

Berlin-Charlottenburg: Fußgängerbrücke über die Tauentzienstraße Verbindung Europa-Center mit der Marburger Straße

Planungsgeschichte

Auf dem Grundstück östlich der Berliner Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche stand bis 1945 das „Romanische Haus“ mit dem berühmten Künstlertreffpunkt „Romanisches Café“. Nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg wurde die Fläche bis in die frühen 1960er Jahre nur provisorisch genutzt, zum Beispiel durch Imbissbuden und Zirkusse. Nach dem Bau der Berliner Mauer sollte die Gegend um den Breitscheidplatz zum neuen Zentrum West-Berlins aufgewertet werden und an der Stelle wurde ein Einkaufszentrum nach amerikanischem Vorbild geplant. Das von Helmut Hentrich und Hubert Petschnigg entworfene „Europa-Center“, ein Ensemble aus Ladenzentrum mit (später überdachten) Innenhöfen und einem Bürohochhaus, wurde im April 1965 eröffnet.

Unter dem Leitbild einer „autogerechten Stadt“ legte man besonders viel Wert auf das ungehemmte Fließen des Straßenverkehrs. Doch auch die Fußgänger sollten gefahrlos ihren Einkaufsbummel machen können. Deshalb wurde der Tauentzien mit einer Fußgängerbrücke überspannt, die die Marburger Straße sowie den südlichen Bürgersteig der Einkaufsstraße mit dem neuen Europa-Center verband.

Eingriff in die Stadtstruktur

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg war die Tauentzienstraße als Verlängerung des Kurfürstendamms ein repräsentativer Boulevard mit Geschäften und Cafés, auf dessen Mittelstreifen eine Straßenbahn fuhr. Sie verband die beiden städtebaulichen Dominanten Kaufhaus des Westens (eröffnet 1907) am Wittenbergplatz und Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche auf dem Breitscheidplatz. Im Zweiten Weltkrieg wurden sowohl die Häuser entlang des Tauentzien als auch die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche stark zerstört. Nach dem Krieg wurde die Straßenbahn entfernt und die meisten Gebäude abgerissen und nach und nach durch Neubauten ersetzt. Stehen blieben allerdings das KaDeWe und die Ruine der Gedächtniskirche, ergänzt durch zwei moderne Kirchenbauten von Egon Eiermann, als identitätsstiftende Symbole.

Ab den 1950er Jahren nahm der Autoverkehr stark zu und mit dem Bau der Stadtautobahn wurden Tauentzien und Kurfürstendamm zum Autobahnzubringer. Trotz des Ausbaus der parallelen Lietzenburger Straße als Entlastung stellte der Tauentzien für Fußgänger nun eine Barriere zwischen den wichtigsten Einkaufsgelegenheiten, dem traditionsreichen KaDeWe auf der einen und dem modernen Europa-Center auf der anderen Straßenseite, dar. Die Fußgängerbrücke löste dieses Problem, teilte dafür aber die Sichtachse zwischen Wittenberg- und Breitscheidplatz mit einem horizontalen Balken.

Baugeschichte und städtebauliche Gestalt

Die 77 Meter lange Brücke besteht vollständig aus Stahl und fügte sich durch ihre hell-metallische Farbe gut in die Umgebung ein. Einzig der Sockel auf der Ecke Tauentzien/Marburger Straße mit dem Treppenaufgang sowie einem hoch aufragenden Betonpfeiler wirkte eher wuchtig.

Um die Trittsicherheit auch im Winter sicherzustellen, verfügte die Brücke über eine beheizbare Oberfläche. Der Erfolg dieser Maßnahme, die unterschiedlichen Verkehrsarten zu trennen, war zweifelhaft: Viele Fußgänger scheuten das Auf und Ab und überquerten stattdessen „wild“ den Tauentzien. Dazu wurde kritisiert, dass die Brücke den Blick auf die Gedächtniskirche verstelle. Bereits im Jahr 1979 wurde sie wieder demontiert. Heute führt die Brücke am ehemaligen Kontrollpunkt Staaken über die Heerstraße (zwischen Reimerweg und Gärtnerieweg).

Der Sockel mit Treppe und seiner schrägen Metallumantelung an der Marburger Straße blieb jedoch zunächst erhalten und wurde durch eine Spitze aus Glas und Metall künstlerisch aufgewertet. Im Jahr 1982 wurde der Sockel um eine Metallkonstruktion zu ebener Erde ergänzt, in der der Imbiss „Schlemmer-Pylon“ eröffnete.

Aktuelle Debatte

Weil der zum Imbiss umgebaute Brückensockel die Sichtachse vom Tauentzien in die Marburger Straße beeinträchtigte, wurde das Bauwerk im Jahr 2010 abgerissen, nachdem auch das Europa-Center umfassend saniert und umgebaut worden war. Anstelle der Sockelkonstruktion beherbergt nun ein Flachbau den Imbiss – einzig der Name „Schlemmer Pylon“ erinnert noch an seine Entstehung.

Die Geschichte der Fußgängerbrücke ist ein Vorläufer des Umgangs mit autoorientierten Verkehrsbauwerken, wie er heute vielerorts beobachtet werden kann. In den Innenstädten verschwinden insbesondere Verkehrslösungen auf verschiedenen Ebenen zugunsten von gemeinsam genutztem Straßenraum, wo der Autoverkehr absichtlich verlangsamt wird. In peripheren Lagen zielt die Verkehrsplanung allerdings weiterhin zumeist auf schnell fließenden Autoverkehr, dem andere Verkehrsarten ausweichen müssen.

Bauten



Zeitschicht 1

Die Fußgängerbrücke
über den Tauentzien

Erbaut: 1965
Abriss: 1979

Foto: Willy Pragher, 1978

Wikimedia Commons

Zeitschicht 2

Imbiss „Schlemmer-Pylon“

Umbau: 1982
Abriss: 2010

Foto: KHMM

*Bezirksamt Charlottenburg-
Wilmersdorf von Berlin*

Zeitschicht 3

Neuer Imbiss „Schlemmer Pylon“

Erbaut: 2010

Foto: Carla Aßmann

privat

Quellen:

- Fußgängerbrücken in Berlin, herausgegeben vom Senator für Bau- und Wohnungswesen. Berlin 1976
- Eintrag „Schlemmer-Pylon“ auf der Homepage des Bezirksamts Charlottenburg-Wilmersdorf: <https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/ueber-den-bezirk/gebaeude-und-anlagen/artikel.301173.php>
- Metzger, Karl-Heinz: „Der Kurfürstendamm - Boulevard und Symbol“ (2004), online abrufbar unter: <https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/ueber-den-bezirk/geschichte/literatur/artikel.223121.php>
- Matthies, Bernd: „Dann reißt doch auch das Europa-Center ab – oder?“, in: Der Tagesspiegel, 5.11.2013; online unter: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/berlin-charlottenburg-dann-reisst-auch-das-europa-center-ab-oder/9027298.html>