

Von der Furt zur Brücke für eine Innenstadtbahn?! Die Baugeschichte der Eberhardsbrücke in Tübingen

Albert Füger

Für Tübingen mit seiner Lage auf einem Bergrücken zwischen den parallel in Ost-Westrichtung verlaufenden Tälern von Ammer und Neckar war die Neckarbrücke als Verbindung in Richtung Steinlachtal und Schwäbischer Alb zur sogenannten Schweizer Straße schon immer von zentraler Bedeutung.

Die Stadtgeschichte von den Pfalzgrafen zu Tübingen über die Universitätsgründung, der beginnenden Industrialisie-

rung bis zur rapiden Zunahme des motorisierten Individualverkehrs im 20. Jahrhundert, verbunden mit einem exponentiellen Wachstum der Bevölkerung und dem einhergehenden Flächenverbrauch, spiegelt sich in der Baugeschichte der Eberhardsbrücke, im Tübinger Sprachgebrauch einfach »die Neckarbrücke«, wider.

Im Zusammenhang mit der Diskussion zu einer Innenstadtbahnstrecke für die projektierte Regionalstadtbahn Neckar-Alb



Aufnahme aus dem Jahr 1959 vermutlich von Gebr. Metz



Ansicht Tübingens aus dem Stammbuch von Jaroslaus Bojanowski, 1622–1634

der Landkreise Tübingen, Reutlingen und Balingen steht die Eberhardsbrücke im Blick der Stadtgesellschaft, die sich in dieser Frage uneins ist. Aus diesem Anlass soll ihre wechselvolle Geschichte beleuchtet werden.

Eine ursprünglich aquatische Landschaft – der Wöhrd

Wenn man heute auf der Eberhardsbrücke steht und über den Blumenschmuck hinweg auf die Postkartenansicht der Neckarfront schaut, die Stocherkähne und die Ruderboote auf dem Wasser sieht, dann ist einem nicht bewusst, dass die ursprüngliche Landschaft bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts eine völlig andere war.

Hier breitete sich, soweit das Auge reichte, der sogenannte Wöhrd aus – Flussarme des Neckars, Gras- und Weideflächen, Sandbänke und Kiesflächen –, auf dem nicht daran zu denken war, Bauten zu errichten. Hier regierte der wilde Neckar, der bei Hochwasser seinen Weg neu suchte und auf dem Holz aus dem Schwarzwald geflößt wurde. Wie diese Landschaft anmutete, lässt sich auf den historischen Stadtansichten Tübingens erahnen.

Dass diese Landschaft bis ins 19. Jahrhundert so unverändert geblieben war, ist aus der Urkarte von 1819 vom Beginn der Landesvermessung ersichtlich. Die Neckarbrücke, der Wöhrd und die Steinlachbrücke mit diversen »Lachen«, über die die Chaussee Richtung Süden geführt wird, entsprechen der rund 200 Jahre älteren Stadtansicht.

Erst mit dem Bau der Bahnlinie in den 1860er-Jahren wurde in den Wöhrd eingegriffen und die teilweise heftig umstrittene bauliche Erschließung begann.

Insbesondere die maßgeblichen Kreise der Universität standen damals nicht an der Spitze des Fortschrittes: Von ihnen wurde heftig der Verlust der freien Landschaft mit den Alleen, unter denen man sich ergehen konnte, beklagt. Im Zusammenhang mit dem Neubau der Ammertalbahn Anfang des 20. Jahrhunderts kam es zum »Alleenstreit«, der die Stadtgesellschaft heftig spaltete.

Von der Furt zur Steinbogenbrücke

Viele alte Brücken liegen an Stellen, an denen sich eine Furt ausgebildet hat. Hier konnte ein Fluss oder Bach besser durchquert werden und daran orientierten sich die Verkehrswege. Eine Furt entsteht natürlicherweise dort, wo eine harte Gesteinsschicht ansteht und das Gewässer sich weniger eintiefen kann, sondern sich verbreitert, wodurch sich die Wassertiefe verringert.

