Inv.-Nr.: 2010/311

1

2

Die Oberbaumbrücke 1924

Abends legte sich ein Baum über die Spree

Wassertore im alten Berlin und ein einsamer Bahnhof

Wie eine mittelalterliche Ritterburg sieht die Oberbaumbrücke aus, in rotem Backstein errichtet und mit Ziergiebeln, Wehrgang, Zinnen und Schießscharten versehen. Sie soll ab 1992 voraussichtlich wieder instandgesetzt werden, war kürzlich einer Pressemitteilung des Senats zu entnehmen (Berliner Zeitung vom 1. 2. 1991). Und da sie als Baudenkmal eingetragen ist, werden dann auch die beiden mächtigen Wachtürme mit ihren Spitzen neu erstehen, die den Krieg beschädigt überstanden haben und uns heute an die einstige Bedeutung dieses Bollwerks erinnern.

Der eigenartige Name Oberbaumbrücke stammt aus dem beginnenden 18. Jahrhundert, als Berlin mit einer neuen Ringmauer umgeben wurde und mit 16 Toren für die Zoll- und Personenkontrolle. Die Spree, die die Stadt durchfließt, erhielt damals an ihren Eintritts- und Austrittsstellen ebenfalls Stadttore – „Wassertore". Diese Pforten hießen „Oberbaum" und „Unterbaum" und bestanden aus starken, fest eingerammten Holzstämmen, die in der Flußmitte nur einen schmalen Durchlaß für die Schiffahrt freiließen. Bei Einbruch der Dunkelheit wurde er durch einen eingeschobenen riesigen, mit Nägeln bezahnten „Baum" geschlossen. Ein sogenannter „Baumschließer" hatte die schwimmende Schranke zu bedienen und dafür zu sorgen, daß kein Schiff im Dunkeln unkontrolliert in die Stadt kam, Schmuggel und Zollvergehen geahndet wurden. Am Tage aber wurden hier alle Güter von Zollwächtern geprüft und mit der Akzise besteuert.

Zwei Zollstationen und zwei Baumschließer kontrollierten also damals den Wasserzugang zur Stadt. Der eine befand sich am unteren Ende, wo die Spree die damalige Stadt wieder verließ, und wo Schiffe aus Potsdam und Spandau ankamen. Das war der „Unterbaum", auf den heute die kleine Unterbaumstraße am Südportal der Charité zurückgeht. Der andere Zugang lag an der oberen Spree, am „Oberbaum", wo jetzt die Oberbaumbrücke steht. Diese beiden „Bäume" markierten die Stadtgrenze, und justament an jenen Stellen war leider auch in den Jahren nach 1945 gesperrtes „Grenzgebiet". Heute kann man die Oberbaumbrücke wieder zu Fuß passieren. Sie bietet dem Spaziergänger einen schönen Blick auf die Spree mit ihren Lagerhäusern und dem Schiffsverkehr am Osthafen.

Die Oberbaumbrücke wurde in den Jahren 1894 bis 1896 anläßlich der Gewerbeausstellung in Treptow anstelle einer einfachen hölzernen Zugbrücke errichtet. Als wohl längste Brücke Berlins diente sie mit ihren 160 Metern zahllosen Fußgängern, Fahrzeugen und Straßenbahnen und seit 1902 auch der U-Bahnlinie 1, die hier über die Spree zum U-Bahnhof Schlesisches Tor führte und dann weiter bis nach Ruhleben.

Der von der Brücke nur einige Schritte entfernte Bahnhof Schlesisches Tor knüpft mit seinen Namen ebenfalls an Stadtgeschichte und ehemalige Stadttore an, darüber hinaus auch mit seinem reizvollen historisierenden Gebäude. Er wurde in den Jahren 1899 bis 1901 auf einer Straßeninsel an dem einstigen Tor errichtet und von dem Architekten Hans Grisebach im Stil der Rennaissance mit einer Reihe von spätgotischen Formelementen entworfen. Auf Säulen ruhende Vorbauten, Spitz- und Rundbögen, Zinnen- und Fensterrosetten schmücken den auf seiner Südseite 55 Meter langen Bahnhof, ein Ziegelrohbau mit Sandsteingliederung und Marmor.

Wie eine richtige Eisenbahnstation war er mit einer Bahnhofswirtschaft und mehreren Läden ausgestattet. Von der Gaststätte führte eine Wendeltreppe zu dem in Bahnsteighöhe angelegten oberen Erfrischungsraum mit anschließender Terrasse. Diese Treppe lag in einem Turm, der mit einer die übrigen Dächer überragenden Haube nebst Dachreiter malerisch bekrönt war und heute noch zu sehen ist.

Unser Rennaissance-Bahnhof ist jetzt allerdings Endstation. Die U-Bahnstrecke über die Oberbaumbrücke bis zum Bahnhof Warschauer Brücke fiel 1961 dem Mauerbau zum Opfer. Überlegungen, wie unter neuen Bedingungen entschieden werden sollte, sind noch nicht abgeschlossen. In den Räumen der ehemaligen Bahnhofswirtschaft, wo sich seit Jahren ein sogenannter Stadtteil-Treff mit Ausstellungen und Veranstaltungen befindet, will der Verein Neues Universum ein Museum für Jugendliche und Kinder einrichten, wie im November 1990 beschlossen. Ein „Museum zum Anfassen", zum unmittelbaren Erleben der Geschichte.

Dr. Winfried Löschburg

3

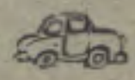
Am Stralauer Tor i. J. 1925

4

5

6

Friedrichshainer
Bürgerbegehren
Oberbaumbrücke

- **Keine**  **über die Oberbaumbrücke**
- **Keine Schließung des »innerstädtischen Ringes«**

Der Senat von Berlin plant die Öffnung der Oberbaumbrücke, um damit den "Innenstadtring" zu schließen.

Die für die Warschauer und Petersburger Straße vorausgesagten Zahlen von 50.000 – 70.000 Autos täglich werden extreme Belastungen für den gesamten Bezirk mit sich bringen:

- Der Lärm wird unerträgliche Ausmaße annehmen und durchschnittlich drei- bis viermal so laut werden wie heute
- Die drastische Verschlechterung der Luft durch Stickoxyde, Benzol, Dieselruß u.a. wird zu Schadstoffkonzentrationen führen, die weit über den EG-Grenzwerten liegen
- Die AnwohnerInnen, ganz besonders die Kinder, werden extremen Unfallgefahren ausgesetzt

Mit diesem Bürgerbegehren nach § 40 Bezirksverwaltungsgesetz wollen wir die Aufstellung eines Bebauungsplanes durch die Friedrichshainer Bezirksverordnetenversammlung (BVV) erreichen, der sicherstellt, daß kein Autoverkehr über die Oberbaumbrücke rollt. Im Rahmen dieses Bebauungsplanes müssen die betroffenen AnwohnerInnen angehört und können Einwendungen erhoben werden.

Um ein Bürgerbegehren durchführen zu können, muß allerdings zuerst die Hürde: "Antrag auf ein Bürgerbegehren" übersprungen werden. Dazu werden die Stimmen von 2% der Friedrichshainer Wahlberechtigten benötigt.

Erst danach beginnt das eigentliche "Bürgerbegehren", das dann von mindestens 10% der Friedrichshainer Wahlberechtigten unterstützt werden muß. Dabei werden die Stimmen des vorangegangenen Antrages mitgezählt.

Unterstützen Sie mit uns die Forderung nach einem demokratischen Verfahren und unterzeichnen Sie das Bürgerbegehren!

- **KEINE ÖFFNUNG DER BRÜCKE FÜR DEN AUTOVERKEHR**
- **WEITERBAU DER U-BAHN LINIE 1**
- **FÜHRUNG DER STRASSENBAHN ÜBER DIE OBERBAUMBRÜCKE NACH KREUZBERG**

Das Bürgerbegehren kann bei folgenden Adressen unterzeichnet werden:

Grüner Laden, Müggelstraße 6
Bündnis Friedrichshain, Schreinerstraße 58
Frieda Frauenladen, Grünberger Straße 24
Simon-Dach-Str. 9
Frauentreff Maxi, Petersburger Str. 47
Betroffenenvertretung, Schreinerstr. 36
Wahlbüro Ilja Seifert, Gubener Str. 27
Gemeindebüro Zwingli, Rudolfstr. 14

Weitere Informationen unter ☎ 5 89 69 31

8

9

10

Nach dem Krieg nur notdürftig geflickt, fristete die Oberbaumbrücke zu Mauerzeiten als „Rentnerübergang" ihr Dasein. Inzwischen hat die Verbindung zwischen Kreuzberg und Friedrichshain wieder eine Bedeutung. Täglich legen Tausende Pendler den Weg zwischen Warschauer Straße und U-Bahnhof Schlesisches Tor zu Fuß zurück. Jetzt hat sich die Senatsbauverwaltung für den Ausbau der Brücke entschieden. Bereits Anfang 1992 sollen die Arbeiten beginnen, Mitte 1993 die vierspurige Verbindung wiederhergestellt sein. Dafür sind vorerst 65 Millionen DM veranschlagt. Dazu kommen dann noch die Kosten für die Wiederherstellung der U-Bahn-Linie 1 bis Station Warschauer Brücke. Hier müssen zusätzlich noch die Bahnhofsanlage und eine Brücke über die Stralauer Allee gebaut werden. Aber 1994 sollen die U-Bahnen wieder auf der ursprünglichen Streckenführung fahren.

Text & Foto: PRESS-PHOTO

11

12

14

Wiederverwertbare Fußgängerbrücke

Friedrichshain (sp). **Eine neue Fußgängerbrücke verbindet die beiden Bezirke Kreuzberg und Friedrichshain. Die Oberbaumbrücke ist deshalb bis zum Abschluß der Instandsetzungsarbeiten komplett gesperrt.**

Der neue Fußweg ist aus wiederverwendbaren Stahlbauelementen zusammengesetzt. Fünf Einzelbrücken wurden vormontiert, vier in die endgültige Brückenlage einzeln per Lastkahn eingeschwommen und die fünfte Brücke mittels Kran vom Land eingehoben. Der so zusammengesetzte Fußweg hat eine Gesamtlänge von rund 145 und eine Breite von 3,50 Meter. Fahrräder sind aufgrund der eingeschränkten Breite über die Brücke zu schieben. Über 6prozentig geneigte Rampen, die zusätzlich mit Handläufen für Behinderte ausgerüstet sind, ist die Fußgängerbrücke an den Gehbahnen Gröbenufer, Bevernstraße und Mühlenstraße angebunden. Kosten des Brückenbaus: 3,5 Millionen Mark für den Aufbau und eine Million für den Rückbau. Die Brückenteile können komplett wiederverwendet werden.

