



Technische
Universität
Dresden

FAKULTÄT BAUINGENIEURWESEN Institut für Massivbau www.massivbau.tu-dresden.de



35. DRESDNER BRÜCKENBAUSYMPIOSIUM

PLANUNG, BAUAUSFÜHRUNG, INSTANDSETZUNG
UND ERTÜCHTIGUNG VON BRÜCKEN

18. UND 19. MÄRZ 2026

© 2026 Technische Universität Dresden

Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.

Die Wiedergabe von Warenbezeichnungen, Handelsnamen oder sonstigen Kennzeichnungen in diesem Buch berechtigt nicht zu der Annahme, dass diese von Dritten frei benutzt werden dürfen. Vielmehr kann es sich auch dann um eingetragene Warenzeichen oder sonstige gesetzlich geschützte Kennzeichen handeln, wenn sie als solche nicht eigens markiert sind.

Herausgeber: Prof. Dr.-Ing. Steffen Marx
Technische Universität Dresden
Institut für Massivbau
01062 Dresden

Redaktion: Silke Scheerer

Layout: Ulrich van Stipriaan

Anzeigen: Harald Michler

Tagungsorganisation:

Ausstellungsorganisation:

IT:

Social Media:

Jana Müller-Strauch

Harald Michler, David Sandmann

Matthias Zagermann

Stefan Gröschel, Jana Müller-Strauch

Titelbild: Gerüst für die Gueuroz-Brücke, errichtet von dem Gerüstbauer Richard Coray. Foto: Büro A. Sarrasin (Archiv Philippe Mivelaz)

Druck: addprint AG, Am Spitzberg 8a, 01728 Bannewitz / Possendorf

Tagungsband 35. Dresdner Brückenbausymposium

**Institut für Massivbau
Freunde des Bauingenieurwesens e.V.
TUDIAS GmbH**

18. und 19. März 2026

Inhaltsverzeichnis

Grußwort.....	9
<i>Regina Kraushaar Sächsische Staatsministerin für Infrastruktur und Landesentwicklung</i>	
Nationale Ergänzung des Brückenregelwerks – Hintergründe und Umsetzung	11
<i>Prof. Dr.-Ing. Gero Marzahn</i>	
Mehr Tempo für die Brückenmodernisierung durch funktionale Ausschreibungen, Schnellbauverfahren und serielles Bauen	21
<i>Dr.-Ing. Karlheinz Haveresch, Dipl.-Ing. Manuela Poschau</i>	
Brückenverstärkungen mit CFK-Lamellen – Bemessung und Überbau mit Asphalt	29
<i>Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Finckh, Dipl.-Ing. (FH) Florian Eberth</i>	
Weiternutzung historischer Eisenbahngewölbebrücken – eine nachhaltige Alternative zum Neubau	39
<i>Conrad Pelka M.Sc., Dipl.-Ing. Jenny Keßler, Prof.-Dr.-Ing. Steffen Marx</i>	
Spannungsrissskorrosion und sicherer Weiterbetrieb – ein ganzheitlicher Ansatz für die Elbebrücke Bad Schandau ...	51
<i>Dr.-Ing. Steffen Müller, Dr.-Ing. Oliver Mosig, Dipl.-Ing. Andreas Gruner, Christina Fritsch, M.Sc., Dr.-Ing. Gregor Schacht, Prof. Dr.-Ing. Steffen Marx</i>	
Entwicklung, Umsetzung und Betrieb des geodätischen und faseroptischen Monitoringsystems der S-Bahn-Überbrückung am Bahnhof Stuttgart S21	61
<i>Prof. Dr.techn. Werner Lienhart, Dr.techn. Christoph M. Monsberger, Dipl.-Ing. Fabian Buchmayer, Dr.techn. Peter Bauer, Prof. Dr.-Ing. Christian Sodeikat, M.Sc. Sonja Gepperth, Prof. Dr.-Ing. Manfred Keuser</i>	
AR- und KI-gestützte Analyse von Schadensentwicklungen in der Bauwerksprüfung.....	73
<i>B. Eng. Jessica Steinjan, Dipl.-Ing. Jan-Derrick Braun, M. Sc. Lisa Freifrau von Rössing, M. Sc. Patrick Herbers, M. Eng. Bernhard Braun, M. Eng. Regina Panzer, Prof. Dr.-Ing. Markus König</i>	
Alexandre Sarrasin (1895–1976) – Stahlbetonbrücken in den Schweizer Alpen	81
<i>Dr. Philippe Mivelaz</i>	
Stabbogenbrücke Wustermark – altes Eisen mutig, radikal und nachhaltig neu verbaut	93
<i>Dipl.-Ing. Jörg Titel</i>	
A 45 Talbrücke Rinsdorf – innovativer Querverschub mit Pfeilern	103
<i>Dipl.-Ing. Ralf Schubart, Dipl.-Ing. Holger Klein, Dipl.-Ing. Wolfgang Schlensorg</i>	
Holz im Brückenbau – auf zu neuen Dimensionen im Straßenbrückenbau	113
<i>Dipl.-Ing. (FH) Frank Miebach</i>	
Zwischen Industriekultur und Natur – der „Sprung über die Emscher“	121
<i>Dipl.-Ing. Peter Sprinke, Jan Berwing, M.Sc., Asc. Prof. Dipl.-Ing. Arch Dirk Krolkowski, Dipl.-Ing. Arch Falko Schmitt, Dipl.-Ing., M.Sc. (Wirtsch.) Simone Kern</i>	
Friesenbrücke Weener – Europas größte Hub-Drehbrücke	131
<i>Dipl.-Ing. Stefan Schwede, Dipl.-Ing. Lorenz Haspel, Dr. ès sc. Jan Brütting, M.Eng. Lukas Hornberger, MSc. ETH Povilas Ambrasas, Dipl.-Ing. Andreas Menzel, Dipl.-Ing. Alexander Krölls, Dipl.-Ing. Jens Kögel, Dr.-Ing. Lutz Vogt, Dr.-Ing. Gregor Schacht</i>	
Krämerbrücke in Erfurt – 700 Jahre steinerne Brücke	143
<i>Dr.-Ing. Hans-Jörg Vockrodt</i>	
Vier Länder, viele Brücken, alles unter einem DACH – Brückenbauexkursion 2025.....	153
<i>Dipl.-Ing. Cedric Eisermann, Max Götze, M.Sc., Dipl.-Ing. Jakob Vogt</i>	
Neue Berliner Brücke in Duisburg auf der BAB 59	165
<i>Dipl.-Ing. Moritz Menge</i>	

