

Manfred Kirsch

Die Idee mit der Brücke

Der Generalbebauungs- und -verkehrsplan für Güstrow, erarbeitet 1972 vom Stadtrat, sagte künftige Entwicklungen voraus, äußerte sich aber nicht darüber, was wann, ob überhaupt, wenn ja von wem, wie und wie teuer gebaut werden würde. Wir waren da nämlich abhängig von den Zuweisungen für Baukapazitäten und Finanzen, die Stadt und Kreis jährlich erhielten. Es war ein strategisches Dokument, das den Bezirksplanern offenbaren sollte, was die Stadt beabsichtigte und sollte dafür sorgen, dass Güstrow vom großen Kuchen des Bezirkes auch ein Stückchen abbekam. So lief das mit der „Zentralen Staatlichen Planung“. Erst erfüllte der Bezirk die Auflagen für Berlin, gleich dahinter kam die Bezirkshauptstadt mit ihren vielen Herzenswünschen, danach kam lange gar nichts, und dann erst waren die Städte und Gemeinden dran. Unsere Stadt wurde nicht immer ihrer Größe und Bedeutung nach bedacht. So empfanden wir es jedenfalls. Es war ein ständiger Streit

Der Generalplan war ein akkurates Dokument, enthielt auf riesigen Karten und Plänen das ganze bunte Durcheinander der Bestände und Erfordernisse an urbanen technischen Leitungen, dass es dem Betrachter Angst und Bange werden konnte. Nur der Fachmann sah durch, er hatte die Detailkenntnisse.

Immerhin ist bei einer Stadt ja immer nur eine Hälfte sichtbar. Die zweite Hälfte ist sorgfältig unter der Stadt verbuddelt und oft nur zu errahnen. Damals und heute. Hier auf dem Papier wurde das Chaos erblickbar.

Die Ziele für unsere Stadt hatten wir deutlich beschrieben. Die magische Grenze von 40.000 Einwohnern sollte schon bald überschritten werden. Güstrow würde aus allen Nächten platzen. Die Autos raus aus der Innenstadt zum Schutz der ehrwürdigen Bausubstanz! Dazu den Fernverkehr, der damals noch über den Markt lief, außen herum führen! Fußgängerzonen wollten wir „schrittweise“ gestalten. Parkplätze um die City herum anordnen.

Mit der geplanten Ansiedlung des riesigen Landmaschinenwerkes, in dem rund 3.000 Mitarbeiter Getriebe und



Die Verkehrsschilder am Rathaus werden 1958 entfernt



Manfred Kirsch

Rollenketten für die Länder des RGW herstellen würden, und dem Neubau des III. Bauabschnittes der Südstadt mit 2.400 Wohnungen gab es Prämissen. Das Schloss sollte Mittelpunkt des Kulturgeschehens werden, mit der Pädagogischen Hochschule wurde Güstrow plötzlich eine Hochschulstadt.

Der Neubau der Autobahn Rostock-Berlin machte den Standort Güstrow auch verkehrstechnisch interessant. Nur 12 km von der Autobahn entfernt! Anschluss zum Überseehafen und nach Berlin, das war's doch.

Die Bezirksoberen interessierte wenig, dass die Stadt durch eine Bahnlinie geteilt war.

Der LMB wurde im Norden der Stadt gebaut, die Wohnungen der Beschäftigten waren hauptsächlich in der Südstadt. Täglich mussten 3000 Leute von A nach B fahren oder gefahren werden, die Stadtteile mussten funktionieren.

„Eine Brücke? Kann ja wohl nicht wahr sein! Wenn die Stadt das haben will, dann soll sie das aus eigenen Kapazitäten machen“, sagten die Bezirksleute.

Die Güstrower ulkten: „Wir sind jetzt eine Stadt der Bergarbeiter. Sind die Schranken mal nicht zu, dann legen wir die Hand an die Mütze und sagen: „Glück auf“!