Die neue Fußgängerbrücke zwischen Friedrichshain und Kreuzberg. Foto: Heine

13

15

Der „Oberbaum" war einst ein über den Fluß gezogener dicker Baumstamm als Zollschranke. Die 150 Meter lange „Märkische Brücke" (historisches Foto) symbolisiert an dieser Stelle die Stadtmauer und das „Wassertor".

Oberbauleiter Wolfgang Mailahn zeigt die Kupferspitze von einem Schmuckgiebel – sie wurde auf dem Spreegrund gefunden (kl.Foto).

Geschenk aus der Spree für die Oberbaumbrücke

Friedrichshain/Kreuzberg – Die Spree machte Berlins Denkmalschützern ein wertvolles Geschenk: Neben der Oberbaumbrücke entdeckten Taucher Teile der historischen Brückenkonstruktion. Die siebenbogige Brücke in märkischer Backsteingotik (gebaut 1894 bis 1895) war nach dem Mauerbau Fußgängerüberweg zwischen Ost und West, wird jetzt für 72,5 Millionen Mark restauriert.

„Die Bruchstücke der beiden 32 Meter hohen Türme wurden im Flußschlamm konserviert, sind noch gut erhalten. Denkmalpfleger wollen die bis zu zwei Kubikmeter großen Teile wieder einbauen lassen", sagt Oberbauleiter Wolfgang Mailahn (54). „Das Gefieder eines preußischen Adlers aus getriebenem Kupfer, der einst auf einem Turm thronte, holten wir ebenfalls aus dem Wasser. Dazu noch die Kupferspitze von einem der Schmuckgiebel."

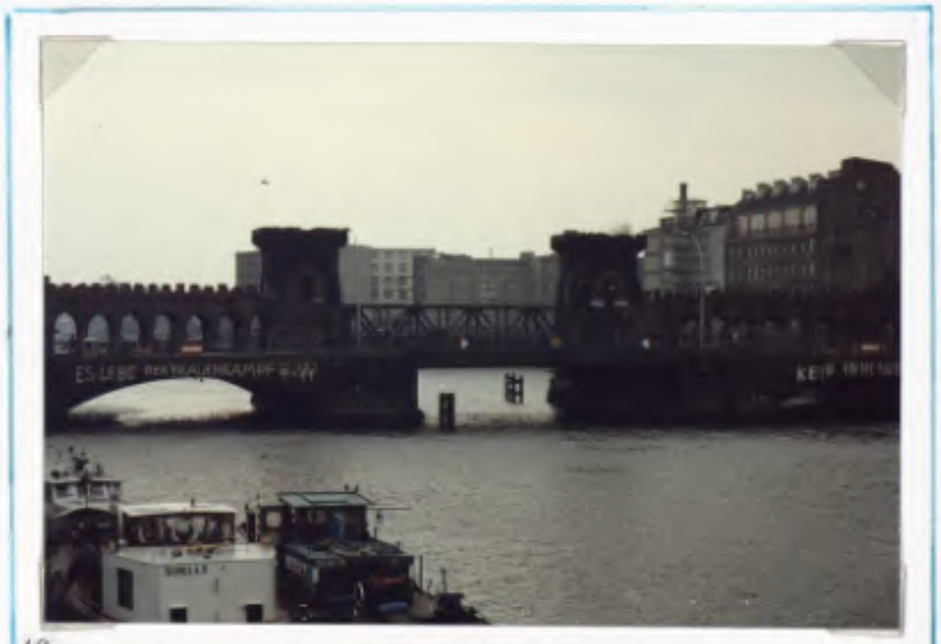
Wie die Brückenteile in die Spree kamen – darüber gibt es noch keine gesicherten Erkenntnisse. Experten schließen jedoch nicht aus, daß die DDR-Grenztruppen sie ins Wasser gestoßen haben könnten, um bei Fluchtversuchen freies Schußfeld zu haben. Denkmalpfleger Uwe Bennke (35): „Unsere Aufgabe ist jetzt, aus den Funden weitere Details des Bauwerks herauszusuchen. Die Erbauer von einst benutzten rund 1500 verschiedene Mauersteinformen mit zahlreichen bunt glasierten Schmuckornamenten. Nun können wir viele in Ziegeleien nachbrennen lassen."

Ende 1995 soll alles fertig sein. Dann rollen wieder die U-Bahnlinie 1 (Schlesisches Tor- Warschauer Straße), Autos und Straßenbahnen über die Oberbaumbrücke. Sie bekommt deshalb Verstärkungen aus Stahl. „Die sind weitgehend unsichtbar, werden mit Steinen verblendet. Die Oberbaumbrücke wird wieder die schönste von Berlin," versichert Oberbauleiter Mailahn. H.St.

17

18

oben: Oberbauleiter Wolfgang Mailan
oben rechts: Der erste Stein für Restaurierung der Oberbaumbrücke wurde am 5.7.93 durch des Senator f. Bau- und Wohnungswesen Herrn Nagel "eingebaut"



19

20

21

22

Die Oberbaumbrücke

(he). Die Oberbaumbrücke wurde 1894 als siebenfeldrige steinerne Gewölbebrücke mit einer Länge von 150 Metern auf massiven Pfeilern über die Spree errichtet. Sie verbindet Friedrichshain mit Kreuzberg und stellte eine wichtige Verbindung zur Innenstadt her. Auch die Hochbahn der Linie U 1 wurde über sie geführt. Mit dem Mauerbau wurde die Brücke gesperrt und ist seitdem mit erheblichen Schäden belastet. Nach dem Neubau soll auch die Hochbahn wieder fahren. Kosten: 70 Millionen Mark.

23

24

25

Bau der provisorischen
Fußgängerbrücke 1993

Pünktlich zur Senatoren-Visite konnte Brücken-Oberbauleiter Wolfgang Mailahn vermelden: „Nach dem wir bisher nur abgerissen haben, beginnen wir heute mit dem Aufbauen der Brücke. Als erstes wird eines der sieben Brückensegmente betoniert."

Begonnen hatte die Sanierung der 1894 erbauten, 150 Meter langen Verbindung zwischen Kreuzberg und Friedrichshain am 3. Juli letzten Jahres.

26

Oberbaumbrücke im Oktober fertig

Friedrichshain – Die 100jährige Oberbaumbrücke, einst wichtigste Verbindung zwischen Friedrichshain und Kreuzberg, wächst wieder zusammen. Gestern wurde als erstes Stück die Auffahrt am Friedrichshainer Ufer betoniert.

Bis Oktober soll die 150 Meter lange Ziegelbrücke eine Betonauflage haben. Dann können nach 33 Jahren Zwangspause wieder Autos aus der Warschauer Straße über die Spree nach Kreuzberg rollen. „Wir bauen drei Autofahrbahnen, eine kombinierte Auto/Tram-Spur und eine reine Straßenbahnspur", sagt Bausenator Wolfgang Nagel (SPD). Ab September 1995 soll auch die U-Bahn-Linie 1 vom Schlesischen

Noch klafft in der Mittelöffnung der Oberbaumbrücke eine Lücke. Die beiden Hauptürme werden wieder auf 34 Meter Höhe aufgestockt. Innen sollen Original-Schmuckteile der Brücke ausgestellt werden, die Taucher geborgen haben.

Tor wieder weiter über das Gleisviadukt der Brücke bis zur Warschauer Brücke fahren.

Für die Wiederherstellung der zum Kriegsende gesprengten Überführung müssen rund 35 000 Ziegel in 300 Maßen nachgeformt werden. Gesamtkosten: 72,5 Millionen Mark. Die U-Bahn-Technik kostet nochmals 170 Millionen Mark.

BIs.

27

28

Oberbaumbrücke

Alter Glanz für 72 Millionen Mark

Friedrichshain/Kreuzberg – Die Oberbaumbrücke, die zwischen den Stadtbezirke Friedrichshain und Kreuzberg über die Spree führt, gilt als eine der schönsten Berliner Brükken. Im Jahr 1896/97 wurde sie in märkischer Backsteingotik erbaut, 1945 zum Teil gesprengt und 1950 teil-original wieder aufgebaut. Jetzt war wieder mal offizieller Baubeginn: Der Senat macht rund 72 Millionen Mark locker, um die Oberbaumbrücke bis 1994 wieder ganz in ihren schönen Originalzustand zu versetzen.

Der Schweizer Brückenbauer Santiago Calatrava bastelte das Modell der Oberbaumbrücke – so ähnlich sah sie vor 100 Jahren aus, so soll sie wieder werden.

Brückenbauchef Johannes Lietz (57): „Die verrostete Stahlkonstruktion der Hochbahn wird total abgebaut. Dann wird der Fahrbahnbelag angehoben und die darunter befindlichen Füllschichten bis zur Oberdecke der sechs Brückenbögen beseitigt." Dieser Abbau muß sein, um die aus stabilen Ziegeln gemauerten Wölbungen auf Risse zu untersuchen und sie zu versiegeln.

Auch der Gehweg wird aufgerissen. Lietz: „Wir hatten zugesagt, daß Fußgänger und Radfahrer während der mindestens zweijährigen Baudauer passieren können. Um die Bauarbeiten zügiger zu machen und Passanten nicht zu gefährden, errichten wir auf der Westseite der Brücke eine Fußgängerbrücke."

Der Landeskonservator hat für das denkmalgeschützte Bauwerk knallharte Auflagen erteilt: Beim Abbruch werden historische Bauteile numeriert, registriert, sorgfälig abgebaut und im Depot restauriert. Sie werden später wieder verwendet.

Horst Straßburg

29

30

Unterm schützenden Zeltdach arbeiten die Männer mit Hochdruck am Neubau der Oberbaumbrücke. Auch die Gleise für die künftige Straßenbahnlinie liegen bereits. Foto: Studré

31

Friedrichshain/ Kreuzberg - Auf den Tag genau fünf Jahre nach dem Mauerfall, am 9. November, ist die wichtigste Verbindung zwischen Friedrichshain (Warschauer Straße) und Kreuzberg (Skalitzer Straße) wiederhergestellt. Dann wird die Oberbaumbrücke über die Spree feierlich für Fahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer wiedereröffnet.

72 Millionen Mark hat die Restaurierung verschlungen - und noch ist sie nicht abgeschlossen: „Wir haben noch ein Jahr am Hochbahnviadukt zu tun. Dann müssen die Türme ausgebaut werden, sie sollen 36 Meter hoch werden. Dazu brauchen wir 35 000 extra in einer Lausitzer Ziegelei hergestellte Formsteine", erklärt Senatsbauleiter Wolfgang Mailahn. Insgesamt sogar weit über 100 000 Ziegelsteine in 550 verschiedenartigen Formen mußten für die Brücke schon nachgebrannt, dann grün und braun glasiert werden. Denn Denkmalschützer setzten durch, daß auch stählerne Stützen, die den mittleren Teil der Brücke sowie Bahnviadukt und Gewölbe stabilisieren, mit Ziegeln verkleidet werden.