Analyse und Reduzierung von Treibhausgasemissionen im Brückenbau	169
<i>Prof. Dr.-Ing. Stephan Görtz, Thi Kim Dung Pham, M.Sc., Prof. Dr.-Ing. Udo Wiens, Dr.-Ing. Bianca Kern</i>	
Sydney Harbour Bridge Cycleway – eine außergewöhnliche Fahrradbrücke	173
<i>Dipl.-Ing. Peter Boesch, M.Sc. Long Bai, M.Sc. Angus Murray</i>	
Nachhaltige Fuß- und Radwegbrücken aus vorgespanntem Carbonbeton (CPC).....	179
<i>Dipl.-Ing. Simon Liebl</i>	
Wirtschaftliche und ökologische Bewertung chloridbelasteter Brückenbauteile	183
<i>Dr.-Ing. Angelika Schießl-Pecka, Dipl.-Ing. Dipl.-Ing. Anne Rausch, Paul Steinmetz, M. Sc., Dr.-Ing. Marc Zintel</i>	
Ermüdung alter Bahnbrücken am Beispiel der Sihlbrücken im HB Zürich	187
<i>Daniel Grüter, Felix Gisler, Christian Uhlig</i>	
Verschub der gevouteten Cölvebrücke über aktiven Schienenverkehr	193
<i>Josef Teupe</i>	
Potenziale von Suffizienzstrategien im Umgang mit denkmalgeschützten, stählernen Bahnbrücken	197
<i>Dr.-Ing. Clara Jiva Schulte</i>	
EcoBuild Evaluator – ganzheitliche Nachhaltigkeit im Ingenieurbau am Beispiel Rheinbrücke Schierstein	203
<i>Dipl.-Ing. Sebastian Schultheis, Dipl.-Ing. Martin Ludwig</i>	
CFK-Spannlitzen für Betonbauteile im Brückenbau.....	207
<i>Dipl.-Ing. Johannes Schleiss, Dr.-Ing. André Seidel, Dr.-Ing. Danny Friese, Dr.-Ing. Paul Penzel, Prof. Dr.-Ing. Chokri Cherif</i>	
The new city bridge of Drammen (Norway)	213
<i>Birger Opgård, MSc Sivilingeniør, Mario Rando Campos, MSc ETSIIM, Architect Bartłomiej Halaczek, Architect Thor Olav Solbjør</i>	
Inserentenverzeichnis	220

Krämerbrücke in Erfurt – 700 Jahre steinerne Brücke

Dr.-Ing. Hans-Jörg Vockrodt | Ehrenvorsitzender Historische Brücken Erfurt e.V.

Vorab: Bei dem vorliegenden Beitrag handelt es sich um eine gekürzte Abhandlung, welche auf dem gleichnamigen Buch des Autors beruht. Das Buch ist im Selbstverlag des Verfassers erschienen und nur für den Privatgebrauch und nicht für den Verkauf bestimmt.

1 Prolog

„Eodem anno [1325] factus est lapideus pons mercatorum in Erphordia.“ Mit diesem Eintrag in der *Cronica Sancti Petri Erfordensis moderna* [1] beginnt die 700-jährige Geschichte der Krämerbrücke in Erfurt als steinernes Bauwerk. Die 80 m lange und durchgängig mit Fachwerkhäusern bebaute Krämerbrücke ist ein Meisterwerk der *Ponts habités* – der bebauten und bewohnten Brücken [2]. Sie kann mit Recht als eine der schönsten mittelalterlichen Brücken in Europa angesehen werden (Bild 1). Ihre bewegte bauhistorische Geschichte und ihre faszinierende Baugestalt sind Gegenstand dieses Beitrags.

2 Bauwerksgeschichte

Das Weichbild von Erfurt wird auch heute noch durch die 85 km lange Gera geprägt, die aus südlicher Richtung vom Thüringer Wald kommend in das Stadtgebiet eintritt und sich in zahlreiche Nebenarme verästelt. Walkstrom, Bergstrom und Breitstrom fließen in einem großen Bogen, dem so genannten Gerabogen, östlich um den Domberg und Petersberg herum. Dieser Gerabogen war entscheidend für die Herausbildung der Stadtstruktur. Prägnant sind Straßen und Gassen, welche den Bogen wiederholen, und die zentrisch angeordneten Straßen, die mit Brücken die Wasserarme queren. Bereits im Mittelalter gab es an die 100 Überbrückungen [3], heute sind es aktuell 258 Brücken und Stege [4], [5].

Da die Stadt von vielen Wasserarmen durchzogen war, gab es mit dem Entstehen von Straßen und Gassen einen großen Bedarf an Überquerungen. Am Anfang waren dies ausschließlich Furten. Später wurden Holz-



Bild 1: Krämerbrücke – Meisterwerk der *Ponts habités*

Foto: Hans-Jörg Vockrodt

stege und Holzbrücken neben die Furten gebaut, wobei die schweren Fuhrwerke noch lange durch das Wasser fahren mussten. Infolge von Bränden und Hochwasser kam es oft zu einer Zerstörung der Holzbrücken.

Erst zu Beginn des 12. Jahrhunderts werden erstmalig Brücken, teilweise mit einzigartigen Brücken- oder Torkirchen, urkundlich erwähnt. Brückenkirchen boten neben der Sicherung der Zugänge auch die Möglichkeit, sich des Segens für die weitere Reise zu versichern. Die wichtigsten frühmittelalterlichen Geraübergänge waren die Lehmannsbrücke mit der Brückenkopfkirche St. Nikolai, die Krämerbrücke mit den Brückenkopfkirchen St. Ägidius und St. Benediktus, die Schlösserbrücke, die Lange Brücke mit der Brückenkirche St. Viti und die Roßbrücke. All diese Flussübergänge besaßen eine überragende Bedeutung für die Siedlungsentwicklung Erfurts.

Die Krämerbrücke über den Breitstrom der Gera ist neben dem Domberg mit den Stiftskirchen St. Marien und St. Severi [6] eine der Hauptsehenswürdigkeiten der Stadt Erfurt. Sie ist eines der ältesten profanen städtischen Bauwerke und ein einzigartiges Kulturdenkmal, welches 2025 ihr 700. Jubiläum als steinernes Bauwerk feierte und so ingenieurtechnisch zu den frühen steinernen Brücken in Deutschland gehört.

