

## Neubau in Heidelberg

# Brücke nach fast 70 Jahren ersetzt

Nach knapp zwei Jahren Bauzeit wurde jetzt die neue Hebelstraßenbrücke über die Bahngleise in der Heidelberger Weststadt wieder für den Verkehr freigegeben. Damit blieb das kommunale Großprojekt nach Angaben der Stadt im Zeitplan. Und auch der in den Planungen veranschlagte Kostenrahmen von rund zwölf Millionen Euro sei eingehalten worden.

Von Jürgen Schmidt

HEIDELBERG. Für Heidelbergs Oberbürgermeister Eckart Würzner (parteilos) ist der Neubau der Hebelstraßenbrücke so etwas wie ein Testlauf für weitere Sanierungsprojekte. „In den nächsten 40 Jahren werden wir viele der insgesamt 70 Heidelberger Brücken sanieren oder neu bauen müssen – wir stehen sozusagen am Anfang der Heidelberger Brückenjahre“, sagte das Stadtoberhaupt bei der Freigabe der Brücke für den Auto- und Radverkehr vor wenigen Tagen. Er sei froh, „dass der Ersatzbau der Hebelstraßenbrücke als Auftakt so zügig und reibungslos geklappt hat und wir damit wichtiges Know-how sammeln konnten“, betonte der Rathauschef.

### Breitere Gehwege und eine Fahrspur für Radfahrer

Fußgänger können die West-Ost-Verbindung über die Bahngleise südlich des Hauptbahnhofs bereits seit Mitte Februar wieder nutzen. Für sie hat sich die Situation mit dem Neubau deutlich verbessert. Denn die Gehsteige fallen mit einer Breite von 2,5 Metern großzügiger aus als auf der alten Brücke.

Auch für Fahrradfahrer sind die Wege über und um die Brücke nun sicherer, betont man in der Stadtverwaltung. So sei in westlicher Richtung eine Auto-Fahrbahn als eigene Spur für den Radverkehr eingerichtet worden. Und in der Gegenrichtung wurde ein neuer Radstreifen angelegt. Auf der alten Brücke mussten sich die Radler eine Fahrspur mit dem Autoverkehr teilen.

Dem Autoverkehr stehen auf der neuen Hebelstraßenbrücke zwei Fahrstreifen in Richtung Westen und einer in Richtung Osten zur Verfügung. Und als Erleichterung wurde die Einbahnstraßenregelung im Czernyring in Richtung der neuen Brücke aufgehoben. Autofahrer können jetzt bis zur Hebelstraße durchfahren und dort in beide Richtungen abbiegen.

Die neue Brücke ist circa drei Meter länger und einen Meter breiter als ihre Vorgängerin und hat damit eine Gesamtlänge von 52,80 Metern

und eine Nutzbreite von 19 Metern. Von den Bahngleisen darunter sind es 6,20 Meter bis zur Brückenunterseite. Der Bauherr entschied sich für eine Stahl-Verbund-Konstruktion. Diese sei deutlich langlebiger als die frühere Spannbetonbrücke, wie der Erste Bürgermeister und Baudezernent Jürgen Odszuck (parteilos) bei der Eröffnung erklärte. Die Stadt kalkuliert mit einer Nutzungsdauer von etwa 100 Jahren.

Immerhin hat die alte Hebelstraßenbrücke, die 1952 gebaut wurde, mehr als 60 Jahre durchgehalten, wenn auch in den vergangenen Jahren nur mit Einschränkungen. 2010 musste die zulässige Fahrzeuglast auf 30

Tonnen beschränkt und die Fahrbahn von vier auf zwei Fahrstreifen verringert werden. Im Frühjahr 2016 wurde die zulässige Belastung auf zwölf Tonnen reduziert, im Dezember 2017 auf 3,5 Tonnen. Ab Anfang Januar 2019 war die Brücke für den Autoverkehr komplett gesperrt, be-

vor sie dann im Sommer des gleichen Jahres abgerissen wurde.