Auch Straßenbahngleise sind bereits eingebaut. Dennoch wird die Tram vorerst nicht über die Oberbraumbrücke rollen - dazu sind erstmal eine Bahntrasse auf Kreuzberger Seite sowie neue Anschlüsse in der Warschauer Straße erforderlich.

Mit Rücksicht auf den Schiffsverkehr wurde das Mittelteil übrigens von vier auf viereinhalb Meter angehoben.

32

9. November 1994
Oberbaumbrücke

10.30 "feierliche Eröffnung" für den Autoverkehr.

Zeigen wir Nagel, Haase, Hassemer und den anderen Pfeifen, was wir von ihnen halten.

16.30 Demonstration
Treffpunkt: Kottbusser Tor

(Adalbertstraße - Oranienstraße - Görlitzer Bahnhof - Skalitzer Straße - Schlesisches Tor - Oberbaumstraße - Oberbaumbrücke)
ca. 18 Uhr Abschlußkundgebung

Oberbaumbrücke – eine Berliner Lebensader schlägt jetzt wieder

Von MICHAEL SCHOEPPERL

Berlin – **Sie ist wieder auf. Für Fußgänger und Autos. Die Oberbaumbrücke. Lebensader zwischen Kreuzberg und Friedrichshain. Symbol für das Zusammenwachsen der Stadt. Ein Fest für alle. Leider nicht ganz. Hunderte von Berlinern wollten hautnah dabeisein, blieben aber hinter Gittern ausgesperrt.**

„Ich wollte mitfeiern, war Stunden vorher da. Alles war abgeriegelt. 28 Jahre mußte ich hier Mauer und Absperrungen ertragen, jetzt stehe ich wieder hinter einem Gitter", sagt Kurt Bote (83) aus Friedrichshain.

Martin Siebert (60) aus Hohenschönhausen erinnert sich: „1953 war ich Berlins jüngster U-Bahn-Fahrer und hier auf der Linie über die Oberbaumbrücke eingesetzt. Ich bin eben kein Promi mit Einladungskarte – dabei wäre ich so gerne dabei gewesen." Festakt um 11 Uhr in der Brückenmitte: „Das ist ein Tag der Freude", sagt Berlins Regierender. Da setzt ein Pfeifkonzert ein. Eberhard Diepgen wird von einem grünen Farbbeutel am Ärmel getroffen. Polizisten bauen sich schützend auf.

Die meisten Demonstranten waren abgefangen worden. Einige schafften es dennoch vor die Bühne. Auf Plakaten protestierten sie gegen den Autoverkehr. Sie wurden von Zivilbeamten kassiert.

11.30 Uhr: Diepgen durchschneidet das Band. Der offizielle Teil ist beendet. Ein schnelles Bier mit Bauarbeitern, dann rauscht der Regierende ab – in einem Polizeiboot. Die geladenen Gäste räumen die Brükke, das Volk wartet immer noch ungeduldig hinter Absperrungen. Vor der Tribüne spielt einsam die BVG-Blaskapelle „My way" von Sinatra. Einzige Zuhörer: vier Arbeiter. Sie holen die Fahnen ein.

12.32 Uhr: Die Gitter werden abgeräumt. Dorothea Bilert (56) aus Kreuzberg ist die erste, die mit ihrem Rad rüberfährt. Dann folgt der Strom der Fußgänger. Ganz vorne: Rolf und Jutta M. aus Friedrichshain. „Endlich ist die Brücke wieder offen – toll", sagt Rolf. Wenig später heißt's: freie Fahrt für Autos. Die ersten von künftig 50 000 täglich.

19 Uhr: Nach Demonstrationsende setzt die Polizei Wasserwerfer ein, nachdem Steine, Flaschen und Feuerwerkskörper geflogen waren.

Die Polizei stand für die ersten Autos über die Brükke Spalier. Insgesamt waren 900 Beamte im Einsatz

Kurt Bote ist sauer: Er erlebte die Eröffnung hinter Absperrgittern

Heute Festgäste, vielleicht schon bald Wahlkampfgegner: SPD-Momper (l.) und CDU-Diepgen

Polizisten in Zivil tragen eine Demonstrantin von der Brücke. Es gab 18 Festnahmen und 62 Platzverweise

Fotos: Horstmann, AP, Thienem

35

36

Oberbaumbrücke

bleibt Stadtringlücke, wahrscheinlich nur noch bis 9. November

Der Berliner Senat plant an diesem Tag die feierliche Öffnung der Brücke für den motorisierten Individualverkehr (MIV - besser Mief). Seit Jahren tobt auf den unterschiedlichsten Ebenen z.T. sehr heftiger Widerstand gegen den Ausbau für den Autoverkehr. Der Berliner Senat scherte sich einen Dreck um die Interessen von AnwohnerInnen und BürgerInnen. Die Versuche auf demokratischen Wegen (mit Unterschriftensammlungen, Bürgerbegehren, Anträgen in Bezirksverordnetenversammlungen, unzähligen Demonstrationen) eine BürgerInnenbeteiligung an den Planungen zu erreichen scheiterten. Klagen wurden abgewiesen. Ein Hüttendorf auf der Brücke wurde von der Polizei geräumt.

Angesichts der lokalen und vor allem globalen Probleme werden wir uns dem ungebremsten Autoverkehr weiterhin entgegenstellen. Wir lassen uns unsere Gesundheit, unsere Umwelt und die Zukunft unserer Kinder nicht weiter kaputt machen.

Am 9.November `94 gibt es keinen Grund zu feiern.
Zeigen wir es den Haases, Diepgens, Hassemers und Nagels;

am Mittwoch, den 9. November 1994,
ca. 10.30 Uhr an der Oberbaumbrücke

16.30 Uhr Demo vom Kottbusser Tor zur Oberbaumbrücke
18.00 Uhr Abschlußkundgebung auf der Brücke

(Bitte die Tagespresse und aktuellen Flugblätter beachten, denn der Termin kann sich ja immer noch verschieben, z.B. durch Probleme auf der Baustelle.)

Außerdem zum gleichen Thema:

am Sonntag, den 6. November, 14.00 Uhr
Fahrraddemo ab Rotes Rathaus

Wir feiern solange auf der Brücke bis sie wieder autofrei ist und die erste Straßenbahn von Friedrichshain nach Kreuzberg rollt!

v.i.S.d.P. Kain Tunnel und R.Zürnt, Am Oberbaum 2, 10243 Berlin

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

BVG startet eine neue Buslinie

FRIEDRICHSHAIN/KREUZBERG - Ab sofort gibt`s eine Bus-Sonderlinie über die Oberbaumbrücke. Sie fährt zwischen U-Bahnhof Schlesisches Tor und Warschauer Straße/Revaler Straße. Die Linie wurde als Vorlauf zur Wiedereröffnung des U-Bahnhofs Warschauer Brücke (U 1) eingerichtet. Die „SEV U1" fährt tags im 10-Minuten-Takt.

49

50

Verkehr: Buslinie über die Oberbaumbrücke

Ab sofort verkehren BVG-Busse über die Oberbaumbrücke zwischen dem U-Bahnhof Schlesisches Tor und der Straßenbahn-Endstelle Warschauer Straße. Die Busse fahren tagsüber und abends alle 10 Minuten, in den Nächten zwischen Freitag und Sonntag alle 15 Minuten.

48

51

52

53

54

Oberbaumbrücke: U-Bahn rollt bald über die Spree

FRIEDRICHSHAIN/KREUZBERG – Am Wochenende rücken die Nachbarbezirke Friedrichshain und Kreuzberg wieder ein Stück näher: Dann wird das letzte, 22 Meter lange und acht Meter breite Mittelstück der Hochbahn durch zwei Autokräne sechs Meter hoch ins Bahn-Viadukt der Oberbaumbrücke gehoben. Die 85 Tonnen schwere Stahlkonstruktion fügt sich von 7 bis 10 Uhr in die letzte Hochbahnlücke ein.

„Ab 2. Mai können die Bahnbauer mit ihrer Arbeit beginnen. Spätestens am 30. September soll die U-Bahn vom Schlesischen Tor bis zur Warschauer Straße fahren," erklärt Oberbauleiter Wolfgang Mailahn (54). Die Oberbaumbrücke ist von Freitag (22 Uhr) bis Montag gegen 4 Uhr total gesperrt, der Pendelbus fährt nicht, Fußgänger müssen die schmale Behelfsbrücke daneben benutzen.

Die beiden charakteristischen Hauptwehrtürme, die durch Krieg und Mauerbau von 34 auf 15 Meter „geschrumpft" waren, haben fast ihre einstige Höhe erreicht. „120 000 Mauersteine sind an Brücke und Türmen verbaut worden, rund 500 Arten verschiedener Formsteine mußten zum Teil in Handarbeit nachgefertigt werden."

Leider lassen sich die Türme später nicht als Aussichtspunkte nutzen. „Dafür bauen wir im Fußgängerbereich auf der schönsten Brücke Berlins eine Aussichtsplattform, von der man flußaufwärts blicken kann."

Neben den acht noch abgedeckten Mosaik-Wappen märkischer Städte werden die Türme wieder ihren alten Schmuck erhalten: Auf den Spitzen künden nach Fertigstellung ab Herbst ein zwei Meter hoher Adler und ein Bär aus Kupfer vom engen Miteinander zwischen Berlin und Brandenburg.

Die Restaurierung der „Märkischen Brücke" kostet 72,5 Millionen Mark.

Vor dem mit Bauplanen eingehüllten Brückenturm wird am Wochenende das Hochbahnviadukt (unten) geschlossen. Fotos: Berlin-Press

Um einen hölzernen Rahmen mauert Roger Schart (31) im südlichen Brückenturm einen Rundbogen aus Ziegeln.

55

56

57

Bau: Oberbaumbrücke

Friedrichshain/Kreuzberg (pat). Eine wichtige Berliner Verkehrsader wird bis zum Herbst wiederhergestellt sein: die Oberbaumbrücke zwischen dem Friedrichshain und Kreuzberg. In einer spektakulären Aktion ist am Wochenende das 22 Meter lange Mittelstück der U-Bahnbrücke auf die Bögen der Oberbaumbrücke gesetzt worden. Die zwei Lastkräne mußten das Gewicht von zwei mittelschweren Panzern, 85 Tonnen, heben. Zur Zeit ist die Strecke zwischen der Oberbaumbrücke und der Autobrücke über die S-Bahnlinie am ehemaligen Narva-Werk entlang der Warschauer Straße eine riesige Baustelle von mehreren hundert Metern.