Ihren Anfang als Holzkonstruktion neben einer Furt im Zuge der Via Regia liegt vermutlich im 11. Jahrhundert. Zu jener Zeit mag die Furt dem wachsenden Marktverkehr nicht mehr genügt haben. Eine hölzerne Fußgängerbrücke sollte wahrscheinlich zunächst die Verbindung zwischen beiden Ufern erleichtern. Man nimmt an, dass es die zwischen 1060 und 1080 nach Erfurt gekommenen Benediktinermönche des Petersklosters waren, denen wir den Bau der Krämerbrücke verdanken. Darauf deutet auch der Umstand hin, dass eine der beiden Brückenkopfkirchen, welche sich an den Auffahrten zur Brücke befinden bzw. befanden, dem Heiligen Benedikt – Mönchsvater Benedikt von Nursia (um 480–547) – geweiht wurde.

Die erste urkundliche Erwähnung der Krämerbrücke als *pons rerum venalium* – Brücke der Verkaufsgegenstände – stammt aus dem Jahre 1156. Hier ist festgehalten, dass zwei Söhne einer Frau Wentela zwei Buden auf der Krämerbrücke bewirtschafteten. Die Buden gehörten zum Erfurter Marienstift, welches diese vermutlich nur ungenügend instand hielten. Aufgrund dieses Umstandes übergab Frau Wentela urkundlich belegt dem Marienstift zehn Mark mit Vorbehalt eines Zinses von achtzehn Schillingen zur Erneuerung der Buden: „... pro restauratione duarum tabernarum super pontem rerum venalium ...“

Neben Hochwasser waren Brände die größte Gefahr für Holzbrücken der damaligen Zeit. Teils verheerende Brände, bei denen die Krämerbrücke zumindest schwer in Mitleidenschaft gezogen worden ist, sind in den Jahren 1175 bzw. 1177, 1213, 1222, 1245 und 1293 belegt.

Diese sich regelmäßig wiederholenden Ereignisse und die damit einhergehende Zerstörung der Brücke veranlassten den sich im 13. Jh. herausbildenden Erfurter Rat, dessen Ratsherren meist reichen Kaufmannsfamilien entstammten, im Jahr 1265 einen Brückenneubau aus Stein zu beschließen. Zuvor musste der Erfurter Rat aber noch alle Brückenrechte bezüglich Zinseinnahmen aus gestifteten und verpachteten Krambuden, die meist das Marien- und das Severistift, das Peters- und das Reglerkloster sowie die Klöster Reinhardsbrunn und Bürgel innehatten, erwerben. Dies dauerte jedoch 1293 noch an, so dass sich der Neubau immer weiter verzögerte.

Erst im Jahr 1325, so bezeugt es die *Cronica Sancti Petri Erfordensis moderna* [1], konnte der Neubau der Krämerbrücke, an dessen Finanzierung sich auch reiche Bürger der Stadt beteiligten, als steinernes Bauwerk vollendet werden: „*Eodem anno [1325] factus est lapideus pons mercatorum in Erphordia. – Im selben Jahr [1325] wurde in Erphordia eine Steinbrücke für Kaufleute gebaut.*“ Eine ‘Steinbrücke für Kaufleute’, welche sich in den auf der Brücke dem Kramhandel dienenden Ladenhäusern manifestierte. Bei diesen handelte es sich um einfache aus Brettern errichtete Läden, die zur Brückenmitte hin eine verschließbare Klappe und rückwärtig einen Lagerraum hatten. Die Ladenhäuser waren zur damaligen Zeit noch unbewohnt.

Bei dem 1175 in [1] erwähnten Stadtbrand, für den jüngere Veröffentlichungen das Jahr 1177 angeben [7], wurden die Krämerbrücke und „*die beiden Kirchen*“ weitgehend zerstört. Diese Erwähnung gilt gemäß aktuellem Forschungsstand als die Ersterwähnung der Benediktuskirche. Es handelt sich dabei um eine indirekte Ersterwähnung, da der Name der Kirche nicht explizit genannt wird. Wohl erst 1322 wird die Benediktuskirche namentlich genannt. Die Ersterwähnung von St. Ägidius als Ort einer Beurkundung erfolgte im Jahr 1110. „*In Erpsfurt in capella S. Aegidii confessoris*“ lässt Graf Ludwig der Springer in einer Urkunde dokumentieren, dass er seine Ulrichskirche in Sangerhausen seinem Hauskloster Reinhardsbrunn übereignet hat [8].

Die Brückenkopfkirchen St. Ägidius (Bild 2) und St. Benediktus bestanden, wie viele andere Erfurter Kirchen auch, wahrscheinlich schon seit dem 12. Jahrhundert aus Stein. Aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse wurden das Kirchenschiff und die Altarnische beider Kirchen auf Erdgeschosshallen aufgesetzt. Korrekt ausgedrückt handelt es sich um zweigeschossige Torkirchen. Die Kirchtürme ordnete man jeweils daneben an.

Schon 1324 befanden sich in der Erdgeschosshalle von St. Ägidius drei zur Brückenauffahrt hin offene Kramläden. Ein weiterer Kramladen war in der Unterkellerung des Turms eingerichtet. Hierbei ist hervorzuheben, dass es selten, ja sogar einzigartig ist, dass Kirchtürme unterkellert sind.

An der Giebelfront von St. Ägidius befindet sich zwischen drei Maßwerkenfenstern und auf einer vielfach ge-



Bild 2: Wenigemarkt mit Blick auf die Ägidiuskirche
Foto: Hans-Jörg Vockrodt

stufen Konsole ruhend ein pittoresker spätgotischer Chorerker. Nach dem teilweisen Einsturz der Kirche im Jahr 1582 wurde der Erker rekonstruiert und baulich angepasst. In seiner jetzigen Form schmückt er die Kirchenfassade seit 1609. Beeindruckend auch der erstmalig 1324 urkundlich erwähnte Kirchturm von St. Ägidius. Er gehört mit ca. 49 m Gesamthöhe zu den höchsten der alten Erfurter Kirchen. Mit Hilfe dendrochronologischer Datierungen konnte belegt werden, dass 1420 der Turm mit der Aufrichtung des achtseitigen hölzernen Turmhelmes und einer angebrachten Turmuhr vollendet war [8].

