

Deutscher Brückenbaupreis 2010



Die Konstruktion, die seit etwa einem Jahr den Fluss überspannt, ist in den Fokus der Fachwelt gerückt: Sie wurde für den Deutschen Brückenbaupreis 2010 nominiert. Eine nicht geringe Ehre, denn insgesamt waren 27 Brücken für diese Auszeichnung angemeldet, von denen je drei in den beiden Kategorien "Straßen- und Eisenbahnbrücken" und "Fuß- und Radwegbrücken" in die Endausscheidung kamen.

"Allein diese Nominierung ist schon eine Auszeichnung", bestätigt daher Ines Bronowski vom Verband Beratender Ingenieure (VBI), der zusammen mit der Bundesingenieurkammer den Brückenbaupreis vergibt. Ins Leben gerufen wurde er 2006, um die Leistung der Ingenieure herauszuheben. "Architekturpreise gibt es mehrere. Aber die Ingenieure fallen immer ein bisschen runter", sagt Ines Bronowski. Dabei steuerten gerade sie bei vielen Bauwerken entscheidende Leistungen bei. Der Preis solle dazu dienen, diesen Berufsstand mehr ins Blickfeld der Öffentlichkeit zu rücken. Der Brückenbau habe sich angeboten, denn hier gebe es in Deutschland eine große Tradition.

Konstruiert hat die Altmühlbrücke das Ingenieurbüro Grad, das seinen Hauptsitz in Ingolstadt und einen Nebensitz in Gaimersheim hat. Seniorchef Johann Grad hat sie der Jury vorgeschlagen. Für ihn stellte gerade diese Brücke eine Herausforderung in mehrerlei Hinsicht dar, wie er erläuterte. Die Stichpunkte lauteten: städtebaulicher Aspekt, Barrierefreiheit und freie Durchfahrt für Boote. Das Ingenieurbüro Grad hat einen Architekten beigezogen, Christian Vogel aus München, der das gestalterische Element einbrachte. Das war durch die Ausschreibung der Stadt Eichstätt so vorgegeben.

Doch liegt die entscheidende Leistung in der Ingenieurskunst. Die Brücke erfüllt nicht nur sämtliche Voraussetzungen, beispielsweise konnte die Längsneigung unter sechs Prozent gedrückt werden, was die Brücke für Rollstuhlfahrer passierbar macht. Der Clou an ihr ist ihre Hochwasserresistenz. "Die liegt wie ein Surfbrett im Wasser", schwärmt Grad. Dafür sorgt die fischbauchförmige Gestaltung. Das Geländer des Stegs, die aus Zwei-Meter-Segmenten bestehen, können zwei Mann in drei bis vier Stunden abbauen. Aufgrund ihrer Form bleiben Bäume, Äste und andere Gegenstände, die ein Hochwasser mit sich führt, nicht hängen. Auf die Nominierung ist Grad, dessen Büro große Erfahrung im Brückenbau hat, stolz. "Das ist schon ein kleiner Ritterschlag." Grad ist das einzige Büro aus Bayern, das noch im Wettbewerb ist. Die Konkurrenz ist stark: Nominiert wurden ebenso die Hafnbrücke in Bremerhaven und die Seebrücke Saßnitz auf der Insel Rügen.

Auch Stadtbaumeister Albert Dischinger drückt die Daumen, dass es mit dem ersten Preis klappt. Die Stadt Eichstätt habe die Bewerbung unterstützt, versichert der Stadtbaumeister, der in den höchsten Tönen von dem Bauwerk schwärmt: Hochwassersicherheit bei gleichzeitiger Formschönheit. Gerade beim Profil, dem erwähnten Fischbauch, habe Grad "Pionierarbeit geleistet". Ansonsten "hätten wir den neuen Fuß- und Radweg so nicht führen können." Das alles habe natürlich Geld gekostet. Dischinger lässt keinen Zweifel, dass sich die Investition – letztlich rund 760 000 Euro – gelohnt habe. Der Stadtbaumeister hat auch ein Auge fürs Detail: Besonders gelungen findet er die Lösung beim Auflager: "Beton trifft Stahl." Der Fachmann zieht den Vergleich zum Herzogsteg. Da werde es ganz offensichtlich: Das war der frühere Stand der Technik. Die Zukunft manifestiere sich in der Altmühlbrücke. Über die Nominierung freut sich Dischinger nicht nur für das Ingenieurbüro, sondern auch für die Domstadt: "Das macht Eichstätt überregional bekannt."