In der Tat, die Schlagbäume an der Rostocker und Neuen Straße waren über 40% der Tageszeit zu. Die Deutsche Reichsbahn nutzte ihre Vorfahrt weidlich aus! Es kam all zu oft zum Verkehrsstillstand. Nicht nur vor den Schranken. In der ganzen Stadt.

Die innerstädtischen Verkehrs-Probleme mussten gelöst werden.

Zunächst wurde der übliche Weg versucht. Güstrow stellte sich auf einer Leistungsschau in Schwerin vor. Inmitten der Exponate das kühne Modell der künftigen Brücke. Zugegeben, sie wirkte etwas protzig mit den 4 Fahrspuren für Wartburg und Trabant, war ja auch mehr für die Zukunft ausgelegt. Vom Bezirk kam umgehend der Befehl, das Modell einzustampfen. „Die Güstrower sind ja wohl großwahn-sinnig geworden! So eine Hochstraße hätte nicht mal die Bezirkshauptstadt. Diese Provinzler aber auch...“.

Die Güstrower hielten ihre Brücke, allerdings verkappt, auf ihrer Tagesordnung. Irgendwie musste der Bezirk überlistet werden.

Die Idee: Ein „Güstrower Kreuz“ mit jeweils einer Tangente von Nord nach Süd, so wie sie jetzt verläuft, und eine von West nach Ost, von Borwinseck kommend, unter der Brücke durch, über Bleicherstraße, Alex, Feldstraße, Kuhlenweg mit Anschluss an die Schweriner Chaussee.

Aktuell am wichtigsten war die Tangente von Nord nach Süd. Von Rostock her kommend sollte die Straßenführung geradeaus bis zur Goldberger Straße führen. Auf- und Abfahrtsschleifen an beiden Seiten der geplanten Brücke.

Martin Moehrcke, Ratsmitglied für Verkehr des Kreises, hielt, Auge sei wachsam, die Verbindung mit dem Bezirk und bekam die Zusage „Wenn Ihr es selbst fertig



Die Idee mit der Brücke

bringt, dann wird es auch refinanziert“. Die Vorfinanzierung war hinzukriegen. Die Idee nahm Gestalt an.

Als Erstes wurde die Bleicherstraße verbreitert. Nun mussten zunächst die künftigen Anschlüsse an der Goldberger und an der Rostocker Straße durchlassfähiger werden, sprich breiter. Nachdem das getan war, konnte der Straßenbau von der Plauer Straße bis an die spätere Brückenrampe begonnen werden. Die Trasse durch den Sumpf wurde mit Glasfaserfolie überdeckt, bevor der Unterbau aufgebracht werden konnte.

Das war eine Risikoentscheidung, sie wurde öffentlich als Versuchsbau bezeichnet. „Hoffentlich schwimmt uns die Straße nicht weg...“. Hätte ins Auge gehen können, ging aber gut. Die Straße führte über ein sumpfiges Gebiet, an der Bachstraße vorbei, dort war eine kleine Brücke neu zu bauen. Für eine weitere Grabenquerung half die Zuckerfabrik mit einem 1000er Rohr. Auf der anderen Seite, von der Kreuzung Neukruger Straße, musste nun Baufreiheit für den Durchstich vom Rostocker Platz zur künftigen Brücke geschaffen werden. Dazu waren Häuser mit 24 Wohnungen abzurechen. Diese Entscheidung fiel dem Stadtrat äußerst schwer. Eine stadtferne Umgehung an Borwinseck vorbei als Alternative ohne Gebäudeabbrüche hätte nicht nur doppelte Kosten für Straßen und Brücke, auch für jedes Fahrzeug künftig 3 km mehr Fahrkilometer erfordert. Das war nicht mehr die gewollte innerstädtische Lösung und der Bevölkerung nicht zuzumuten. Also musste in den sauren Apfel gebissen werden. Bei der damaligen Wohnungssituation eine bleischwere Entscheidung! Danach konnte der Anschluss auch von dieser Seite erfolgen. Die neue Stadtrasse nahm Gestalt an.

