



Eine Brücke am rechten Regnitzarm

Als Kaiser Heinrich II. 1020 Papst Benedikt VIII. in Bamberg empfing, berichtete der Chronist Bebo von mehreren Chören, die den Gast jenseits und diesseits einer Brücke begrüßten. Lange dachte man dabei an die Seesbrücke über den rechten Regnitzarm, die den Eingang zur bürgerlichen Inselstadt bildet. Zahlreiche Indizien sprechen jedoch dafür, in der Seesbrücke einen erst später in dieser Form entstandenen Flussübergang zu sehen.

Wohl erst die Schenkungen von Teilen des Hauptmoorwaldes in der 2. Hälfte des 13. Jahrhunderts durch die Bamberger Bischöfe und ihre Dienstman-

nen an das um 1200 gegründete Katharinen-Spital (heute Bereich Karstadt) löste eine neue Entwicklung aus. Das Spital ließ Teile des Waldes roden und zunehmend in Gärtnerland umwandeln. Damit wuchs auch die Notwendigkeit für eine bessere Verbindung zwischen den neuen Rodungsflächen und der sich ausdehnenden Inselstadt; nicht auszuschließen ist dabei, dass die Brücke an der Stelle einer bereits vorhandenen Furt errichtet wurde, die bereits eine Verbindung zur "Theuerstadt" hergestellt hatte.

Die neue Brücke nahm nun einen Straßenzug (Steinweg, später Königstraße) auf, der erst nach der um 1057 erfolgten Gründung des Stifts St. Gangolf in der Theuerstadt entstanden sein dürfte, der nun aber mit dem Bau einer festen Brücke den vormaligen Haupteingang zur Stadt von Süden über die "Langgass" ablöste.

Dank für Leihgaben und Beratung:

Bayerisches Nationalmuseum München
 Entsorgungs- und Baubetrieb der Stadt Bamberg (EBB)
 Kolpingfamilie Bamberg
 Museen der Stadt Bamberg
 Michael Wagenonner, Bamberg
 Staatsbibliothek Bamberg
 Norbert Tscherner, Bamberg

Ausstellungsort:

Stadtarchiv Bamberg
 Untere Sandstr. 30a
 96049 Bamberg

Öffnungszeiten:

30. September 2009 – 26. Februar 2010
 Montag – Mittwoch 8:00 Uhr – 16:00 Uhr
 Donnerstag 8:00 Uhr – 20:00 Uhr
 Freitag 8:00 Uhr – 14:30 Uhr
 Geschlossen an Wochenenden und Feiertagen.

Ausstellungskonzept: Robert Zink

Texte: A. Karg, M. Spieler, R. Zink
 Fotos/Ausdrucke: E. Gentil, J. Schraudner;
 G. Raab (Staatsbibliothek Bamberg)
 Architekturbüro Grad/Dietz/Goldbrunner

Ausstellung: P. Berger, B. Nagel, J. Schraudner,
 A. Wallner,

Faltblatt: Gesamtherstellung
 Druckerei Fruhauf, Bamberg

Homepage: www.bamberg.de/stadtarchiv

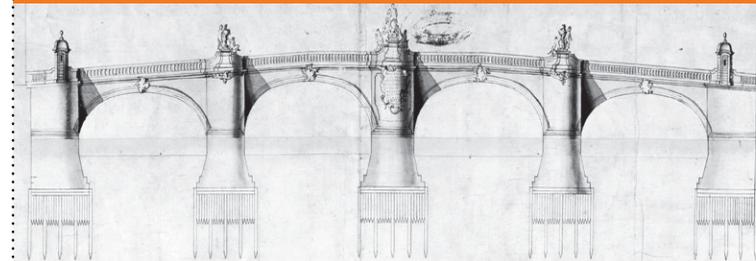
Der Eintritt zur Ausstellung ist frei.
 Führungen für Gruppen nach Vereinbarung.



