



Marode Brücken – Wie geht es weiter in Bad Schandau?

Bericht: Albrecht Radon, Tobias Sylvan, Valeria Bajana Bilbao, Julia Cruschwitz

Kamera: Dirk Meinhardt, Roman Schlaak

Schnitt: Jörg R. Müller

Die gesperrte Brücke in Bad Schandau: MDR exakt kann exklusiv dabei sein, wie die Brücke heute intensiv überprüft wird. Rund drei Wochen nach der Sperrung will man herausfinden, ob die Brücke überhaupt noch zu retten ist.

Reporter: Ihr geht jetzt mit einer Flex da runter?

Felix Pöche: Weil wir Quereisen drin haben, die wir trennen müssen, um richtig ranzukommen.

Felix Pöche, Mechatroniker von der TU Dresden, wird gleich Proben entnehmen - über acht Meter hoch über der Elbe, bei eisigem Wind. Er wird dabei von einer Kollegin gesichert. Sie müssen auf das Unterspannband unterhalb der Brücke. Denn das hält das ganze Bauwerk zusammen.

Nach dem Einsturz der Carolabrücke in Dresden wurden viele der sächsischen Brücken gleichen Bautyps einer Sonderüberprüfung unterzogen. Dabei hat man hier Rostflecken entdeckt und noch viel mehr.

Steffen Müller, Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Und man sieht das jetzt hier nur so ganz leicht. Das ist so ein deutlicher Längsriss. Ich habe das vielleicht noch mal als Bild mitgebracht, damit man sich das ein bisschen besser vorstellen kann. Und was wir jetzt hier sehen, ist sozusagen die Seitenansicht dieses Unterspannbandes. Und dort in der Mitte sehen wir ganz deutlich hier einen Längsriss. Und dann haben wir dazu noch in einem Bauteil, das komplett unter Druck stehen sollte, hier diese Querrisse drinne. Das spricht dafür, dass das Bauwerk unter Biegung ist und unten aufgeht. Und das soll bei einem vorgespannten Bauteil nicht passieren.

Der Mechatroniker flext Stücke der Quereisen aus dem Beton, um an die darunter liegenden längs verlaufenden Stahlteile ranzukommen. Die stehen unter hoher Spannung, sind tragend für die Brücke. Daraus werden jetzt Proben entnommen und untersucht, wie fest der Stahl noch ist. Auch im Hohlraum direkt unterhalb der Brücke wurde der Stahl im Inneren des Betons freigelegt, auch hier wird die Festigkeit des Materials überprüft.



Steffen Müller, Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Wenn der Spannstahl nicht mehr tragfähig ist, dann ist das mehr oder weniger das Todesurteil für die Brücke. Es kann aber auch sein, der Optimist ist ja noch nicht ganz gestorben, wir schauen uns das an und alle Schäden, die wir gesehen haben, auch dieser schlimme Riss im Spannband, hat eine Ursache, die nicht auf den Spannstahl zurückzuführen ist, die heilbar ist, durch Verstärkungsmaßnahmen oder ähnliches.

Ein großes Team aus Wissenschaftlern und Ingenieuren untersucht diese Elbebrücke akribisch mehrere Tage lang, entnimmt auch Bohrkerne aus dem Beton. Denn das hier ist keine der vorgeschriebenen regelmäßigen Untersuchungen.

Steffen Müller, Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Was wir hier machen, das ist schon mehr oder weniger, wenn man das mit dem Krankenhaus meinetwegen mal vergleichen mag: Wir sind hier auf der Intensivstation. Also, wir sind hier nicht bei der Routineuntersuchung. Hier werden ja explizit Stellen rausgesucht, hier wurde mit dem Radar gesucht: Wo liegen die einzelnen Bewehrungsseisen untendrunter? Wo sind Bohrkerne zu ziehen, damit man wirklich den Riss in der Tiefe verfolgen kann, um zu schauen, wo kommt er her? Wo ist die Ursache? Das macht man auch nur, wenn man einen harten Anfangsverdacht hat.

Es steht also schlecht um die Brücke in Bad Schandau. Erste Untersuchungsergebnisse werden für Ende Dezember erwartet. Das bedeutet: Erstmal kein Ende abzusehen für die Anwohner. Die leiden schon seit fünf Wochen unter der Sperrung. Denn die nächstgelegene Brücke befindet sich in Pirna: auf der einen Seite der Elbe eine halbe Stunde Autofahrt entfernt und auf der anderen Elbseite nur unwesentlich kürzer. Also knapp eine Stunde und 50 Kilometer Umweg.

