

Zwei Varianten für Riedbachbrücke im Gespräch

Staatliches Bauamt informierte am Montagabend im Stadtrat über die geplante Erneuerung des Bauwerks auf der B 85

Viechtach. Am gestrigen Montagabend ist im Stadtrat der aktuelle Planungsstand zur Riedbachbrücke, auf der die B 85 von Viechtach in Richtung Cham führt, vom Staatlichen Bauamt Passau vorgestellt worden. Das Bauwerk aus den 1930-er Jahren muss saniert werden, es weist erhebliche Schäden an den Brüstungsmauern und am Mauerwerk auf. Doch so schnell wird es wohl nichts damit.

Anders als bisher geplant, soll nun doch keine Sanierung im Bestand erfolgen. Dies wäre mit etlichen Schwierigkeiten und vor allem hohen Kosten verbunden, sagten Bauamtsleiter Robert Wufka und sein Brückenspezialist Daniel Mainka.

Um eine Umleitung durch Viechtach und damit einen Verkehrskollaps in der Stadt zu vermeiden, wäre eine Behelfsbrücke erforderlich, doch alleine diese würde wohl zehn Millionen Euro kosten. Folge: Das Bundesverkehrsministerium – die B 85 ist eine Bundesstraße – signalisierte Ablehnung und forderte einen kostengünstigeren Neubau.

Darum hat das Bauamt in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium eine Lösung mit Neu-



Variante 1: Eine Bogenbrücke käme mit ihrem Aussehen dem bestehenden Bauwerk näher. Diese Bauform wird vom Staatlichen Bauamt favorisiert.

bau erarbeitet. Dabei seien die Belastungen für Anlieger und Verkehrsteilnehmer geringer, da die neue Brücke neben dem bestehenden Bauwerk errichtet werden und nach Fertigstellung im Querverschub an den endgültigen Standort gebracht werden kann.

Größter Vorteil ist, dass in diesem Verfahren nur relativ kurze Sperrzeiten der B 85 erforderlich wären. Daniel Mainka sprach von vier Wochen Vollsperrung bei einer etwa vierjährigen Bauzeit. Der Verkehr würde nämlich nach

Fertigstellung auf die neue Brücke gelenkt und das alte Bauwerk abgerissen werden. Danach würde die neue Brücke an den Platz des Altbaus mit Hydraulikpressen verschoben werden.

Im Stadtrat stellt das Bauamt zwei Varianten vor: Die neue Brücke kann als Hohlkasten oder als Bogenbrücke errichtet werden. Das Bauamt favorisiert die filigranere Bogenbrücke, die mit ihrem Aussehen der bestehenden Brücke eher entspricht und sich besser in die Landschaft einfügt.

Auch im Stadtrat war man mehrheitlich dieser Meinung.

Stadtrat Alois Pinzl (CSU) wollte einen realistischen Bauzeitplan nach der Vorstellung der Pläne wissen. Ein Baubeginn vor 2025 sei unwahrscheinlich, antworteten Daniel Mainka und Robert Wufka – eine neue Brücke ist also frühestens in zehn Jahren zu erwarten. Pinzls Nachfrage, ob die bestehende Brücke noch so lange halte, beantworteten die Bauamtsleute mit ja, notfalls wären aber Sicherungsmaßnahmen er-



Variante 2: Auch eine Hohlkastenvariante wäre denkbar. Sie wäre weniger ästhetisch, aber ebenso funktional. – Grafiken: Staatliches Bauamt Passau

forderlich, wie sie in den vergangenen Jahren bereits erfolgten.

Auf die Frage von Toni Alt (Unabhängige) nach den Kosten sprach Wufka von etwa 20 Millionen Euro. Zum Vergleich: Die Sanierung der jetzigen Riedbachbrücke mit Behelfsbrücke wird auf 25 Millionen Euro taxiert.

Walter Weihmann (SPD) wollte wissen, wie die Auswirkungen auf die Rehaueinmündung wären. Robert Wufka sprach von zwei getrennten Verfahren, die aber aufeinander abgestimmt werden. Aktueller Stand sei, dass man auf ein

Gutachten warte, dass die Auswirkungen auf die Landwirtschaft bewerte, wenn man den „Knoten Rehaue“ wie geplant mit zwei Kreisverkehren ausbauen würde.

Dr. Stefan Brücklmayer (CSU) fragte, ob aktuell die Gefahr einer Einspurigkeit aus statischen Bedenken auf der Brücke bestehe, was die beiden Bauamtsvertreter verneinten. Auch würde sich bei dem geplanten Neubau die Parkplatzsituation am Pfahl nicht ändern, sagten sie auf eine Frage von Dr. Robert Pangerl (CSU). – jkl