

Eine Brücke erlebt ihr blaues Wunder

Die Wiwili-Brücke wird ab 25. Februar für neun Monate komplett gesperrt und in dieser Zeit von Grund auf saniert

Sie ist vielleicht nicht das schönste Bauwerk Freiburgs, aber gehört sicherlich zu den prägendsten im Stadtbild. Gemeint ist die Wiwili-Brücke, die erst seit 2003 diesen Namen trägt und daher noch immer von den meisten so genannt wird, wie sie aussieht: Blaue Brücke. Damit ist aber bald Schluss – zumindest vorübergehend: Bis November verschwindet der Koloss aus Stahl und Beton komplett unter Planen und wird in dieser Zeit von Grund auf saniert.

Wie schlecht es um die Substanz der 1886 gebauten Brücke bestellt ist, beweisen die rostigen Betonbrocken, die seit geraumer Zeit immer mal

wieder auf dem Busparkplatz oder den Gleisen landen. Die stammen von den Stahlbetonplatten, die seit 1972 den Unterbau der Fahrbahn bilden. Eindringendes Wasser hat hier im Lauf der Jahrzehnte gründlich an der Substanz genagt. Doch nicht nur in diesem Bereich hat sich die „braune Pest“ eingenistet: Auch die Stahlträger der Brückenplatte, die Längsträger der Gehwegkonstruktion sowie etliche Geländerpfeiler sind teilweise so stark geschädigt, dass nur noch ein Austausch weiterhilft. Und selbst da, wo noch genügend Substanz vorhanden ist, ist die Sanierung äußerst aufwendig.

Stahlträger müssen gestraht und neu beschichtet werden, schließlich muss eine funktionierende Entwässerung komplett neu hergestellt werden, damit der Brücke nicht in wenigen Jahrzehnten dasselbe rostig-braune Schicksal droht. Vergleichsweise einfach nimmt sich dagegen der Guss von rund 45 Pfosten des historischen Geländers aus.

Schon das Schadensbild und die Bauwerksgröße würden ausreichen, um die Sanierung langwierig und teuer zu machen. Bei der Wiwili-Brücke kommt erschwerend aber ihr Standort dazu: Sie überspannt die Gleisanlagen am Hauptbahnhof – und der Bahnbetrieb darf während der Bauzeit auf keinen Fall gestört werden.

Zu allem Übel verlaufen direkt unterhalb der Brücke die Oberleitungen der Bahn. Nach langen Überlegungen hat sich das Garten- und Tiefbauamt daher entschieden, das gesamte Bauwerk hydraulisch um anderthalb Meter anzuheben und rundum „einzuhausen“, also mit einem von Planen abgedeckten Gerüst zu versehen.

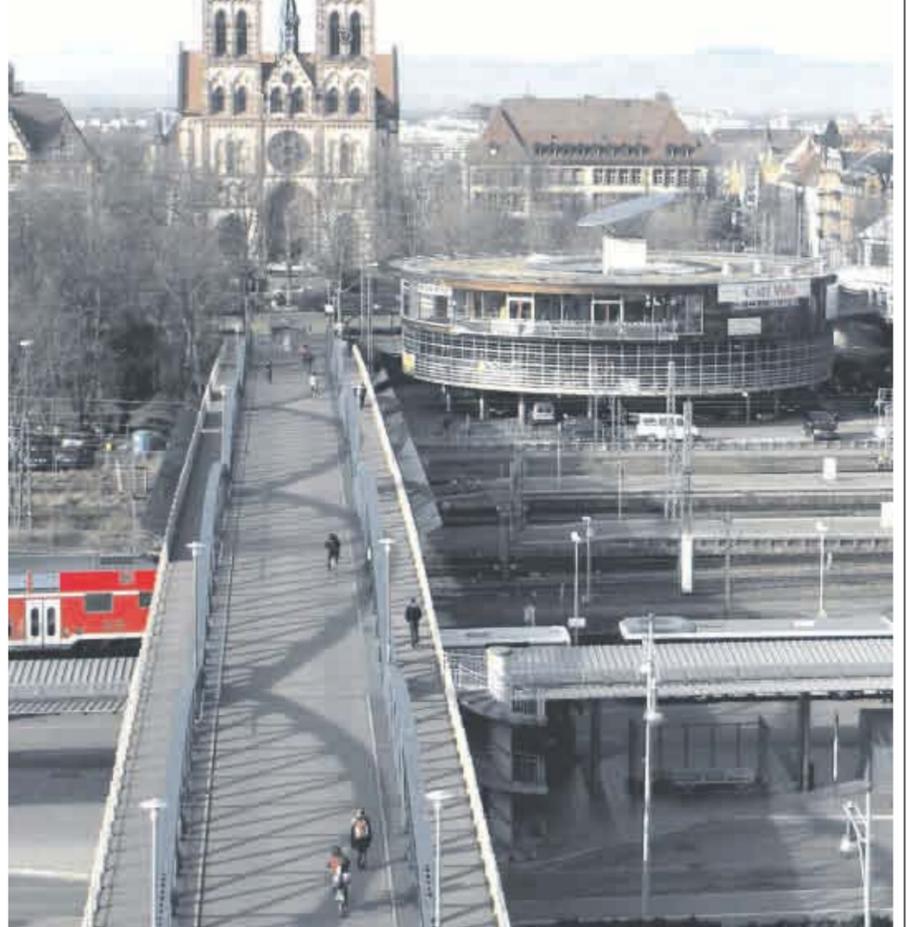
Für den Fuß- und Radverkehr hat das die zwangsläufige Folge, dass die Brücke während der gesamten Bauzeit voll gesperrt werden muss. Täglich bis zu 10000 Radlerinnen und Radler müssen sich also ab 25. Februar bis November einen neuen Weg suchen, um von der Innenstadt in den Stühlinger

