



Kein Streit mit Paris

Neue Rügenbrücke: Schübler-Plan mit André Keipke
Kritik: Friederike Meyer Fotos: Torsten Seidel

Die Brücke entstand westlich des alten Rügendamms und verbindet das Festland mit der Insel. Ihr 126 Meter hoher Pylon überragt als neue Landmarke die 70 Meter hohe Stralsunder Volkswerft.

Rund 1,3 Millionen Menschen machen mittlerweile jährlich Urlaub auf Rügen. Um dorthin zu kommen, überquerten sie bisher den Rügendamm, ein mehrteiliges Bauwerk von 1936, das die größte deutsche Insel mit dem Festland verbindet. Das Kernstück, die Klappbrücke über den Ziegelgraben, öffnet sich fünfmal täglich für die durchfahrenden Schiffe – ein Nadelöhr, besonders in Ferienzeiten, wenn mehr als 20.000 Autos die Strecke passieren. Dann staut sich der Verkehr zurück bis in die engen Straßen von Stralsund. Nicht nur ein Ärgernis für die Touristen, sondern auch ein Hindernis für den Lasttransport zum Fährhafen Saßnitz-Mukran auf Rügen, der sich als Drehscheibe im Ostseeraum etablieren will. Seit Beginn der neunziger Jahre diskutierte man deshalb über eine neue Verbindung zwischen Insel und Festland, die vom Schiffsverkehr nicht gestört wird. Sie sollte den Rügendamm ergänzen, der weiterhin für Eisenbahn, Fußgänger und Radfahrer genutzt werden soll.

Die neue Verbindung geriet zum umstrittenen Teilstück des Verkehrsprojekts Rügenzubringer, das als Bundesstraße 96n an der Ostseeautobahn A20 in Höhe Greifswald beginnt und in der Kreisstadt Bergen auf Rügen enden soll. Tunnel-

varianten und Balken-, Bogen- und Pylonbrücke standen zur Debatte. In die Diskussion war der Stralsunder Gestaltungsbeirat eingebunden. Die Unesco, bei der sich Stralsund mit seiner mittelalterlichen Altstadt um den Weltkulturerbetitel beworben hatte, wurde regelmäßig über den Planungsstand informiert. Für die Stralsunder ist dies der Grund, weshalb ihrer Stadt, deren Kulturerbeantrag 2002 gebilligt wurde, ein Debakel wie Dresden erspart geblieben ist. Außerdem steht die Rügenbrücke, anders als die geplante Waldschlösschenbrücke im Dresdner Elbtal (Heft 21.2006), nicht direkt im Weltkulturerbegebiet. Aber sie liegt in einer landschaftlich sensiblen Gegend und verändert den Blick auf die Hansestadt. Nach zweijähriger Diskussion einigte man sich schließlich auf eine Schrägkabelbrücke mit einem Pylon – nicht die preiswerteste Lösung, dafür ein Bekenntnis zur Landmarke.

Zahlreiche Protestaktionen begleiteten, wie bei derartigen Projekten üblich, den Planungsprozess. Das Nadelöhr der Inselzufahrt sei mit der neuen Brücke nicht aufgelöst, sondern nur verschoben, so das Hauptargument. Die Bundesstraße 96n bleibt wegen ihrer vielen Ampeln und Kreuzungen zunächst eine Strecke mit Hindernissen. Der Bau einer dreispurigen





125 Millionen wurden in den Bau der Brücke investiert.

Paralleltrasse wird erst im kommenden Jahr beginnen. Zur Eröffnung am 20. Oktober aber überwogen begeisterte Stimmen. Die Stralsunder Tourismusmanager lobten die Brücke als neues Wahrzeichen, die Politiker feierten sie als Motor für die Entwicklung von Urlaubsregion und Wirtschaftsstandort, eine Lokalzeitung druckte ihr Bild neben San Franciscos Golden Gate, Kobes Akashi Kaikyo Bridge und der Öresundbrücke.

