600 Jahre „Lange Brücke“ Potsdam

http://www.potsdam.de/lange-bruecke
Lange Brücke Landeshauptstadt Potsdam

Neubau der Spannbetonbrücken 1958 - 1961

Zur Geschichte der Verkehrsanbindung

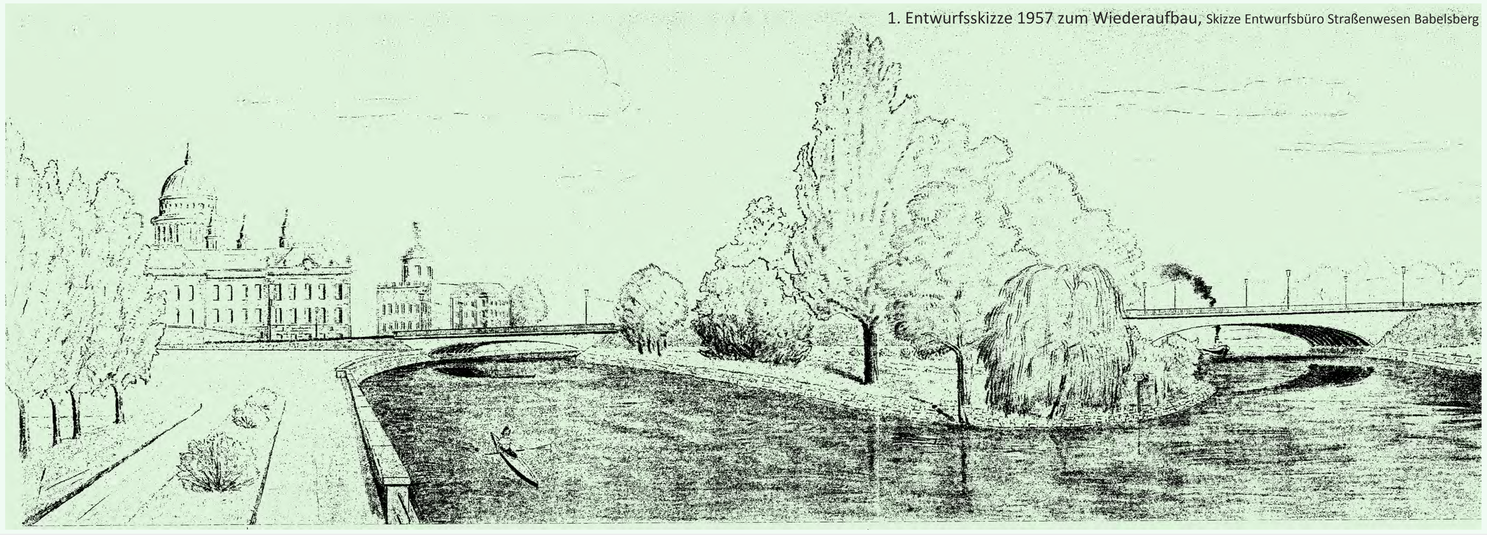
Ab 1949 begannen bereits politische Diskussionen und denkmalpflegerische Überlegungen zum Wiederaufbau oder Abriss des Stadtschlosses sowie städtebauliche Planungen zu den Verkehrslösungen im Innenstadtbereich.

Die „Bebauungskonzeption für den zentralen Bezirk“ vom 26. August 1956 beinhaltete den Wiederaufbau des Stadtschlosses und einen zweiten Havelübergang.

Die eigentliche Planung der beiden neuen Spannbetonbrücken begann 1957 durch das Entwurfsbüro für Straßenwesen Babelsberg.

Mit der Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung vom 13. November 1957 zum Neubau der Langen Brücke *„Diese Lage lässt jede Möglichkeit für die künftige Gestaltung der Verkehrsanbindung zur Innenstadt offen und zwingt nicht zu einer bestimmten Lösung“* sollte also die stadtseitige Straßenanbindung auch bei Erhalt des Stadtschlosses möglich sein. Daher wurde bereits bei der Planung die Lage des Bauwerks über die Alte Fahrt um 11 m in südliche Richtung verschoben, um mehr Fläche für den Straßenanschluss vor dem Stadtschloss zu erhalten.

Es waren also nicht verkehrstechnische sondern politische Gründe maßgebend für den am 24. November 1958 gefassten *„streng vertraulichen“* Beschluss des Büros der Bezirks- und Stadtleitung der SED zur Vorlage für die Sitzung des Politbüros der SED am 15. Dezember 1958. Dieser lautet: *„Dem Vorschlag zur Beseitigung der Ruinen des ehemaligen Stadtschlosses wird zugestimmt, um den Aufbau eines sozialistischen Zentrums nicht zu behindern“*. Am 13. November 1959 beschloss dann die Stadtverordnetenversammlung den Abriss des Stadtschlosses, der am 9. Januar 1960 begann und bis zum Juni dauerte.



1. Entwurfsskizze 1957 zum Wiederaufbau, Skizze Entwurfsbüro Straßenwesen Babelsberg

Gründungsarbeiten 1958
Im Hintergrund Behelfsbrücke „Neue Fahrt“ 1947 - 1961, Quelle: Kargel

Zur Konstruktion

Die Steinbogenbrücken von 1888 hatten relativ kleine Stützweiten, die den neuen Anforderungen der Schifffahrt nicht mehr genügten.