Im Spätmittelalter muss die Ägidiuskirche ein prächtiges Erscheinungsbild abgegeben haben. Das Kirchenschiff und der Turm waren farbig gestaltet. Zu den in einem leicht ockergebrochenen Weiß gehaltenen Wandflächen bildeten die Werksteine für Eckquader, Fensterleibungen, Maßwerk usw. in Oxidrot einen starken Kontrast [8]. Es wird vermutet, dass die Farbgebung des Turms, welche auch dem angebauten Haus Krämerbrücke Nr. 17, dem sog. Haus zum Roten Turm, ihren Namen gab, auf das damals

benachbarte Gericht Bezug nimmt, denn 'rote Türme' standen im Mittelalter im Allgemeinen in Verbindung mit der Gerichtsbarkeit.

Bei dem größten Brand der Stadtgeschichte am 9. Juni 1472, der „ganz Europa in Mitleid und Schrecken versetzte“, wurde die Brücke stark beschädigt. Noch heute findet man in den Brückenbögen brandgeschädigte Steine. Sichtbar sind rötlich verfärbte Quadersteine und abgeplatzte Steinoberflächen. Alle Ladenhäuser fielen den Flammen zum Opfer. Die Kirchen St. Ägidius und St. Benediktus blieben bis auf den Turm der Benediktuskirche verschont. Statt einer Spitze krönte den Turm von da an nur noch ein gewöhnliches Ziegeldach.

Nach diesem verheerenden Stadtbrand verließen die Krämer die Brücke. Um aber ein anderweitiges Niederlassen der Händler in der Stadt und damit den Verlust der Einnahmen zu verhindern, ließ der Erfurter Rat Fachwerkhäuser mit einer erweiterten Nutzfläche – nun auch bewohnbar – auf der Brücke errichten. Dazu erhielten die vorhandenen Brückenpfeiler beidseitig gemauerte Vorlagen, auf denen dann Sprengwerke mit aufgelagerten Holzbalkenkonstruktionen zur Abfangung der über die Seitenränder der Brücke auskragenden Fachwerkhäuser abgesetzt werden konnten (Bild 3). Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass die Holzart der Sprengwerke bis auf eines, bei dem es sich um Tannenholz handelt, bis heute nicht bestimmt ist.

Neueste bauarchäologische Untersuchungen ergaben, dass man im Zuge der Bebauung der Brücke nicht einzelne schmale Fachwerkhäuser, sondern vier jeweils bis ca. zur Brückenmitte reichende dreistöckige Fachwerk-Reihenhausbaublöcke errichtet hat (Bild 4) [9]. Dies konnte aus der Entdeckung von Abbundzeichen an den Gespärren (Sparrendreiecke) im Dachstuhl, die in ihrer Gesamtheit betrachtet eine abschnittsweise fortlaufende Nummerierung ergeben, in Korrespondenz mit einer dendrochronologischen Datierung – einer Analyse der Jahresringe des verarbeiteten Holzes – geschlossen werden.

Demzufolge entstand der erste, nordöstlich gelegene Fachwerk-Reihenhausbaublock ca. 1473/74. Aus dieser



Bild 3: Pfeilervorlagen mit darauf abgesetzten Sprengwerken Foto: Hans-Jörg Vockrodt

