

# Schanzbrücke offenbarte fahrerisches Unvermögen

Mit den vielen Spuren gab es Probleme – anfangs – vor 50 Jahren bei der Freigabe der Schanzbrücke. Das Bauwerk wurde als das Tor zum Bayerwald gefeiert und wird mittelfristig wohl ein Sanierungsfall. „Kein angenehmer Gedanke“, so das Staatliche Bauamt.

Von Sandra Hatz

Ein halbes Jahrhundert ist die Schanzbrücke alt, aber dem Artikel, der 1970 kurz nach der Eröffnung in der Passauer Neuen Presse erschien, würden Leser vielleicht heute noch beipflichten: „Sie fahren kreuz und quer, wechseln beliebig die Fahrspuren, behindern rücksichtslos andere Verkehrsteilnehmer, fahren bei Grün zu spät los und kennen die einfachsten Verkehrsregeln nicht.“ Der Autor mit Kürzel „me“ berichtet von „lebensgefährlichen Fehlern“. Die Autofahrer würden sich etwa links einordnen und während des Abbiegens nach rechts ziehen. Der Grund: „fahrerisches Unvermögen der Verkehrsteilnehmer aus Passau und Umgebung“. Dieses offenbar allgemeine Defizit sei zuvor nicht so aufgefallen, „weil die schmalen Gassen die Spur vorgaben. Nun aber werden die einfachsten Vorfahrtsregeln vergessen.“

## „Herrliche Einbindung in die Landschaft“

„Passau hat den modernsten Donau-Übergang“ titelte die Passauer Neue Presse ein paar Tage zuvor, als die Stadt die Schanzbrücke als Tor zum Bayerischen Wald feierte. Auf den Sonderseiten zur Verkehrsfreigabe am 14. Oktober 1970 hieß es, dass mit der neuen Brücke Passau um ein neuzeitliches Baudenkmal reicher geworden sei, das einer künftigen Universitätsstadt würdig sei und dem Fremdenverkehr neue Impulse geben werde.

Dass sich die Sichtweisen im Laufe der Jahrzehnte geändert haben, spürt der Leser des damaligen Artikels, wenn unter anderem geschwärmt wird über die die „herrliche Einbindung der Brücke in die Landschaft“.

Doch schon damals haben sich in der Grenzstadt eine Reihe stark befahrener Straßen getroffen. Allerdings in einer Zeit, in der noch nicht jede Familie ein – geschweige denn zwei – Autos besaß. Jedenfalls war das Straßennetz der Altstadt, von der die Maxbrücke in Verlängerung der Wittgasse über die Donau führte, für den Verkehr, der von Vilshofen und aus dem Süden sowie von Österreich und vom Norden und Osten her in Passau zusammenfloss, zu eng geworden. Offenbar wurde die Stadt auch damals schon gerne als touristisches Ziel angefahren,



Über den Standort wird bis heute diskutiert. Die Schanzbrücke ersetzte die zu eng gewordene Maxbrücke (l.).

– Fotos: Stadtarchiv Passau

ren, was zwar bereits Staus verstärkte, die jedoch positiv gewertet wurden.

Kein Vergleich zu heute? Das Staatliche Bauamt hat die Zahlen auf Anfrage der Passauer Neuen Presse herausgesucht: 1975 lag der durchschnittliche Verkehr bei 26 672 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden. 2015 wurden 30 423 Kraftfahrzeuge am Tag gezählt. Aber: In den Jahren dazwischen war die Belastung gewiss weit höher, da erst seit dem Bau der Franz-Josef-Strauß-Brücke (1989) und der anschließenden Verlagerung von Gewerbe die Zahlen leicht zurückgingen.

Grundlegende Veränderungen am Bauwerk gab es bisher nicht. Die Ampeln wurden auf den neuesten Stand gebracht und die Verkehrsführung entsprechend dem Verkehrsgeschehen angepasst durch Erweiterung der Linksabbiegespuren. Eine logistisch sehr hohe Herausforderung war nach Auskunft des Staatlichen Bauamts insbesondere wegen der Ver-

kehrsführung die grundsätzliche Instandsetzung der Brücke in den Jahren 2001 bis 2003. Diese Arbeiten waren angesichts des hohen Verkehrsaufkommens damals bereits sehr schwierig auszuführen und liefen nicht ohne erhebliche Verkehrsbehinderungen ab.

Pressesprecherin Sabine Süß berichtet auf die Frage nach den Unterhaltskosten, dass mit zunehmendem Alter des Bauwerkes natürlich der Unterhaltsaufwand steige. Mittelfristig werde man sich mit einer größeren Sanierung befassen müssen. Das ist nicht nur für das Bauamt angesichts der Bedeutung der Brücke inmitten der Stadt Passau und der hohen Verkehrsbelastung kein angenehmer Gedanke, denn ohne Verkehrsbehinderungen dürften auch diese Arbeiten nicht ablaufen.

1970 jedenfalls sollte mit dem Bauwerk und weiteren Maßnahmen etwa Richtung Ilzstadt und Richtung Schalding l.d.D. der Straßenverkehr des Donautals

neu geordnet und aus seiner Enge herausgeführt werden. Von den Verbesserungen versprach man sich laut PNP-Archiv „einen kraftvollen und erfolgreichen wirtschaftlichen Aufschwung für die Stadt.“

## „Keimzelle aller späteren Fehlentwicklungen“

Viele Passauer standen der Brücke allerdings immer eher kritisch gegenüber. Sei echauffierten sich über die vielen Lampen oder den hässlichen Beton. Heute gibt es im Bayerischen Wald Initiativen, die die Dreiflüßestadt am liebsten großräumig umfahren würden. Eine Nordtangente aber lehnen die Passauer selber mehrheitlich ab. Derzeit sucht ein Dialogforum nach Verbesserungen für die staugeplagten Bürger und Pendler.