Denn auch am 1961 stillgelegten U-Bahnhof wird vom Fundament bis zur Dachspitze gebaut. Einen Teil der 72,5 Millionen Mark teuren Baukosten für die originale Wiederherstellung dieser markanten Spreebrücke kommen aus dem Entwicklungsfonds der Europäischen Union. Die Oberbaumbrücke wurde 1895/96 von Otto Stahn im Stil der märkischen Backsteinarchitektur gebaut und im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt. Der Name stammt von einer hölzernen Zugbrücke (1724-1895). Mit deren sogenannten Oberbaum wurde nachts die Spree gesperrt. Über die Brücke verkehrte 1902 Berlins erste Hochbahn. Während der Bauarbeiten mußte der Verkehr an der Ecke Warschauer Straße/Stralauer Allee am Wochenende gesperrt werden.

Nach 34 Jahren wieder verbunden

58

59

Nur 16 Zentimeter Spiel hatten die beiden Kranführer, die dieses Stück U-Bahn-Trasse am Sonnabend auf der Oberbaumbrücke einpaßten. Foto: Reimann

60

OBERBAUM-BRÜCKE MIT DER HOCHBAHN.

Der Berliner Bär steht mit hoch erhobenen Tatzen auf dem Wehrturm der Friedrichshainer Brücken seite.

Bär und Adler über der Spree

FRIEDRICHSFELDE - Der Brandenburgische Adler und der Berliner Bär (vergoldet und rund zwei Meter hoch) schmücken seit kurzem wieder die beiden restaurierten Hauptwehrtürme der Oberbaumbrücke. Und nachdem das Baugerüst an den Backsteintürmen abgebaut wurde, sind die beiden Embleme wieder weithin gut sichtbar.
Die ehemals „Märkische Brücke" symbolisiert seit Jahrhunderten den traditionellen Handelsweg ins Umland. Hier befand sich einst die östliche Stadtmauer. Baumstämme auf dem Wasser stoppten die Schiffe. Wenn der Zoll gezahlt worden war, wurden sie zur Seite gezogen.
1894/96 wurde dann die 150 Meter lange Gewölbebrücke gebaut. Unter anderem schmücken acht Mosaikwappen märkischer Städte den Übergang.
Ende September soll eine der schönsten Brücken der Stadt restauriert sein und auf dem Viadukt auch die U-Bahnlinie 1 wieder bis zur Warschauer Straße verkehren. Die Restaurierung kostet 72,5 Millionen Mark.

Der brandenburgische Adler schlägt auf Kreuzberger Seite mit den Flügeln - hier war einst schon Mark.

Fotos: Reiß

62

63

64

Fußgänger gehen kleinen Umweg

Behelfsübergang über die Spree neben der Oberbaumbrücke wird abgebaut

19b

FRIEDRICHSHAIN/KREUZBERG

Die provisorische Fußgängerbrücke über die Spree in der Nähe der Oberbaumbrücke hat ausgedient: Die fünf Stahl-Segmente werden seit gestern abgebaut.

Langsam schiebt sich das Boot unter das 32 Meter lange und gut fünf Meter breite Element. Hydraulische Pressen heben das Brückenteil von den vor zwei Jahren errichteten Pfeilern. Wie später auch die anderen vier Abschnitte der 150 Meter langen Behelfsbrücke wird das Stück in den Osthafen gebracht. Bis morgen soll alles geschafft sein. In den kommenden vier Wochen müssen dann nur noch die in den Boden gerammten Stahlteile herausgezogen werden.

Der provisorische Spreeübergang war bereits vor einer Woche dichtgemacht worden. Die Mitarbeiter des Technischen Hilfswerk haben anschließend Rampen entfernt, Zäune abmontiert und die Einzelteile zum Transport vorbereitet, sagt Zugführer Klaus Preuße. Die Einzelteile sollen bei anderen Behelfsbrücken wiederverwendet werden. „Im Osthafen wird beispielsweise eine neue, 64 Meter lange Brücke zusammengesetzt", sagt Wilfried Schröder von der Senatsbauverwaltung. Der dann 105 Tonnen schwere Koloß werde im September auf dem Wasser zur Marschallbrücke in Mitte transportiert und dort über die Spree gelegt.

Anzeige

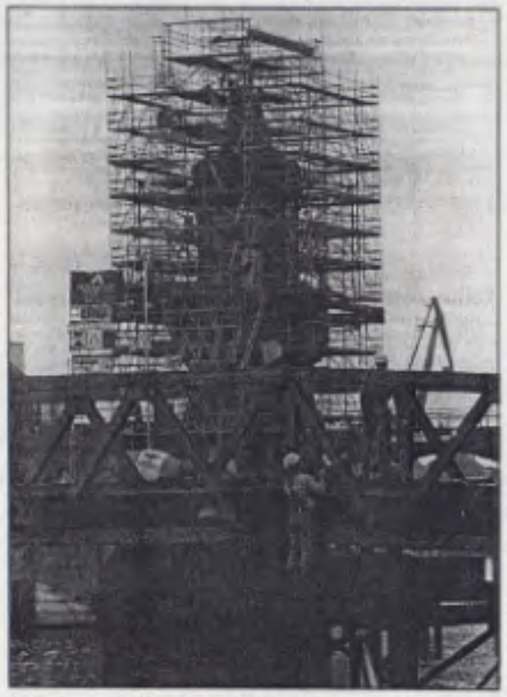
Länderehe Berlin-Brandenburg – Chance und Risiko

Ein Streitgespräch mit
Wolfgang Nagel, Steffen Reiche, Walter Momper, Lothar Bisky, Petra Pau, Wolfgang Wieland

Moderation: Lea Rosh

Donnerstag, 15. Juni 1995, 19.30 Uhr, im Logenhaus, Emser Str. 12-13, 12051 Berlin

Veranstalter:
Sozialdemokratische Wahlinitiative Berlin-Brandenburg 2000, Mohrenstraße 30, 10117 Berlin



Gestern begann der Abbau des provisorischen Spreeübergangs. Schon morgen ist der Blick frei auf das Baugerüst am Turm der Oberbaumbrücke. Foto: Olm

Schon seit November vergangenen Jahres konnten Fußgänger und Radfahrer die wiedereröffnete Oberbaumbrücke nutzen, hatten aber mit der Behelfsbrücke eine kleine Abkürzung. Für viele ist nun der Weg zwischen Kreuzberg und Friedrichshain ein paar Meter länger. „Ich bin immer zum S-Bahnhof Warschauer Straße gegangen", sagt Martin aus der Bevernstraße, durch die viele Leute zum U-Bahnhof Schlesisches Tor gegangen sind. „Da gab es richtig Leben in unserer Straße, das ist jetzt vorbei."

Über zu wenig Leben in der Straße können die Bewohner in der Ober- baum- und Skalitzer Straße nicht klagen. „Seit Autos über die Oberbaumbrücke rollen, ist der Verkehr nicht mehr zum Aushalten", schimpft Anwohnerin Evelin Husler. Man komme kaum noch über die Straße. Der Verein SO 36 sieht sich in seinen Befürchtungen bestätigt: „Die Kreuzung am U-Bahnhof ist für die Fußgänger unübersichtlich. Außerdem ist die Skalitzer Straße zur Rennpiste geworden. Die Leute hier sind alle maßlos enttäuscht, weil man ihre Wünsche nicht berücksichtigte und Verkehrspolitik von oben gemacht wurde", sagt Rainer Sauter vom Verein.

Uwe Aulich

65

66

67

68

Gleisbauer Brahim Telalu (23) schneidet mit dem Trennjäger die Hochbahngleise zurecht. Im Hintergrund das Gerüst, von dem aus der Blick über die Brücke möglich ist (kleines Foto): Links die Fahrbahn, rechts das Bahnviadukt mit Backsteintürmchen, im Hintergrund der Bahnhof Warschauer Straße.

Fotos: Kaufhold

Oberbaumbrücke: Jetzt kommen die Gerüste weg

BERLIN - Die Oberbaumbrücke wird von heute (22 Uhr) bis Sonntag (5 Uhr) gesperrt - er wird ein 200-Tonnen-Kran aufgebaut, um die Gerüste von der Brücke zu entfernen. Der Verkehr wird über Elsen- und Schillingbrücke umgeleitet.

Währenddessen sind die Bauarbeiter im Drei-Schicht-Betrieb dabei, die Hochbahn-Verbindung fertigzustellen, damit die U 1 ab Ende September wieder vom Schlesischen Tor bis zur Warschauer Straße fahren kann (der KURIER berichtete).

Schon am Sonntag werden die beiden Wehrtürme und das Hochbahn-Viadukt wieder voll zu sehen sein, wenn die Gerüste demontiert sind. Die Wiederherstellung der denkmalgeschützten Spreebrücke zwischen Friedrichshain und Kreuzberg kostete über 72 Millionen Mark.

69

70

Oberbaumbrücke in alter Pracht

Ab 14. Oktober rollt die U-Bahn-Linie 1 zur Warschauer Straße

FRIEDRICHSHAIN/KREUZBERG

In einer Woche geht die fast 27monatige Renovierung der Oberbaumbrücke zu Ende. An der bisher am Schlesischen Tor endenden U-Bahn-Linie 1 wird noch zwei Wochen länger gebaut. Sie rollt ab 14. Oktober bis zum ebenfalls originalgetreu wiederhergestellten Bahnhof Warschauer Straße.

Alle Bauten – die Oberbaumbrücke aus dem Jahr 1895 und die U-Bahn-Anlagen mit Bahnhof, Gleisgewölbe und Aufstellhallen aus dem Jahr 1907 – wurden in filigraner Arbeit rekonstruiert oder nach alten Plänen ergänzt. Insgesamt 34 Jahre lang waren sie dem Verfall preisgegeben oder wurden vom benachbarten Lampenwerk Narva als Lager genutzt. Insgesamt haben die Investitionen in diesen denkmalgeschützten Komplex eine Höhe von 242 Millionen Mark. In die beiden 14 Meter hohen Türme der Oberbaumbrücke sollen Ausstellungen zur Geschichte des imposanten Bauwerks einziehen.

Zum Ärgernis zwischen U- und S-Bahn am Bahnhof Warschauer Straße – er hieß einst Warschauer Brücke – muß ab 14. Oktober nur noch ein Fußweg von 150 Metern in Kauf genommen werden. Damit, so Bausenator Wolfgang Nagel (SPD) gestern, werde eine bedeutsame Lücke im innerstädtischen Nahverkehrssystem geschlossen. Nach dem Jahr 2000 soll die U-Bahn dann bis direkt über die S-Bahn „wachsen". Dafür gibt es zwei Bedingungen: Genügend Geld beim Senat und der BVG sowie der Bau eines neuen S-Bahnhofes durch die Bahn AG. Das Projekt habe aber nicht die höchste Priorität, sagte Nagel. Wichtiger sei die Verlängerung der vor der Warschauer Brücke endenden Straßenbahn bis nach Kreuzberg, wie vom Abgeordnetenhaus beschlossen. Auf dem seit 9. November 1994 fertigen Straßenteil der Oberbaumbrücke sind dafür bereits Straßenbahngleise eingelassen. Gleiches soll auf der derzeit zu erneuernden Warschauer Brücke geschehen, so Nagel. Deshalb könnten 43 Millionen Mark für eine Extra-Brücke, wie von Verkehrssenator Herwig Haase (CDU) geplant, gespart werden.

