

Globale Sache

„Internationale Problematik“ entdeckte der ermittelnde Staatsanwalt in dem rätselhaften Koblenzer Brücken-Einsturz. Denn Katastrophen dieser Art ereigneten sich auch auf ausländischen Baustellen.

Vier Menschen kamen um, als im Juni 1970 die Cleddau Bridge in der Nähe des walisischen Hafens Milford Haven beim Bau zusammenbrach.

35 Arbeiter wurden von den Trümmern begraben oder ertranken, als im Oktober 1970 ein zweitausend Tonnen schwerer Brückenteil beim Bau der West Gate Bridge im australischen Melbourne abbrach und in den Yarra-Fluß stürzte.

Und vermutlich 13 Tote gab es vorletzte Woche in Koblenz-Oberwerth, als ein 54 Meter langes Teilstück der neuen Rheinbrücke, die ab 1972 die Hunsrückhöhenstraße und die Bundesstraße 42 verbinden sollte, „plötzlich wie ein Streichholz abknickte“ (Augenzeuge Paul Rittweiler) und 18 Meter tief ins Wasser fiel.

Es waren sämtlich Stahlbrücken in Kasten-Bauweise, die bei Milford Haven, in Melbourne und in Koblenz noch vor dem Richtfest wie Streichhölzer knickten. Vollwandige Stahlbalken-Brückenkonstruktionen dieser Art, die von den Ufern aus zur Mitte hin vorgebaut werden, sind „die bedeutendste Neuerung seit der Hängebrücke“ (so der britische „Guardian“). Dem Aachener Ordinarius für Stahlbau, Professor Philipp Stein, erscheint das als „der modernste Straßenbrückentyp, den wir auf der ganzen Welt haben“.

Doch für den Leitenden Oberstaatsanwalt Hans-Joachim Ulrich aus Koblenz ist seit Mittwoch letzter Woche Gewißheit, daß „die Stabilitätsgrenze solcher Bauwerke nicht geringer angesetzt werden darf, als die Naturgesetze es erlauben“.

Verfahren wurde in Wales, in Australien und Rheinland-Pfalz nach der gleichen, stahlsparenden Billig-Bauweise: Der Brückenkörper wird aus mehreren gigantischen streichholzschachtel-ähnlichen Stahlkästen zusammengeschnitten. Sobald ein Kasten montiert ist, wird der nächste von einem Ponton aus eingeschwommen — oder vom Land her über das schon fertige Teilstück hinweggeschoben — und freischwebend angesetzt.

Diese Konstruktionen aber sind zumindest beim Bau stärkerer Belastung ausgesetzt als andere Brücken. Nach dem Unglück in Großbritannien beauftragte denn auch die Londoner Regierung eine Kommission unter Führung

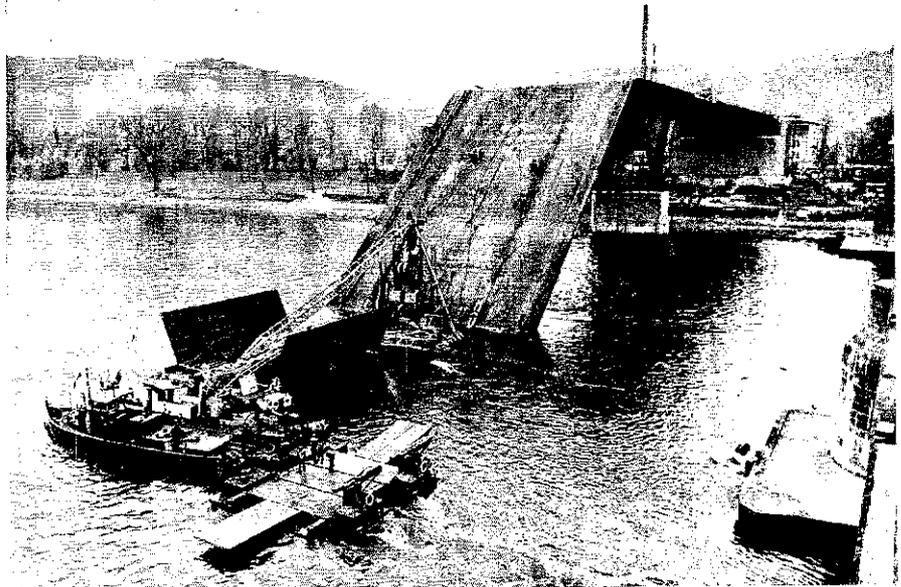
des Physikers Alexander Merrison, die Sicherheits-Risiken der Kasten-Bauweise zu ermitteln.