Bei der Eberhardsbrücke ist es ein Schilfsandsteinhorizont des Unteren Keupers, an der der Neckar in der Furt gequert werden konnte. Der Weg beziehungsweise die Straße führte dann durch das Neckartor über die Neckargasse durch die Stadt und dann über den flachen Bergsattel zwischen Österberg und Schlossberg, auf dem das ursprüngliche Tübingen liegt, ins Ammertal und von dort weiter Richtung Stuttgart oder Richtung Herrenberg.

Vermutlich schon im 13. Jahrhundert wurde hier eine hölzerne Brücke gebaut, die den Verkehr erleichterte und der Stadt Prosperität und Wohlstand brachte.

Mit der Gründung der Universität Tübingen unter Graf Eberhard im Bart im Jahre 1477 gab es einen großen Bauboom mit einer Vielzahl von öffentlichen Bauten für die Universität, die das Stadtbild bis heute prägen.

Ein großes Bauprojekt war der Bau einer Steinbrücke anstelle der Holzbrücke über die Furt. Zwischen 1482 und 1489 wurde eine fünfbogige Steinbrücke errichtet, die bis heute den Namen des Bauherrn trägt. Die Baukosten beliefen sich auf die damals beachtliche Summe von 8000 fl (Gulden). Die Brücke war 7,78 Meter breit und überspannte insgesamt eine Länge von 81,10 Metern.

Da der sogenannte »Stromfaden« des Flusses im Bereich der Neckarfront direkt am Berghang verläuft, die Gesteinsschicht unter dem Neckar also Richtung Schlossberg geneigt ist, strömte er unter den beiden nördlichen Bögen durch. Durch die anderen drei Bögen flossen der Mühlbach aus Derendingen und das Hochwasser. Von der heutigen Plataneninsel gab es noch keine Spur, sie entstand erst im

Zuge der Neckarkorrektion 1910/1911 mit dem Ausbaggern des sogenannten Flutkanals parallel zum eigentlichen Neckar.

Dass der Hochwasserabfluss funktioniert hat, ist aus dem Foto von 1872 (Titelbild) erkennbar. Zum damaligen Zeitpunkt existierte auch noch keine Mühlstraße, sie wurde erst in den Jahren 1885 bis 1887 gebaut.

Eine Stampfbetonbrücke zum Aufbruch ins 20. Jahrhundert

Im Jahr 1805 war das Neckartor als erstes der ursprünglich fünf Stadttore abgerissen worden. Hier lag der um 1450 gegrabene Mühlgraben, über den der Ammerkanal an drei Mühlen bei einer Höhendifferenz von 12 Meter abgewirtschaftet wurde. Mit der zaghaft beginnenden Industrialisierung waren diese Mühlen obsolet und konnten abgebrochen werden. Anstelle des Mühlgrabens entstand die Mühlstraße als erste Tübinger Ortsumfahrung, die mit ihrer gründerzeitlichen, städtisch geprägten Bebauung auf die spätmittelalterliche Steinbogenbrücke traf.

Es dauerte dann noch über 10 Jahre, bis der Bau einer modernen breiten Brücke spruchreif war, die den geplanten Verkehr aus der neuen Mühlstraße aufnehmen konnte.

Allerdings konnte man sich die verkehrliche Entwicklung im anstehenden 20. Jahrhunderts nicht vorstellen. Das Auto war zum Zeitpunkt der Bauplanung zwar schon erfunden, dass es sich aber zum Massenverkehrsmittel entwickeln würde, lag außerhalb jeglicher Vorstellungskraft.

So waren die maßgeblichen Verkehrsdaten für eine neue Brücke 1000 gezählte Fuhrwerke täglich und die Last einer Dampfstraßenwalze, das damalige Non plus ultra des Straßenbaus mit schweren Punktlasten. Was man sich planerisch offen hielt, war die Führung einer Straßenbahn, das damals modernste urbane Verkehrsmittel.

