

# Mehrteilige Gaudi zum 100-Jahr-Jubiläum der Hängebrücke

## Stockschießen, Tandem-Rennen und sogar ein Fußballspiel am 13. Juni auf der Prinzregent-Luitpold-Brücke - 1910 war Fertigstellung, 1911 Einweihung

*Von Christian Karl*

Markus Rohmann und Oliver Robl sind bekannt für nichtalltägliche Unternehmungen. Dazu gehören für die beiden ehemaligen Wirte des „Bräuhaus“ am Römerplatz nicht nur die ihnen eigene schlagfertige Spontaneität, die schon mal in (wirts-)hauseigene Kabarett-Produktionen mündet, oder das vor Jahren gereifte Vorhaben, im Sommer die Hängebrücke für ein Openair-Fest mit rund 120 Biertischen zu sperren. Heuer setzt das Spezl-Duo aber noch einen drauf. Auch am Sonntag, 13. Juni, einen Tag nach dem Brückenfest, bleibt die Verbindung zwischen Anger und Altstadt gesperrt. Dort wird dann das 100-Jahr-Jubiläum der Brücke spektakulär gefeiert und dabei - allen Ernstes - Fußball gespielt, eine dazu passende kleine 80-Personen-Tribüne aufgebaut, von einem Brückenkopf zum anderen Asphaltstock geschossen und ein Tandem-Rennen veranstaltet (siehe Programm unten).

### **Schlachthof musste dem Brückenprojekt weichen**

Wohl kein Bauprojekt - inklusive des üppigen Parkhauses am Römerplatz - hat in den vergangenen 100 Jahren die Struktur der Altstadt so nachhaltig verändert wie der Bau der Prinzregent-Luitpold-Brücke - die in Passau dem Volksmund nach jeder nur „Hängebrücke“ nennt. Stadtarchivar Richard Schaffner und der Passauer Chronist und Buchautor Heinz Kellermann haben Recherchen zusammengetragen und folgenden schönen Abriss rund um die Entstehung, Eröffnung und Historie der wichtigen Passauer Donauverbindung erarbeitet:

Bereits Ende des Jahres 1900 schrieb der damalige Bürgermeister Joseph Muggenthaler: „In enger Verbindung mit der Brückenfrage steht das Bedürfnis, den Lokalverkehr zu heben. Die Frage des öffentlichen Fuhrwerks liegt hier sehr im Argen. Es wäre mit Freude zu begrüßen, wenn ein regelmäßiger und ständiger Motorwagenverkehr eingerichtet werden könnte“.

Vielleicht wäre die Altstadt heute autofrei, hätte sich der Rechtsrat Martin Seitz 1907 mit seinen Bedenken durchgesetzt, dass „...das der Stadt angesonnene beträchtliche finanzielle Opfer keine Gewähr biete, dass die daran geknüpften Erwartungen sich auch erfüllen“. 1869 errichteten - besser: finanzierten - Passauer Bürger den sogenannten Drahtsteg. Dieser Steg, der nur für Fußgänger bestimmt war, mündete im Kettensteggebäude (heute: Studentenwohnheim Bräugasse).

Diese „kleine Hängebrücke“ war jedoch wegen mangelhafter Pflege 30 Jahre später schon leicht baufällig und wurde am 15. Dezember 1910 abgerissen. An diesem Tag wurde die „neue“ Hängebrücke für den Fußgängerverkehr freigegeben. Bevor es so weit war, musste das alte Schlachthofgebäude auf der Altstadtseite weichen und die heutige Lukas-Kern-Straße wurde als „Zubringerstraße“ angelegt. Das günstigste und beste Angebot für die Herstellung der „Drahtseilbrücke Passau“, machte die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG. Sie erhielt am 15. Juni 1909 vom Passauer Magistrat den Auftrag, für den Pauschalbetrag von 300 000 Mark die Brücke zu errichten. Anfang Oktober 1909 begannen die Arbeiter mit der Sprengung der Felswand am linksseitigen Ufer (Anger). Der gesamte anfallende Felsabtrag und der Bauschutt vom alten Schlachthof wurden als Auffüllmaterial wiederverwendet. Die Metallkonstruktion aus „basischen Thomas-Flußeisen nach den deutschen Normbedingungen“ hatte ein Gesamtgewicht von 350 Tonnen. Das spektakuläre Hochziehen der Drahtkabel im Juli 1910 verfolgten hunderte von Schaulustigen. Jede einzelne Bauphase wurde von einem eigens angestellten Fotografen festgehalten. So ist die Hängebrücke das erste Bauwerk in Passau, von dem eine fast lückenlose Fotodokumentation vorhanden ist.

