaltiert. So bietet sich für die Weinmeile und die Radfahrer zwischen Bad Kösen und Rossbach durchgehend ein ansprechender Weg, von dem aus der kurze Abstecher zum Fischhaus willkommen ist.

## Vertrag

zwischen

der Stadt Bad Kösen  
vertreten durch den Bürgermeister Herrn Emus

und

Herrn Dr. Ing. Helmut Heimbürge  
Landsberger Allee 301  
13055 Berlin

wird folgende Vereinbarung geschlossen:

### Vorbemerkung:

Das Autobahnamt Brandenburg beabsichtigt den Abbau und die Verschrottung der Fußgängerbrücke Michendorf über die BAB 10, südlicher Berliner Ring. Die Stadt Bad Kösen beabsichtigt, dieses Brückenbauwerk zu übernehmen und es am Fischhaus Schulpforte in Bad Kösen wieder zu errichten. Die Finanzierung dieser Maßnahme ist derzeit noch nicht gesichert.

Um zu vermeiden, daß das Autobahnamt Brandenburg die Brücke verschrottet, bevor die Finanzierung durch die Stadt Bad Kösen gesichert ist, schließen die beiden Vertragspartner folgende Vereinbarung:

Zur Sicherung des am 25.07.1996 verabredeten baldigen Vertragsabschluß zwischen der Stadt Bad Kösen und dem Autobahnamt Brandenburg (Vermerk von ..... ) zur Übernahme der Fußgängerbrücke Michendorf des Autobahnambtes Brandenburg durch die Stadt Bad Kösen gebe ich folgende Risikoerklärung ab:

1. Hiermit übernehme ich als Privatperson gegenüber der Stadt Bad Kösen im Zusammenhang mit den vorgesehenen Bau einer Fußgängerbrücke über die Saale unter Nutzung der Fußgängerbrücke Michendorf folgende Kosten, wenn es nicht zum Bau der Brücke am Fischhaus Schulpforte kommen sollte:

- 1.1. Bezahlung des Transportes der Brücke von Michendorf zum Standort Einbauvorbereitung am Fischhaus Schulpforte.
- 1.2. Entsorgung der vorgesehenen 3 Brückenteile, der 2 Treppen und 3 Stützenprofile, so daß der Stadt Bad Kösen keine Ausführungskosten für die Brücke entstehen.

2. Im Falle des Nichtzustandekommens des Brückenbaus wird dies von der Stadt Bad Kösen und dem Risikonehmer schriftlich festgestellt. Damit würde die Brücke in die alleinige Verfügung des Risikonehmers übergehen.

3. Die Risikoerklärung erlischt, wenn zwischen der Stadt Bad Kösen und dem Risikonehmer schriftlich festgestellt wird, daß der planmäßige Bau der Fußgängerbrücke gesichert ist.


Berlin, den 13.11.1996

Dr. Heimbürge



Bad Kösen, den 18.11.96

Stadt Bad Kösen  
Bürgermeister



Stadtverwaltung  
Bürgermeister ...  
Lindenstraße 9  
06628 Bad Kösen