Karl-Theodor-Brücke, Alte Brücke

http://www.bauforschung-bw.de/objekt/id/371313119073/

ID: 371313119073 **Datum:** 04.09.2009 **Datenbestand:** Bauforschung

Objektdaten

Straße:	Neuenheimer Landstraße
Hausnummer:	*keine*
Postleitzahl:	*keine*
Stadt-Teilort:	Heidelberg-Neuenheim
Regierungsbezirk:	Karlsruhe
Kreis:	Heidelberg (Stadtkreis)
Gemeinde:	Heidelberg
Wohnplatz:	Neuenheim
Wohnplatzschlüssel:	8221000018
Flurstücknummer:	6586,6587
Historischer Straßenname:	*keiner*
Historische Gebäudenummer:	*keine*

Lage des Wohnplatzes

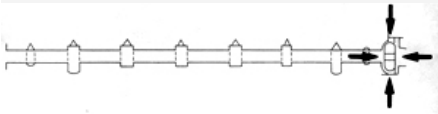
Fotos

Bildbeschreibung:
Karl-Theodor-Brücke, Alte Brücke, Ansicht von Westen,
Urheber: bic-Ingenieurgesellschaft, Bau-Instandhaltungs-Consult mbH, Heidelberg

Abbildungsnachweis:
OBJ_IMAGE_ILLUSTRATION_EMPTY

Bildbeschreibung:
Karl-Theodor-Brücke, Alte Brücke, Ausschnitt aus photogrammetrischen Aufnahme, Übersicht, 1991
Urheber: Fischer (Ingenieurbüro für Photogrammetrie)

Abbildungsnachweis:
OBJ_IMAGE_ILLUSTRATION_EMPTY



Objektbeziehungen

- *keine*

Umbauzuordnung

- *keine*

Bauphasen

Kurzbeschreibung der Bau-/Objektgeschichte bzw. Baugestaltungs- und Restaurierungsphasen:

An der Stelle der Alten Brücke haben sich seit dem 13. Jahrhundert acht hölzerne Vorgängerbrücken befunden, auf deren Fundamenten die Brücke gebaut ist. Auch das Brückentor am Südende der Brücke existiert seit dem Mittelalter.
Die Karl-Theodor-Brücke mit Torhäusern und Balustrade wurde 1786-1788 nach Plänen des kurpfälzischen Bauinspektors Mathias Mayer errichtet, nachdem der Vorgängerbau an gleicher Stelle im Februar 1784 durch Hochwasser und Eisgang großteils zerstört worden war. Nur die in unregelmäßigen Abständen stehenden Pfeiler und die rundbogigen Durchgänge der Treidelpfade hatten das Unglück überstanden.
Der Brückenbau folgte in der Konzeption vor allem zwei Zielen: Errichtung einer hochwasser- und eisgangsicheren Brücke und Wiederverwendung der alten Bauteile. Damit war nicht nur die Entscheidung für die erste Steinbrücke Heidelbergs motiviert, auch die zur Mitte hin erhöhte Fahrbahn war Ergebnis dieser Überlegungen. Indem nämlich die Brückenbahn kurvenförmig über dem Fluss ansteigt, bietet sie nicht nur größeren Durchlass für Schiffe, sondern entzieht sich auch dem Druck des Hochwassers. Einige Pfeiler wurden neu fundamentiert und aufgemauert, andere übernahm man samt ihrem mittelalterlich abgeschrägten, bei Eisgang bewährten Profil; die flussabwärts liegenden Pfeilerenden erhielten eine strömungsgünstigere gerundete Form. Korbbogige Wölbungen überbrücken die Distanz zwischen den Pfeilern, sie erlauben bei gleicher Spannweite eine niedrigere Höhenentwicklung als Rundbögen und entsprechen dem spätbarocken Formempfinden.

Auf der Brücke stehen zwei Skulpturengruppen von 1788 von Konrad Linck aus Speyer. Eine zeigt Kurfürst Karl Theodor mit pfälzischen Hauptflüssen Neckar, Rhein, Main und Donau. Die andere zeigt Minerva, der allegorische Frauengestalten zu Füssen liegen, verkörpernd Gerechtigkeit, Frömmigkeit, Landbau und Handel.
Am Südende der Alten Brücke steht das in seiner Bausubstanz mittelalterliche Brückentor mit seinen 28 Meter hohen flankierenden Doppeltürmen. 1788 wurde er von Bauinspektor Mathias Maier umgestaltet und die spätbarocken Turmhelme ersetzten die spitzen Kegeldächer.
Der nördliche Brückenzugangsbereich wurde 1902 um ca. 1, 50 m verbreitet.
Die im März 1945 gesprengten mittleren Bogenteile wurden bis 1947 wieder instand gesetzt.
Zur Instandsetzung wurden die Pfeilerfundamente gesichert und teilweise mit Stahlbeton ummantelt.
1969/70 musste die Fahrbahn wegen des zunehmenden Autoverkehrs gesichert werden. Die Landbögen 1 und 2 wurden mitsamt dem Pfeiler komplett abgetragen und mit einem um 1,70 Meter erhöhten Scheitel

wiederaufgebaut. Gleichzeitig verstärkte man zwischen Pfeiler 3 und 7 die Fahrbahn, indem eine Stahlbetonplatte eingebaut wurde. Zugleich wurde die Ufermauer erhöht, um die Hochwassergefahr an der tief gelegenen Brückenunterführung zu mindern.
Im Jahre 1972/73 wurde vom Tiefbauamt der Stadt Heidelberg eine Neuabdichtung der Fahrbahn und der Gehwege über den Pfeilern 5-7 und über den Bögen 5-9 vorgenommen.
2000-2003 folgte eine Gesamtinstandsetzung.