Merrisons vertraulicher 150-Seiten-Bericht, der strengere Konstruktionsvorschriften und stärkeren Stahl empfahl, alarmierte die Experten, die an Bauwerken dieses Typs nach Fehlern und Verformungen suchten. „Zur Sicherheit des Publikums“ ließ der zuständige britische Minister für Umweltfragen, Peter Walker, zeitweilig 42 fertige Brücken halbseitig sperren.

Doch vom Festland kam Entwarnung. Der „Daily Telegraph“ berichtete, nach Auskunft des Bonner Verkehrsministeriums gebe es in der Bundesrepublik, wo das Kastenprinzip erstmals angewandt wurde, „etwa tausend Kastenträger-Brücken... Bisher hat es keinen Zwischenfall gegeben, der uns

klemmt unter Wasser geortet. Drei Arbeiter sind vermißt, etwa 15 — darunter der Kranführer — kamen mit dem Leben davon.

„Seither“, so umschreibt Oberstaatsanwalt Ulrich das Koblenzer Rätsel, „hören sich die Erklärungen der Fachleute so an, daß nicht sein kann, was nicht sein darf.“ Der emeritierte Darmstädter TH-Professor Kurt Klöppel, 70, der das Projekt der Baufirma MAN vorher statisch geprüft hatte, versichert mit Nachdruck, „die vorhandene Sicherheit“ sei „höher gewesen als die geforderte nach der Norm“. MAN-Sprecher Günter Hamann: „Statt mit einem Sicherheits-Koeffizienten von 125 Prozent haben wir mit 140 Prozent gearbeitet.“ Klöppels Verdacht, den Ulrich „nach den zwischenzeitlichen Untersuchungen für so gut wie ausgeschlossen“ hält:



Eingestürzte Rheinbrücke in Koblenz: Grenze der Naturgesetze?

zur Skepsis gegenüber dieser Konstruktion berechtigen würde“.

Knapp fünf Monate nach dieser Bonner Botschaft, am Mittwoch vorletzter Woche um 14.18 Uhr, hörte der Schlosser Franz Helbe auf der Koblenzer Baustelle „plötzlich so ein Knacken“. Auf der halbfertigen Brücke stand — wie ein Schwimmer auf einem Sprungbrett — ein 100-Tonnen-Kran, der bereits zwölf Stahl-Segmente von 16 Meter Länge und 84 Tonnen Gewicht von Pontons im Rhein nach oben gehievt hatte. Kranführer Wolfgang Karl war im Begriff, den trogförmigen Unterbau des dreizehnten Brückensegments hochzuziehen. Die Kranrossen spannten sich — und lösten sich wieder.

Karl: „Plötzlich wackelte alles, ich hielt mich verzweifelt fest.“ In der Mitte des neunten Segments knickte das überdimensionale Sprungbrett wie ein Stück Blech. Neun Tote wurden bis Ende letzter Woche geborgen, einer wurde einge-

Das dreizehnte Bauteil könnte sich vielleicht beim Hochhieven auf dem Ponton verklemmt oder verhängt haben.

Ulrich läßt nun einen Gutachter — den Karlsruher Professor für Stahl- und Leichtmetallbau Otto Steinhardt — nach der wirklichen Unglücksursache forschen. Doch schon nach ersten Gesprächen zwischen Gutachter und Staatsanwalt in der letzten Woche scheint es nicht einmal sicher, ob es überhaupt zu einem Prozeß kommt. Denn, so Ulrich: „Man muß die Sache global sehen — wir haben es mit der internationalen Problematik dieser Art Brückenbau zu tun.“

Der Leitende Oberstaatsanwalt trägt unterdessen als Beweisstück gegen einen Angeklagten, den es vermutlich nicht geben wird, die Seite 71 aus SPIEGEL 30/1971 mit sich herum — den Bericht über die Erkenntnisse des britischen Experten Merrison. Ulrich: „Was da steht, ist sehr wertvoll.“