



Stab für Stab zum Denkmal Thalkirchner Brücke

1989–1991, München, Dipl.-Ing. Richard J. Dietrich

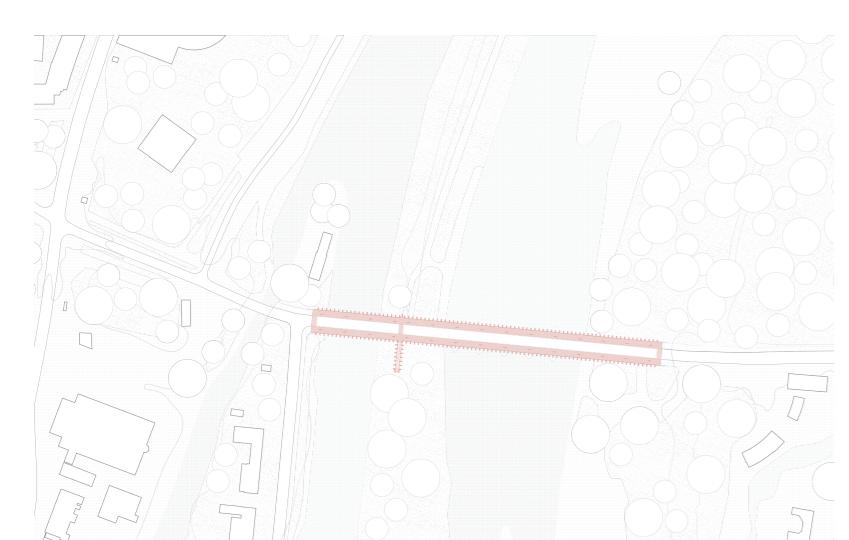


Abb. 01 Lageplan



Abb. 02 Detail Laternen

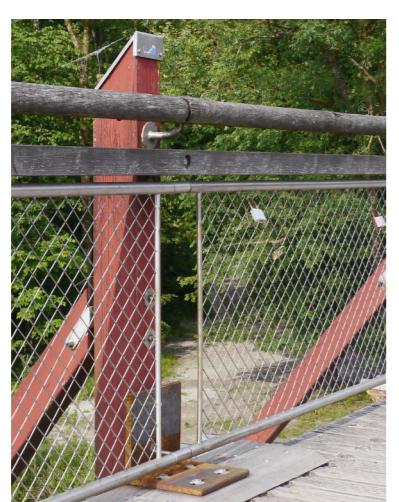


Abb. 03 Detail Geländer



Abb. 04 Ansichtskarte mit ehem. Thalkirchner Brücke 1910

Städtebaulicher Kontext

Die Thalkirchner Brücke liegt im südlichen Stadtgebiet Münchens und verbindet die beiden Isarufer im Bereich der Tierparkstraße. Sie überspannt neben dem Hauptarm der Isar auch den Isar-Werkkanal und ist Teil einer wichtigen Verkehrsverbindung im innerstädtischen Straßennetz. Mit ihrer Lage inmitten der Isarauen bildet sie eine markante Schnittstelle zwischen städtischem Raum und landschaftlich geprägtem Umfeld. Die Holzbauweise integriert sich harmonisch in die Umgebung und greift die bayerische Tradition des Holzbrückenbaus auf.

Entwicklung

Seit über 100 Jahren verbindet die Thalkirchner Brücke Ingenieurskunst mit landschaftlicher Einbindung und gilt heute als Vorzeigbeispiel modernen Holzbrückenbaus. In den 1980er-Jahren machte der schlechte Zustand einen Neubau notwendig. Der Entwurf des Münchner Ingenieurs Richard J. Dietrich setzte sich durch und zwischen 1989 und 1991 entstand eine Raumfachwerk-Holzkonstruktion auf den Betonfundamenten der Vorgängerbrücke. Verwendet wurden 520 m³ heimisches Nadelholz (Fichtenleimholz, Lärchenvollholz) sowie Stahlknotenverbindungen. 1992 wurde die Brücke mit dem Deutschen Holzbaupreis ausgezeichnet. 2026 soll die Brücke auf

der Südseite um 5,60 m verbreitert werden. Die modulare Bauweise erlaubt eine Erweiterung mit identischen Elementen. Ersetzt wird lediglich die orthotrope Platte¹, eine spezielle Stahlplatte mit versteifenden Rippen, die hohe Tragfähigkeit bei geringem Eigengewicht ermöglicht; das witterungsschützte Holztragwerk ist auf eine Lebensdauer von 60 Jahren ausgelegt. Die zulässige Traglast bleibt bewusst auf 3 Tonnen begrenzt, um den Verkehr zu beruhigen; künftig sollen jedoch auch kleine Linienbusse die Brücke nutzen dürfen.²