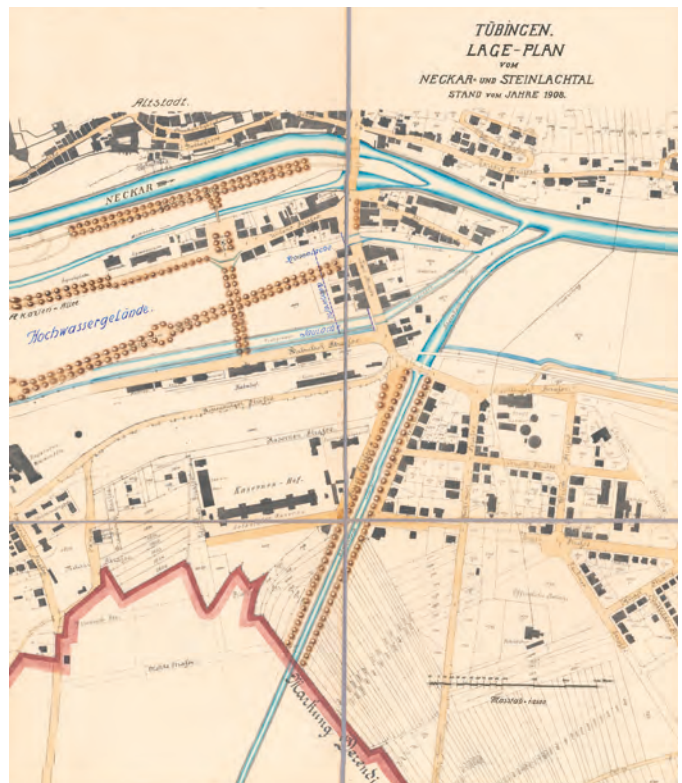
Mit der Planung waren der Regierungsbaumeister Karl Leibbrand als Architekt und Heinrich Halmhuber als Ingenieur beauftragt, wobei insbesondere eine stimmige Stadtansicht mit der Neckarfront von zentraler Bedeutung war.

Nachdem der württembergische Landtag die beachtliche Summe von 450.000 Mark bewilligt hatte, begann im Jahr 1899 der Neubau mit dem Abbruch der über 400 Jahre alten Steinbogenbrücke, was damals als Schlusspunkt des 19. Jahrhunderts und Aufbruch ins 20. Jahrhundert verstanden wurde.

Gebaut wurde eine sogenannte Dreigelenkbogenbrücke in zwei Bögen mit einer Breite von 13,70 Metern mit einem Brückenhaus für das Denkmal des Namensgebers der Brücke, Graf Eberhard, und einem Treppenabgang auf den Wöhrd beziehungsweise die spätere Plataneninsel.

Auf dem Foto von 1902 ist die neue Brücke mit Zyklopmauerwerk als Verkleidung und etwas historisierenden Straßenleuchten gut erkennbar. Das Graf-Eberhard-Denkmal fehlt noch, es wurde erst im folgenden Jahr 1903 errichtet und im Beisein der württembergischen Königsfamilie eingeweiht.

Das Baumaterial der Brücke ist Stampfbeton, ein damals völlig neuer Baustoff. Die Lasten werden nur über Druck ab-



Neckar und Steinlach zu Beginn des 19. Jahrhunderts (oben)
Neckar und Steinlach nach der »Korrektion« zu Beginn des 20. Jahrhunderts (unten)



Die neu erbaute Eberhardsbrücke ohne Denkmal, in ihren ganzen Breite zusammengesetzt aus zwei Aufnahmen von 1902

getragen, das Bauwerk hat im Inneren keinen Bewehrungsstahl wie die späteren Stahlbetonbrücken.

Die Dreigelenkbögen sind ein statisch bestimmtes System, wobei die Gelenke mit Gusseisen ausgebildet sind. Die Konstruktion und die heutige Ansicht sind im Auszug einer Berichtsvorlage der Stadtverwaltung aus dem Jahr 1916 mit allen Abmessungen gut erkennbar.