Bauwerksplan – Krämerbrücke

Zustand von 1895

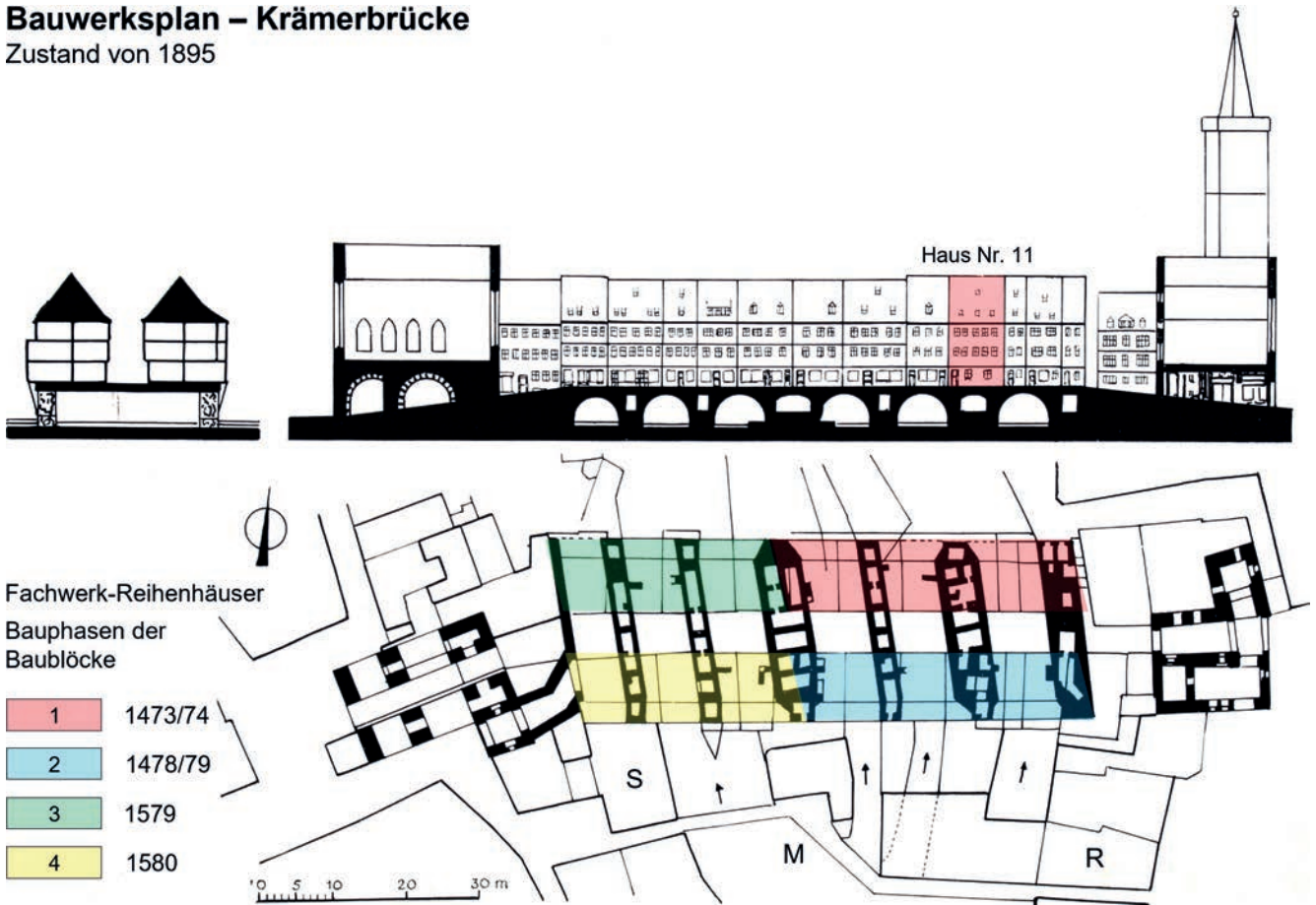


Bild 4: Bauwerksplan der Krämerbrücke im Zustand von 1895 mit Darstellung der Bauphasen zur Errichtung der Fachwerk-Reihenhausbaublöcke
Quelle: Stadtarchiv Erfurt und [9]

Zeit stammt mit Haus Nr. 11 auch das heute noch erhaltene, älteste Haus auf der Krämerbrücke (Bild 5). Der zweite, südöstlich gelegene Fachwerk-Reihenhausbaublock entstand ca. 1478/79. Hier sind die Häuser 20 bis 22 heute noch erhalten. Den dritten, nordwestlich gelegenen Fachwerk-Reihenhausbaublock hat man ca. 1579 und den vierten, südwestlich gelegenen Fachwerk-Reihenhausbaublock dann ca. 1580 errichtet. Man kann also nach Vollendung dieser Bebauung im übertragenen Sinne durchaus von einer Brücke mit vier Häusern sprechen [9].



Bild 5: 1473/74 erbauter Fachwerk-Reihenhausbaublock mit Haus Nr. 11 – dem ältesten Haus auf der Krämerbrücke

Foto: Hans-Jörg Vockrodt

Zur korrekten Beschreibung und chronikalischen Einordnung der Bebauung auf der Krämerbrücke kann wie folgt unterschieden werden. Zu Anfang gab es sicherlich Kramstände unter Zeltplanen (mittelhochdeutsch *kräm*) [10], welchen dann bis 1325 Krambuden – lateinisch *tabernae* – folgten. Von 1325 bis 1472 kann man die Bebauung als Ladenhäuser und ab 1473 als Fachwerkhäuser charakterisieren.

Die Fachwerk-Reihenhausbaublöcke wurden durch jeweils eine schmale Fachwerkwand in 2 bis 3 m breite Reihenhaussegmente mit meist je einem Kramladen aufgeteilt. Diese Segmente werden nachfolgend als Fachwerkhäuser bezeichnet.

Insgesamt sollen es nach Fertigstellung und Segmentierung 62 Fachwerkhäuser gewesen sein (Bild 6), eine Zahl, welche sich aber durch eine Quellenangabe aus der damaligen Zeit nicht verifizieren lässt. Belegt ist, dass, wie im übrigen Stadtgebiet gebräuchlich, die Häuser anstelle einer Nummerierung fantasievolle Namen trugen, wie z. B.:

- Haus zum Engel und zum Christoph – Haus Nr. 2,
- Haus zum Spiegelberg und Rosenkranz – Haus Nr. 5 oder
- Haus zum Engelsrößchen – Haus Nr. 20.

So soll es über 60 dieser Hausnamen auf der Krämerbrücke gegeben haben. Wahrscheinlich hat man aus der An-



Bild 6: Dachlandschaften bekrönen beidseitig der malerischen Brückengasse die Krämerbrücke Foto: Hans-Jörg Vockrodt

zahl dieser Namen die Anzahl der damaligen Fachwerkhäuser abgeleitet. Mit der Zeit verringerte sich die Zahl der Fachwerkhäuser auf und in Fortführung der Brücke über 38 im Jahr 1717 auf heute 32. Der Grund lag in der Zusammenlegung von Grundstücken und Häusern auf der Brücke, da sich durch Erbschaft und Kauf dann häufig mehrere Häuser in einer Hand befanden.

Die Fachwerkhäuser wurden vom Erfurter Rat errichtet und an die Krämer vermietet. Bei diesen konnte man Stoffe, Tücher, Borten und Gürtel, Edelmetalle, Geschmeide, Gewürze, Alaun und andere Salze, Arzneien, Färbemittel sowie vieles andere mehr erwerben. Sogar Käämme aus Elfenbein gab es. Die Krämer zahlten dafür einen Zins, vergleichbar vielleicht mit dem uns bekannten Erbbaurecht. Seit 1351 war die Stadt Erfurt Eigentümerin der Brücke und der Häuser. Ihr stand also dieser Zins zu. Mit der Eintreibung und der Abführung dieses Brückenzinses war die Krämerzunft beauftragt [10].

In der Zeit des Baus der Fachwerkhäuser entstanden auch die in den Pfeilerbereichen vorhandenen Kellergewölbe, die den Händlern im darüberliegenden

Haus einen Lagerraum für Brennmaterialien und Vorräte boten. Diese Kellergewölbe reichen von den randseitigen Bebauungen bis unter den Fahrbahnbereich. Statisch betrachtet schränken sie durch die damit einhergehende Strukturschwächung die Tragfähigkeit der Brücke ein. Ein solches Kellergewölbe kann man heute im Haus der Stiftungen – Krämerbrücke Nr. 31 – besichtigen. In den Nischen der Wände wurden Öllampen abgestellt oder Vorräte bzw. Handelsgüter verwahrt.

Ebenfalls nutzten die Brückenbewohner jahrhundertlang den Platz unter den Brückenbögen als Stauraum. Noch vorhandene Kragsteine oberhalb der Bogenkämpfer in den wasserführenden Bögen sind noch heute Zeugnisse dieser Nutzung. Auf diesen waren Sprengwerke aufgesetzt, auf denen wiederum Holzverschläge – sogenannte Hängeböden – aufgelegt waren.

