



Die Untersuchungen am Donnerstag behindern weder den Schiffs- noch den Eisenbahnverkehr. Während die Kontrolleure in ihrem Hubkorb neben oder über der Brücke schweben, ziehen Frachter ihres Weges und rollt die Gäubodenbahn vorbei. (Mehr Fotos von der Brückenuntersuchung unter [www.idowa.de](http://www.idowa.de))

# Dem Rost im Stahl-Fachwerk auf der Spur

Bogener Eisenbahnbrücke wird derzeit überprüft – An zwei Tagen Arbeit vom Schiff aus

Von Andrea Prechtel

**Bogen.** Mit dem Finger kratzt Bartholomäus Trettenbach am Rost, klopft mit dem Hammer, wirft konzentrierte Blicke auf die Ecken und Kanten der stählernen Fachwerk-konstruktion. Mit Kreide markiert er die Schadstellen, dann wirft er zum Vergleich einen Blick in den Prüfbericht von vor sechs Jahren: Der Teamleiter des Brückenprüftrupps der Deutschen Bahn ist vertieft in seine Arbeit. Derzeit inspiziert er mit seinen Kollegen die Bogener Eisenbahnbrücke. Für die Männer ist das Alltag; außergewöhnlich indes sind der Mittwoch und der Donnerstag für das Team. An diesen Tagen nehmen die Kontrolleure die über die Donau führenden Brückenteile unter die Lupe – und der dafür benötigte Hubsteiger steht auf einem Schiff.

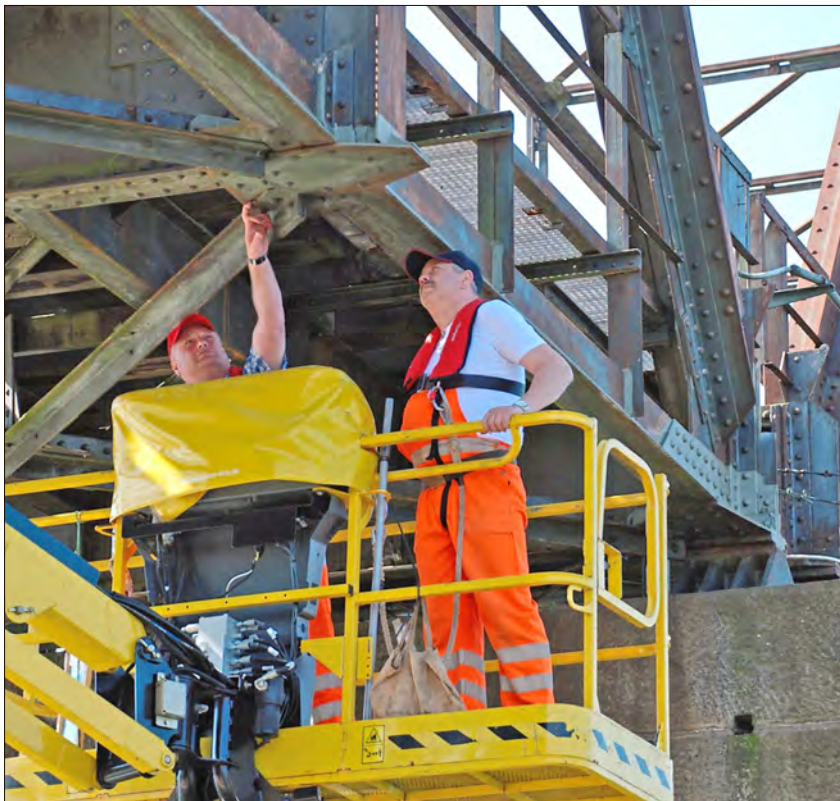
Die „Raphaela“ – im Landkreis noch gut bekannt als eines der beiden Bergeschiffe, die die Mariapöschinger Fähre gehoben haben –, fährt unter die Brücke und verankert sich mit ihren Stelzen im Flussbett. Dann können die Männer im Korb des Hubsteigers loslegen.

Sie inspizieren die Brücke von unten, von der Seite. Auch zur Betrachtung der Konstruktion von oben kann der Korb weit genug in die Höhe gefahren werden. „Dass die Überprüfung vom Wasser aus gemacht wird, das ist selten“, sagt ein Sprecher der Bahn. Bei Passau gebe es noch eine Innbrücke, bei der das ebenfalls notwendig sei. In der Regel aber könne sonst vom Bauwerk aus geprüft werden.

## Bislang keine größeren Schäden entdeckt

Alle drei Jahre werden Eisenbahnbrücken einer Kontrolle unterzogen, abwechselnd vom Anlagenverantwortlichen und vom Brückenspezialisten der DB Netz AG. Die letzte Brückenprüfung, die so wie die jetzige abgelaufen ist, ist daher sechs Jahre her.

Im Jahr 2006 waren größere Sanierungsmaßnahmen nötig. Monatelang gab es damals keine Zugverbindung nach Bogen mehr; Fahrgäste mussten ersatzweise den Bus nehmen. Das passiert vermutlich nicht so bald wieder: „Bisher haben wir keine Materialrisse oder größere Abrostungen gefunden“, sagt Hel-



Zweiterteam im Hubkorb: links Bartholomäus Trettenbach, der Teamleiter des Brückenprüftrupps, rechts sein Stellvertreter Udo Laubsch. (Fotos: map)

mut Schlötzer, er ist der Brückenspezialist – oder der „Fachbeauftragte für Eisenbahnbrücken“.

