

Brücken in der Konrad-Adenauer-Straße sind reif für den Abriss



Foto: Schmid

Jetzt hat es das Staatliche Bauamt Landshut schwarz auf weiß: Die beiden Brücken der B299 in der Konrad-Adenauer-Straße in Landshut sind so marode, dass sich eine Sanierung nicht mehr lohnt. In den nächsten fünf bis zehn Jahren müssen die beiden Brücken ersetzt werden.

Das haben jetzt zwei Statiker dem Staatlichen Bauamt Landshut bestätigt. Das Problem sind dabei die sogenannten "Schubstäbe", senkrechte Metallstäbe in der Bewehrung. Die müssten ersetzt werden. Doch um das tun zu können, müsste man die Brücke durchlöchern wie einen Schweizer Käse.

Wie die Behörde jetzt erklärte, müssen die beiden Bauwerke innerhalb der nächsten fünf bis zehn Jahre komplett ersetzt werden. Stellt sich nur die Frage: Wie soll man das anstellen, ohne dass der Verkehr komplett zusammenbricht?

Erst wenn diese Frage gelöst ist, kann mit der Bauphase begonnen werden. Fast schon fatal in der Situation: Die dringend benötigte Ostumfahrung von Landshut wird innerhalb dieser Zeitspanne nie und nimmer gebaut werden können. Bis zuletzt hatte man gehofft, dass die Brücken noch so lange durchhalten würden, bis diese Umfahrung realisiert wurde. Jetzt kommen eigentlich nur noch zwei Möglichkeiten infrage, um den Verkehrsinfarkt – die B299 ist eine wichtige lokale und überregionale Verkehrsader in Landshut – halbwegs zu vermeiden.

Angedacht ist der Bau zweier Behelfsbrücken neben den eigentlichen Brücken, über die der Verkehr dann rollen soll. „Diese Variante brächte die geringsten Beeinträchtigungen für den Verkehr, ist aber auch am teuersten“, so Manfred Dreier, stellvertretender Leiter des Staatlichen Bauamtes Landshut.

Behelfsbrücke oder neu bauen und verschieben?

Günstiger käme wohl folgende Variante: Zwei neue Brückentafeln werden auf Behelfsfundamenten neben

den alten Brücken gebaut. Die Autos und Lkws würden dann auf die versetzten neuen Brücken umgeleitet, während die alten derweil abgebrochen. „Anschließend würden die neuen Widerlager und Pfeiler errichtet, der neue Brückenbau in die endgültige Lage geschoben werden“, so Dreier. Nachteil: Für den Verschiebung und die Herstellung der Fahrbahnübergänge würde eine Vollsperrung der Konrad-Adenauer-Straße von vier Wochen nötig. Ein verkehrstechnischer Alptrium, weswegen das Bauamt momentan zur ersten Variante tendiert. „Die Machbarkeit muss aber noch überprüft werden“, so Dreier.

Nur noch eine Sanierung light

Fest steht, dass im Zuge der 2016 vorgesehenen Fahrbahnsanierung in der Konrad-Adenauer-Straße die beiden Isarbrücken jetzt nicht mehr umfassend ausgebessert werden. „Vorgesehen ist lediglich noch, den Fahrbahnbelag sowie die Oberfläche der Gehwege zu erneuern. Diese Maßnahmen sind zur Erhaltung der Verkehrssicherheit unumgänglich. Zusätzlich werden nur noch besonders stark korrodierte Brückenlager ausgewechselt“, so Dreier.

Gleichzeitig sollen die Überlegungen für einen Neubau anlaufen. Der planerische Vorlauf dazu beträgt mindestens fünf Jahre. „In welchen Jahren der Brückenneubau konkret erfolgt, ist noch offen und hängt insbesondere auch von den Finanzierungsmöglichkeiten ab“, so der stellvertretende Leiter des Staatlichen Bauamtes. Zunächst aber muss jetzt ein Konzept für die Verkehrsabwicklung erstellt werden. Erst dann kann mit der Brückenplanung begonnen werden, die dann vom Bundesverkehrsministerium genehmigt werden muss.

Da mit dem Brückenbau auch Eingriffe in private Grundstücke sowie das Flussbett der Isar erforderlich sind, ist im Anschluss an die technische Planung ein sogenanntes Planfeststellungsverfahren notwendig. Außerdem verlaufen in den Brücken diverse Versorgungsleitungen, unter anderem eine Gas- und eine Fernwärmeleitung der Stadtwerke. „Die entsprechenden Versorgungsunternehmen brauchen auch einen entsprechenden Vorlauf, um die Leitungsverlegung zu planen und zu finanzieren“, so Dreier. Die Dauer der Bauarbeiten pro Brücke schätzt das Staatliche Bauamt auf eineinhalb Jahre. Beide Brücken sollen nacheinander gebaut werden. Eine Erweiterung der Spuren ist nicht geplant. Der Grund: Der Bund investiert lieber in die Ostumfahrung als in breitere Brücken. Es soll nicht noch mehr Fernverkehr durch Landshut gepresst werden.

Passieren muss bald etwas. Denn zwar besteht aktuell keine Gefahr. Allerdings kamen die beiden Statiker, die die Bauwerke aus den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts im Hinblick auf ihre Tragfähigkeit unabhängig voneinander untersucht haben, zum gleichen Ergebnis: Die Brücken haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Genehmigungspflichtige Sondertransporte über 40 Tonnen dürfen ab jetzt die Flussübergänge nur noch unter gewissen Auflagen befahren oder müssen umgeleitet werden.

Autor: Alexander Schmid