

DIE LIESENBRÜCKEN

Berlin, 24. April 2013 / Berliner Netzwerk für Grünzüge

Das Projekt

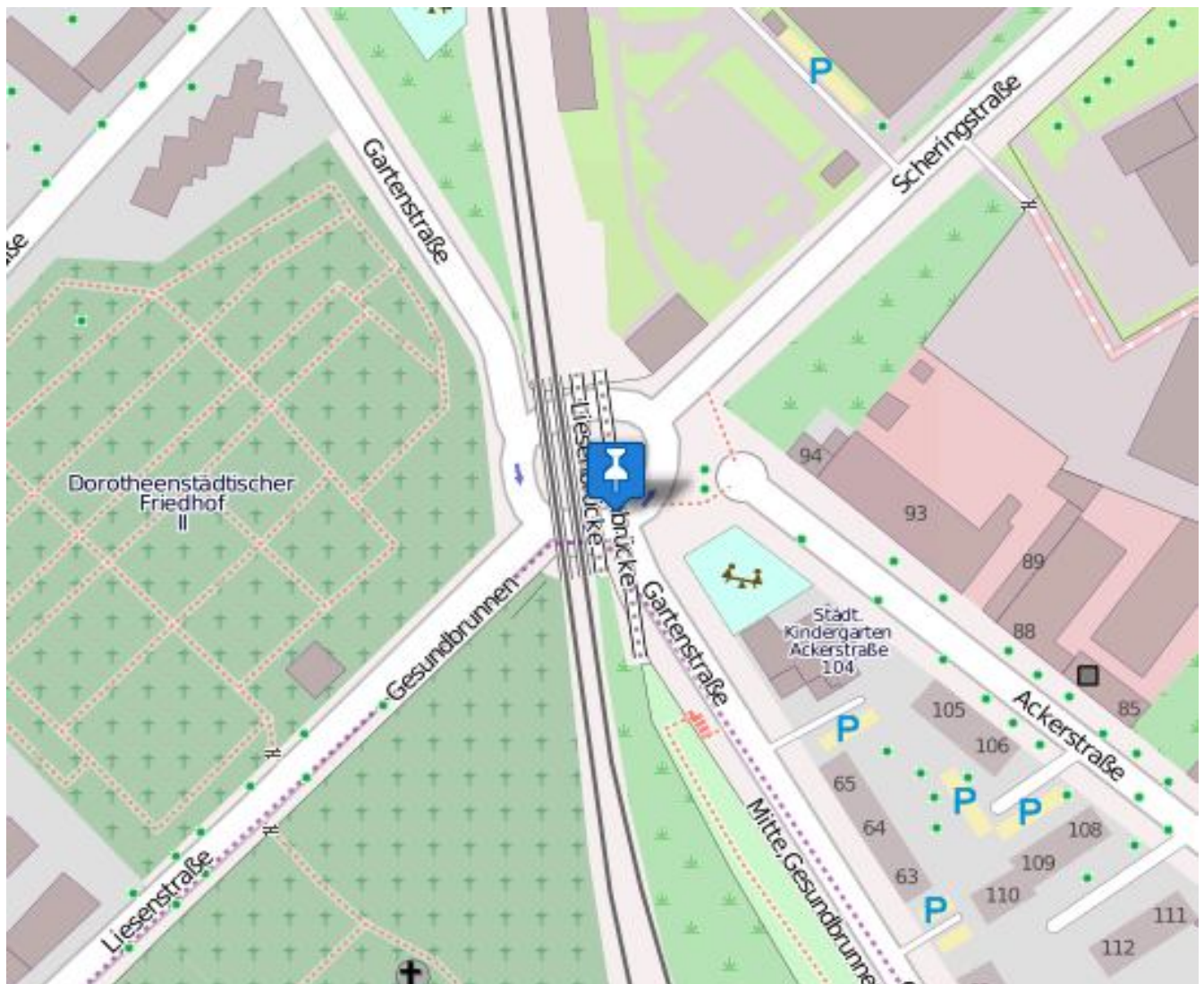
Zwischen dem *Park am Nordbahnhof* und dem *Volkspark Humboldthain* im Bezirk Mitte soll eine Grünverbindung realisiert werden, die auf stillgelegten Gleisen parallel zur S-Bahn zwischen den S-Bahnhöfen Nordbahnhof und Gesundbrunnen verläuft (siehe Karte 1). Unverzichtbares Bindeglied hierfür sind die beiden denkmalgeschützten Liesenbrücken, die zu diesem Zweck für Fußgänger und Radfahrer verkehrssicher und zugänglich gemacht werden sollen. Für dieses Ziel setzt sich das Berliner Netzwerk für Grünzüge („Grünzüge für Berlin“) gemeinsam mit weiteren Initiativen und Verbänden ein.