Stephan Natz

Blick vom U-Bahnhof Warschauer Straße zur Oberbaumbrücke (links) mit reizvollen Details (rechts): 450 verschiedene Steinformen wurden für die Wiederherstellung der 1945 von den Nazis gesprengten und, notdürftig aufgebauten, zu DDR-Zeiten als Grenzübergang dienenden Brücke verwandt. Fotos: Studré

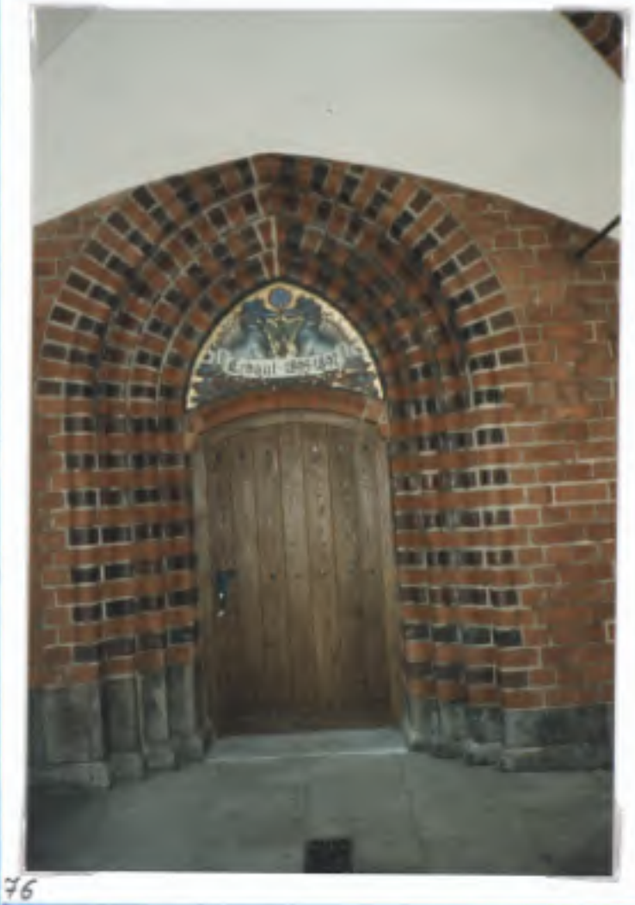
71

72

73

74

75



76

Ab Sonnabend fährt die U-1 wieder über die Oberbaumbrücke

Nur noch 150 Meter Fußweg

Kreuzberg und Friedrichshain sind wieder mit der U-Bahn erreichbar. Beim Umsteigen heißt es aber noch zu Fuß gehen.

Friedrichshain (hc). Ab Sonnabend fährt die U-Bahnlinie 1 wieder über die Oberbaumbrücke. Die Zeiten sind vorbei, in denen für die Fahrgäste aus Kreuzberg am U-Bahnhof Schlesisches Tor vor der Spree Endstation war. Seit dem Mauerbau blieb die Oberbaumbrücke geschlossen und sich selbst überlassen. Die im märkischen Heimatstil zwischen 1894 und 1896 erbaute Brücke wurde in den vergangenen Jahren nach den strengen Auflagen des Denkmalschutzes in historischer Schönheit zurückgewonnen. Auf den Spitzen der 34 Meter hohen Türme prangen vergoldet der Berliner Bär und der märkische Adler, ein Vorgriff auf das Zusammenwachsen beider Bundesländer. Die der mittelalterlichen Burgarchitektur entlehnten Türme sollen künftig für Ausstellungen genutzt werden. Der über zweieinhalbjährige Wiederaufbau kostete 242 Millionen Mark. Ab 14. Oktober kann man an der Warschauer Straße von der U- in die S-Bahn umsteigen. Fahrgäste müssen aber einen 150 Meter langen Fußweg in Kauf nehmen. Gemessen an der Tatsache, daß man die Bezirke Kreuzberg und Friedrichshain überhaupt nicht mit der Bahn erreichen konnte, sei das ein sehr großer Fortschritt, sagte Bausenator Wolfgang Nagel (SPD). Bald soll auch die Straßenbahn über die Brücke verkehren, das ist beschlossen. Die Gleise sind schon in die Oberbaumbrücke eingelassen.

Die Oberbaumbrücke um 1900. Die mittlere Durchfahrt ist jetzt auch für größere Schiffe geeignet. Repro: Caspar

77

Länderehe auf der Brücke – Berliner Bär und Brandenburger Adler schmücken jetzt wieder die Oberbaumbrücke. Im Rahmen des Wiederaufbaus, der allein ohne die Gleise 72,5 Millionen DM kostet, wurden die 2 m großen Kopien aus Kupfer auf die beiden Türme aufgesetzt. Am 14. Oktober wird der U-Bahnhof Warschauer Straße wieder eröffnet.

78

79

80

Was für ein Anblick – die U-Bahn fährt wieder über die Oberbaum-Brücke

Die erste U-Bahn seit 34 Jahren fuhr gestern über die Oberbaum-Brücke von Kreuzberg nach Friedrichshain. Nach dem Mauerbau war der U-Bahnhof Warschauer Brücke geschlossen worden. Die U 1 endete im Westen am Schlesischen Tor. Offiziell eröffnet wird die Strecke am Sonnabend. Sie könnte ein Muß für Touristen werden, denn der Blick aus der Bahn über die Spree zum Fernsehturm, der hat was. Seite 17 Foto: Günther

82

Die Oberbaumbrücke steht kurz vor der Fertigstellung. Ab 14. Oktober soll auch die U-Bahn-Linie 1 über die Spree zum wiederhergestellten Bahnhof Warschauer Straße rollen.

Oberbaumbrücke: Ab 14. Oktober freie Fahrt für die U-Bahn

Die Friedrichshainer können sich freuen: In den nächsten Tagen wird die fast 27monatige Renovierung der Oberbaumbrücke beendet sein. Auch die Verlängerung der U-Bahn-Linie 1 steht kurz vor der Fertigstellung. Ab 14. Oktober soll die bisher am Schlesischen Tor endende Linie dann bis zu dem originalgetreu wiederhergestellten Bahnhof Warschauer Straße rollen.

Dann muß zum Umsteigen zwischen S- und U-Bahn nur noch ein Fußweg von rund 150 Metern bewältigt werden. Auch die dauernden Verkehrsbehinderungen durch die Baustelle an der Kreuzung Holzmarktstraße/ Ecke Warschauer Straße werden dann ein Ende haben.

Noch in Arbeit ist eine Erneuerung der Warschauer Brücke, verbunden mit einer Verlängerung der jetzt noch davor endenden Straßenbahn bis nach Kreuzberg. Auf dem seit November 1994 fertigen Straßenteil der Oberbaumbrücke sind dafür bereits Straßenbahngleise eingelassen.

Alle Bauten – die Oberbaumbrücke aus dem Jahr 1895 und die U-Bahn-Anlagen aus dem Jahr 1907 – wurden in aufwendiger Arbeit rekonstruiert oder nach alten Plänen ergänzt.

81

Schön bis ins Detail

Seit Oktober haben die Berliner ihre Oberbaumbrücke in alter Gestalt wieder. Ob mit U-Bahn, Auto, Fahrrad oder zu Fuß geht es zwischen Kreuzberg und Friedrichshain hin und her. Beachtenswert sind vor allem die liebevoll ausgeführten Details. Für die Renovierung mußten 458 verschiedene Formsteine nachgebrannt werden. Die acht phantasievollen Wasserspeier mußten neu gestaltet werden, da keine Vorlagen mehr vorhanden waren. Auf der Mauer des Hochbahnviadukts repräsentieren Wappen Städte der Mark Brandenburg. Fotos: Ralf Drescher

Eine neue alte Verbindung.

Spaziergänger unter den historischen Kreuzgewölben.

Wasserspeier als Kobold...

Stadtwappen von Küstrin.

...oder als phantasievoller Drachen.

83

Brücke in alter Pracht

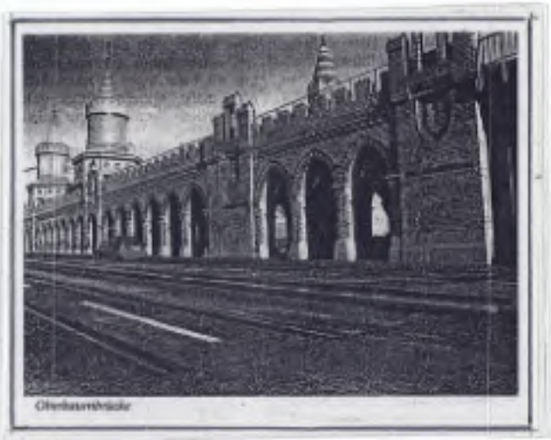
„Eingangstor nach Berlin" heißt dieser Holzschnitt von 1905 mit der jetzt in alter Pracht wiedererstandenen Oberbaumbrücke als Motiv.

84

85

Die Oberbaumbrücke ist das größte denkmalgeschützte Objekt. Sie wurde von 1892 bis 1896 von Otto Stahn errichtet. Nach der Renovierung 1995 erstrahlt sie jetzt wieder in altem Glanz.

86



Oberbaumbrücke

88

Markante Verbindung zu Kreuzberg: die Oberbaumbrücke.

89

87

Jetzt gehören sie wieder zusammen: Die Oberbaumbrücke und die U-Bahn.

Flaneur über die schönste Brücke

Sehenswerte Details im filigranen, zinnenbekrönten Mauerwerk

Das architektonische Prachtstück der U-Bahn-Verbindung zwischen Friedrichshain und Kreuzberg ist die im Stil der märkischen Backsteingotik errichtete, im Krieg stark beschädigte und jetzt mit Feingefühl und handwerklichem Können wiederhergestellte Überbauung der 150 Meter langen Oberbaumbrücke.

Sie überschreitet in sieben Bögen die Spree an einer denkbar breitesten Stelle (150 Meter). Die wuchtigen Pfeiler und Bögen erinnern in ihren Konturen an den traditionellen Steinbrückenbau der Renaissance und des Barock. Gemauert wurden sie aus Klinkern und verkleidet mit Granit. Der Mittelbogen wird von zwei sich 37 Meter über den Fluß erhebenden Türmen mit Wehrgängen flankiert. Turmhäuser ließen am Eröffnungstag dutzendfache Melodien hören – hoffentlich auch bei anderen festlichen Gelegenheiten.

Die Bögen und Türme faszinieren die Fußgänger, die die Muße haben, die Schönheit des Baus in Ruhe zu genießen. Die repräsentativere Schauseite der Oberbaumbrücke läßt sich am besten von einem Schiff aus bewundern, das aus Treptow – vom Oberwasser – kommt und in die Stadt hineinfährt.