Das heutige Problem mit dieser an sich sehr gutmütigen Konstruktion ist, dass es keinerlei Dokumentation darüber gibt, wie und in welcher Qualität der Stampfbeton eingebaut wurde. Da Zement damals extrem teuer war, ist zu vermuten, dass daran eher gespart wurde.

Es ist in jedem Fall unstrittig, dass die Brückenkonstruktion keine heutige Stadtbahn tragen kann, zumal millionenfach

Busfahrten über die Brücke stattgefunden haben, für die diese nie bemessen worden war, und dadurch eine Materialermüdung eintritt.

Vom Krieg verschont, um eine Fußgängerbrücke »erbreitert«

Auch die Eberhardsbrücke war in den letzten Kriegstagen zur Sprengung vorgesehen, um die vorrückende Französische Armee aufzuhalten oder deren Vormarsch zu verlangsamen. Die Sprengladungen waren vorbereitet, aber in einem »Sabotageakt« wurden die Sprengschnüre durchgeschnitten. Wie das genau vonstatten ging und wer daran beteiligt war, rankt sich eine Vielzahl von Legenden, die hier nicht ausgebreitet werden soll.

Zwei Brücken aneinandergelagert – Stampfbetonbrücke und Stahlbetonbrücke

Im Längsschnitt oben sind die 2 Hauptbögen der 1901 gebauten Eberhardsbrücke ersichtlich. Die Bögen sind aus unbewehrtem Stampfbeton erbaut und münden in Gelenke aus Stahl. Die Gelenke ermöglichen eine Beweglichkeit der Brücke bei Temperaturdehnungen und vereinfachen zur damaligen Zeit die Berechnung der Brücke. Im Foto rechts ist eine aktuelle Ansicht der Brücke zu sehen.

Zuvor war das Denkmal Graf Eberhards im Jahr 1943 als Metallspende abgebaut und eingeschmolzen worden und das Brückenhaus war verwaist.

Erfreulicherweise war die Eberhardsbrücke weit und breit als einzige Neckarbrücke unversehrt geblieben. Andererseits war sie den verkehrlichen Anforderungen mit dem zunehmenden Autoverkehr und der wachsenden Stadt nicht mehr gewachsen.

Nach längeren Diskussionen im Gemeinderat wurde 1950 beschlossen, die bestehende Brücke mit einer Gehwegbrücke zu »erweitern«.

Die ursprüngliche Stampfbetonbrücke wurde ihres ganzen Zierrats entledigt, das Brückenhaus abgebrochen und die bisherigen Steinbrüstungen entfernt. In Kombination mit der neuen Gehwegbrücke, die als Hohlkastenkonstruktion ausgeführt wurde, die sich in ihrer Form an die vorhandene Brücke mit ihren beiden Bögen anpasste, entstand eine neue Brücke mit einer typischen Fünfziger-Jahre-Anmutung, wie sich auf dem Bild aus dem Jahr 1959 zeigt.

