

Augsburger Allgemeine

[Startseite](#)[Augsburg](#)[B17 in Augsburg: Brücke über den Wertachkanal wird zum Problemfall](#)

AUGSBURG

B17 in Augsburg: Diese Brücke wird zum Problemfall

An dem fast 45 Jahre alten Bauwerk über dem Wertachkanal, das pro Tag und Richtung 43.000 Fahrzeuge trägt, gibt es Risse. Was nun droht und wie die Stadt gegensteuern will.

Von **Stefan Krog**

04.11.25, 17:56 Uhr



Die Brücke der B17 über den Wertachkanal zwischen Göggingen und Pfersee entwickelt sich zum Problemfall.

Foto: Klaus Rainer Krieger

Die bald 45 Jahre alte B17-Brücke über den Wertachkanal zwischen Gögglingen und Pfersee macht der Stadt Augsburg zunehmend Kopfzerbrechen. Konkrete Gefahr durch Instabilität besteht aktuell nicht, man werde aber das Lkw-Überholverbot an dieser Stelle deutlicher ausschildern müssen und die Überwachungsmaßnahmen an der Brücke verstärken, so Tiefbauamtsleiter Gunther Höhnberg. Womöglich werde auch eine Tonnagebeschränkung nötig, sollten sich aktuell bestehende Risse vergrößern. Unter Umständen wäre das Bauwerk an einer der wichtigsten Augsburger Straßen (43.000 Fahrzeuge je Tag und Richtung) dann nicht mehr für Schwertransporte zugelassen.

B17 in Augsburg: Spannbeton der Brücke zeigt Risse

An der Brücke waren vor zwei Jahren bereits Schäden an der Übergangskonstruktion zwischen „Festland“ und eigentlicher Brücke aufgetreten, die zeitweise ein Tempolimit nötig machten. Die Metallfuge wurde vergangenes Jahr repariert, doch inzwischen gibt es an anderer Stelle Schwierigkeiten. Der Brückengelenk aus Spannbeton – das Rückgrat der Brücke – weist Risse auf. Inzwischen habe eine genauere Untersuchung ergeben, dass vermutlich aus Kostengründen beim Bau 1981 weniger Stahl eingebaut wurde als wünschenswert, so Markus Haller, Leiter des Brückenbaus beim Tiefbauamt.

Kennen Sie schon unsere Rätsel?

Kreuzworträtsel, Sudoku und über 30 weitere Rätsel warten hier auf Sie.

ZU DEN SPIELEN

Im Brückengelenk laufen vorgespannte Stahllitzen, die dem Beton die nötige Stabilität geben, um die fast 62 Meter lange Brücke zu tragen. „Allerdings läuft nur ein Drittel der Litzen komplett durch“, so Haller. Das sorge an den Endpunkten der zu kurzen Stahllitzen für Spannungen im Beton, die für die Risse verantwortlich sind.





Der Spannbeton der Brücke zeigt inzwischen Risse. Foto: Klaus Rainer Krieger

„Inzwischen haben wir die Brücke unter genauer Beobachtung“, so Haller. Messgeräte überwachen die Risse in Echtzeit, parallel wird der Verkehr mit Kameras ausgewertet, um etwa festzustellen, welche Auswirkungen zwei hintereinander fahrende Lkw haben. Mit dem Lkw-Überholverbot soll die Gewichtsbelastung der Brücke reduziert werden. Das Tiefbauamt prüft aktuell, ob sich außen am Beton Stahllamellen anbringen lassen, die wie ein externes Korsett die Traglast der Brücke erhöhen würden. „Vielleicht könnte man die Brücke dann für weitere 20 Jahre erhalten, bis ein Neubau nötig wird.“ Im Bauausschuss des Stadtrats wurde die Maßnahme angekündigt, um die nötigen 500.000 bis eine Million Euro für 2026 zu sichern. Ein Kollabieren der Brücke drohe nicht, so Höhnberg. „Wenn, dann sprechen wir über ein langsames Versagen.“