Karte 1: Die Karte zeigt in dunkelgrüner Farbe die bereits realisierten öffentlichen Grünflächen. In hellgrüner Farbe sind die seitens des Berliner Netzwerks für Grünzüge („Grünzüge für Berlin“) vorgeschlagenen Ergänzungen zur Verknüpfung der bestehenden Grünflächen dargestellt. Quelle: Grübner (2011)

Lagebeschreibung

Durchquert man den 2009 fertiggestellten *Park am Nordbahnhof* von Süden nach Norden, so endet der Spaziergang abrupt am Zaun vor der größeren der beiden direkt nebeneinanderliegenden Liesenbrücken, zwei ehemaligen Eisenbahnbrücken im sogenannten „Eisenfachwerkstil“. An diese schließen sich Gleise an, die von der Bahn nicht mehr genutzt werden. Sie verlaufen parallel zur S-Bahn und enden kurz vor dem S-Bahnhof Gesundbrunnen im Berg unterhalb des Volksparks Humboldtthain. Von dort aus verlaufen bereits Treppenaufgänge hoch zum Volkspark sowie auch zur Brücke auf der Höhe der S-Bahn-Station Humboldtthain (Hussitenstraße). Das Landschaftsplanungsbüro Fugmann & Janotta hatte im Zusammenhang mit seiner Gestaltung des *Parks am Nordbahnhof* bereits eine landschaftsplanerische Machbarkeitsstudie erstellt, wonach eine Wegeverbindung zwischen den beiden Parks über die alten Gleise räumlich möglich ist. Die genaue Lage der Liesenbrücken ist Karte 2 zu entnehmen.



Karte 2: Detailansicht zur Lage der Liesenbrücke. Rechts außen die stillgelegte doppelgleisige Liesenbrücke, welche als Grünverbindung dienen soll, in der Mitte ebenfalls stillgelegt die eingleisige Liesenbrücke und links daneben die Brücke, über welche die S-Bahn fährt. Quelle: OpenStreetMap contributors (2012)

Erste Schritte zur Verwirklichung des Projekts

Technische Gutachten gesucht

Die Liesenbrücken stehen im Eigentum der Bahn. Maßnahmen zur Erhaltung der Brücke wurden der Eigentümerin bislang nicht auferlegt. Aktuell liegt weder ein bauliches Statikgutachten vor noch ein ingenieurtechnisches Dokument, welches den verkehrstechnischen Zustand der Brücke untersucht. Insofern ist zum jetzigen Zeitpunkt unklar, welche Maßnahmen konkret erforderlich sind, um die Liesenbrücken für den Gebrauch durch Fußgänger und Radfahrer zu sanieren und laufend zu unterhalten, und welche Kostenbelastung dies langfristig mit sich bringen würde. Die Erstellung entsprechender Gutachten und Untersuchungen ist aus unserer Sicht der erste wichtige Schritt, um eine klare Faktenbasis als Entscheidungsgrundlage zu schaffen. Jede Form der wissenschaftlichen Untersuchung durch Experten ist ein Anfang.

Öffentlichkeit gesucht

Bislang sind die Liesenbrücken trotz ihrer herausragenden bautechnischen Bedeutung in Berlin kaum bekannt. Wir rufen dazu auf, die Einmaligkeit dieses Bauwerks und den Charme, welchen eine Verbindung zweier Parks über eine solche Brücke für Berlin hätte, durch Veröffentlichungen, Studien und Projekte mehr ins Licht der Öffentlichkeit zu rücken und dafür zu werben, dass die Liesenbrücken auch in der städtischen Planung weiter nach vorne auf die Prioritätenliste rücken. Die Yorckbrücken im Süden der Stadt sind ein gutes Beispiel dafür, dass sich der Einsatz für historische Brücken in Berlin lohnt.

Unterstützer des Projekts



Weitere Unterstützer sind willkommen!

Baugeschichte und Baubeschreibung der Liesenbrücken

Die Liesenbrücken wurden im 19. Jahrhundert als Verbindungsglied der Eisenbahnstrecke Berlin-Stettin erbaut und gelten als **herausragende ingenieurtechnische Konstruktion** der damaligen Zeit (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2008). Um die Bahnlinie stützenfrei über die breite Straßenkreuzung zu führen, wurden 1890-92 drei eingleisige Fachwerkträgerbrücken mit einer Stützweite von 64 bis 82 m errichtet. Östlich daneben erbaute man **1896** eine größere, **doppelgleisige Brücke**, deren aufragende **Fachwerkträger einen 94 m breiten Straßenraum** überspannen. Der funktionsgerechte Aufbau der Eisenkonstruktionen ist mit einer wirkungsvollen architektonischen Gestaltung verbunden. Die Obergurte sind in Form einer Halbparabel elegant geschwungen (siehe Fotos 1-5). Die vertikalen Streben werden von Diagonalstreben überschritten, die zur Mitte immer schlanker werden, denen sich aber im mittleren Abschnitt stärkere gegenläufige Streben entgegenstemmen. Durch die gestaffelten Brückenaufleger entlang der schräg verlaufenden Straßenflucht sind die Fachwerkstrukturen gegeneinander versetzt. Die kleineren Verbindungsglieder ergeben ein unendlich erscheinendes Gewirr von Streben, während die räumlich gestaffelten Obergurte den Liesenbrücken eine kraftvolle und dynamische Ausstrahlung verleihen (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2008).