1. Bauphase:
(1201 - 1784)

Die Brücke ist auf den Fundamenten der acht hölzernen Vorgängerbrücken seit dem 13. Jahrhundert gebaut. (a)

Betroffene Gebäudeteile: *keine*

2. Bauphase:
(1786 - 1788)

Bau der steinernen Karl-Theodor-Brücke nach Plänen des kurpfälzischen Bauinspektors Mathias Mayer. (a)

Betroffene Gebäudeteile: *keine*

Bauwerkstyp:

- Bauten für Transport und Verkehr
  - Brücke

3. Bauphase:
(1788)

Die zwei Skulpturengruppen von Konrad Linck, eine Kurfürst Karl Theodor Gruppe und Skulpturengruppe der Minerva, wurden auf der Brücke aufgestellt. (a)

Betroffene Gebäudeteile: *keine*

4. Bauphase:
(1902)

Der nördliche Brückenzugangsbereich wurde 1902 um ca. 1, 50 m verbreitet. (a)

Betroffene Gebäudeteile: *keine*

5. Bauphase:
(1947)

Die im März 1945 gesprengten mittleren Bogenteile (Bogen 5-7, Pfeiler 5 und 6) wurden bis 1947 wieder instand gesetzt. Zur Instandsetzung wurden die Pfeilerfundamente gesichert und teilweise mit Stahlbeton ummantelt. (a)

Betroffene Gebäudeteile: *keine*

6. Bauphase:
(1969 - 1970)

1969/70 musste die Fahrbahn wegen des zunehmenden Autoverkehrs gesichert werden. Die Landbögen 1 und 2 wurden mitsamt dem Pfeiler komplett abgetragen und mit einem um 1,70 Meter erhöhten Scheitel wiederaufgebaut. Gleichzeitig verstärkte man zwischen Pfeiler 3 und 7 die Fahrbahn, indem eine Stahlbetonplatte eingebaut wurde. Zugleich wurde die Ufermauer erhöht, um die Hochwassergefahr an der tief gelegenen Brückenunterführung zu mindern. (a)

Betroffene Gebäudeteile: *keine*

7. Bauphase:
(1972 - 1973)

Im Jahre 1972/73 wurde vom Tiefbauamt der Stadt Heidelberg eine Neuabdichtung der Fahrbahn und der Gehwege über den Pfeilern 5-7 und über den Bögen 5-9 vorgenommen. (a)

Betroffene Gebäudeteile: *keine*

Besitzer:in

keine Angaben

Zugeordnete Dokumentationen

- Schadensuntersuchung und Technisches Konzept
- Schadens- und Massnahmendokumentation
- Photogrammetrische Aufnahmen
- Fotodokumentation

Beschreibung

Umgebung, Lage:
Die Karl-Theodor-Brücke, auch Alte Brücke genannt, ist eine Brücke über den Neckar in Heidelberg. Sie verbindet die Altstadt mit dem gegenüberliegenden Neckarufer am östlichen Ende des Stadtteils Neuenheim.

Lagedetail:
- Siedlung
  - Stadt

Bauwerkstyp:
- Bauten für Transport und Verkehr
  - Brücke

Baukörper/Objektform (Kurzbeschreibung):
Es handelt sich um einen Brückenbau auf acht Pfeilern und neun Bögen. Das Bauwerk ist 200 m lang und die mittlere Breite beträgt 7 m. Es besteht bei einer Höhe von 4,4 bis 10,4 Metern aus neun Tonnengewölben mit Stützweiten von 12,20, 18,80, 5×22,00, 11,72 und 7,98 Metern. Die mittleren Brückenjoche sind deutlich erhöht.
Der Neckar fließt durch die Bögen 3 bis 9. Zwischen den Pfeilern 3 und 6 verläuft die Fahrbahn. Unter den Bogen 1 und 2 verläuft die Bundesstraße 37 und eine Ausfahrt zur Altstadt.

Innerer Aufbau/Grundriss/ Zonierung:
keine Angaben

Vorgefundener Zustand (z.B. Schäden, Vorzustand):
Zu den seit 1788 unzerstört gebliebenen Bereichen gehören die Bögen 3, 4, 8 und 9 sowie die Pfeiler 2-4, 7 und 8. Die mittleren Bereiche, Bogen 5-7, sind im März 1945 gesprengt worden. Sie wurden wieder aufgebaut und am 26. Juli 1947 dem Verkehr freigegeben.
Aus Gründen der Verkehrsführung sind die Bögen 1 und 2 in den Jahren 1969/70 erhöht worden.

Bestand/Ausstattung:
Die Brücke besitzt von Bogen 3 bis Bogen 7 eine Sandsteinbrüstung. Die Bögen 1, 2 und 8, 9 haben schmiedeeiserne Geländer. Über den Pfeilern 3 bis 4 sind auf beiden Seiten der Brücke auf Konsolen gelagerte Balkone angeordnet. Die Pfeiler 2 und 7 weisen oberstromseitig ebenfalls Balkone auf Konsolen auf. Auf den Terrassen der nach Unterstrom verlängerten Pfeiler stehen die Standbilder des Kurfürsten Karl-Theodor (Pfeiler 2) und der Göttin Minerva (Pfeiler 7) samt Allegorien.

Konstruktionen

Konstruktionsdetail:
- Steinbau Mauerwerk
  - Bruchstein

	• Verwendete Materialien • Stein
Konstruktion/Material:	Die Brücke ist aus einem Bruchsteinmauerwerk mit einer Werksteinverkleidung aus rotem Sandstein errichtet worden.