In Bad Schandau kommt man nur mit der Fähre über den Fluss. Darauf können allerdings nur Fußgänger mitfahren. Pflegedienstleiterin Sylvia Müller versorgt Patienten auf beiden Seiten der Elbe. Die plötzliche Sperrung hatte sie auch eine Woche danach noch vor logistische Herausforderungen gestellt.

Sylvia Müller, Pflegedienstleiterin Bad Schandau

Es sind im Nachhinein noch Dinge, die dann kommen, die auffallen, das geht vom Reinigen des Dienstautos bis zum Tanken. Es sind alles solche Dinge, die am nächsten Tag und an den nächsten Tagen hervortreten, wo wir an irgendwelchen logistischen Lösungen suchen.



Droht eine Brückensperrung auch noch bei anderen Brücken in Mitteldeutschland? MDR exakt hat bei den Ländern nachgefragt. Unter besonderer Beobachtung stehen in Sachsen: 19, in Thüringen 17 und in Sachsen-Anhalt 22 Brücken. Sie sind vom nahezu gleichen Bautyp wie die Carolabrücke in Dresden und aus ähnlichem Material. Das sind allerdings nur die Brücken in der Zuständigkeit der Länder, nicht der Städte.

Wir treffen Professor Reinhard Koettnitz von der TU Dresden. Der Experte für Verkehrsplanung weiß, wo die Tücken beim sogenannten Hennigsdorfer Stahl liegen - dem Material, das in den 1960er- bis 80er-Jahren in der DDR in diesen Brücken verbaut wurde.

Prof. Reinhard Koettnitz, TU Dresden

Das Ganze hängt auch mit Produktionsprozessen zusammen, und das ist offensichtlich beim Hennigsdorfer Stahl etwas problematisch gewesen. Hier wird also mit dem sogenannten Ölschussverfahren argumentiert, das kann also beim Herstellen etwas mit dem Abkühlen zu tun haben, und dadurch ist er möglicherweise sogar störanfälliger als andere Stähle. Und da ist natürlich jetzt auch die Problematik erkannt worden mehr oder weniger, dass man dann sagt, wir müssen die Brücken, die in diesem Zeitraum gebaut worden sind, tatsächlich noch einmal etwas genauer untersuchen.

MDR exakt hat bei den größten Städten im Sendegebiet nachgefragt, Ergebnis: in 112 Brücken oder Brückenteilen wurde der Hennigsdorfer Spannstahl verbaut. Und was bedeutet das dann für diese Brücken?

Prof. Reinhard Koettnitz, TU Dresden

Auf längere Sicht gesehen, glaube ich, dass es sinnvoller ist, die Brücken dann nicht grundsätzlich zu sanieren, sondern dann möglicherweise tatsächlich einen Neubau zu gestalten.

Zurück nach Bad Schandau. Hier seilen sich gerade Industriekletterer ab und bringen sogenannte Reflektoren an der Brücke an. Die überwachen rund um die Uhr, ob die Brücke sich bewegt, beispielsweise auf Temperaturunterschiede reagiert. Auch diese Daten werden ausgewertet und fließen in die Risikobewertung mit ein.

Reporter: Sie arbeiten ja ein bisschen gegen die Zeit, sowohl was die Sperrung der Brücke angeht, als auch, was den Zustand der Brücke angeht?

Steffen Müller: Ja, wir arbeiten hier beständig gegen die Zeit, genau. Wir wollen ja möglichst schnell den Leuten ihren Verkehrsweg zurückgeben, damit diese schwierigen



Umleitungssituationen nicht mehr sind, aber gleichzeitig halt auch das mit dem entsprechenden Sicherheitsniveau machen.

Bis die Prüfergebnisse vorliegen, bleibt die Brücke gesperrt, also bis mindestens Ende des Jahres. Alternativ wird diskutiert, ob man die Eisenbahnbrücke daneben für den Autoverkehr umrüsten könnte. Doch laut Sächsischem Wirtschaftsministerium wird zunächst geprüft, ob sie diese zusätzliche Belastung überhaupt aushält.