Es wurde eine Konstruktion ohne Flusspfeiler angestrebt. Um die geforderte Durchfahrtshöhe unter Beachtung der Straßenhöhenlage zu erreichen, musste die Konstruktionsdicke in Brückenmitte gering sein. Das Ziel wurde erreicht, indem die tragende Konstruktion (jeweils zwei Spannbetonhohlkastentragwerke) an den Brückenauflagern „quasi eingespannt“ wurde. Dazu waren u.a. eine komplizierte Zug-Druck-Lagerkonstruktion und große Gegengewichte notwendig. Die in der Ansicht und im Längsschnitt erkennbare Bogenform resultiert aus der an diesen Stellen jeweils erforderlichen Konstruktionsdicke. Die Lange Brücke ist in statischer Hinsicht keine Bogenbrücke, wie es aus der Ansicht zu vermuten wäre.

Wegen der angetroffenen Baugrundsituation war eine Flachgründung nicht möglich. Es wurde eine Stahlbeton-Rammpfahlgründung vorgesehen, da eine Gründung mit Großbohrpfählen zum damaligen Zeitpunkt nicht zur Verfügung stand.

Die Bauausführung übernahm im März 1958 der VEB Industriebau Brandenburg. Die Brückenüberbauten wurden auf hölzernen Lehrgerüsten hergestellt und nach dem Erhärten des Betons mit den bereits zuvor eingebauten Spanngliedern vorgespannt.

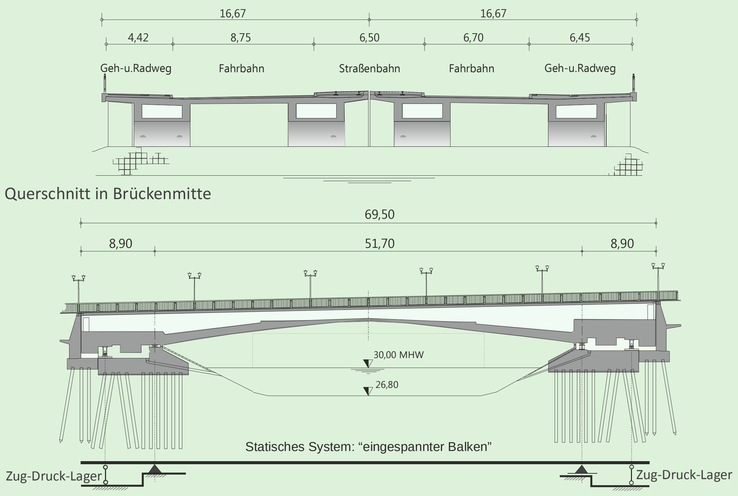
Die Verkehrsfreigabe des Brückenzuges erfolgte am 17. Dezember 1961.

Technische Daten:

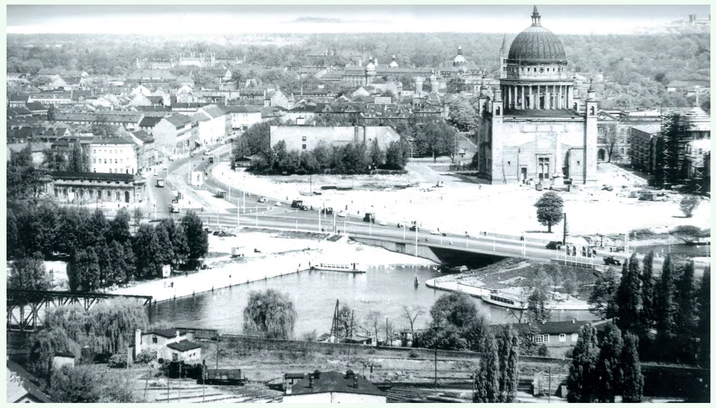
Länge des Brückenzuges ü. d. Havel		~ 196,00 m
einschl. Abstand zw. d. Bauwerken von:		~ 76,00 m
Brückenlänge:	Neue Fahrt	69,50 m
	Alte Fahrt	50,65 m
Stützweiten:	Neue Fahrt	6,00-51,70-6,00 m
	Alte Fahrt	4,20-36,65-4,20 m
Nutzbreite:		32,82 m

Behelfsbrücke Neue Fahrt, links: Baustelle der Spannbetonbrücke 1960/61, Quelle: Kargel

Arbeitsaufwändiger Einbau der Spannglieder (Alte Fahrt), Quelle: Verch



Letzte Sprengung am Stadtschloss 1960, im Vordergrund Spannbeton-Baustelle Alte Fahrt,
Quelle: Schwericke



Alte Fahrt und Nikolaikirche um 1969, in Bildmitte: Brücke „Alte Fahrt“ mit Straßenanschluß
Quelle: Verch

Neue Spannbetonbrücke unter Verkehr, links Brücke „Alte Fahrt“ von 1888 noch vorhanden, 2008/2009 wurde hier die Fußgänger- und Straßenbahnbrücke gebaut.
Quelle: Kargel

Brücke „Alte Fahrt“, 1963, Quelle: Verch

Text und Gestaltung: Verkehrs- und Ingenieurbau Consult GmbH, Potsdam