



Aktivitäten

Zum Wiederaufbau der Kurfürstenbrücke



Denkmal des Großen Kurfürsten

Die ehemalige Lange Brücke, deren Geschichte bis ins 13. Jahrhundert zurückreicht, gilt als zweitälteste innerstädtische Verbindung über die Spree. Kurfürst Friedrich III. ließ durch Johann Arnold Nehring bis 1695 die erste Steinbrücke an dieser Stelle errichten, die ab 1703 auf einem Podest das Denkmal des Großen Kurfürsten von Andreas Schlüter trug, eines der bedeutendsten Reiterstandbilder der Barockzeit.

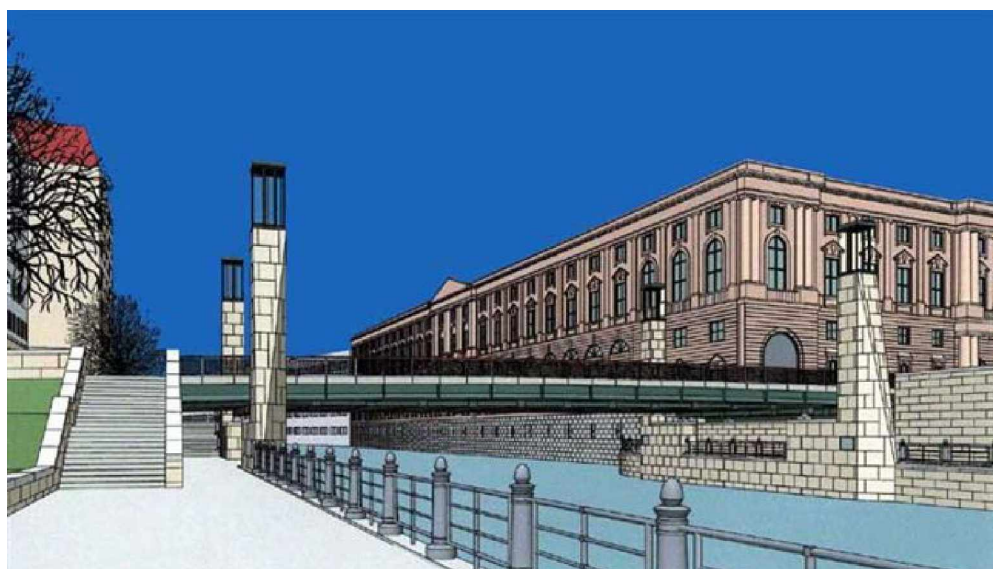
Zweihundert Jahre später, 1895, wurde diese fünfbojige Brücke durch eine dreibojige ersetzt. Die Seitenbögen erhielten eine lichte Weite von 15 m, der Mittelbogen mit dem Denkmalsunterbau eine Weite von etwa 8 m. Trotz veränderter Bogenanzahl wahrte die neue Konstruktion den Charakter des Vorgängerbaus. Fortan trug sie auch offiziell den Namen Kurfürstenbrücke, den ihr der Volksgmund bereits seit Generationen gegeben hatte. Erst seit 1951 wird sie, in Negierung ihrer historischen Bedeutung, Rathausbrücke genannt. Im Krieg wurden das westliche und das mittlere Bogenfeld



Kurfürstenbrücke um 1900

Denkmalvorbau und westlicher Pfeiler wurden erst 1974 abgerissen und gegen ein weiteres Provisorium ausgetauscht.

Walter A. Noebel hatte den im Juli 1998 ausgelobten Wettbewerb für einen Neubau der Brücke gewonnen, die das Nachkriegsprovisorium ersetzen soll. Sein Entwurf sieht folgendes vor: Zwei granitverkleidete Pfeiler ragen aus den Kaimauern der Spree empor und tragen einerseits die Stahlkonstruktion der Brücke und andererseits, an ihren Enden, ebenso verkleidete Pylone mit Lampenaufsätzen. Die etwa 40 Meter lange Konstruktion hat eine nur sehr leicht gebogene Kontur und nimmt alle notwendigen Versorgungsleitungen auf. Ein Uferweg führt vom Palast der Republik unter der Brücke hindurch und auf der anderen Seite vom Nikolaiviertel zum Marx-Engels-Forum.



Geplanter Neubau der Kurfürstenbrücke

bitte weiterblättern



FORUM STADTBILD BERLIN



128.1

Zum Wiederaufbau der Kurfürstenbrücke – Fortsetzung –

Nein, eine experimentelle, das Umfeld störende Lösung ist das nicht, sondern ein durchaus konservativer, beinahe harmloser Entwurf. So harmlos und diskret, dass er nicht die Nähe zum Schloss verrät, zum Marstall oder eben an die Tatsache erinnert, dass dies der Ort der zweitältesten Brücke Berlins ist. In ihrer Beliebigkeit könnte diese Brücke überall stehen, nur nicht hier, wo mehr als Beliebigkeit erwartet wird. Die neue Brücke wird ohne Mittelpfeiler gebaut; einen Unterbau für das Kurfürstendenkmal wird sie nicht bekommen. Im Jahre 2000 sollte sie ausgeführt werden, doch die Pläne verschwanden zunächst einmal wieder in der Schublade. Überraschend kündigte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nach jahrelangem Stillstand im April 2007 den geplanten Baubeginn für November 2007 an.