Spätestens ab 1510 ist für die auch *pons apotecarum* genannte Brücke (*apoteca* heißt Kram) die verdeutschte Bezeichnung Krämerbrücke gebräuchlich. Ab dem 16. Jahrhundert lösten zunehmend Handwerker die Krämer auf der Brücke ab. Mehr und mehr siedelten sich Kürschner, Kannegießer, Posamentierer, Goldschmiede, Weißgerber und andere Gewerke an.

St. Ägidius und St. Benediktus verloren im Gefolge der Reformation als zu klein für 'ordentliche' evangelische Gemeindekirchen an Bedeutung und wurden profaniert. Für St. Ägidius geschah dies schon 1615, für St. Benediktus erst 1807. Während erstere trotz verschiedener Umbaumaßnahmen ihren Nutzungswandel überstand und heute durch die Evangelisch-methodistische Freikirche wieder sakral genutzt wird, ereilte letztere vielleicht aufgrund der schlechten Bausubstanz ein ruhmloses Schicksal.

Erfurt stand von 1806 bis 1813 unter französischer Besatzung. Das Stadtbild zu dieser Zeit veranschaulicht eine faszinierende Gouache von Johann Bartholomäus Bellermann (1756–1833) (Bild 7). Auf Befehl des französischen General-Domänendirektors Gentil, der von Fulda aus alle Domänengüter der von Frankreich besetzten Länder verwaltete, schrieb der Erfurter Magis-



Bild 7: Blick vom Turm der Ägidiuskirche über die Dächer der Krämerbrücke nach Westen auf die Flusslandschaft des Gerabogens und weiter hinten auf den Domberg mit den Stiftskirchen St. Marien und St. Severi um 1811 Foto: Stadtarchiv Erfurt



Bild 8: Blick vom Benediktspfad auf den zurückgebauten Turm der Benediktikirche um 1895

Foto: Stadtarchiv Erfurt

trat 1806 die Kirche und den Turm von St. Benediktus zum Verkauf und Abbruch aus. Der Kaufmann Sigismund George erwarb daraufhin beide Gebäude für insgesamt 40 Taler.

Das Kirchenschiff einschließlich der gewölbten Erdgeschosshalle wurden dann 1810 teilweise abgetragen, um eine freie Durchfahrt zur Krämerbrücke zu ermöglichen. Die Kirchenglocken waren bereits 1802 veräußert worden. Vom Turm ließ George nur das Dach und das obere Stockwerk abbrechen bzw. zurückbauen. Auf dem verbliebenen Turmstumpf legte er einen kleinen Garten mit einem Pavillon in Form eines klassizistischen Tempels an (Bild 8). Durch den Torbogen des Turmes gelangten die schweren Fuhrwerke in den Landbogen und von da aus zur nördlich der Brücke gelegenen Gerafurt. Dieser Torbogen ist mit einer Schildmauer versehen vom Landbogen aus auch heute noch erlebbar.

1816 kam es unter preußischer Herrschaft zur Sperrung der Brücke für den schweren Lastfuhrverkehr. Hierzu wurden auch Holzbarrieren auf der Brücke errichtet. Diese Maßnahme war aufgrund des schlechten Erhaltungszustandes in Korrespondenz mit eintretenden statischen Instabilitäten erforderlich. Letztere resultierten aus der Beanspruchung durch die dreistöckige Bebauung in Verbindung mit der im Laufe der Zeit – obwohl verboten – vielfach stattfindenden Erweiterung der sich in den Brückenpfeilern befindenden Keller durch das Ausbrechen von Mauerwerk. Der schwere Lastfuhrverkehr ging von nun an durch die neben der Brücke gelegene Furt, durch die Furt an der Schösserbrücke oder über die Lehmannsbrücke, welche als Liepwinisbrücke erstmals 1109 erwähnt wurde [11] und wahrscheinlich die älteste Brücke der Stadt ist.

In der Nacht vom 21. zum 22. Februar 1855 zerstörte ein großer Brand fünf Häuser – die Nr. 23 bis 27 – auf der Brücke. Der Legende nach soll der Besitzer des Hauses Krämerbrücke Nr. 23 mit seiner Pfeife im Bett eingeschlafen sein und so den Brand verursacht haben. Das Ende der Krämerbrücke schien gekommen zu sein, zumal die preußische Regierung den Wiederaufbau der Häuser verbot. Der Erfurter Rat setzte sich aber darüber hinweg und erteilte den Eigentümern der abgebrannten Häuser unter der Auflage, dass die neuen Häuser nur zwei Stockwerke hoch sein durften, eine Genehmigung zum Wiederaufbau.

Obwohl die Krämerbrücke in den Jahren 1895, 1912 und 1937 Gefahr lief infrastrukturellen Maßnahmen zum Opfer zu fallen, hat sie – bis dieses einmalige Bau-

werk unter Denkmalschutz gestellt wurde – zum Glück überlebt.

3 Baustile und architektonische Kostbarkeiten

Die heute auf der Brücke vorhandenen Fachwerkhäuser, die bis auf vier Ausnahmen im Besitz der Stadt Erfurt sind, stammen in Resten – mit den Kellergewölben – aus dem 14. bis 16. Jh., zumeist aus dem 17. und 18. Jh. und z. T. aus dem 19. und 20. Jh. Sie zeigen Stilelemente der Spätromanik, der Gotik, der Renaissance, dem Barock und der Gründerzeitarchitektur [12].

Die ältesten Hausteile finden sich um die Ägidiuskirche, wie z. B. am Haus zum Roten Turm – Krämerbrücke Nr. 17. An der Hinterseite des Hauses befindet sich beispielsweise ein wunderschönes Renaissanceportal mit Gewändennischen und profiliertem Bogen aus der Zeit um 1560. Die hier vorhandene klassizistische Tür stammt aus der Zeit nach 1800. Im gleichen Haus trifft man im oberen Stockwerk auf ein ganz besonderes Kleinod – eine sogenannte Bohlenstube, in der heute ein Café eingerichtet ist. Während die ältesten Bereiche des Gebäudes bereits aus dem 13. Jahrhundert stammen, existiert die Bohlenstube in ihrer jetzigen Form wohl erst seit dem Ende des 16. Jahrhunderts.