## Mittelteil der Brücke im Weltkrieg gesprengt

Über 120 Jahre ist die Brücke alt und dafür Schlötzer zufolge noch recht gut in Schuss. Dabei hat die Brücke im Zweiten Weltkrieg Fliegerbeschuss von den Alliierten erlebt, und ihr Mittelteil ist von der Wehrmacht gesprengt worden. Beides hat sie offenbar gut überstanden, sogar das Mittelteil konnte repariert und wieder eingesetzt werden. Noch Jahrzehnte nach dem Krieg habe es jährliche Sonderbegutachtungen gegeben, um zu verfolgen, ob das Tragwerk stabil war. Mit positivem Ergebnis. Was laut Schlötzer bedeutet: Der heutige bauliche Zustand der Brücke wäre ohne Krieg der gleiche.

Bei der Deggendorfer Eisenbahnbrücke, die noch niedriger als die Bogener war und deren Neubau 2010 eröffnet wurde, sei das anders gewesen: „In der war eine Kriegs-Notbrücke mit verbaut.“ Der Bogener Brücke kann somit durchaus noch ein längeres Leben beschieden sein; seitens der Bayerischen Eisen-

bahngesellschaft ist die Strecke nach Bogen derzeit bis 2024 bestellt, und als die Statik vor rund zwei Jahren nachgerechnet wurde, ergab sich eine theoretische Nutzungsdauer bis 2037.

550 Meter lang ist die Brücke insgesamt, rund drei Wochen lang dauert die jetzige Untersuchung des gesamten Bauwerks. Das Schiff wird aber nur zwei Tage lang gebraucht, erzählt Helmut Schlötzer beim Pressetermin am Donnerstag: „Das Mittelstück haben wir uns am Mittwoch angesehen, heute sind die beiden Seitenöffnungen dran.“ Die Stützweite dieser drei Teile über die Donau betrage in der Mitte 60 Meter, bei den Seitenteilen seien es je 45 Meter. 100 Tonnen Gewicht habe das Mittelstück, 70 jede Seite.

## Jede Stunde einmal der Zug nach und von Bogen

Fürs Mittelstück hat das Team einen ganzen Tag gebraucht, weil sich dort die Schiffsdurchfahrt befindet und die „Raphaela“ deswegen immer wieder weichen musste. Am Donnerstag hingegen können die Frachtschiffe ohne Probleme vorbei. – Auch der Zugverkehr läuft während der Begutachtung weiter wie

immer: Jede Stunde einmal fährt der Zug nach Bogen und zurück.

Eine Woche etwa werden die Brücken-Prüfer in Bogen noch beschäftigt sein, unter anderem die Lager auf den Pfeilern sind noch zu begutachten. Die Dokumentation des Brückenspezialisten wird am Ende dem Anlagensachverständigen in Regensburg übergeben. „Im Herbst folgt eine Entscheidungskonferenz, bei der auch der Budgetgeber dabei ist“, führt Schlötzer aus.

Eine große Sanierung wie 2006 ist wohl eher nicht zu erwarten, nach dem, was die Experten bislang gesehen haben. Die damals sanierten Flächen sind noch immer gut an ihrem helleren Grauton zu erkennen. „Auch ein Bremsverbund ist damals eingebaut worden“, erläutert Bartholomäus Trettenbach. „Der nimmt die auftretenden Bremskräfte auf.“

## Die Tragfähigkeit ist derzeit kein Problem

Bei der Prüfung bewertet werden Schlötzer zufolge alle Bauglieder einzeln. „Was den schlechtesten Zustand hat, bestimmt den des Gesamtbauwerks.“ Eingestuft werde in die Werte eins bis vier, „Pfeiler und Tragwerk sind hier in der Stufe drei“, sagt er über die Bogener Brücke. Die Tragfähigkeit sei bei der Wagengarnitur, die die Brücke derzeit befährt, kein Problem. Durch Berechnungen, die die Ermüdung des Stahltragwerks durch die ständige Be- und Entlastung berücksichtigen, sei man auf die Jahreszahl 2037 für die theoretische Nutzungsdauer gekommen. Die aber nicht gleichbedeutend mit einem Abrissdatum sein muss.

Gute Nachrichten also für den Nahverkehr, nicht ganz so gute für die Schifffahrt: Mit ihren 43 Metern Durchfahrtsbreite und der Höhe von fünf Metern beim höchsten Schiffsfahrwasserstand – erreicht beim Pegelstand von 6,20 Metern bei Pfelling – ist die Brücke eine Art Nadelöhr für die Schifffahrt.

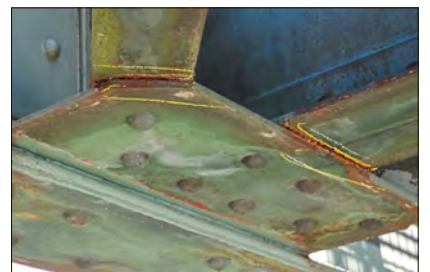
Ob die Pfeilergründungen der Brücke noch in Ordnung sind und wie es mit Auskolkungen – Aushöhlungen durch Wasserwalzen – aussieht, ist eine Frage, die laut Schlötzer 2018 untersucht wird, „von einem Spezialunternehmen mit Tauchern und Echolot“. Die letzte dergleichen Untersuchung habe im Jahr 2012 stattgefunden.



Mit Gefühl – und Hammer – ist Bartholomäus Trettenbach dem Rost auf der Spur...



...und notiert anschließend, was sich im Vergleich zum Protokoll von vor sechs Jahren verändert hat.



Kreidestriche markieren Roststellen.



Am grauen Farbton gut zu erkennen sind die 2006 sanierten Flächen.