Endlich soll das Provisorium verschwinden. Doch was eigentlich erfreulich ist, hat zugleich einen bitteren Beigeschmack: Auf Seiten des Senats hat man offensichtlich völlig übersehen, dass die historisch überaus bedeutende Kurfürstenbrücke ein unverzichtbarer Bestandteil des zentralen Ensembles rund um das Schloss ist und, durch das Reiterstandbild Schlüters geädelt, ein Kunstwerk von Weltgeltung. In ihrer architektonischen Ausprägung steht sie in direkter Beziehung zu Marstallgebäude und Schloss. Nur wer die Reparatur des arg lädierten Stadtbildes an dieser Stelle vereiteln will, wird einer modernen Konstruktion, zudem ohne Denkmal, Vorschub leisten.

Die architektonischen und historischen Zusammenhänge verlangen indessen nach einer dreibogigen Brücke, die dem Vorgängerbau des 19. Jahrhunderts sehr nahe kommt und die das Wiederaufstellen des Denkmals zulässt! Eine diesbezügliche Forderung ist keinesfalls als exotisch anzusehen, sondern steht in der zu DDR-Zeiten begründeten Tradition der Reparatur des Stadtraumes, die mit dem Wiederaufstellen des Denkmals Friedrichs des Großen und der Figuren der Schlossbrücke begann und sich nach der Wende fortsetzte in der Wiedergewinnung des Lustgartens, des Schinkelplatzes, der Kommandantur, der Standbilder der Generäle der Befreiungskriege Unter den Linden und die mit dem Neubau des Schlosses und der Bauakademie fortgeführt werden wird.

Da ein Pfeiler der historischen Brücke an Ort und Stelle erhalten ist, wird dieser in das neue Bauwerk zu integrieren sein, um nicht den letzten originalen Rest zu zerstören! Da sogar der hauptsächlichliche Brückenschmuck noch vorhanden ist, Schlüters Reiterstandbild des Großen Kurfürsten, wäre in jedem vergleichbaren Fall die Forderung der Denkmalpflege, auch nach der rigiden Charta von Athen, deutlich: die Originalsubstanz ist zu bewahren und das Denkmal wieder am ursprünglichen Ort aufzustellen.

Das Wettbewerbsergebnis der Jahre 1998/99 als Grundlage für einen Neubau heranzuziehen hieße, von längst überholten Grundbedingungen auszugehen, denn damals war der Beschluss des Bundestages zur Rekonstruktion des Berliner Schlosses noch gar nicht absehbar.

Durch ein seinerzeit noch vorstellbares modernes Gebäude an Stelle des Schlosses wäre eine wiedererrichtete Kurfürstenbrücke obsolet gewesen. Eine Begutachtung der neuen Gesamtlage hätte stattfinden und in die Planung einfließen müssen. Dies ist nicht geschehen.

Die Bedingungen, auf denen die Ausschreibung des Wettbewerbs beruhte, gab unter anderem das Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin vor. Demnach soll der Brückenquerschnitt wesentlich breiteren Schiffen im Gegenverkehr angepasst sein, was einem Mittelpfeiler der Kurfürstenbrücke entgegensteht. Die Durchfahrtsbreite hat demnach bei mindestens 26 Metern, die lichte Höhe über die gesamte Breite bei 4,50 Metern zu liegen. Nun ist gegen großzügige Durchfahrtsmaße an sich nichts einzuwenden; sie sollten aber nicht die einzigen Kriterien eines Brückenneubaus sein. Was am Teltowkanal oder an der Havel seine volle Berechtigung haben mag, findet in diesem hochsensiblen innerstädtischen Bereich seine Relativierung. Wäre die alte Brücke nicht gesprengt worden, genösse sie ohnehin Bestandsschutz – mit allen Konsequenzen für die Schifffahrt. Und diese kommt mit den bestehenden Spreebrücken durchaus zurecht, siehe z.B. Moltkebrücke.

Es ist nicht einzusehen, warum heutzutage in Berlin allein deshalb keine mehrbogigen Brücken mehr gebaut werden dürfen, weil Wünsche der Planer zu dogmatischen Sachzwängen hochstilisiert werden, die gar nicht existieren. Hier ist von der Verwaltung ein Mentalitätswechsel einzufordern, der sowohl die Ästhetik des gesamten Stadtraumes, als auch die Geschichte des Ortes als Richtschnüre in die Planungen mit einbezieht. Es gilt Prioritäten zu setzen.