Doch ist das Ergebnis wirklich ein architektonisches Meisterwerk? Die Entwerfer von Schüssler-Plan, der Rostocker Architekt André Keipke und die Ausführungsplaner Schmitt-Stumpf-Frühauf und Partner sowie Streit-Büchting haben sich bemüht, die hohen gestalterischen Ansprüche zu erfüllen. Die Brücke sollte – entsprechend dem verbreiteten Qualitätsmerkmal für Ingenieurbauwerke – als „leichte, elegante Konstruktion“ erscheinen. Keipke, der schon an vielen Brücken mitgeplant hat, erklärt die ovale Form der Pfeiler und des zweigeteilten Pylons mit der Geometrie von Segelyachten. Bei der Farbwahl habe man sich über die im deutschen Straßen- und Brückenbau vorgegebenen Farben hinweggesetzt und eine Kombination aus Blau, Grau und Weiß gewählt. So könne der Pylon bei günstigem Wetter optisch mit dem Himmel ver-

schmelzen, würden die hellen Betonpfeiler auf die Bäderarchitektur der Ostseestädte einstimmen. Die Vergleiche erinnern an eingängige Werbesprache, doch sind naheliegender als manch verstiegene Lyrik, mit der Architekten ihre Werke bisweilen aufzuwerten versuchen.

Wendet der Kritiker die für Architektur geläufigen Kriterien an, stellen sich ihm viele Fragen. Warum haben nicht alle Pfeiler den gleichen Abstand? Warum umklammern einige die Fahrbahn, andere nicht? Warum enden zwei von ihnen als V unter der Fahrbahn? Hätte man sie nicht alle als gleichförmige Beine unter eine durchgängige Fahrbahn stellen können, die als langes Band durch die Landschaft fließt? Warum erkennt man überall, dass das insgesamt 2,8 Kilometer lange Bauwerk aus sechs Teilabschnitten besteht? Warum sind manche Streckenabschnitte aus Beton, andere aus Stahl oder Stahlverbund? Warum macht die Fahrbahn so einen merkwürdigen Buckel, bevor sie auf die Maximalhöhe am Pylon ansteigt?

Natürlich haben die Planer auf alles eine Antwort. Sie erklären, dass die V-Stützen die größeren Spannweiten aufzufangen, die nötig waren, weil unter der Brücke Bahnschienen

Entwurfsplanung

Schüssler-Plan Ingenieurgesellschaft, Berlin, mit André Keipke, Rostock

Statik und Ausführungsplanung

Schmitt-Stumpf-Frühauf und Partner, München; Streit-Büchting, München

Bauherr

Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, vertreten durch Land Mecklenburg-Vorpommern, vertreten durch die DEGES

eine Straßenkreuzung im schiefen Winkel queren, und dass die technisch perfekte Ausführung der Übergänge von Stahl und Beton ihr ganzer Stolz sind. Sie begründen die Klammerauswüchse der Pfeiler als gestalterisches Element, das die Fugen zwischen den verschiedenen Fahrbahnquerschnitten verdecken soll, die für den jeweiligen Streckenabschnitt die optimale Form haben. Sie betonen, dass die Brücke vor ihrem Anstieg zum Pylon eigens abgesenkt wurde, damit man vom alten Rügendamm weiterhin auf die Stralsunder Altstadt schauen kann. Schließlich erinnern sie daran, dass es sich bei der Brücke um eines der größten Brückenprojekte Deutschlands handelt, an dem Kräfte wirken, die um ein Vielfaches größer sind als bei einer durchdesignten Fußgängerbrücke, und dass es ein Projekt sei, bei dem die technischen und wirtschaftlichen Anforderungen zwangsläufig Kompromisse verlangen. Das ist sicher alles richtig. Dennoch wird man den Eindruck nicht los, dass es zu viele Kompromisse waren, die die Planer der Rügenbrücke eingehen mussten.