Viele Spaziergänger, die mit Fernglas oder Teleobjektiv unterwegs sind, entdecken im filigranen, zinnenbekrönten Mauerwerk wunderschöne Details, so Formsteinfriese und grün bzw. braun glasierten Klinker, Wasserspeier und Terrakottaschmuck. Fotografen haben längst die reizvollen Motive verarbeitet, die sich aus Durchbrüchen und Höhenstaffelungen ergeben.

Die dem Original weitgehend angeglichene Wiederherstellung dieser wohl schönsten Brücke Berlins wurde durch zahlreiche Fundstücke im Wasser der Spree erleichtert. Der Formen- und Farbenreichtum des Naturstein- und Ziegelmauerwerks ist eine wahre Augenweide. Verständlich ist deshalb die Sorge vieler Berliner, die Brücke könnte, ebenso wie der neue U-Bahnhof, leider zur Zielscheibe von Graffiti-„Künstlern" werden. Der Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen appellierte deshalb an die Bürger, ein wachsames Auge zu haben. Vorsichtshalber wurde auf die Natur- und Ziegelsteine eine spezielle Schutzschicht aufgetragen.

Gedenkmedaille zum Jubiläum

Zum bevorstehenden Jubiläum der Oberbaumbrücke – der Bau wurde 1895 fertiggestellt – kommt eine Gedenkmedaille in Umlauf, auf der auch Friedrichshain mit seinem Wappen vertreten ist. Um die Jahrhundertwende ersetzte Berlin zahlreiche der bis dahin hölzernen Brücken durch monumentale Bauten. Sie verknüpften die Anforderungen des modernen Verkehrs mit hohem ästhetischem Anspruch. Die Arbeiten für sämtliche zwischen 1885 und 1897 gebauten Brücken wurden von Stadtbaurat Dr. James Hobrecht geleitet.

90

Hochbahnhof Osthafen mit Blick auf die Oberbaumbrücke

91

Wilhelm Liebknechts Leichenbegängnis, 12. August 1900

92

93

94

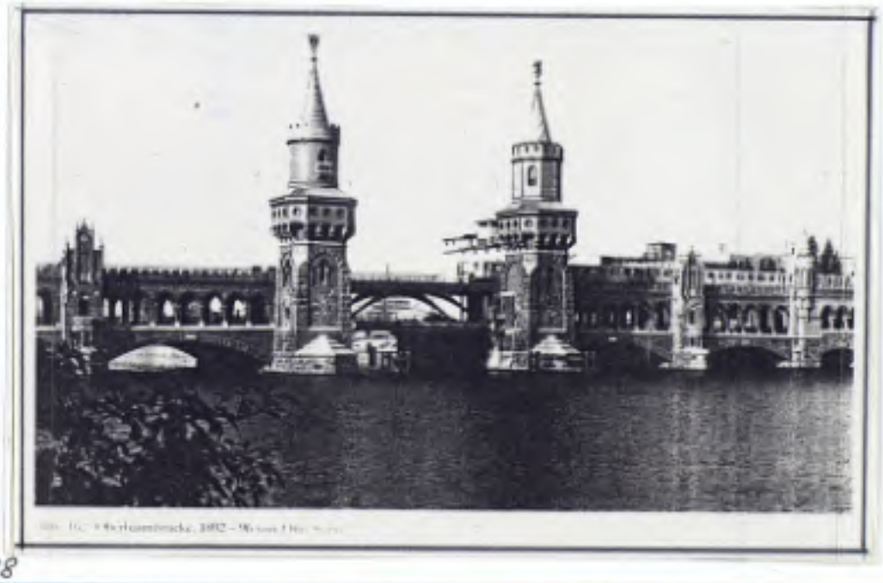
95

Wer zu Fuß in Berlin unterwegs ist, kann interessante neue Perspektiven entdecken. Hier ein Blick von der East-Side-Gallery auf die Oberbaumbrücke. Für dieses von 1894 bis 1898 errichtete Bauwerk im Stil märkischer Backsteingotik wurden unter anderem schwedischer Granit sowie vier Millionen Klinkersteine herangeschafft. Insgesamt hat Berlin 996 Brücken. Fotos: Kalozois

96

Für Besucher nicht zugänglich: So sieht es in den Türmen der Oberbaumbrücke aus. Sie hatten keine richtige Funktion, sondern waren vor allem Zierde.

97



98

„Seehund" hat die Oberbaumbrücke passiert. Die Eisrinne friert über Nacht wieder zu.

99

100

Friedrichshain

NEU NEU

TRÖDEL-MARKT

AB 8. 6. 96

East - Side - Gallery

Mühlenstr. / Ecke Oberbaumbrücke

direkt an der Spree

jeden

Samstag & Sonntag

10.°° - 16.°° Uhr

Info u. Anmeldung Tel. 786 97 64

101

Brückenturm bleibt aus Sicherheitsgründen gesperrt

Oberbaum: 32 Meter über der Spree

Die Oberbaumbrücke wurde im Jahre 1896 fertiggestellt (Kosten zwei Millionen Reichsmark) – seit 1902 fährt die Hochbahn hier zur Warschauer Straße.

Nach Kriegszerstörungen und Mauerblümchen-Dasein erblickte Berlins schönste Brücke nach der Renovierung (Kosten 70 Millionen DM) genau hundert Jahre später zum zweiten Mal das

Diese Tür öffnete sich exklusiv für Berliner Journalisten.

Licht der Welt. Stimmungsvolle Details bestimmen das Angesicht des Bauwerks. Sogar der Eingang zum Brückenturm ist mit Mosaik verziert. Wir durften jetzt hinter die Tür blicken, die sonst der Öffentlichkeit verschlossen bleibt. Eine enge Wendeltreppe führt nach Oben. In einem Raum erinnern Originalsteine und die Formen für nachgefertigte

Zierstein im Original. Aus Spaß wurden Porträts von Bauleuten abgebildet.

Steine an die aufwendige Sanierung. Hier befindet sich auch Originale mehrerer Ziersteine. Sie zeigen Porträts von Bauleuten, die seinerzeit am Brückenbau beteiligt waren. Eine noch engere Metalltreppe führ bis in die Turmspitze. Rund 32 Meter über der Spree bietet sich ein schöner Ausblick über die 150 Meter lange Brücke bis zum Bahnhof Warschauer Straße und zum Schlesischen Tor.

Leider muß die Tür im Turm für Besucher aus Sicherheitsgründen auch künftig geschlossen bleiben. RD

Blick aus luftiger Höhe über Brücke und Hochbahnstrecke.

HALLO BERLIN
WOCHENBLATT
Ihre Anzeigenberaterin in Friedrichshain
Uta Prüffert
☎ 68 98 95-0
☎ 342 16 20
Fax 68 98 95 63

102

102

104

Brommybrücke: Sie ist seinem Fahrzeug sehr bequem, denn sie überspannt mit einer Mittelöfnung von 33 m Spannweite die Fahrrinne. Sie ist die jüngste aller Brücken und ist mit Brückenhäuschen und anmutigen Kindergruppen geschmückt. Einst war sie eine hölzerne Drehbrücke, und auf ihr überschritt die Verbindungsbahn auf der Strecke vom Schlesischen zum Görlitzer Bahnhof die Spree. Benannt ist die Brücke nach dem Admiral Brommy. Brommy starb im Jahre 1860

Der Berliner Osten 1930

105

Abb. 91. Spielendes Kind auf der Brommybrücke.

106

Abb. 84. Die hölzerne Drehbrücke (Brommybrücke.)

107

108

Schillingsbrücke: Sie ist 1840 vom Maurermeister Schilling erbaut und verkündet seinen Namen bis auf die heutige Zeit. Man erzählt sich noch heute von ihm, daß er von jedem Fußgänger einen Sechser Brückenzoll erhob und daß man daher seine Holzbrücke die "Secherbrücke" nannte. Später errichtete die Stadt hier ein steinernes Bauwerk, das in neuester Zeit abermals umgebaut und erweitert wurde.

Der Berliner Osten 1930

109

Schilling, Johann Friedrich 28.9.1765 - 1859 Hofmaurermeister. Der Maurermeister Schilling stand an der Sitze des 1840 gegründeten Aktienvereins, der die Brücke baute. Nach ihm wurde die Brücke benannt. Er wohnte (1859) Hausvogtteiplatz 11. Das Haus war im Familienbesitz.

Wegweiser zu Berlins
Straßennamen Friedrichshain

110

Die Michaelbrücke

(he). Die Michaelbrücke wurde 1879 errichtet. Sie verbindet in den Bezirken Friedrichshain und Mitte die Lichtenberger mit der Michaelkirchstraße und schafft eine wichtige Verkehrsbeziehung nach Kreuzberg. Aufgrund des sehr schlechten Bauzustandes und wegen der Forderung des Wasser- und Schiffahrtsamtes, ein größeres Lichtraumprofil herzustellen, ist der Neubau dringend erforderlich. Die Brückenkonstruktion soll schlank gehalten werden. Die Rohrbrücke für die Fernwärmeleitungen solle verschwinden. Kosten: 19 Millionen Mark.

111

112

113

Trümmerbahn Berlin
aud der Michaelbrücke

Flankiert von Mittes Bürgermeister Gerhard Keil (l.) und dessen Amtskollegen aus Friedrichshain Helios Mendiburu (r.) zerschneidet Bausenator Nagel das Band vor der Michaelbrücke. Foto: Studré

114

Die im Krieg schwer beschädigte Michaelbrücke ist seit über einem Jahr gesperrt - und auch heute wird sie noch nicht ganz geöffnet: Nur auf einer Hälfte kann der Verkehr auf einer Fahrspur je Richtung zwischen Köpenicker Straße und Holzmarktstraße rollen. Im Sommer '95 wird der 18 Millionen Mark teure Neubau mit zwei Fahrspuren je Richtung ganz aufgemacht. .sk

115

Die Michaelbrücke, die die Bezirke Friedrichshain und Mitte verbindet, wurde gestern von Bausenator Wolfgang Nagel (SPD) eröffnet. Bereits zwei Stunden zuvor wurde die Übergabe vorbereitet.

