

# Ortstermin



## Der Rohrersteg in Rastatt Hochwasserschutz für die Fußgängerbrücke

Der Rohrersteg in Rastatt führt in Verlängerung der Herrenstraße zwischen Innenstadt und „Dörfel“, der Ludwigs-Vorstadt, über die Murg. Er dient seit mehr als 140 Jahren als innerstädtische Fußgänger Verbindung. Seit Mitte 2008 läuft seine Instandsetzung.

Die Vorgeschichte: Als im Januar 1864 der alte hölzerne Rohrersteg durch einen Eisgang zerstört wurde, fasste der Große Bürgerversammlung der Stadt Rastatt den Beschluss, diesmal die „Gehbrücke in Eisenconstruction“ zu erneuern.

Den Auftrag für die Erstellung des eisernen Überbaus erhielt die „Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe“, den für die massiven Unterbauten das Rastatter Bauunternehmen Belzer. Die Planung des Stegs übernahm Ingenieur Barck von der Bezirksbauinspektion Rastatt. Im Jahr 1866 konnte der Rohrersteg eröffnet werden.

Das schmiedeeiserne Tragwerk ist als so genannter Durchlaufträger über drei Felder mit Stützweiten von 18,5 m + 20,65 m + 18,5 m konstruiert. Die engmaschigen Gitterwände seiner Hauptträger sowie die Querträger sind aus vernieteten Winkelprofilen und Flacheisen zusammengefügt. Die Hauptträger haben eine Höhe von 1,3 m, die Systembreite beträgt 3,38 m. Der Gehwegbelag bestand nach einem Foto von 1910 aus einer ge-

schlossenen Schüttung, vermutlich auf Profileisen. Die hölzernen Bohlen sind eine Zutat aus einer früheren Instandsetzung, bei der auch die gewalzten Längsträger und Diagonalversteifungen unter der Fahrbahn eingebaut und eingeschraubt wurden.

Das topografische Umfeld: Die Murg war zwischen 1778 und 1785 in ihrem Unterlauf von Kuppenheim bis zur Mündung in den Rhein korrigiert worden und gab mit ihren Dämmen das Uferprofil vor. Zwischen 1843 und 1852 war Rastatt zur Bundesfestung ausgebaut worden, und die Befestigungsanlagen umschlossen sowohl den Stadtkern mit dem Schloss auf der rechten als auch die Ludwigs-Vorstadt auf der linken Murgseite.

Die heutige Situation: Anlass für die aktuellen Baumaßnahmen ist der Hochwasserschutz, der eine Anhebung des Brückenüberbaus um ca. 80 cm erfordert. Bei den vorbereitenden Arbeiten zeigte sich, dass der Korrosionsschutz der Eisenkonstruktion erneuert werden muss, dass die Träger insbesondere im Bereich der Knotenanschlüsse unterhalb der Fahrbahn verrostet sind und dass Schussbeschädigungen aus Kriegszeiten zu reparieren sind. Auch im Bereich der steinernen Widerlager sind zahlreiche alte Flickungen zu erneuern bzw. stark geschädigte durch neue Steine zu ersetzen. Zusätzlich sind hier sowie bei den beiden Strom-



1 Rohrersteg nach Ab-  
bau des hölzernen Boh-  
lenbelags (Juni 2008).

2 Rohrersteg mit Blick  
auf die Ludwigs-Vorstadt  
(um 1910).



pfeilern wegen der Anhebung des Stegs entsprechende Aufmauerungen notwendig.

Der Ortstermin: Das denkmalpflegerische Interesse am Rohrersteg ist ein doppeltes. Zum einen sind Instandsetzungen so alter, genieteteter Eisenkonstruktionen heutzutage seltene Vorhaben, da es in der Regel einfacher und billiger ist, neue Brücken zu bauen. Der Anhebung des eisernen Überbaus wurde letztlich und trotz der damit notwendigen Veränderungen an den massiven Bauteilen zugestimmt, weil man damit den Erhalt des Stegs sicherstellen konnte. Zum anderen ist die Konstruktion des eisernen Tragwerks selbst technikgeschichtlich interessant. Brückentragwerke mit engmaschigen Gitterwänden waren in der Zeit um 1866 zwar Stand der Technik und damals allgegenwärtig, jedoch war ihre „beste Zeit“ bereits abgelaufen. Neu entwickelte statische Systeme – so genannte weitmaschige Fachwerkträger – wa-

ren dabei, die Gitterträger abzulösen. Zunächst wurden diese Fachwerksysteme für neue Brückenbauten verwendet, nach und nach verdrängten sie als Ersatzbauten auch alte, abgängige Brücken.

Heute sind diese Gitterträgerkonstruktionen in Baden-Württemberg bis auf ganz wenige Exemplare ersetzt worden. Soweit bekannt, haben sich landesweit nur der Rohrersteg in Rastatt, die große Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Waldshut sowie zwei kleine Straßenbrücken bei Nürtingen-Raidwangen bzw. bei Calw-Kohlerstal erhalten.

*Dipl.-Ing. Ulrich Boeyng*  
Regierungspräsidium Karlsruhe  
Referat 25 – Denkmalpflege

3 Historisches Tragwerk  
(1866) mit später einge-  
bauten Teilen.

