

Öffentliche Bauwerke

Bayerischer Denkmalpflegepreis

2024

—  
Bauherrin:

Katholische Kirchenstiftung St. Anton  
St.-Anton-Straße 8  
97422 Schweinfurt

—  
Verantwortliches Ingenieurbüro:

Bernd Mittnacht  
Mittnacht Beratende Ingenieure  
Trautenauer Straße 59  
97074 Würzburg

—  
Entwurfsverfasser:

Brückner und Brückner Architekten GmbH  
Veitshöchheimer Straße 1A  
97080 Würzburg

—  
Gebietsreferent:

Hans-Christof Haas  
—

—  
Pfarrkirche St. Anton

St.-Anton-Straße 8 + 10/  
Deutschhöfer Straße 15  
97422 Schweinfurt  
—

## Bronze

### Pfarrkirche St. Anton



#### Begründung

**Die Umgestaltung der Betonrahmenkirche ist einem massiven, gesellschaftlich motivierten Veränderungsdruck geschuldet. Die Aufgabe bestand darin, funktionierende Nachnutzungsräume zu schaffen und trotzdem noch einen kleineren, aber schlüssigen Sakralbau zu erhalten. Die Ingenieurleistung bestand darin, das aus vielen Einzelteilen bestehende rund 27 Tonnen schwere Fenster vorsichtig aus dem Bestand zu lösen und um 18 Meter zu verschieben, ohne dass die empfindlichen Scheiben oder die nur schwach bewehrten Rippen Schaden nehmen. Zudem ist das ursprüngliche Baudenkmal weiterhin ablesbar, ebenso wie die denkmal-konformen Veränderungen. Dem kreativen Ansatz der Ingenieure ist es zu verdanken, dass dies gelungen ist.**

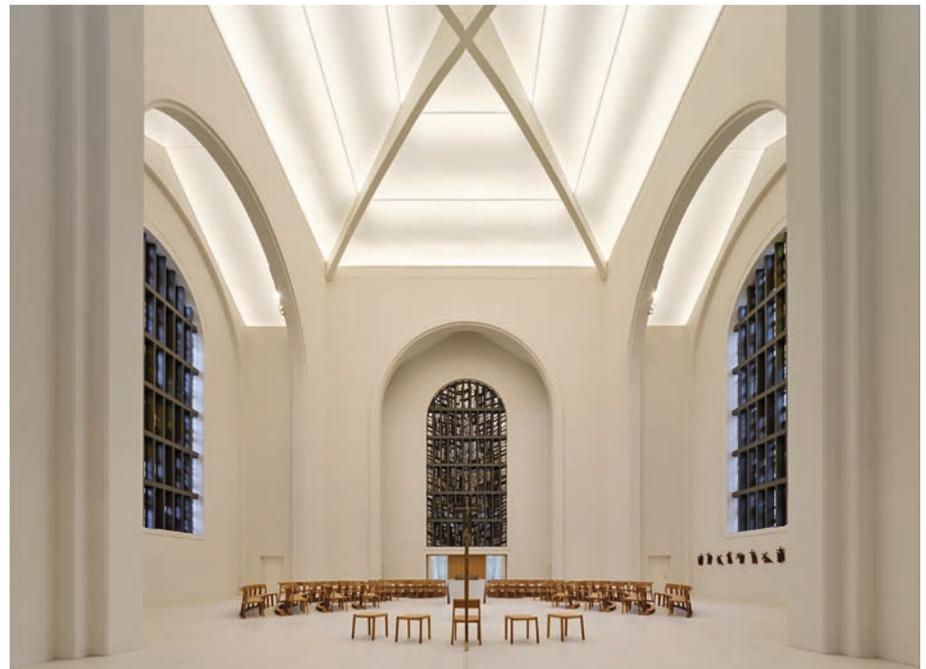
## Das Bauwerk und die baulichen Maßnahmen

Das denkmalgeschützte Ensemble rund um die Pfarrkirche St. Anton liegt im Norden der Altstadt von Schweinfurt und wurde in den 1950er Jahren erbaut. Die dreischiffige Basilika mit Querhaus und ausgeschiedener Vierung ist 1950–1952 vom Dombaumeister Hans Schädel als Stahlbetonskelettbau errichtet worden. Das Langhaus besteht aus vier Rahmenachsen, der Chor aus zwei Achsen. Jede Achse setzt sich aus dem großen Bogen des Mittelschiffs und zwei niedrigeren Rahmen der Seitenschiffe zusammen, welche eine Flachdecke als Rippendecke haben.

Das Mittelschiff ist mit einem flach geneigten Satteldach aus Stahlpfetten und Holzsparren überdeckt. Die Vierung ist auf allen vier Seiten mit Stahlbetonrahmen von Chor und Langhaus sowie den Seitenhäusern abgetrennt und hat ein flachgeneigtes Zeldach aus Stahlfachwerkträgern. Die Wände zwischen den Betonrahmen sind aus massivem Ziegelmauerwerk, teilweise aus Stampfbeton. In den vier Giebeln von Chor, Seitenhäusern und Langhaus sind vier große Bogenfenster, 6,1 Meter breit und 12,2 Meter hoch, aus der Werkstatt von Gustl G. Kirchner, eingebaut. Sie bestehen aus schwach bewehrten Stahlbetonhalbfertigteilen als Rahmen und Riegel, welche vor Ort

zusammengesetzt und die Verbindungsstellen mit Beton vergossen wurden. Die weitere Untergliederung des Fensters besteht aus dünneren Betonrippen. Die Felder wurden mit Scheiben aus bunt gefärbten, in Mörtel eingegossenen Glas-»Scherben« gefüllt.