Raumfachwerk

Die Thalkirchner Brücke ist 197 m lang und 15,3 m breit. Ihr bogentragendes Raumfachwerk besteht aus 13 identischen Feldern mit Stützabständen von 13,4 m. Ihre Konstruktion folgt dem Kräfteverlauf: Zur Mitte hin verjüngt sich der Querschnitt, die Bauhöhe steigt zu den Aufliegern. Die 12 Stabtypen wurden industriell mit hoher Präzision vorgefertigt. Spezielle Gussknoten und Einschraubverbindungen ermöglichen eine schnelle, wirtschaftliche Montage der komplexen Struktur.³

Darüber liegt eine Brückentafel aus Fichten-Brettschichtholz mit integriertem Geländer und Beleuchtung und schützt die darunter liegende Holzkonstruktion vor Witterungseinflüssen. Sichtbare Stahlverbindungen und klare Formen betonen die konstruktive Gestaltung ganz ohne ornamentale Elemente.

BELEUCHTUNG:
HOLZMAST (LARCHE) MIT AUFGESETZTEM STAHLGESTELL
(NIROSTAHL) BELEUCHTUNGSKÖRPER AEG-HÄNGELEUTE
RODALUX

GELÄNDER:
HOLZKONSTRUKTION LARCHE VOLLHOLZ
FÜLLUNG RAHMEN MIT DRAHTGITTER
AUS NICHTROSTENDEM STAHL
HANDLAUF RUNDHOLZ EICHE

GEHBAHN-BELEG:

HOLZBOhlenRNSTE EICHE

GEHBAHN-ABDICHUNG:

NICHTROSTENDES STAHLBLECH
AUF BITU-PAPPE

GEHBAHN-UNTERKONSTRUKTION:
DIAGONALSCHALUNG AUF BALKENLAGE (FICHE VOLLHOLZ)

FAHRBAHN-BELEG:

ASPHALT AUF ABDICHTUNG B3A

FAHRBAHN-UNTERKONSTRUKTION:
BLECHTAfel MIT LÄNGSRISSEN

FAHRBAHN-RAND-AUSBILDUNG UND ENTWÄSSERUNG:
LANGSRINNE MIT GUSSTROMPEN
NIRO-SCHRÄMMBORD

HAUPTTRÄGERWERK:
HOLZ-FACHWERK-KONSTRUKTION
MIT STAHLKNOTEN

PFILER:
STAHLRAMPFÄHRE INP28 STAHLBETONUMMANTELT

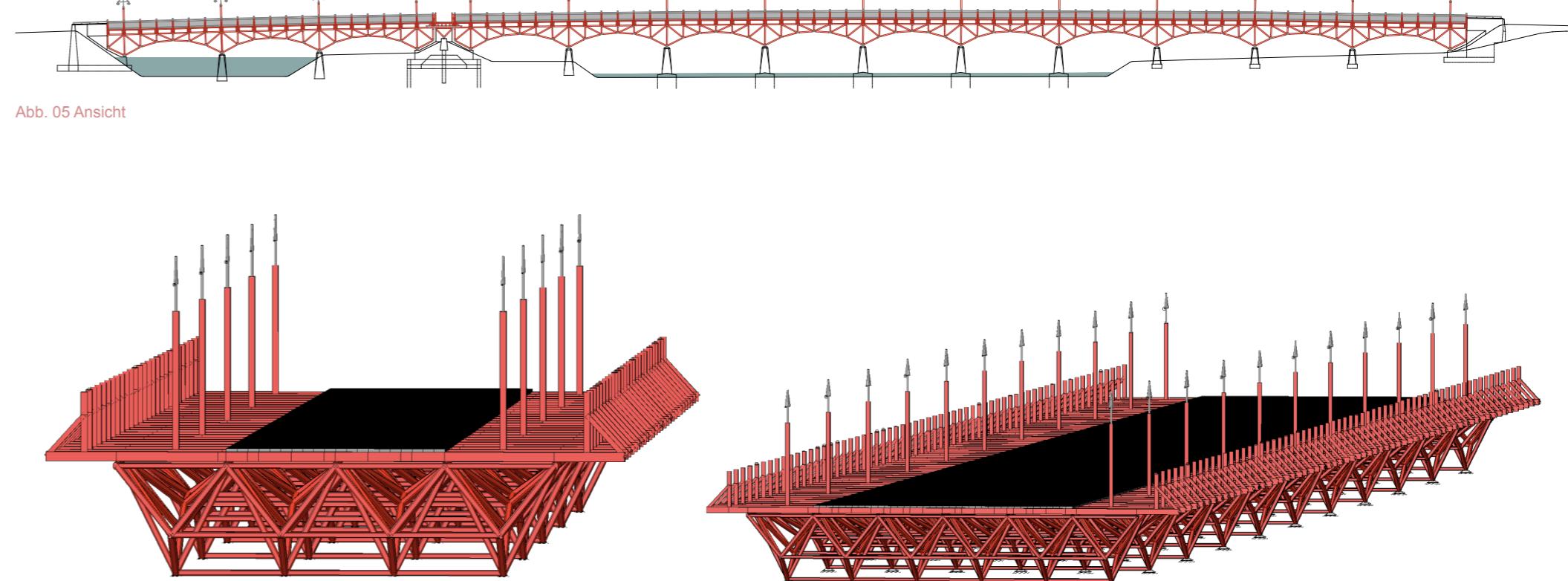


Abb. 05 Ansicht

1. Denkmalwert aufgrund ingenieurtechnischer Innovation und gestalterischer Qualität

Die Brücke ist ein exemplarisches Werk ingenieurtechnisch und gestalterisch anspruchsvoller Brückenarchitektur und nimmt innerhalb von Dietrichs Schaffen eine zentrale Stellung ein. Richard J. Dietrichs Entwurf als Raumfachwerk greift das MERO-System auf und wurde durch eigens entwickelte Gussknoten weiterentwickelt. Diese ermöglichen eine präzise Kraftübertragung und prägen das charakteristische Erscheinungsbild. Als später Vertreter einer bislang wenig erforschten Bauweise rückt sie die architektonische Relevanz von Raumfachwerken erneut ins Blickfeld.⁴ Auch als emotional verankerter Ort, etwa durch die dort angebrachten Liebesschlösser, ist sie mit ihrem prägnanten Rot nicht mehr aus dem Isarstadtraum wegzudenken.

Ihre Konstruktion vereint technische Funktion, gestalterische Klarheit und ökologische Verantwortung. Sie folgt konsequent dem Prinzip nachhaltiger Bauweise: Der Witterschutz des Tragwerks erfolgt nicht über eine beschichtete Oberfläche, sondern durch eine übergeordnete, orthotrope Platte, die das Raumfachwerk überspannt. Im aktuellen Diskurs um kreislaufgerechtes Bauen mit nachwachsenden Rohstoffen zeigt sie, wie sich zukunftsweisende Konzepte durch modulare, anpassungsfähige Strukturen konkret umsetzen lassen. Damit leistet sie nicht nur retrospektiv einen Beitrag zur Baukultur, sondern wirkt aktiv an der Entwicklung ressourcenschonender Tragwerke von morgen mit.

2. Denkmalwert aufgrund modularer Erweiterbarkeit als Teil des Konstruktionserbes

Ein besonders zukunftsweisender Aspekt der Thalkirchner Brücke liegt in ihrer modularen Erweiterbarkeit, ein Alleinstellungsmerkmal, das ihr Denkmalpotential auf innovative Weise unterstreicht. Ihre Konstruktion erlaubt eine Verbreiterung bzw. funktionale Anpassung, ohne dabei die strukturelle oder gestalterische Integrität des Originals zu beeinträchtigen. Gerade in einer Zeit, in der Denkmalpflege zunehmend als dynamischer Prozess verstanden wird, ist diese Fähigkeit zur Weiterentwicklung ein kulturtechnisch bedeutsames Argument. Die Brücke verkörpert die Idee eines *offenen Denkmals*, das nicht durch museale Erstarrung, sondern durch anpassbare Kontinuität überdauert.

Ihre Systematik stellt damit ein seltenes Beispiel für ein Konstruktionserbe dar, das nicht nur als abgeschlossenes Bauwerk bewahrt,

sondern als weiterverwendbare und weiterdenkenswerte Struktur be- griffen werden kann. In der aktuellen Diskussion um Nachhaltigkeit, Wiederverwendbarkeit und Kreislaufähnlichkeit von Bauwerken liefert die Thalkirchner Brücke damit ein einzigartiges Narrativ: Sie ist nicht nur Denkmal der Vergangenheit, sondern Werkzeug für die Zukunft.

Quellen:

1 vgl. Dipl.-Ing. Erbauer (09.2023) Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Erstes

Meldungspaket, Rathausinformationsystem München <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-thalkirchner-bruecke-sanierung-1.6252794> [01.06.2023]

2 vgl. Schubert, A. (28.12.2023) Eine der längsten Holzbrücken der Welt soll weiter ausgebaut werden. <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-thalkirchner-bruecke-sanierung-breiter-1.6252794> [01.06.2023]

3 vgl. SSBP 2255 (2023) Denkraum – Denkmal Raumfachwerk, Kulturerbe, Kompetenz. <https://www.ssbp2255.de/objekte/denkraum-denkmal-raumfachwerk-d-1-201-06-2023>

4 vgl. SSBP 2255 (2023) Denkraum – Denkmal Raumfachwerk, Kulturerbe, Kompetenz. <https://www.ssbp2255.de/objekte/denkraum-denkmal-raumfachwerk-d-1-201-06-2023>

Abb. 06 Visualisierung der Erweiterung (links: Bestand/ rechts: verbreitert)

