

130 Jahre Segnitzer Brücken – oder was wäre gewesen wenn?

Vor 130 Jahren, am 3. Dezember 1893, wurde mit der Einweihung der Segnitzer Brücke nicht nur eine wichtige Verbindung zwischen dem nördlichen und dem südlichen Landkreis hergestellt, sondern es wurde auch der Grundstein für die weitere Entwicklung des aufstrebenden Gärtner- und Winzerdorfes Segnitz gelegt. Bereits im Jahr 1865, als die Bahnlinie Würzburg – Ansbach mit Haltepunkt Marktbreit fertiggestellt war, hatte man erkannt, „Wem eine nahegelegene Eisenbahn nichts nützt, den ruiniert sie“. Allerdings konnte der Aufruf zur Gründung einer „Brückenbau - Gesellschaft“ nicht umgesetzt werden und so musste Segnitz noch ganze 20 Jahre warten bis der Brückenbaugedanke wieder auf die Tagesordnung kam. Bis dahin war der „Standort Segnitz“ äußerst gefährdet. Inzwischen waren die jüdischen Händler weggezogen, das Brüsselsche Institut war geschlossen und für die Gärtner und die Winzer war der unsichere Fährverkehr ebenfalls ein unkalkulierbares Risiko für den Absatz ihrer Produkte. Zudem war die Einwohnerzahl bis dahin auf 500 Köpfe zurückgegangen. Was wäre wohl aus Segnitz geworden, wenn der Brückenbau nicht zustande gekommen wäre?

Die Segnitzer Brücke sollte aber nicht nur dem lokalen Fußgänger- und Warenverkehr zugutekommen. Das Bauwerk befeuerte vor allem auch den schon lange gehegten Gedanken einer Verbindung der großen Bahnlinien Würzburg – Nürnberg mit Würzburg – Ansbach. Hier bot sich nun nämlich eine rechtsmainische Lokalbahn Kitzingen – Sulzfeld – Segnitz und weiter über Frickenhausen - Ochsenfurt in den Ochsenfurter Gau an. In Segnitz sollte ein Umschlagbahnhof entstehen, von dem die Fahrgäste per Bus und die Waren per Lkw über die Brücke zum Bahnhof Marktbreit gebracht werden sollten. Dieses und weitere Bahnprojekte zwischen Kitzingen und Marktbreit fanden allerdings höheren Ortes keine Gegenliebe und wurden wieder verworfen. Aber was wäre, wenn Segnitz zum Knotenpunkt und Verbindungsglied der beiden großen Bahnlinien geworden wäre?

Die erste Segnitzer Brücke aus dem Jahr 1893 fiel am 5. April 1945 den zurückweichenden deutschen Truppen zum Opfer. Ein sinnloser Akt der Zerstörung zu einer Zeit als der Krieg schon lange verloren war. Oder auch nicht? Die alliierten Bomberverbände suchten sich nämlich bevorzugt Verkehrsanlagen für Notabwürfe und überschüssiges Bombenmaterial. Da wäre wohl auch die Segnitzer Brücke ein lohnendes Ziel gewesen. Was dann von Segnitz und Marktbreit übriggeblieben wäre, das lässt sich nur erahnen!

Die Bedeutung des festen Flussübergangs zwischen Segnitz und Marktbreit wurde zuletzt wieder ins Bewusstsein gerufen als die im Jahr 1948/49 wieder aufgebaute Segnitzer Brücke im Jahr 2001 durch Schiffsanstöße schwer beschädigt wurde und in der Folgezeit sogar der Fußgängerverkehr eingeschränkt und zeitweise sogar eingestellt war. So lässt sich heute wohl nur erahnen, was aus Segnitz, und vielleicht sogar aus dem gesamten Umfeld geworden wäre, wenn es die Leistungen der Brückenplaner von 1865 sowie der Brückenbauer von 1893 und 1949 nicht gegeben hätte.

Quellen: Segnitzer Gschichtn Nr. 22, 28, 41 und 51. Foto: Brückenbau 1893 (Sammlung Norbert Bischoff).