Foto 1: Obergurte in Form einer Halbparabel. Quelle: Spreeufer.com (2012)



Foto 2: Vertikale Streben und Diagonalstreben. Quelle: Spreuer.com (2012)



Foto 3: Ehemals zweigleisige Liesenbrücke vom Park am Nordbahnhof aus gesehen. Quelle: Spreeufer.com (2012)

Foto 4: Vertikal und Diagonalstreben. Blick in Richtung Park am Nordbahnhof. Quelle: Spreeufer.com (2012)



Foto 5: Brückenaufleger. Quelle: Spreeufer.com (2012)

Auch wenn die beiden westlichen eingleisigen Brücken 1956-57 durch eine einfache Überführung auf Stützen ersetzt worden sind, so ist das verbliebene Brückenbauwerk noch immer eine monumentale Erscheinung (siehe Fotos 6-8). Die haushoch aufragenden Fachwerkträger, die in die umliegenden Straßen hineinwirken, sind Ausdruck der hoch entwickelten Ingenieurbaukunst im **Wilhelminischen Deutschland**. Mit den Liesenbrücken demonstrierte die preußische Eisenbahn selbstbewusst ihre Leistungsfähigkeit (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2008).

Das stählerne Bauwerk besitzt jedoch seit 1952, dem Jahr der Stilllegung und des anschließenden Abrisses des Stettiner Bahnhofs, keine technische Funktion mehr. Die Gleise des alten Brückenabschnitts sind heute demontiert, und die S-Bahn benutzt nur noch die erneuerte Überführung. Die Liesenbrücken wurden aber unter der oben genannten Nummer in den Denkmalschutzbestand des Landes Berlin aufgenommen (siehe hierzu Tabelle) (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2008; Pahl 2011). Derzeit ist die Unterkonstruktion mit einem Drahtgitter als Schutzvorrichtung gegen abfallende Rostteile versehen (siehe Foto 7) (Pahl 2011).

Tabelle: Eintrag in der Denkmaldatenbank Berlin.

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2008)

OBJ-Dok-Nr.:	09030292
Bezirk:	Mitte
Ortsteil:	Gesundbrunnen
Straße:	Gartenstraße & Ackerstraße & Liesenstraße & Scheringstraße
Denkmalart:	Gesamtanlage
Denkmalname:	Liesenbrücken
Sachbegriff:	Brücke
Datierung:	1890-1896
Objekt @ Künstler:	Entwurf
Architekt/Künstler	Hildebrand, B. & Bathmann
:	
Funktion:	Bauingenieur
Objekt @ Sozietät	Bauherr
Name:	Königliche Eisenbahndirektion

Historische Bedeutung der Liesenbrücken

Neben ihrer Eigenschaft als herausragende bauingenieurtechnische Konstruktion des Wilhelminischen Deutschlands wird den alten Liesenbrücken ein weiteres historisches Merkmal zuteil: Die von den Liesenbrücken überspannte Liesenstraße war bis 1990 Grenzstraße zwischen Ost- und West-Berlin (dem östlichen Bezirk Mitte und dem westlichen Wedding). Auch Reste der einstigen Berliner Mauer sind bis heute dort erhalten (Foto 8) (Spreeufer.com 2012).



Foto 6: Liesenbrücke von der südlichen Ackerstraße aus gesehen. Im Bild oben links ist der Absperrzaun zu sehen, an dem der Park am Nordbahnhof endet. Quelle: eigene Aufnahme September 2010



Foto 7: Liesenbrücke in Richtung Park am Nordbahnhof. Unter der Brücke sind Drahtgitter zum Schutz vor herab fallenden Rostteilen zu sehen. Quelle: Flanieren-in-Berlin.de (2006)



Foto 8: Liesenbrücke von der Liesenstraße aus gesehen. Rechts im Bild sind noch Reste der einstigen Berliner Mauer zu sehen. Quelle: Flanieren-in-Berlin.de (2006)

Quellenangaben

Flanieren-in-berlin.de (2006). [Honigmond am Nordbahnhof](#).

Grübner, O. (2011). [Flyer Berliner Netzwerk für Grünzüge](#).

Meyer, C. (2012). Telefongespräch zum Status Quo der Liesenbrücke. In Grübner, O. (Ed.). Berlin

OpenStreetMap contributors, C.B.-S. (2012). [OpenStreetMap](#) and <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>.

Pahl, J. (2011). ... vorgestellt: Nr. [09030292](#).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2008). [Liesenbrücken](#).

Spreeufer.com (2012). [Liesenbrücken Berlin](#).