

# Bautechnik aktuell

## Instandsetzung der Schanzlbrücke in Passau



Bild 1: Die Schanzlbrücke bei Passau (High-Solid-Korrosionsschutz mit Blatt 94-Zulassung)

Die Schanzlbrücke führt als eine der größten Passauer Brücken über die Donau. Der Bau wurde bereits 1961 beschlossen; das 1.000 t schwere Mittelteil der Stahlkonstruktion konnte erst 1970 eingeschwommen und millimetergenau eingefügt werden. Zur erfolgreichen Überprüfung der Tragfähigkeit wurden damals 16 Kieslastwagen mit einem Gesamtgewicht von 2.000 t gleichzeitig auf die Brücke gestellt. Die Einweihung erfolgte dann im Oktober 1970.

2012 beauftragte das Staatliche Bauamt Passau ein externes Ingenieurbüro mit der detaillierten Untersuchung der Brückenkonstruktion. Die Ergebnisse bzgl. des Korrosionsschutz-Systems waren mehr als beunruhigend, denn es wurde eine starke Rostunterwanderung der vorhandenen Altbeschichtung an großen Flächen festgestellt. Die Ausschreibung der Korrosionsschutzarbeiten erfolgte bereits Anfang 2013 und sah folgende Arbeitsschritte vor:

- Einrüsten des gesamten Unterbaus inklusive der kompletten Einhausung
- Entfernung der alten Korrosionsschutzbeschichtung durch Strahlen mit Einwegstrahlmittel

- Einsatz eines geprüften und zugelassenen Korrosionsschutz-Systems

### Beschichtung von komplizierten Bestandskonstruktionen

Die Sächsische Bau GmbH Chemnitz mit den Leistungsschwerpunkten Ingenieur- und Brückenbau, Spezialfördereinrichtungen sowie Korrosionsschutz gewann die Ausschreibung und begann die Arbeiten bereits im März 2013.

Zum Einsatz kamen das von der BASt zugelassene Beschichtungssystem nach Blatt 94 gemäß TL/TP-KOR Stahlbauten (Tabelle 1) der GEHOLIT+WIEMER GmbH. Eigens für die Beschichtung von komplizierten Bestandskonstruktionen wie Fachwerk- oder Bogenbrücken, sowie feingliedrigen Stahlhochbauten wurden diese Beschichtungsstoffe entwickelt.

Mit diesen neuen High-Solid-Beschichtungsstoffen konnte zusätzlich die Lösemittelemission um über 50 % gegenüber den klassischen Blatt-87-Produkten reduziert werden. Die Lösemittelgehalte wurden

- bei dem Metallgrund auf 10 Masse-%
- bei der Zwischenbeschichtung auf 8 Masse-% und
- bei der eisenglimmerhaltigen PUR-Deckbeschichtung auf 10 Masse-%

auf ein extrem niedriges Niveau gebracht. Mit diesen Werten werden alle VOC-Vorgaben deutlich unterschritten.

Ein weiterer Vorteil war für den Verarbeiter sehr wichtig. Er konnte durch den Einsatz von GEHOPON-E94-Zwischenbeschichtung einen Arbeitsgang einsparen, weil das hohe Standvermögen eine sichere Applikation der Sollschichtdicke von 160 µm in einem Arbeitsgang ermöglichte.

Durch das außergewöhnliche Hochwasser der Donau mussten die Arbeiten vom 2.6. bis 20.6.2013 unterbrochen werden. Das Hochwasser hat nicht nur große Teile Passaus überschwemmt, sondern auch die gesamte Baustelleneinrichtung – aber die Gerüstkonstruktion unter der Stahlbrücke blieb „trocken“.

Weitere Informationen:  
GEHOLIT + WIEMER  
Lack- und Kunststoff-Chemie  
GmbH  
Sofienstr. 36  
D-76676 Graben-Neudorf  
[www.geholit-wiemer.de](http://www.geholit-wiemer.de)

# Straße und Autobahn

Tab. 1: Von der BASt zugelassenes Beschichtungssystem nach Blatt 94 der TL/TP-KOR-Stahlbauten.

Grundbeschichtung	GEHOPON-E87-Zink oder GEHOPON-E84-Metallgrund	80 µm NDFT
Zwischenbeschichtung	GEHOPON-E94-ZB in einem Arbeitsgang	80–160 µm NDFT
Deckbeschichtung	WIEREGEN-M94	80 µm NDFT