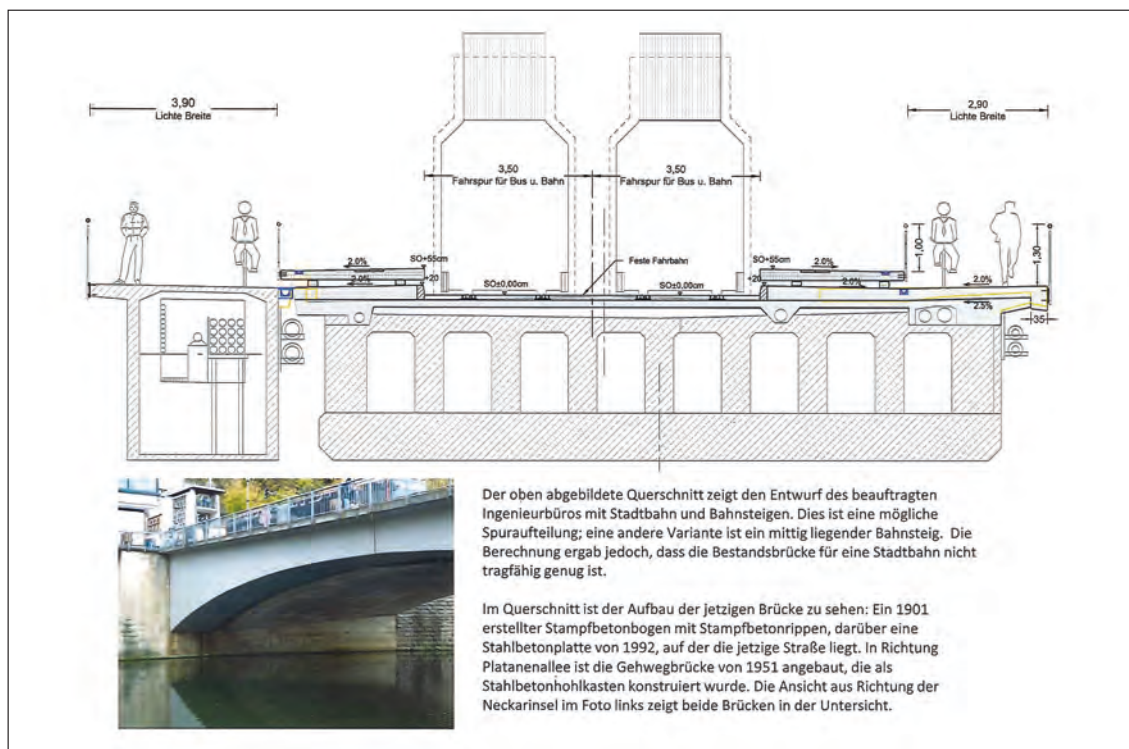
Geplant und realisiert wurde die Maßnahme durch das Land Württemberg-Hohenzollern über das Straßen- und Wasserbauamt Rottenburg. Die Bauzeit dauerte ein Jahr, es wurde im Zweischichtbetrieb und unter Verkehr gearbeitet. Die Gesamtbreite der neuen Gesamtbrücke betrug von Außenkante zu Außenkante Gesims 20 Meter mit einem 3 Meter breiten Gehweg unterstrom und 4,5 Meter oberstrom. Wie es im Inneren der beiden nebeneinanderliegenden Brücken aussieht, ist aus dem Querschnitt der Ausführungsplanung für eine grundlegende Sanierung im Jahr 1993 erkennbar. Das Innere beider Brücken ist begehbar und die Gehwegbrücke hat in ihrem Inneren einiges an Leitungen aufgenommen.

Dass es damit eigentlich zwei Brücken über den Neckar gibt, ist nur an einer Längsnaht auf der Brücke und von einem Boot aus gesehen von unten her erkennbar.

Neuorganisation des Verkehrs und grundlegende Sanierung

Nach gut 40 Jahren wies die Brücke Anfang der 1990er-Jahre erhebliche bauliche Schäden, insbesondere durch den zunehmenden Busverkehr, auf. Die Fahrbahn war stark verformt und durch eindringendes Chlorid waren an der Fußgängerbrücke Rostschäden entstanden. Deshalb wurde die Gesamtbrücke im Jahr 1993 grundhaft saniert: Der Fahrbahnbelag ausgebaut und der darunterliegende Beton saniert, die Fahrbahnkappen erneuert und etwas verbreitert, die Geländer erneuert, der Treppenabgang zur Plataneninsel durch eine Metallkonstruktion ersetzt, Buswartehallen stadteinwärts aufgebaut, eine »Eberhardskanzle« als Reminiszenz an das abgerissene Brückenhaus gebaut sowie die heutigen Gehwegbreiten und die Fahrbahnaufteilung eingerichtet.