Während nach dem 2. Weltkrieg die Kirchengemeinde durch Zuzug aus dem Umland immer weiter anwuchs, sodass Bedarf für eine große Pfarrkirche vorhanden war, schrumpfte die Gemeinde bis zum Anfang des neuen Jahrtausends. Von 2009 bis 2012 entschloss sich die Kirchengemeinde im Zuge der sowieso anstehenden Sanierung der Kirche, eine grundlegende Umge-



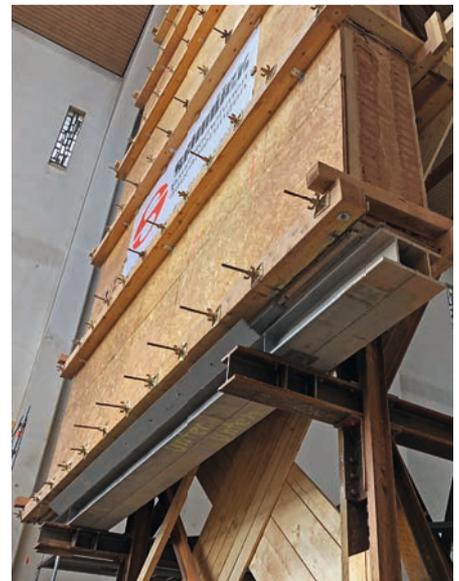
### Bronze

#### Pfarrkirche St. Anton

staltung durchzuführen. Der Kirchenraum sollte von 700 auf 200 Plätze verkleinert und dem aktuellen Bedarf angepasst werden. Das ehemalige Kirchenlanghaus wird zum Foyer, als Zugang zur Kirche, welche nur noch den bisherigen Chor und die Vierung umfasst, und zu den Räumen der Gemeinde im linken und der Caritas im rechten Seitenflügel. Der Entwurf des Architekten sah vor, dass am Langhausgiebel der Eingang zum Foyer eine neue transparente Glasfassade erhalten sollte. Das dort bislang vorhandene Kirchenfenster sollte erhalten bleiben und in der neu entstehenden Trennwand zwischen dem zukünftigen Kirchenraum in der Vierung und dem

ehemaligen Langhaus einen neuen Platz finden.

Die Aufgabe, das aus vielen Einzelteilen bestehende, rund 27 Tonnen schwere Fenster »am Stück« 18 Meter weit an den neuen Einbauort zu transportieren, ohne dass die empfindlichen Scheiben oder die nur schwach bewehrten Rippen Schaden nehmen, war eine ingenieurtechnische Herausforderung.



## Denkmalpflegerisches Konzept

Als Vorarbeit wurde die Konstruktion des Fensters zunächst genau erkundet und zeichnerisch erfasst. Der Ansatz war, das Fenster ebenengleich auf einem Fahrgerüst zu verschieben. Das Fahrgerüst sollte auf losen Rollen laufen, die in der weiteren Planung durch zwei Schienen ersetzt wurden, auf welchen das Fahrgerüst auf Teflonplatten nahezu reibungsfrei gleitend, mittels hydraulischer Pressen langsam und behutsam verschoben wurde. Nach Sicherung des Fensters von innen und außen, wurden unterhalb des Fensters nacheinander zwei Stahlträger einge-

baut, welche das Gewicht des Fensters während des Transports auf das Fahrgerüst übertragen, aber auch im Endzustand als Sturz dienen sollten. Nun wurde das Fahrgerüst, das aus zwei dreieckigen Böcken in Stahlfachwerkkonstruktion bestand, innenseitig vor der Giebelwand aufgebaut. Das Fenster ruhte auf auskragenden Stahlkonsolen an den vorderen Stielen des Fahrgerüsts. Als 10 Tonnen Gegengewicht am anderen Ende des Bocks dienten Wasserbehälter. Mit einer Seilsäge wurde das Fenster aus der Wand herausgesägt. Nach gut drei Monaten Vorbereitung fand der eigentliche Verschiebevorgang schließlich innerhalb von 7,5 Stunden statt.

Für die neuen Zwischenebenen im ehemaligen Langhaus wurde eine Stahlkonstruktion gewählt, welche an Zugbändern an neuen zusätzlichen bogenförmigen Stahlrahmen aufgehängt ist. Die Stahlbögen wurden unterhalb der bestehenden ebenfalls bogenförmigen Betonrahmen des Langhauses eingepasst. Die Last wird in die alten Betonrahmenstiele eingeleitet, sodass das Foyer im Erdgeschoss stützenfrei bleiben konnte. Aus Brandschutzgründen wurde die Abhangkonstruktion verkleidet.

*Bilder: Brückner und Brückner Architekten,  
Constantin Meyer, Mitnacht Beratende  
Ingenieure*