Die letzte und wichtigste Phase sollte nun beginnen. Es war gelungen, die Fertigteile der Brücke BT 70 über die „Freunde“ vom Autobahnbau zu beschaffen und nach Güstrow zu bringen. Fehlte jetzt etwa eine Brücke an der Autobahn? Alles eine Frage der Planung, sagten die Autobahnbauer vielsagend. Manches ging damals!! Auch für die Montage konnten die Autobahnbauer mit ihrer schweren Technik helfen. Schwieriger für die kleinen örtlichen Betriebe war es, die passenden Anschlüsse zu bauen. Der feste Wille war da, also gab es auch einen Weg.

Stadt und Kreis hatten die Autobahnbauer während des Baues der Autobahn, die immerhin 47 km durch den damaligen Kreis Güstrow führte, mit vielen Leistungen unterstützt, wie z.B. den riesigen Mischplatz in Güstrow Rövertannen, mit Unterkünften und Verpflegung der Bauarbeiter. Nun durfte auch mal eine Gegenleistung eingefordert werden. Wie sagt man so schön? Eine Hand wäscht die andere. Mit dem Bau des Parkplatzes An der Schanze, der uns auch heute noch gute Dienste leistet, waren uns die Autobahner schon entgegen gekommen. Nun folgte der nächste Streich. Die Brücke hatte immerhin eine Spannweite über die Länge



Manfred Kirsch

Stege, die Eisenbahnlinie, die Nebel und die Zufahrtsstraßen. Das war nun das Bauwerk, das die Stadtteile Nord und Süd miteinander verband. Die Voraussetzung, um die Aufgaben der Zukunft zu meistern.

Als am 3. Oktober 1980 aus den unterschiedlichsten Töpfen 18 Millionen Mark verbaut waren, das Band zur Freigabe der Brücke zerschnitten, und die ersten Autos über die Brücke gefahren waren, fiel den Organisatoren ein Stein vom Herzen. Die Falschen erhielten den Lorbeer. Das war zu DDR-Zeiten öfter so.



Die Liebnitz-Brücke, das Blaue Wunder Güstrows

Wenn ich heute über das blau kolorierte Wunder fahre, unsere Liebnitz-Brücke, dann denke ich oft an diesen „Drahtseilakt“ zurück, der über fünf Jahre ging. Niemand hätte es für möglich gehalten, dass der Streich gelingen würde. Es war für die Güstrower erfreulich, dass diese Brücke nach bundesdeutschen Normen im Jahre 2002, breiter und großzügiger, an gleicher Stelle neu errichtet wurde. Das zeigt, dass sie damals schon am richtigen Standort erbaut wurde. Dass unsere Pläne nicht die Schlechtesten waren.

Das anno dazumal konzipierte Verkehrs-Kreuz mit der Tangente von Ost nach West zu vervollkommen, blieb uns leider verwehrt. Ein zweites Mal ließ sich der Bezirk nicht überlisten. Er hatte irgendwann die Husarenstücke bemerkt. Damit waren weitere ähnliche Maßnahmen erst mal gestorben.



Im Bus v. l. n. r.: Rudi Fleck, Vorsitzender des Rates des Bezirkes, Bürgermeister Manfred Kirsch, Ingrid Buchhorn, die den Ratsvorsitzenden Horst Wegner vertritt, Herr Ohde, I. Sekretär der Kreisleitung der SED, ganz rechts Martin Moehrcke vom Rat des Kreises Güstrow

Das Güstrower Kreuz, wie damals geplant, ist bis heute nicht gebaut. Vielleicht ist es bei den heutigen Verkehrsverhältnissen auch nicht zweckmäßig. Der Verkehr aus Richtung West in Richtung Schwerin schlängelt sich immer noch durch die Bleicher-Straße, über den Alex, durch die Linden- und Schweriner Straße. Um Ecken und Kanten. Aber eine schlüssige Route, die das Verkehrsgeschehen fließender machen und zugleich die Bausubstanz besser schützen würde, die also unserem Städtchen besser zu Gesicht stehen würde, ist leider immer noch nicht gefunden.