Derartige Bohlenstuben dienten als repräsentativer Wohnraum, welcher beheizbar war. Die aufwändige Decken- und Wandverkleidung war einerseits Raumgestaltung und andererseits Wärmeisolierung. Die Wände der Bohlenstube im Haus zum Roten Turm zeigen eine blau-grüne – ehemals blaue – Wandgestaltung mit schmuckvollen linearen floralen Gliederungselementen. Boh-

lenstuben dieser Bauart sind in Erfurt und Thüringen zahlreich erhalten und zeigen ganz allgemein die zu dieser Zeitepoche vorhandene Ausstattung von Wohnräumen.

Die Tordurchfahrt unter der Ägidiuskirche besitzt zwischen dem West- und Ostbogen auf zwei Drittel Länge eine Flachdecke und ist auf einem Drittel tonnenüberwölbt. Zwischen beiden Abschnitten befindet sich ein ca. 850 Jahre alter Gurtbogen in Form eines Korbbogens. Dabei handelt es sich mutmaßlich um eines der ältesten romanisch-gotischen Bauteile der heutigen Ägidiuskirche (Bild 9).

4 Konstruktion, Gründung, Materialien und Instandsetzung

Die Bauform der heute denkmalgeschützten Brücke ist eine Gewölbereihenbrücke, welche aus sechs, leicht schiefwinkligen Tonnengewölben besteht. Die 80 m lange Brücke kreuzt den Breitstrom der Gera in einem Winkel von ca. 91 gon. Im Bereich der Brückenpfeiler gibt es Kellergewölbe.

Die Tragfähigkeit der Krämerbrücke ist für die Befahrung durch einen 15-t-Lkw nachgewiesen, was einer Brückenklasse 15 nach TGL 13000 (März 1977) [13] entspricht. Der westliche Brückenbogen mit einer lichten Weite von 5,53 m war von jeher ein für schwere Fuhrwerke bestimmter Landbogen, in den man südwestlich nach der Durchfahrt durch den Kirchturm von St. Benediktus einfahren und von da die nördlich der Brücke gelegene Furt durch den Breitstrom erreichen konnte. Die hier im Bereich des Gewölbescheitels vorhandene Jahreszahl 1676 weist auf eine der großen, vornehmlich in Werkstein ausgeführten Instandsetzungen hin [12].

Die Brückengeometrie ist wie folgt gegeben. Während die lichte Weite der fünf wasserführenden Bögen (drei Wasser- und zwei Hochwasserbögen) zwischen 7,23 und 7,79 m variiert, bewegt sich die Breite der Pfeiler zwischen 3,03 und 6,87 m. Diese Schwankungen sind wahrscheinlich auf die beim Bau zu berücksichtigende Lage und Größe vorgelagerter Mühlen und Gerinne zurückzuführen. Die Pfeilhöhe der Tonnengewölbe liegt bei 2,9 bis 4,0 m.

Die Brücke besitzt eine Breite von ca. 19,4 m, mit den Sprengwerken und auskragenden Häuserreihen sind es 24 bis 26 m. Während die lichte Weite zwischen den Hausfluchten i. M. 5,6 m beträgt, misst die Tordurchfahrt unter der Ägidiuskirche an ihrer schmalsten Stelle 3,85 m. Unterstellt man, dass der Fahrstreifen auf der Brücke in der Vergangenheit auch nicht viel breiter war, stand für die Ladenhäuser auf der Brücke von vornherein beidseitig ein Maß von ca. 7,5 m zur Verfügung. Man erkennt daran, dass die Querschnittsbreite der Brücke schon bei ihrem Bau auf einen Kramhandel ausgelegt war. Das ist für Steinbrücken aus dieser Zeit eine Besonderheit! Die Höhe der Brücke zwischen Oberkante (OK) Gelände und OK Fahrbahn Brückengasse beläuft sich auf ca. 5 m. Zwischen OK Fahrbahn Brückengasse und OK First der Fachwerkhäuser ergibt sich ein Maß von max. 12 m. Damit besitzt die Krämerbrücke eine sichtbare Gesamthöhe von max. ca. 17 m.

Ob die Gründung der Krämerbrücke auf Holzpfehlrosen erfolgte, konnte bisher nicht erkundet werden. Die Vermutung liegt aber nahe, da in den letzten 700 Jahren keine statischen Instabilitäten wie z. B. das Auftreten größerer Setzungen oder die Bildung von Rissen am Bauwerk, welche auf ein Gründungsversagen hindeuten, diagnostiziert wurden.



Bild 9: Tordurchfahrt unter der Ägidiuskirche mit Blick entlang der Brückengasse

Foto: Hans-Jörg Vockrodt

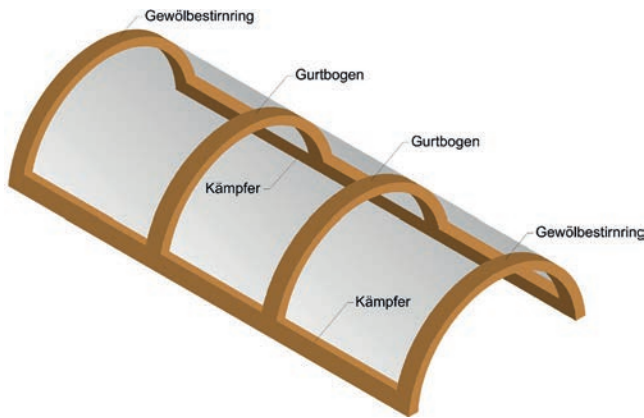


Bild 10: Bestandteile der tragenden Gewölbestruktur
Abbildung: Antal Szóke

Als Material für die Brückenbögen der Krämerbrücke, welche im Scheitel- und in den Kämpferbereichen 35 bzw. ≥ 40 cm dick sind, wurden Kalkbruch- und Travertinbruchsteine aus Bad Langensalza und Weimar-Ehringsdorf verwendet. Zur Gewährleistung der Tragfähigkeit der Gewölbe haben die Gewölbestirnringe, die Kämpfer bzw. Widerlager und die Gurtbögen einen besonderen Stellenwert (Bild 10). Hier kamen Sandsteinquader aus Seebergen bei Gotha und vereinzelt Buntsandstein aus Bad Berka oder Paulinzella zum Einsatz. Aus statischer Sicht ist hervorzuheben, dass die Gurtbögen in Querrichtung der Brücke gesehen jeweils unterhalb der Hausvorderfronten angeordnet sind. An den Quadersteinen der Gewölbestirnringe aus der Zeit um 1325 finden sich gotische Steinmetzzeichen.