Bamberg 2009



Seesbrücke



Ludwigsbrücke



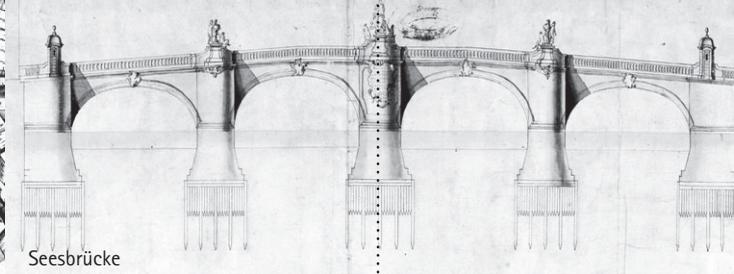
Kettenbrücke



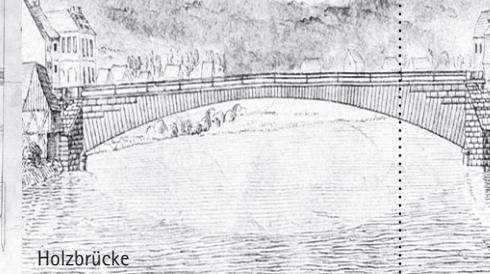
1000 Jahre Brückengeschichte in Bamberg

Ausstellung des Stadtarchivs Bamberg
 Untere Sandstraße 30 a, 96049 Bamberg

30. September 2009 bis 26. Februar 2010



Seesbrücke



Holzbrücke



Ludwigbrücke



Eisenbogenbrücke



Kettenbrücke

Die sesbruck

1312 wurde diese sesbruk erstmals urkundlich erwähnt. Aussehen und Konstruktion der frühen Brücke sind nicht überliefert, zahlreiche Erwähnungen von Reparaturen in den Stadtrechnungen machen aber deutlich, dass sie aus Holz war. Erst 1602 ist auf der Bamberg-Ansicht des Geometers Petrus Zweidler die Brücke bildlich dargestellt; sie war damals eine auf fünf Pfählen aufliegende Holzbrücke, denen Eisböcke als Schutz gegen anprallendes Holz und Eis vorgelagert waren. Regelmäßig wurde diese Brücke in den Stadtrechnungen erwähnt, nachdem ihr Unterhalt fast jährlich, besonders aber nach Hochwasser, erhebliche Kosten verursachte.

Unklar ist bis heute die Deutung des Namens, den man früher mit einem Bischof aus der Familie von Aufseß, der Brückenform (auf Grund gesetzt, nicht am Ufer verankert) oder auch mit einer Reihe von Seen zu erklären versuchte.

Die barocke Brücke 1752

Nach vielen weiteren Reparaturen, die in ihrem Umfang gelegentlich sogar Neubauten gleichkamen, entstand erstmals in der Blütezeit des Barock eine Steinbrücke an dieser Stelle. Bischof Joh. Ph. Ant. v. Franckenstein (1746–1753) beauftragte seinen Hofarchitekten Balthasar Neumann mit entsprechenden Planungen. Die feierliche Eröffnung fand am 27. Dezember 1752 statt. Erst unter Franckensteins zweitem Nachfolger Adam Friedr. von Seinsheim (1757– 1779) konnte der Bildhauer Ferdinand Dietz 1768 auch den von Beginn an vorgesehenen figürlichen Schmuck (Kreuz, St. Georg usw.) fertigstellen. Als Beginn einer am östlichen Stadteingang beginnenden Achse eröffnete die Brücke den viel beachteten, von zahlreichen barocken Bauwerken gesäumten Weg durch die bürgerliche Stadt hinauf zum Dom.

Ein ungewöhnlich heftiges Hochwasser zerstörte am 27. Februar 1784 – wie die anderen Bamberger Brücken und zahlreiche Brücken entlang des Mains – auch die Seesbrücke völlig. Übrig blieben Reste der Pfeiler, über die ein Fußgängersteg notdürftig die Verbindung zur Inselstadt herstellte; der Fahrverkehr wurde zeitweise über eine hölzerne Schwimmbrücke von der Tränk-gasse zur "Schanz" (heute etwa Heinrichstraße) geführt.

Die Holzbrücke von 1809

Dieses Provisorium blieb 25 Jahre bestehen. Der 1809 fertiggestellte Neubau des Ingenieurs Karl Friedr. von Wiebeking war dann allerdings eine viel beachtete Konstruktion, weil sie den Fluss – nach dem Vorbild einer Brücke in Vilshofen – auf 71 Metern stützenlos überspannte. Damit konnte zwar Hochwasser – Ursache des Unglücks von 1784 – ungehindert abfließen, das Holz wies aber bereits nach wenigen Jahren Schäden durch Fäulnis auf, so dass die Brücke den statischen Ansprüchen nicht mehr gerecht wurde und 1826 abgebrochen werden musste.

