



Jürgen Dzick, Leiter der Schlossbauhütte, mit den Funden.



Die Arbeiten am Jerusalemer Tor haben sich verzögert. Mit großem Interesse verfolgen die Bürger nicht nur den Fortgang der Maßnahmen, sondern auch die historischen Erkenntnisse, die dabei gewonnen werden.

Mittelalter-Funde in Büdingen sorgen für Spannung

Bürger verfolgen mit Interesse Sanierung der Brücke am Untertor

Von Georgia Lori

BÜDINGEN. Für die Mitarbeiter der Schlossbauhütte, Denkmalfachleute von Kreis und Land und Büdinger Bürger war es spannend zu beobachten, als kürzlich die Brückenpfeiler des Untertores vom Erdreich befreit wurden, was da nach 500 Jahren zum Vorschein kam: spätmittelalterliche Keramik oder auch ein münzähnliches Goldstück.

Die Sanierung der historischen Brücke beziehungsweise des Jerusalemer Tores, das 1503 erstmals erwähnt wurde, ist derzeit die interessanteste Sanierungsmaßnahme der Stadt. Jürgen Dzick, Leiter der Schlossbauhütte Büdingen, und seine sechs Mitarbeiter verfolgen mit viel Engagement das ehrgeizige Ziel, die Befahrbarkeit der Brücke vor Weihnachten wieder herzustellen. Die jetzige Steinbrücke (etwa aus dem Jahr 1510), die einst ein Zugbrückenelement aufwies, ersetzte einst die ursprüngliche Holzbrücke. Das Zugbrückenelement soll im Rahmen der Sanierung durch ein Holzbrückenteil mit Stahlträger nachempfunden werden.

Die statischen Defizite an der Brücke seien durch Zufall erkannt worden. „Ursprünglich war vorgesehen, in diesem Jahr nach Fertig-

stellung des Grünen Turmes zunächst den Roten Turm zu sanieren. Bei Probeschürfungen zur Bestandsaufnahme im Rahmen der Entwässerung der Türme wurden im Bereich der Brücke jedoch statische Defizite erkannt“, erklärt der versierte Fachmann und ergänzt: „Sie erwiesen sich als so gravierend, dass man das Ingenieurbüro ALS aus Würzburg für eine weitere statische Detailuntersuchung im Frühjahr einschaltete und die Brückensanierung vorrangig beschlossen wurde.“

Verspätung

Als Negativum zu Beginn der Sanierung bezeichnet Dzick die Terminverschiebung für das Verlegen der Versorgungsleitung um rund vier Wochen. Die entscheidende Voraussetzung für den Sanierungsbeginn sei gewesen, dass spätestens bis 25. September alle Leitungen von den zuständigen Versorgungseinrichtungen wie OVAG, Telekom oder der Stadt verlegt sein würden, was de facto am 28. Oktober durch die Telekom noch immer nicht geschehen war. Der Dauerregen der letzten Wochen, regelrechtes Gift für eine derartige Sanierungsmaßnahme, habe zu weiteren Verzögerungen beigetragen.

Zunächst sei die alte Versorgungsleitung neben der Brückenachse neu verlegt worden, um bei unvorhergesehenen Zwischenfäl-

len eine Brückensperrung zu vermeiden. Danach erfolgte die Erstellung einer Dokumentation über den „Ist“-Zustand und Erdbauarbeiten, um die Brückenpfeiler und -bögen aus Sandstein frei zu legen und sie im unteren Bereich zu verfugen. „Wenn die Statik steht, müssen von oben die alten Beläge zurückgebaut werden, um mit einer neuen Betonplatte die geforderte Tragfähigkeit von 30 Tonnen der Brücke wiederherzustellen. Es wird kein Lkw-Verkehr mehr zugelassen, nur noch Busverkehr“, informiert Dzick.

Als neue Erfahrung am „lebenden Bau“ bezeichnet er das Fachsimpeln mit Bürgern, die wertvolle Hinweise geliefert hätten. Wegen des großen Interesses an der Baumaßnahme plädiert Dzick für eine Informationstafel an der Zufahrt zum Hirschgraben mit geschichtlichen und denkmalfachlichen Hinweisen zum Sanierungsablauf und -umfang.

Als interessant erachtet er die Tatsache, dass der Brückenbogen am Tor kein Originalbogen ist, sondern wahrscheinlich erst im 17. oder 18. Jahrhundert eingefügt wurde, als die Zugbrücke nicht mehr benötigt wurde. In der letzten Woche habe man zudem im Grabenteil vom Tor zur Brücke Teile spätmittelalterlicher Keramik, Holzreste, Knochen, Glas, aber auch ein münzenähnliches Goldstück gefunden sowie „Pingsdorfer Keramik“ aus dem 10. bis 13. Jahrhundert.