Für die Krämerbrücke bestand permanent Sanierungsbedarf. Von zahlreichen Ausbesserungen wird in den Akten des Stadtarchivs Erfurt berichtet. So sind zwischen 1849 und 1875 mindestens fünfmal Pfeilerflächen ausgebessert und Steine der Gewölbebögen ersetzt worden. Doch als bedeutendste Instandsetzung in der Brückengeschichte gilt die Instandsetzung der Gewölbetragkonstruktion in den Jahren 1985/86, durch welche die Krämerbrücke nachhaltig gesichert und für die Zukunft in ihrer historischen Substanz erhalten wurde (Bild 11). Diese Baumaßnahme ist in [3], [14] und [15] ausführlich beschrieben. Anlässlich des 700-jährigen Jubiläums der steinernen Brücke hat die Stadt Erfurt eine bronzene Tafel in Gedenken an diese Instandsetzung anbringen lassen (Bild 12). Auf dieser sind neben den Jahresdaten und einer Kurzbeschreibung der Instandsetzung mit Eberhard Sander und Hans Vockrodt auch die beiden Väter der damaligen Baumaßnahme genannt [16], [17].

5 Epilog

Die Einzigartigkeit der nunmehr 700 Jahre alten steinernen Krämerbrücke liegt in der beidseitigen geschlossenen Bebauung der Tragkonstruktion mit Fachwerkhäusern, die der Brücke von jeher den Charakter einer schmalen, engen Gasse verliehen hat (Bild 13), sowie in der besonderen Bedeutung als mittelalterlicher Handelsvermittler zwischen West und Ost.



Bild 11: Erneuerung, Reprofilierung und Ertüchtigung des mittleren Teils der Naturstein-Gewölbekonstruktion zwischen den Häuserfluchten im Rahmen der Instandsetzung 1985/86

Foto: Hans Vockrodt



Bild 12: Gedenktafel zur Erinnerung an die Instandsetzung der Gewölbetragkonstruktion 1985/86

Foto: Hans-Jörg Vockrodt

Neben dem großartigen Ensemble von Dom und Severi ist in der Krämerbrücke mit Recht ein außerordentliches, Welterbeniveau besitzendes Wahrzeichen der alten Handelsstadt Erfurt zu sehen. Die Krämerbrücke besitzt Rang und Wertigkeit als Denkmal der Architektur und Stadtbaukunst, der Technik-, Ingenieur-, Produktions-, Handels- und Verkehrsgeschichte. Wie kein anderes Bauwerk der Stadt ist sie ein lebendiger Marktplatz und damit ein Symbol menschlicher Begegnungen. Die Krämerbrücke ist ein exklusiver Teil der europäischen Brückenbaukultur.

„Von allem, was der Mensch baut und aufbaut, gibt es nichts Besseres und Wertvolleres als Brücken.“ Ivo Andrić

Literatur

- [1] Holder-Egger, O. (Hrsg.): Monumenta Germaniae Historica, Teil Cronica S. Petri Erfordensis moderna. 1899, S. 357 ff. Online unter: http://www.mgh.de/dmgh/resolving/MGH_SS_30%2C1_S._354
- [2] Vockrodt, H.-J.: Ponts habités – Teil europäischer Brückenbaukultur. Bautechnik 88 (2011) 12, S. 877–885. <https://doi.org/10.1002/bate.201101488>
- [3] Vockrodt, H.; Sander, E.: Rekonstruktionsarbeiten an der Krämerbrücke in Erfurt. Die Straße 29 (1989) 4, S. 111–115.
- [4] Baumbach, D.; Vockrodt, H.-J.: Historische Bogen- und Gewölbebrücken der Stadt Erfurt. Buch Habel GmbH & Co. KG, 2000.
- [5] Vockrodt, H.-J.; Baumbach, D.: Historische Brücken und Stege im alten und neuen Erfurt. Limitierte Premiumausgabe, Selbstverlag der Verfasser, Erfurt, 2020.
- [6] Vockrodt, H.-J.: Dom zu Erfurt St. Marien – Instandsetzung und Ertüchtigung der Kavaten. Bautechnik 96 (2019) 1, S. 58–67. <https://doi.org/10.1002/bate.201800079>
- [7] Erthel, T.: Zur Ersterwähnung der Krämerbrücke. Stadt und Geschichte, Zeitschrift für Erfurt (2021) 78, S. 8.
- [8] Misch, C.: Asymmetrie als Prinzip. Baustruktur und Fassaden gotischer Pfarrkirchen in Erfurt mit besonderer Berücksichtigung von St. Ägidius. Mitteilungen des Vereins für die Geschichte und Altertumskunde von Erfurt (2025) 86, S. 193–241.
- [9] Misch, C.: Eine Brücke und vier Häuser – Die Baugeschichte der Krämerbrücke. Vortragsreihe Krämerbrückentage 2025, Vortrag am 23.04.2025.
- [10] Bauer, A.: Die Krämer und die Krämerbrücke. Stadt und Geschichte, Zeitschrift für Erfurt (2019) 73.
- [11] Heinemeyer, K.: Zum Erfurter Freizinsrecht im 12. Jahrhundert. Mitteilungen des Vereins für die Geschichte und Altertumskunde von Erfurt (2012) 73, S. 11/14.
- [12] Kaiser, G.; Lucke, R.-G.: Die Krämerbrücke in Erfurt. Kunstverlag Josef Fink, 1998.
- [13] TGL 13000:1977-09: Lastannahmen für Straßenbrücken.
- [14] Vockrodt, H.-J.: Krämerbrücke in Erfurt – Bauwerksgeschichte und Instandsetzung der Ge-



Bild 13: Romantischer Blick in die Brückengasse

Foto: Hans-Jörg Vockrodt

- wölbetragkonstruktion in den Jahren 1985/86. Bautechnik 87 (2010) 4, S. 212–219. <https://doi.org/10.1002/bate.201010017>
- [15] Sander, E.; Thiemar, A.; Müller, G.: Krämerbrücke Erfurt. In: Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.): Steinbrücken in Deutschland, Bd. 2, Verlag Bau+Technik, 1999, S. 392–397.
- [16] Derowski, A.: Die unbekannte Geschichte hinter der Krämerbrücke. Thüringer Allgemeine, Erfurter Allgemeine, 22.07.2025, S. 17.
- [17] Webseite: www.historische-bruecken-erfurt.de. (geprüft am 28.11.2025).