## **Belastungsprobe mit sechs Fuhrwerken**

Die „Stunde der Wahrheit“ schlug für das neue Prestige-Bauwerk der Stadt am 20 Januar 1911: „Unter Anwesenheit höchster Vertreter der niederbayerischen Regierung, des Straßen- und Flußbauamtes, der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN) und fast des gesamten Passauer Magistrats an der Spitze Bürgermeister Muggenthaler“, begann man mit der Belastungsprobe. Dazu verteilten die Bauarbeiter auf der 126,08 Meter langen und 6,40 Meter breiten Fahrbahn Pflastersteine im Gesamtgewicht von fast 300 Tonnen. Außerdem wurden sechs Fuhrwerke mit sechs Tonnen Bruchsteinen beladen. Insgesamt 16 Stunden dauerte diese Höchstbelastung, wobei in der Brückenmitte eine Senkung von 299 Millimetern gegenüber der unbelasteten Brücke gemessen wurde. Unter großem Applaus gab Chefingenieur Albrecht bekannt, dass die Brücke den Belastungstest bestanden hatte. Eigentlich hätte die Brücke jetzt feierlich eingeweiht werden können. Doch da zuvor bereits der einstimmige Beschluss gefallen war, die Brücke dem geliebten Prinzregenten Luitpold zu widmen, wurde die Brückeneinweihung auf den 11. März 1911 verschoben. Einen Tag bevor Prinzregent Luitpold seinen im ganzen Land bejubelten 90. Geburtstag begehen konnte. Die Weihe der Brücke, auf dem mit „frischgrünen Tannen“ und mit Fahnen geschmückten Festplatz (heute: Parkhaus Römerplatz), nahm der Passauer Bischof Sigismund Felix Freiherr von Ow-Felldorf unter der begeisterten Teilnahme „aller Passauer Bevölkerungskreise“ vor.

### **Ein Gala-Diner zum Prinzregentengeburtstag**

Zum Festdiner - neben der Brückeneinweihung gab es ja auch noch das Geburtstagsfest des Prinzregenten zu würdigen - lud der Magistrat am 12. März 1911 in den Großen Rathaussaal. Passaus beste Köche bereiteten das Menü, bestehend aus folgenden Gängen: Prinzregentensuppe, Donauhuchen mit Butter und Maltakartoffel, Gänseleber-Pastete, Schwarzwildkeule in Wacholdersauce mit Kastanienpüree, Französische Poularde mit Kopfsalat und gemischtem Kompott, Pudding a la Nesselrode, Käse und Butter. Wie Heinz Kellermann herausgefunden hat, wurde die Hängebrücke am 1. Mai 1945 zwischen 11 und 12 Uhr mit hoher Sicherheit durch einen US-Artillerieschiff zerlegt. Nach der Zerstörung waren nur die beiden Betonpylonen vor dem heutigen Bräuhaus und das unterstromige Tragkabel nahezu unbeschädigt. Die Bergung der zerstörten Brücke haben die „Königlichen Ungarischen Stromstreitkräfte“ im September 1945 übernommen. Die „neue“ Hängebrücke hat 1,5 Millionen DM gekostet. Sie wurde am 17. August 1949 dem Verkehr übergeben. OB Stephan Billinger stellte damals fest, dass „die Hängebrücke von jeher das Lieblingskind der Passauer gewesen sei“. 1972 wurde die Brücke am linken Ende um einige Meter verkürzt, „um einer Verbreiterung der Angerstraße auf vier Spuren nicht mehr im Wege zu stehen.“ Heute fahren täglich 6500 Fahrzeuge über die Prinzregent-Luitpold-Brücke, darunter sind auch rund 550 Omnibusse. Und im Sommer kommen noch rund 1500 Radfahrer hinzu. Und manchmal auch noch Tandems, Asphaltstöcke und Kicker, die über den Brückenasphalt flitzen. . .

.....  
◀ ZURÜCK

TOP ▲