„Die Schanzbrücke ist am fal-

schen Ort,“ meinte der kürzlich verstorbene Heimatforscher Heinz Kellermann, der in einer Abhandlung „1000 Jahre Verkehr und Verkehrsplanung“ in Passau beleuchtet. Er hat die Diskussionen, die zum Brückenbau an der heutigen Stelle führten, aufgearbeitet und bezeichnet die Entscheidung als Keimzelle aller späteren Fehlentwicklungen. Ein bequemer Weg ins Verkehrszentrum sowie Parkplätze seien wichtige gewesen als Umgehungsstraßen, die den potenziellen Besucher der Stadt verlocken könnten, an Passau vorbeizufahren, wie der damalige Oberbürgermeister Dr. Emil Brichta aus der PNP zitiert wird.

Dazu teilt das Staatliche Bauamt mit: Wer in der Chronologie nachliest erfährt, dass sich die Stadt und die an Planung und Bau Beteiligten viele Gedanken zum Standort und zur Brückenform gemacht hatten und dass es dazu unterschiedliche Meinungen gab. Diese Situation wäre auch heute

nicht anders, würden wir über einen Neubau diskutieren. Unstrittig war damals wohl, dass die Stadt für den zunehmenden Verkehr eine zweite Donaubrücke benötigt. Später kam dann sogar noch die Franz-Josef-Strauß-Brücke zur Entlastung der Schanzbrücke hinzu, sonst wäre diese leistungsmäßig angesichts des Verkehrsaufkommens schon lange Zeit am Ende.

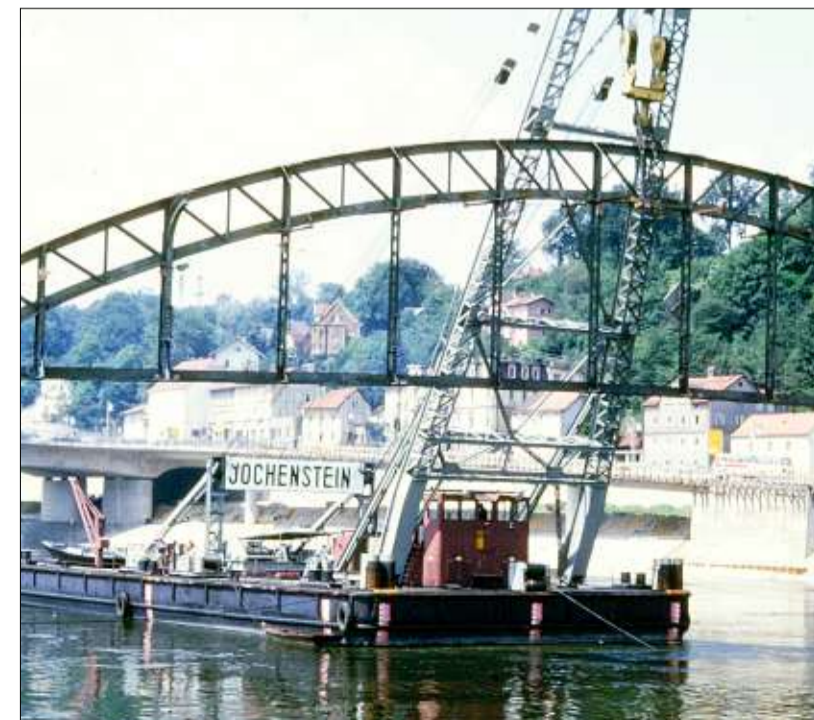
Die Brücke wurde laut Bauamt nach dem damaligen Stand der Technik errichtet. Inzwischen haben sich die technischen Vorschriften erheblich verändert, so dass sie heute wohl nicht mehr in der vorliegenden Form errichtet würde. Nicht in Frage kommen würde eine Bauweise mit Hilfe eines Pylon wie bei der Autobahnbrücke in Deggendorf. Ob eine Bogenbrücke wie bei der Franz-Josef-Strauß-Brücke eine bessere Lösung wäre im Passauer Stadtbild, darüber würde wohl wieder eine ähnliche Diskussion beginnen wie damals, als die Schanzbrücke entworfen wurde. Ein Ergebnis wagen wir nicht vorherzusagen.

Die Themen scheinen nicht von gestern. Der Artikel in der PNP von vor 50 Jahren jedenfalls klärte über die damals noch neue Verkehrsordnung auf: „Es ist nicht gestattet bei Grün in die Kreuzung einzufahren, wenn diese nicht geräumt ist.“ Und die Fußgänger etwa bezeichnete der Autor vor 50 Jahren als besonderes Problem. Leider, so wird bedauert, werde noch kein „Gehschein“ verlangt. So würden die Passanten bei Grün wie wild durch die anfahren Autos zur anderen Straßenseite springen. Sie schimpfen lieber auf die rücksichtslosen Autofahrer statt den bequemen Fußgänger-tunnel zu nutzen, der damals den kompletten südlichen Brückenkopf unterquerte. Er wurde übrigens auch später nie richtig angenommen und verschwand zum Teil beim Bau der Tiefgarage der Stadtgalerie. Dafür sind heute die Gehsteige breit und alle Übergänge selbstverständlich mit Fußgängerampeln bestückt. Geblieben ist der Ärger über die anderen, die die Verkehrsregeln nicht beherrschen – gerade auf der Schanzbrücke.



Nur nachts manchmal kommt die Brücke zu scheinbarer Ruhe.

– Foto: Archiv Geisler



Die Zeit der Maxbrücke aus dem Jahr 1823 war abgelaufen.