Bevor die Bauarbeiten begannen, hatte die Stadt Heidelberg den Neubau zwölf Jahre lang geplant, wie Odszuck sagte. „Der Bau einer Brücke ist enorm komplex. Jede Brücke ist genau genommen ein Unikat und muss individuell betrachtet werden“, begründete der Baubürgermeister den langen Vorlauf.

### Beton für das Bauwerk zur Hälfte aus Recyclingmaterial

Für den Neubau wurden nach Angaben der Stadtverwaltung rund 300 Tonnen Stahl für die Tragkonstruktion benötigt, dazu weitere 400 Tonnen Baustahl sowie etwa 5000 Kubikmeter Beton. Die Hälfte des Baustoffs sei aus Recyclingmaterial – Betonabbruch – hergestellt worden.

Die 16 Brückenträger wurden in einer Nacht im Januar vergangenen Jahres mit einem Autokran an ihren Platz gehoben. Jeder Träger wiegt 32 Tonnen.

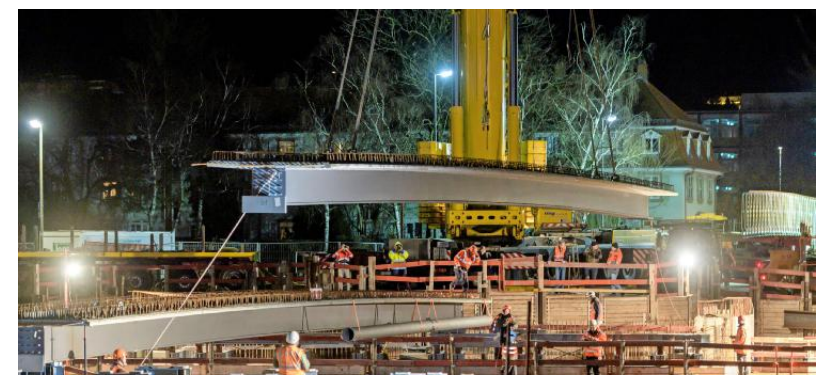
Aufwendig war laut Stadtverwaltung auch die Sicherung der Baugrube. Dafür mussten über 1300 Meter Ankerstäbe eingesetzt werden.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgte durch die Stadt Heidelberg als Straßenbaulastträger. Allerdings war die Deutsche Bahn nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (siehe Beitrag unten) verpflichtet, sich an den Kosten zu beteiligen. Der Staatskonzern wird mit rund vier Millionen Euro etwa ein Drittel der Gesamtkosten übernehmen.

Für den Bau der Hebelstraßenbrücke erhält die Stadt Heidelberg außerdem einen Zuschuss in Höhe von 3,2 Millionen Euro vom Land Baden-Württemberg. Das Geld kommt aus einem Förderprogramm für den kommunalen Straßenbau nach dem Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz.



Für Radfahrer gibt es auf der neuen Hebelstraßenbrücke nun in jede Richtung eigene Fahrstreifen. FOTO: STADTVERWALTUNG HEIDELBERG



Mit einem Autokran wurden die stählernen Brückenträger, jeder 16 Tonnen schwer, in einer Nacht an ihren Platz gehoben. FOTO: PHILIPP ROTH

### Daten und Fakten auf einen Blick

<b>Maßnahme:</b>	3,2 Millionen Euro vom Land Baden-Württemberg nach dem Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz
<b>Bauherr:</b>	Stadt Heidelberg
<b>Bauzeit:</b>	5/2019 bis 4/2021
<b>Kosten:</b>	12,1 Millionen Euro
<b>Zuschüsse:</b>	rund vier Millionen Euro Deutsche Bahn nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, Stahl-Verbund-Konstruktion
<b>Maße:</b>	Länge: 52,8 Meter Breite: 19 Meter
<b>Bauweise:</b>	Stahl-Verbund-Konstruktion



An der Alten Brücke werden in diesem Jahr die Fundamente unterhalb der Wasserlinie saniert. FOTO: SCHMIDT

## Sanierung von Heidelbergs bekanntester Brücke wird fortgeführt

Fundamente der Pfeiler im Neckar werden in diesem Jahr instandgesetzt

HEIDELBERG. Auch nach der Freigabe der Hebelstraßenbrücke bleibt die Sanierung und Erneuerung der Brücken ein Dauerthema für die Stadt Heidelberg. Denn der wesentliche Anteil der Brücken in Heidelberg wurde in den 50er-, 60er-, 70er- und 80er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts gebaut, wie die Pressestelle der Stadt erklärt.

