

# Marode Schanzlbrücke: Sanierung oder Neubau

Nach 50 Jahren Dauerbelastung ist die Brücke in sehr schlechtem Zustand – Derzeit wird die Substanz geprüft

Die Schanzlbrücke, wichtigste Brücke Passaus, ist in die Jahre gekommen – nach 50 Jahren Dauerbelastung weist sie etliche Alterserscheinungen auf. „Die Substanz ist in einigen Bereichen des Bauwerks bedenklich, Korrosionsschäden und auch die Bodenplatte müssen saniert werden“, schreibt das Staatliche Bauamt in einer Pressemitteilung. Den Planern steht eine Mammutaufgabe bevor, Autofahrer müssen mit jahrelangen Behinderungen rechnen. Schlimmstenfalls könnte sogar ein Ersatzneubau nötig werden.

Die Brücken-Hauptprüfung, die alle sechs Jahre stattfindet und in deren Rahmen im Herbst 2020 auch die Schanzlbrücke begutachtet wurde, habe trotz laufender Instandhaltung einen schlechten Zustand der Bausubstanz ergeben, berichtet Leitender Baudirektor Robert Wufka, der Leiter des Staatlichen Bauamts. Ein Büro begann daraufhin mit der Nachrechnung der Brückenteile. Dabei wird überprüft, ob die Brücke den heutigen Belastungen noch standhält, auf dieses Niveau saniert werden kann oder ob „im schlimmsten Fall“, so Wufka, ein Ersatzneubau erforderlich wird. Die Ergebnisse der Nachrechnung liegen noch nicht vor. Fest steht aber laut Wufka, dass nahezu die gesamte Brücke betroffen ist. Besonders die Rampenbereiche an den beiden Donaufern weisen stärkere Schäden auf. „Das bedeutet natürlich nicht, dass die Brücke jeden Moment einstürzen wird. Mit einer Generalsanierung sollte jedoch nicht mehr lange gewartet werden, um Verkehrs- und Standsicherheit des Bauwerks zu erhalten“, so Wufka.



Die Schanzlbrücke ist eine der größten Brücken Passaus und eine der beiden verkehrswichtigen Donauquerungen. Doch die Brücke ist in die Jahre gekommen. – Fotos: Bauamt



Risse, Betonabplatzungen und freiliegende Bewehrungsteile: Nahezu die gesamte Brücke ist von den Schäden betroffen.

Schon die Baugeschichte der Schanzlbrücke macht die Probleme deutlich, die zu erwarten sind. Eine Vorgabe bei der Planung der Brücke war, dass das fertige Bauwerk den Blick auf das Stadtbild nicht beeinträchtigen sollte. Zudem sollte auf die vorhandene Bebauung Rücksicht genommen werden. Weil die Brücke auch die Schifffahrt auf der Donau nicht beeinträchtigen sollte, waren keine Pfeiler im Fluss möglich. Die Verantwortlichen entschieden



Niedrig, eng und dunkel ist es in den Hohlkästen unter den Rampen an beiden Donaufern.

sich damals für den Bau einer sogenannten Deckbrücke. Zwei in die Donau reichende Kragarme aus Spannbeton mit dazwischen eingehängtem Stahlträger tragen die Fahrbahn. Diese Konstruktion ermöglichte die niedrige Bauweise der Schanzlbrücke: Weder Seilkonstruktionen noch Brückenbögen oder Stahlträger blockieren die Sicht auf die Stadt. Dieser optische Gewinn bringt Nachteile bei Wartungs- und Reparaturarbeiten: Die Hohlkästen aus Beton unter den Rampen am Nord- und Südufer der Donau sind sehr niedrig und eng. Arbeiten können nur in gebückter Haltung und mit wenig Bewegungsfreiheit ausgeführt werden. Bei der Brückenprüfung zeigte sich, dass in allen Hohlkästen die Bewehrung großflächig freigelegt ist. Das hat zu Korrosionsschäden geführt, die dringend saniert werden müssen. In den Hohlkästen der Rampen ebenso wie auf der gesamten Brücke sind Abplatzungen am Beton zu verzeichnen, ebenso Längs- und Querrisse. Auch die Bodenplatte weist Schäden und Hohlstellen auf. An den Stellen, wo der Stahlträger auf den Kragarmen aufliegt, ist ebenfalls großflächig der Beton abgeplatzt.

Beton und Stahl sind langlebige Baustoffe. Doch trotz ihrer hohen Stabilität treten auch hier Ermüdungserscheinungen auf. Eindringendes Wasser löst den Zement allmählich auf, die Stahlbewehrung wird freigelegt, beginnt zu rosten – das geht zu Lasten der Stabilität.

Diese „normale“ Materialermüdung wird durch das Verkehrsaufkommen verstärkt. Das seit Jahren hohe Verkehrsaufkommen übertrifft bei den meisten Brü-

cken bei weitem die Lastannahmen, von denen die Planungen beim Brückenbau in den 1970er Jahren ausgingen. Das betrifft vor allem den Schwerlastverkehr: Als die Schanzlbrücke vor 50 Jahren für den Verkehr freigegeben wurde, war das zulässige Gewicht eines Lkw auf 20 Tonnen begrenzt, heute liegt es bei 40 Tonnen. Rechnerisch gesehen beansprucht laut Bauamt ein Lkw mit 40 Tonnen Gewicht die Fahrbahn genauso wie 40 000 Pkw.

Das Verkehrsaufkommen auf der Schanzlbrücke ist mit 30 423 Fahrzeugen pro Tag im Jahr (ermittelt bei der Verkehrszählung 2015) ähnlich hoch wie auf der Autobahn A 3: Im gleichen Zeitraum wurden an der Anschlussstelle Passau-Nord 32 814 Fahrzeuge und bei Passau-Süd 37 749 Fahrzeuge pro Tag gezählt.

„Unser Ziel ist es natürlich, einen Ersatzneubau zu vermeiden. Dies hängt jedoch auch davon ab, ob sich eine Sanierung wirtschaftlich umsetzen lässt. Derzeit gehen wir davon aus, dass wir die gravierenden Schäden an verschiedenen Bereichen des Bauwerks Stück für Stück instandsetzen werden. Mit welchen verkehrlichen Einschränkungen die Bürger rechnen müssen, können wir erst nach Abschluss der Nachrechnung für die gesamte Brücke sagen. Dann lässt sich planen, welche Arbeiten von innen oder von unten erledigt werden können, ob einzelne Spuren oder einzelne Rampen gesperrt werden müssen oder sogar halbseitige Sperrungen erforderlich sind“, so Wufka. Passau werde also wohl einige Jahre mit Baustellen auf der Brücke leben müssen. – red