Für die Bauzeit wurde die Mühlstraße für den Autoverkehr stadtauswärts gesperrt, um die Bauarbeiten überhaupt zu ermöglichen. Gleichzeitig diente diese baubedingte Teilsperrung als Verkehrsversuch dafür, ob eine halbseitige Sperrung der Mühlstraße nicht dauerhaft bleiben könnte, um dem Busverkehr, der mit weit über 1000 Busbewegungen täglich durch dieses Nadelöhr fahren muss, und auch dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum schaffen zu können. Nach der Fertigstellung wurde diese Teilsperrung der Mühlstraße durch eine formale Teilentwidmung beibehalten. Seither wird in der Stadtgesellschaft eine Diskussion darüber geführt, ob die Mühlstraße nicht ganz gesperrt werden sollte und die Eberhardsbrücke damit nur noch dem Bus-





Fuß- und Radverkehr dienen soll. Diese Frage ist nach einem Verkehrsversuch im Jahr 2019 und einer anschließenden Befragung über eine Bürger-App noch nicht entschieden.

Auch nach 1993 mussten der Straßenbelag der Eberhardsbrücke aufgrund der starken Belastungen durch den Busverkehr mehrmals erneuert werden – die Gesamtkonstruktion aus Bauwerk und Straßenbelag von 1900/1901 war nie für die heutigen Lasten ausgelegt.

Die aktuelle Diskussion zur Innenstadtstrecke

Neuestes Thema im Zusammenhang mit der Eberhardsbrücke ist die sogenannte »Innenstadtstrecke« zur Regionalstadtbahn Neckar-Alb. Dafür sollen Gleise über die Eberhardsbrücke und die Mühlstraße zum Universitätsklinikum und in die Nordstadt geführt werden. Im Vorfeld dieser Planung war zu prüfen, ob die 120 Jahre alte Stampfbetonbrücke eine Regionalstadtbahn tragen kann.

Das Ergebnis lautet: eindeutig nein.

Was sich aber zu einer wahren Glaubensfrage entwickelt hat, ist die Frage, wie lange die Brücke ohne eine Innenstadtstrecke noch trägt. Gegner der Strecke wissen: noch beliebig lange. Befürworter der Strecke wissen: Sie ist kurz vor dem Einsturz.

Am 26. September 2021 ist die Entscheidung in einem Bürgerentscheid gegen die Innenstadtstrecke der Regionalstadtbahn gefallen.

Die Ortsgruppe des Schwäbischen Heimatbundes hat sich wegen der erheblichen Eingriffe in das Stadtbild gegen die Innenstadtstrecke positioniert.

Die Argumente für diese Ablehnung sind in einem Papier dokumentiert, das im Internet unter »schwaebischer-heimatbund.de/shb-ortsgruppe-keine-stadtbahn-fuer-tuebingens-innenstadt.de/« verlinkt ist.

Eines nicht allzu fernen Tages wird die Geschichte der Eberhardsbrücke mit einem Neubau, der den verkehrlichen Anforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht wird, fortgeschrieben werden.

Über den Autor

Albert Füger, Jahrgang 1959, ist diplomierter Bauingenieur und Regierungsbaumeister mit 2. Staatsprüfung in der Wasserwirtschaftsverwaltung des Landes Baden-Württemberg. Er arbeitet seit 1992 als städtischer Tiefbauamtsleiter und ist beruflich mit der öffentlichen Infrastruktur der Stadt Tübingen, seien es Gewässer, Parkanlagen, Straßen, Wege und Brücken befasst. Als gebürtiger Tübinger heimatgeschichtlich sehr interessiert macht er regelmäßig Stadtführungen zu historischen / technischen Themenstellungen. Er ist Mitglied im Beirat der Ortsgruppe Tübingen des Schwäbischen Heimatbundes.

Quellen:

Stadtarchiv Tübingen
Tiefbauakten Stadt Tübingen
Stadtvermessungsamt Tübingen
öffentliche Gemeinderatsvorlagen Nr. 370/2016 und 199/2021