Mit dem Bau des direkt neben der Kurfürstenbrücke liegenden Palastes der Republik wurde dessen Fundamentwanne im südlichen Bereich etwa zehn Meter in die Spree hineingeschoben. Dadurch entstand direkt unter der Brücke ein Versatz der Uferlinie. Der Palast wird nun abgerissen, doch seine Wanne soll erhalten bleiben. Zweifellos wird diese beim Bau des Schlosses erhebliche statische Probleme aufwerfen, da das Gebäude zur einen Hälfte auf der Wanne stünde, zur anderen gänzlich anders zu gründen wäre. Letztendlich muss also mit einer Beseitigung der Wanne gerechnet werden, wovon aber auch die Brückenkonstruktion erheblich betroffen wäre. Im Herbst 2007 wird der Realisierungswettbewerb für den Wiederaufbau des Berliner Schlosses durchgeführt. Erst mit dessen Ergebnis herrscht Klarheit über den künftigen Verlauf der Uferlinie der Spree. Ein Planungsstopp wäre allein aus diesem Grunde vernünftig.

bitte weiter lesen



Zum Wiederaufbau der Kurfürstenbrücke – Fortsetzung –

Der Senat hatte die Unterbringung von Uferwanderwegen mit Unterführung der Brücke auf beiden Seiten der Spree vorgegeben. Diese so bürgerfreundlich anmutende Idee stößt jedoch am Marstallgebäude an ihre Grenzen, denn dort kann der Weg nicht weitergeführt werden und endet, keine zehn Meter hinter der Brücke, abrupt. Neben einem Ausgang zum Straßenniveau soll die dort entstehende winzige Erlebnisfläche Verweilqualität bieten. Viel Aufwand für wenig Nutzen, denn für den Uferwanderweg wird die Spree weiter verschmälert, indem die Uferlinie der Palastwanne nach Süden weiter geführt und der bestehende Versatz auf Kosten der Flussbreite ausgeglichen wird. Der Aufwand für Planung und Realisierung dieses Weges dürfte immens sein.

Die Mittel könnten besser und vorausschauender dafür eingesetzt werden, die Bodenwanne des Palastes wenigstens auf die alte Uferlinie der Spree zu reduzieren. Dies hätte zwei Effekte: Zum einen würde die an dieser Stelle recht schmale Spree wieder etwas ausgeweitet und dadurch im Stadtgefüge besser wahrgenommen werden. Zum anderen wäre die neu zu errichtende Brücke weniger abhängig vom Schicksal der Palastwanne. Bei ursprünglicher Flussbreite könnte tatsächlich eine dreibogige Brücke entstehen, deren äußere Bögen jeweils 15 Meter überspannten – wie bei der alten Kurfürstenbrücke. Zwei Bögen je 15 Meter entsprechen zwar nicht einem Bogen mit 26 Metern. Doch unter Letzterem blieben bei Gegenverkehr jedem Schiff nur 13 Meter; ein Gegenverkehr, der bei zwei Bögen so gar nicht stattfände. Sollte eine dem historischen Vorbild nachempfundene Kurfürstenbrücke tatsächlich an einem verkehrstechnischen Rechenispiel scheitern?

Der Senat plant angesichts des nahenden Wiederaufbaus des Schlosses, quasi in letzter Minute, ein Bauvorhaben zu forcieren, das nicht einmal dem eigenen Anspruch auf „kritische Rekonstruktion“ der Stadt entspricht. Wollen sich Senat und Regierender Bürgermeister wirklich dem Verdacht aussetzen, nach dem Motto zu handeln: wenn schon ein rekonstruiertes Schloss nicht zu verhindern war, dann wenigstens die historische Brücke boykottieren? Einem gesunden, schönen und historischen Stadtbild scheint wieder nur eines entgegenzustehen: die Ideologie! Der Senat bevorzugt ein rund 5 Millionen Euro teures Experiment moderner Architektur, das in einigen Jahren – dann nicht mehr modern, dafür aber als unwürdig erachtet – doch einer Brücke in historischer Form zu weichen hätte, auf der sich auch das Denkmal wieder installieren ließe. Solcherlei Politik ist kurzsichtig und der Bedeutung des Ortes nicht angemessen!

Eine Debatte hierzu findet bisher nicht statt. Da sich die Voraussetzungen für einen Neubau der Kurfürstenbrücke fundamental geändert haben, fordert das Forum Stadtbild Berlin den sofortigen Stopp der Bauvorbereitungen, das Abwarten des Ergebnisses des Realisierungswettbewerbes für den Wiederaufbau des Berliner Schlosses, dann eine neue Diskussion und einen neuen Wettbewerb. Eile ist geboten, denn der Beginn der Bauarbeiten ist inzwischen zwar verschoben worden, aber nur um zwei Monate – bis Januar 2008.

Drucken Sie bitte diese **PDF-Version** aus, unterzeichnen Sie unsere Forderung an der vorgesehenen Stelle und senden Sie das Dokument per Post an unsere Adresse:

Forum Stadtbild Berlin e.V.
Spindlers Hof, Wallstraße 9 - 13
10179 Berlin-Mitte

Versenden Sie den Vordruck bitte auch an möglichst viele Personen, von denen Sie glauben, dass sie uns mit ihrer Unterschrift unterstützen werden. Vielen Dank!

Berlin, im Juni 2007

Der Vorstand

Text: Kristian Ludwig, Kunsthistoriker und Historiker