Brücken in diesem Alter haben oft erhebliche Defizite, was die Tragfähigkeit angeht und weisen bauliche Mängel auf. Mittelfristig sind nach Angaben der Stadtverwaltung die Sanierung der Montpellierbrücke,

die wie die Hebelstraßenbrücke die Bahnlinie überspannt, sowie Ersatzneubauten der Ziegelhäuser Brücke und des Valeriestegs geplant. Beide führen über den Neckar.

In diesem Jahr wird auch die Sanierung der bekanntesten Heidelberger Brücke fortgesetzt: Die Pfeiler der Alten Brücke werden ab Juni unterhalb der Wasserlinie weiter instand gesetzt. Das Sandsteinbauwerk ist allerdings deutlich älter als die anderen Brücken. Es wurde im Jahr 1788 fertiggestellt.

Das Land Baden-Württemberg bezuschusst über den kommunalen

Sanierungsfonds die Sanierung von Brückenbauwerken. Die Zuwendung beträgt maximal bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Auch die Stadt Heidelberg profitiert von der Förderung.

Für die Alte Brücke hat das Land nach Angaben der Stadt einen Zuschuss in Höhe von rund 1,1 Millionen Euro bewilligt. Für den Valeriesteg ist eine Finanzspritze von 212.000 Euro vorgesehen und für die Ziegelhäuser Brücken zwei Millionen Euro. Die Gesamtkosten für die drei Brücken liegen bei knapp neun Millionen Euro. (sta)

## Elf Bahnbrücken gingen in kommunale Hand

Deutsche Bahn muss sich an Kosten beteiligen

HEIDELBERG. Die 1952 errichtete Hebelstraßenbrücke ist eine von insgesamt elf Brücken, deren Baulast mit der Privatisierung der Deutschen Bahn im Jahr 1994 von dem Staatsunternehmen auf die Stadt Heidelberg überging.

Im Zuge der Bahnprivatisierung wurde in der ersten Hälfte der 1990er-Jahre die Verantwortung für 1349 Straßenüberführungen in ganz Deutschland von der Bahn auf Städte und Gemeinden übertragen. Diese müssen seither für die Instandhaltung und – wo erforderlich – für die Erneuerung aufkommen.

Allerdings wurde damals im Eisenbahnkreuzungsgesetz (Paragraf 19) ein neuer Passus aufgenommen, der das Eisenbahnunternehmen, also die Deutsche Bahn, dazu verpflichtet, betroffenen Kommunen die Aufwendungen für bis zum 1. Januar 1994 unterbliebene Unterhaltungsmaßnahmen zu erstatten.

2020 hat der Bund die Kommunen bei der Beseitigung von Bahnübergängen ganz von einer Kostenbeteiligung freigestellt. Das bisherige kommunale Drittel wird nun vom Bund und dem jeweiligen Bundesland übernommen. (jüs)

**WIR BAUEN MIT  
BEGEISTERUNG  
PARTNERSCHAFTLICH**

WOLFF & MÜLLER Tief- und Straßenbau Heidelberg hat den Neubau der Hebelstraßenbrücke zusammen mit dem ARGE-Partner Adam Hörnig Baugesellschaft mbH & Co. KG für die Stadt Heidelberg erfolgreich realisiert – effektiv, partnerschaftlich, innovativ und zur vollsten Zufriedenheit des Bauherrn.

Erfahren Sie mehr unter [wolff-mueller.de](http://wolff-mueller.de)

**WOLFF & MÜLLER – Bauen mit Begeisterung**