116

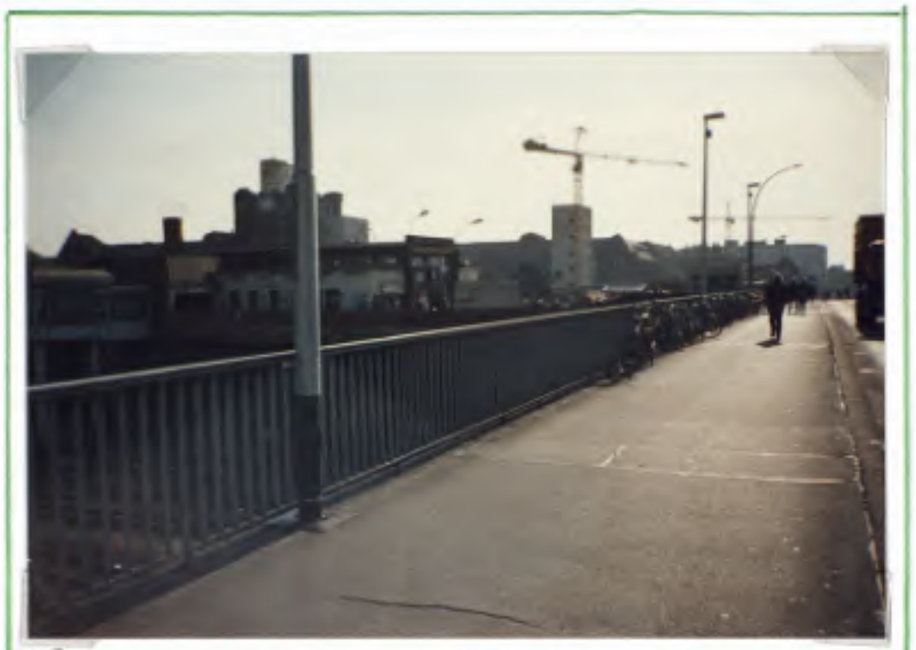
Warschauer Brücke zwei Jahre dicht

FRIEDRICHSHAIN - Die 160 Meter lange Warschauer Brücke über die Bahnanlagen am S-Bahnhof wird ab Mitte des Monats gründlich instand gesetzt. Durch rissige Fahrbahnen ist Nässe in das stählerne Bauwerk eingedrungen, überall hat sich Rost breitgemacht.

Jetzt wird die Stahl-Konstruktion verstärkt, werden Abdichtungen erneuert und Rostschutz aufgetragen. Während der Bauarbeiten wird die in Richtung Frankfurter Tor führende Fahrbahn für mindestens zwei Jahre gesperrt. Autofahrer können über die Modersohnbrücke ausweichen. Ein weiteres Jahr werden Arbeiten unterhalb der Brücke dauern. Dabei wird der Vekehr jedoch nicht beeinträchtigt.

Die Baukosten betragen etwa 20 Millionen Mark. Neunzig Prozent zahlt die Europäische Gemeinschaft.

117



118

119

WARSCHAUER BRÜCKE FÜR MINDESTENS ZWEI JAHRE DICHT

Rund 20 Millionen Mark sollen in die Warschauer Brücke investiert werden. 90 Prozent davon kommen von der europäischen Gemeinschaft. Das 160 Meter lange Bauwerk befindet sich in einem wenig schönen Zustand - eingedrungenes Regenwasser hat die Stahlkonstruktion in beträchtlichem Maße Rost ansetzen lassen. Nun soll das Stahlkonstrukt verstärkt und mit Antirostmittel versehen, die Abdichtungen erneuert werden. Aus diesem Grund wird die von der Stralauer Allee kommende Fahrbahn in Richtung Frankfurter Tor für mindestens zwei Jahre gesperrt werden. Ein weiteres Jahr sollen die Arbeiten dann im Stützbereich der Brücke dauern, was allerdings den Fahrverkehr nicht einschränken wird. Übrigens, der motorisierte Verkehr soll dann hauptsächlich über die Modersohn-Brücke gelenkt werden. fm

120

121

122

Warschau ist doch Namensgeber

Zum Leserbrief „Historische Delikatesse" von Hans Fitzner (Berliner Zeitung vom 22./23. Oktober):

Die „Warschauer Straße" ist doch nach „Polens Hauptstadt" benannt! (Es gibt bzw. gab in diesem Dreh noch die Bromberger, Memeler, Revaler, Gubener, Petersburger, Rigaer, Zorndorfer Straße, den Balten- und den Petersburger Platz.) Schon Stadtpläne von Anfang des Jahrhunderts weisen das nach!

Daß ein „Wah.schauer" jemand ist, der auf den Schiffsverkehr aufpaßt (also „waht-schaut"), ist klar. Aber wo, bitte schön, kann Herr Fitzner unter der Warschauer Brücke Schiffe hindurchfahren sehen? Das sind Eisenbahngleise! Schiffe sieht er von der Oberbaumbrücke (so genannt nach dem nächtlichen Verschluß der Spree durch einen Baumstamm, den „Oberbaum", im Gegensatz zum „Unterbaum" am heutigen Humboldthafen). Es bleibt also bei Warschauer Straße, Brücke und Platz!

Fritz Harrie
Berlin-Prenzlauer Berg

123

Unterirdisches Gewölbe wird jetzt abgerissen

Stau auf der Warschauer Brücke – Sanierung begann

Die Sanierung der Warschauer Brükke hat begonnen. Die Fahrbahn in Richtung Frankfurter Tor ist gesperrt. Im Berufsverkehr stauen sich zeitweise die Fahrzeuge auf den beiden noch offenen Fahrspuren.

Vor dem Eingang zur Brücke verlangen Schilder und Balken von den Kraftfahrern, stadteinwärts auf die andere Seite zu wechseln. Felix Weinberger in einem kleinen Transporter schimpft lautstark: „Staus sind ja nun unser täglich Brot." Lkw ab 7,5 Tonnen Traglast werden über die Straße der Pariser Kommune umgeleitet, manche Pkw-Fahrer versuchen ihr Glück mit einem Umweg über die Modersohnbrücke.

An der gesperrten Auffahrt zur Warschauer Brücke gräbt ein Bagger ein tiefes Loch in den Boden. „Der Rücken eines darunter befindlichen Gewölbes wird für den Abriß freigelegt", sagt Kurt Lohöfer, Bauleiter der Senatsbauverwaltung. Die Brücke sei früher einmal weiträumiger geplant gewesen, das ungenutzte Gewölbe soll nun vwerschwinden. Drei Wochen wird das dauern.

Die Gleise für den Güterverkehr, die sich darunter befinden, werden zeitweise gesperrt und zum Schutz mit Betonplatten abgedeckt. Auch ein Teil des Gehwegs auf der östlichen Seite an der Warschauer Brücke wird ausgehoben, ergänzt Lohöfer. An dieser Stelle soll ein neuer Vorplatz für den geplanten U-Bahnhof Warschauer Straße angelegt werden.

Anschließend wird die Fahrbahn auf der ganzen Seite aufgebrochen, weil die Brücke undicht geworden ist und das Stahlgerüst saniert werden muß. Für die Fußgänger, die zum Rudolfplatz wollen, werden Überbrückungen verlegt. „Der ungehinderte Zugang zum S-Bahnhof Warschauer Straße wird jederzeit aufrechterhalten", versichert Lohöfer. Falls erforderlich, werde eine Ampel aufgestellt. **Heide Schlebeck**

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

Teures Viadukt für die Straßenbahn

Bauverwaltung erwägt, auf der Warschauer Brücke keine neuen Gleise zu verlegen

Für die neue Straßenbahnlinie zwischen Friedrichshain und Kreuzberg gibt es immer neue Hindernisse. Mit dem Beginn der geplanten Gleisbauarbeiten auf der Warschauer Brücke ist im Frühjahr nicht mehr zu rechnen. Das berichten gutunterrichtete Kreise aus der Senatsverwaltung für Verkehr und Bauen.

Verkehrsstaatssekretär Ingo Schmitt bestätigte gestern gegenüber der Berliner Zeitung, daß gegenwärtig eine alternative Streckenführung über ein zusätzliches Viadukt erwogen wird. „Wir prüfen die Variante einer Extra-Straßenbahnbrücke neben der Warschauer Brücke wohlwollend", sagte er. Nach Aussage von Schmitt ist noch keine endgültige Entscheidung gefallen.

Anlaß zum Streit

Mit der Prüfung einer Extra-Brücke distanziert sich die Bauverwaltung von der bisherigen Planung, die Gleise direkt auf der Warschauer Brücke zu verlegen. Baubeginn sollte ursprünglich bereits in diesem Frühjahr sein. Die Tram-Verbindung Friedrichshain-Kreuzberg scheint jetzt auf unbestimmte Zeit verschoben.

Die Frage eines separaten Viadukts hatte schon im vergangenen Jahr zu Streit zwischen Verkehrssenator Herwig Haase (CDU) und Bausenator Wolfgang Nagel (SPD) geführt. Im Gegensatz zu Nagel befürwortete Haase eine eigene Brücke für die Straßenbahn. Ein Grund: Mit der Straßenbahn bliebe für Autos nur eine Spur je Fahrtrichtung, die Staugefahr auf dem zukünftigen Innenring wäre groß. „Eine Extra-Straßenbahnbrücke würde auch das Umsteigen von der U- zur S-Bahn und umgekehrt erleichtern", sagte gestern Petra Reetz, Sprecherin in der Bauverwaltung.

Der neue Bausenator Jürgen Klemann (CDU) scheint der Idee Haases zu folgen. Eine kostenträchtige Entscheidung: Schätzungen zufolge müßten für den Bau einer Extra-Brücke 43 Millionen Mark veranschlagt werden, hinzu kämen etwa 26 Millionen Mark für die rund anderthalb Kilometer Strecke bis zum Schlesischen Tor. Ginge die Fahrt über die Waltenschauer Brücke, so kostete die gesamte Strecke etwa 30 Millionen Mark.

An eine eigene Brücke für die Straßenbahn denkt zur Zeit die Bauverwaltung. Ursprünglich sollte die Tram direkt über die Warschauer Brücke führen.

„Keiner hat Geld dafür"

„Es ist völlig klar, daß keiner Geld hat für so eine Brücke", kritisierte der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Michael Cramer, das Umdenken in der Bauverwaltung. Damit solle die Straßenbahn totgemacht werden. Ein separates Viadukt erfordere zudem kostspielige Umbaumaßnahmen an den S-Bahnhöfen Warschauer Straße und Ostkreuz, für die kein Geld vorhanden sei. Cramer kündigte an, einen Antrag ins Abgeordnetenhaus einzubringen, der die Straßenbahn retten. Er rechnet dabei mit Unterstützung von der PDS, aber auch aus den Reihen der SPD.

Zur Zeit endet die Straßenbahn an der Ecke Warschauer Straße/Revaler Straße. Wer umsteigt, muß mehrere hundert Meter Fußweg in Kauf nehmen.

Mechthild Henneke

134

NACHGEFRAGT

„Die Verkehrsverwaltung verhindert Straßenbahn"

Senator Strieder hält Extra-Brücke für Vorwand

Erster Krach in der Großen Koalition: Der Senator für Stadtentwicklung, Peter Strieder (SPD), kritisiert Verkehrssenator Jürgen Klemann (CDU) wegen der Extra-Brücke für die Straßenbahn Friedrichshain–Kreuzberg. Statt wie geplant Gleise auf der Warschauer Brücke zu verlegen, erwägt die Verkehrsverwaltung, wie berichtet, ein separates Viadukt. Kosten: rund 40 Millionen Mark.

