

MARSCHALLBRÜCKE

Construction parlante

C2/e2

Lage Luisenstraße/Wilhelmstraße, 10117 Berlin-Mitte

Bauzeit [a] 1881/82; [b] 1997–99

Tragwerksplanung und Gestaltung [a] Technisches

Büro der städt. Baudeputation, Abt. Tiefbau

(Leitung: Paul Gottheiner); [b] Pichler Ingenieure

mit Benedict Tonon

Geländer und Dekor [a] Kunstschmiede Puls

Ausführung [b] Porr Technobau, Krupp Stahlbau Berlin

Im Zuge der Erweiterung der Wilhelmstraße Richtung Norden war hier 1820 zunächst ein (als Steinbrücke dekoriertes) hölzerner Übergang über die Spree gebaut worden. 1881/82 wich er einer reich dekorierten eisernen Bogenbrücke, die die Spree in drei Schwüngen überquerte. Deren südliches Feld wurde in den letzten Tagen des Zweiten Weltkriegs zerstört, doch schon bald in vereinfachter

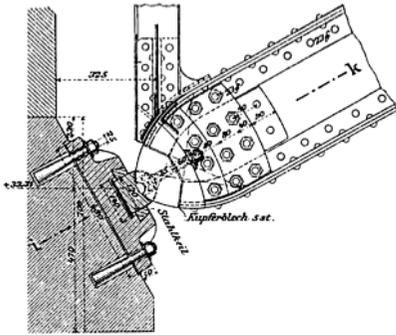
Form wiederaufgebaut. 1995 ging dann aus einem Wettbewerb die Marschallbrücke in ihrer heutigen Fassung hervor.

Ihre zunächst rätselhafte Konzeption erklärt sich aus dem Ziel eines Ausgleichs zwischen verkehrlichen, statischen und denkmalpflegerischen Interessen. Während die nördliche Brückenöffnung zumindest äußerlich erhalten blieb, wurden der südliche Strompfeiler abgetragen und die angrenzenden Felder zu einer einzigen, etwa 39 m weiten Öffnung zusammengefasst. Der Überbau der Straßenbrücke verläuft nun als ein durchgehender Träger über die beiden ungleichen Öffnungen hinweg. Gewahrt wird man seiner nicht: Die Ansicht prägen beidseits vorgelagerte Gehwegbrücken, die von der Straßenbrücke konstruktiv vollständig entkoppelt sind.

Im nördlichen Feld werden diese von den besterhaltenen der historischen Zweigelenkbögen getragen. Sie ähneln denen der Kreuzberger [14] **Admiralbrücke**, übertreffen jene aber noch an Schlankheit: Mit nur 53 cm hatten sie im Scheitel die geringste Konstruktionshöhe aller da-

Blick von
Südwesten, 2020





Konstruktion des historischen Kämpfergelenks



Blick von Westen, vor 1896



mals in Berlin errichteten eisernen Bogenbrücken. Geschuldet war der Rekord dem Kampf um jeden Zentimeter an Durchfahrthöhe – und eben dieser bestimmte nun auch den Entwurf der beiden neuen Fußgängerbrücken über der großen Öffnung. Zur Minimierung der Höhe sind deren Stahlträger durch beidseits angelaagerte Spannglieder und angeschweißte Rahmenschwerter doppelt versteift. Letztere wirken wie eine elastische Einspannung und kontern im (vertikal verschieblichen) Fußpunkt zugleich den Schub der historischen Bögen. Auch für die Straßenbrücke wurde die Minimierung der Konstruktionshöhe zum entscheidenden Entwurfsparameter; zum Einsatz kamen Verbundfertigteilträger des Systems Preflex mit vorgespannten Beton-Zuggurten. Mit ihrer offensiven Gegenüberstellung der Bautechnik aus zwei Jahrhunderten

steht die Marschallbrücke damit nicht nur für den klugen Dialog zwischen Alt und Neu, sondern auch für eine sich mutig erklärende „sprechende Konstruktion“. Die nicht mehr genutzten historischen Bogenträger überspannen im Übrigen heute am Deutschen Technikmuseum den Landwehrkanal als Teil des 2001 eröffneten Anhalterstegs.

Grundlegende Literatur

Die Strassen-Brücken der Stadt Berlin. Berlin 1902, Bd. 1, S. 67f., Bd. 2, Tf. 5f.; Gerhard Pichler, Roland Guggisberg: Marschallbrücke – Ersatzbau im historischen Kontext. In: Stahlbau 66 (1997), S. 797ff.; Eckhard Thiemann, Dieter Descyk: Als die Brücken im Wasser knieten. Zerstörung und Wiederaufbau Berliner Brücken. Berlin 2015, S. 72f.

← Auflager am Stropfpeiler, 2020

Aufbau der neuen Brücke