Die "Ludwigsbrücke" (Kettenbrücke)

Schließlich baute der Bamberger Kreisbauingenieur Franz Jos. Schierlinger eine eiserne Kettenbrücke nach einem Vorbild im böhmischen Saaz. Die von ihm vorgesehenen Portale wurden dabei allerdings durch Pylonen nach einem Entwurf Leo von Klenzes ersetzt. Sie wurde am 31. Dezember 1829 eröffnet. Die Brücke wurde nach dem bayerischen König offiziell "Ludwigsbrücke" benannt; allerdings setzte sich letztlich der auch von Beginn an verwendete beschreibende Begriff einer "Kettenbrücke" durch. Der aus Thüringen stammende Ingenieur John Aug. Roebling nahm sie zum Vorbild für die Brooklyn-Bridge in New York (1869–1883).

Die Eisenbogenbrücke

Die Kettenbrücke wies wegen fehlender Querversteifungen bereits nach kurzer Zeit irreparable Schäden auf, so dass die Belastungsgrenze 1879 reduziert werden musste. An ihre Stelle trat nun im Juni 1892 nach nur einjähriger Bauzeit eine Bogenbrücke aus Flusstahl nach den Plänen des Ingenieurs Friedrich Hohmann, der 1888/1890 auch die Dammbauten entlang des rechten Regnitzarms errichtet hatte.

Die Brücke fand wegen ihrer sehr massiven Form nie Anerkennung in der Bevölkerung. Am 11. April 1945 wurde sie gesprengt, um den amerikanischen Vormarsch aufzuhalten.

Zunächst konnte an ihrer Stelle – leicht versetzt – nur ein Fußgängersteg errichtet werden, der die Verbindung zwischen Insel und Ostteil der Stadt notdürftig aufrecht erhielt.

Die Rahmenbrücke

Erst am 5. Dezember 1953 wurde eine neue Brücke, eine Rahmenbrücke, dem Verkehr übergeben. Sie ging auf einen Entwurf von Ulrich Finsterwalder (nach Vorentwurf des Bamberger Baudirektors Georg Mulde) zurück. Die Brücke wies nach über 50 Jahren Nutzung erhebliche Schäden auf, so dass zunächst eine Nutzungsbeschränkung, dann auch – ebenso wie bei anderen Nachkriegsbrücken – ein Neubau unausweichlich war. Sie wurde 2009 abgebrochen. Um während der Bauzeit wenigstens für Fußgänger die Verbindung zwischen Inselstadt und Königstraße aufrecht zu erhalten, wurde ein Behelfssteg von der Kettenbrückstraße zum Heinrichsdamm errichtet, der 2012 in der Landesgartenschau weitere Verwendung finden soll.

Der Neubau der Kettenbrücke 2009/2010

Bereits im Zusammenhang mit dem "Brückenprojekt 2010", in dessen Abschluss die Kettenbrücke – nach der Luitpoldbrücke und der Löwenbrücke – als letzte zum Neubau anstand, wurde in der Bevölkerung seit 2001 lebhaft über Aussehen und Funktion eines Neubaus diskutiert (Parkdeck, "Piazza del Ponte", "Glassarg", ein- oder beidseitige Bebauung usw.).

2006 wurde ein europaweiter Architektenwettbewerb ausgeschrieben, an dem sich über 50 deutsche und ausländische Büros beteiligten. Neben Kosten- und Technikfragen kam dabei der architektonischen Wirkung der neuen Brücke auf das Weltkulturerbe besondere Aufmerksamkeit zu. Eine Fachjury wählte 2006 drei Preisträger aus, von denen der Entwurf der Ingolstadt/Bamberger Arbeitsgemeinschaft Joh. Grad/Matthias Dietz/Birgit Dietz für eine Hängebrücke zur Ausführung kommt.



Die Fertigstellung der neuen Kettenbrücke ist 2010 geplant.