Berliner Zeitung: Was halten Sie von der Extra-Trambrücke?

Peter Strieder: Nichts, weil sie die Verhinderung des Straßenbahnverkehrs bedeutet. Die Verkehrsverwaltung treibt die Kosten so hoch, daß die Straßenbahn nicht verwirklicht werden kann. Der eigentliche Grund ist, daß sie die Tram nicht will.

Der erste Streit in der Koalition.

Da bewahrheiten sich die Befürchtungen, die wir bei der Zusammenlegung der Verwaltungen Bauen und Wohnen mit Verkehr hatten. Die Beton-Fraktion legt los. Das Ganze ist jedoch nicht nur ein Streit mit der SPD. Es geht außerdem um den Respekt vorm Abgeordnetenhaus. Immerhin gibt es einen bindenden Hauptausschuß-Beschluß.

Und ein paar hundert Meter Glein auf der Oberbaumbrücke.

Die Sanierung der Oberbaumbrücke ist in Hinblick auf die Straßenbahn erfolgt. Sie wäre sonst viel billiger geworden. Kommt die Tram jetzt nicht, wäre dies eine wahnwitzige Fehlplanung.

Wie wollen Sie sie retten?

Eine Einigung zwischen der Verkehrsfraktion und uns herbeizuführen ist schwierig. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird aber Einfluß nehmen wo sie kann. Ansonsten muß das Parlament entscheiden.

Wieso wollen Sie unbedingt die Straßenbahn?

Es geht darum, Friedrichshain mit Kreuzberg bis zum Hermannplatz zu verbinden. Außerdem: Wer will, daß Berlin im Individualverkehr erstickt, will nicht, daß sich die Stadt zu einer wirtschaftlich starken und lebenswerten Metropole entwickelt.

135

Tramgleise eingeplant

Auf der Warschauer Brücke sollen im Rahmen der Sanierung auch alle Voraussetzungen für den Einbau von Straßenbahngleisen geschaffen werden.

Verkehrssenator Jürgen Klemann: „Damit kann später schnell eine weitere Ost-West-Verbindung von Friedrichshain nach Kreuzberg hergestellt werden."

Noch in diesem Jahr soll das Planfeststellungsverfahren starten. Damit wird später die 900 000 DM teure Verlängerung der Tramlinie von der Revaler Straße über Warschauer Brücke, Oberbaumbrücke bis zum U-Bahnhof Schlesisches Tor ohne zusätzliche Aufwendung möglich sein.

Laut Klemann ergibt sich damit auch die Option, später einmal eine weitere Verlängerung bis zum Hermannplatz zu schaffen. Auch eine zweite Brücke neben der Warschauer Brücke sei zur optimalen Verknüpfung mit der S-Bahn für die Zukunft denkbar.

Die momentan laufende Brückensanierung soll möglichst im kommenden Jahr abgeschlossen sein. Die Verlängerung der Straßenbahn kann dann voraussichtlich bis 1999 erfolgen.

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie über die Warschauer Brücke bis zum Schlesischen Tor ist für 1999 vorgesehen.

136

Blick auf das Berliner Gaskampenwerk um 1930

137

138

139

140

Verlängerung der Tram gefordert

Friedrichshain - Eine Verlängerung der Straßenbahngleise auf der Warschauer Straße über die Warschauer Brücke hinweg fordern Bü 90/Grüne. So soll Fahrgästen beim Umsteigen von der S-oder U-Bahn auf die Tram ein langer Fußweg erspart werden.

141

Bald Umsteigen ohne Umweg

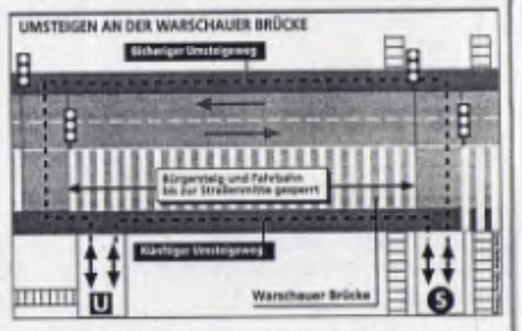
Ab Mitte September direkter Weg zwischen den Bahnhöfen an der Warschauer Brücke

FRIEDRICHSHAIN

Rund 50 000 Fahrgäste steigen täglich an der Warschauer Brücke um. Das ist zeitraubend und beschwerlich. Doch in drei Wochen soll der Wechsel von S- zu U-Bahn auf direktem Weg vonstatten gehen können.

S-Bahnhof Warschauer Straße: Fahrgäste schlängeln sich an Bauzäunen entlang, die den Gehweg und die halbe Fahrbahn absperren. An einer Ampel muß Halt gemacht werden. Auf der zweiten Fahrbahnhälfte rollt eine Autokolonne vorbei. Gereizt wenden sich die Köpfe der Wartenden hin und her.

Seit vor zehn Monaten der U-Bahnhof eröffnet wurde, existiert diesen Umsteige-Provisorium. Doch damit soll bald Schluß sein. „In der zweiten Septemberhälfte wird der Gehweg übergeben, der beide Bahnhöfe auf kürzestem Weg verbindet", sagt Johannes Lietz, der in der Senatsbauverwaltung für Brücken zuständig ist. Ursprünglich hatte die Bauverwaltung zwar verkündet, daß der Gehweg schon Ende 1995 fertig ist, aber der Termin platzte. Eine italienische Firma habe die Bauarbeiten nicht eingehalten, und mit ihrem Nachfolger habe es Abstimmungsprobleme gegeben.



Mitte Oktober sollen dann auch die zwei Fahrspuren fertig sein, an denen zur Zeit gebaut wird. Dann wird die westliche Hälfte der Fahrbahn saniert.

Noch nicht gebaut wird an der geplanten Verlängerung der U-Bahnlinie. Sie soll bis zur S-Bahn weitergeführt werden, damit ein zentraler Umsteigepunkt entsteht. Lietz: „Dafür fehlt jetzt das Geld. Außerdem muß erst der S-Bahnhof umgebaut werden." Ebenfalls aus Geldmangel würden jetzt auch keine Straßenbahngleise auf der Warschauer Brücke verlegt, sondern nur die konstruktiven Voraussetzungen geschaffen. Auf lange Sicht gebe es die Absicht, die Straßenbahn über die Warschauer Brücke und Oberbaumbrücke zum Heinmannplatz zu führen.

Die Bündnisgrünen verlangen dagegen, daß die Straßenbahn schon jetzt mindestens bis zum U-Bahnhof geführt wird. Ein entsprechender Antrag wurde Donnerstag im Abgeordnetenhaus zurück in den Hauptausschuß überwiesen. **Heide Schlebeck**

142

Arbeiten an der Warschauer Brücke bald zu Ende

Freie Bahn für Fußgänger

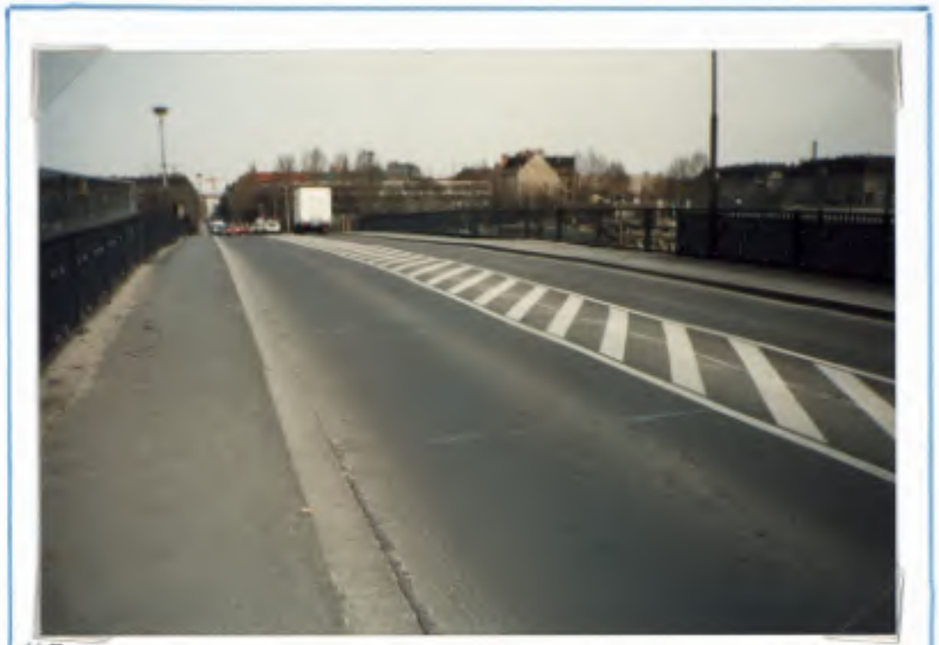
Friedrichshain (pat). Der linke Gehsteig über die Warschauer Brücke in Richtung Kreuzberg ist fertig. Jetzt können die Fußgänger und Pendler, die vom S-Bahnhof zur U-Bahn wollen, die S-Bahngleise ungestört von größeren Bauarbeiten überqueren. In Richtung Friedrichshain gehen die Arbeiten auf der linken Seite allerdings weiter. Derzeit wird an den Aufliegern der linken Seite der Brücke, an den Brückenköpfen, gearbeitet, Rohre und Leitungen an der Brückenkante verlegt und Metallgeländer angeschraubt. Bis Ende April sollen sämtliche Bauarbeiten abgeschlossen werden, teilte die Pressesprecherin des Bezirksamtes Friedrichshain, Annette Ahrens, mit. Damit würde das Projekt acht Monate später als ursprünglich gedacht beendet. Über die Brücke sollen noch die Gleise für die Straßenbahn verlegt, eine neue Fahrbahndecke geteert und der Gehsteig auf der rechten Seite erneuert werden. Etwa 25 Millionen Mark werden für die Brückensanierung gebraucht, sagt der Referent für Brückenerneuerung bei der Senatsverwaltung für Bauen, Georg Westermann. „Es ist ja keine kleine Brücke. Sie ist über 200 Meter lang." Auch von unten wird das Bauwerk erneuert, momentan noch ein „kriegsbeschädigter Träger." Die Europäische Union unterstützt das Land Berlin bei der Generalüberholung und Verstärkung der Brücke von Friedrichshain nach Kreuzberg mit mehreren Millionen Mark aus dem Fonds für regionale Entwicklung. Foto: pat

143

144

145

146



147

Modersohnbrücke
Modersohn, Otto (1865 bis 1943), Maler, Mitbegründer der Künstlervereinigung "Worpswede"

Name ab	24.Mai 1951
Früherer Name	Hohenlohebrücke (1896-1951)
Detail	Die Hohenlohebrücke wurde in Modersohnbrücke umbenannt.

148