ger oder umgekehrt zu kommen. Welche Möglichkeiten es hierfür gibt, zeigen die Grafik und der Beitrag unten. Ebenfalls umgeleitet wird natürlich auch der Freiburg-Marathon 2008. Die Marathonis erhalten auf diese Weise die wahrscheinlich einmalige Gelegenheit, auf dem Zubringer-Mitte zu laufen.

Für die gesamte Sanierung der Wiwili-Brücke sind rund 2,4 Millionen Euro veranschlagt. Da die Brücke unter Denkmalschutz steht, müssen auch die Vorgaben der Denkmalbehörde in Planung und Bauausführung berücksichtigt werden. Eine finanzielle Unterstützung wird dort derzeit geprüft.

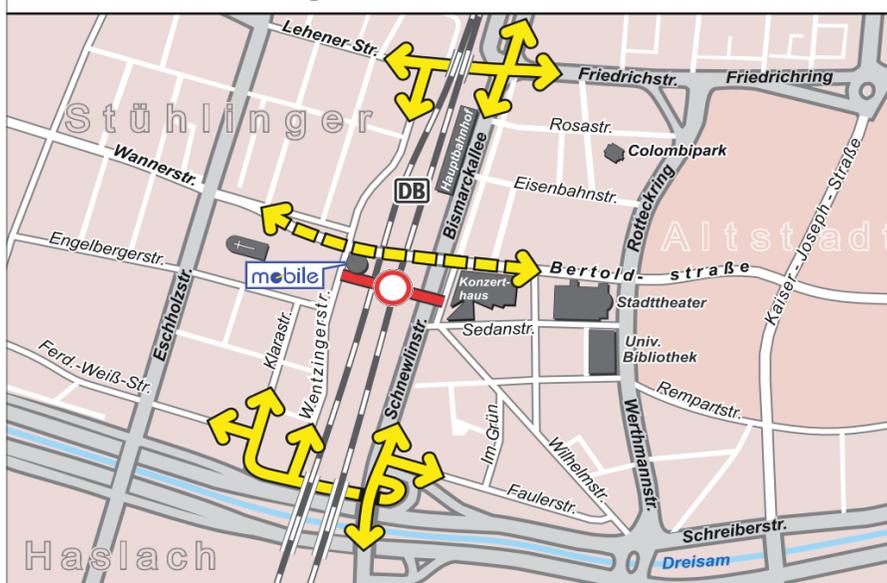
WIWILIBRÜCKE IN KÜRZE

- **Eigentümerin:** Stadt Freiburg im Breisgau
- **Architekt:** Max Meckel
- **Baujahr:** 1886
- **Auftraggeber:** Großherzoglich Badische Staatseisenbahn
- **Bauweise:** 5 Fachwerkbögen aus genietetem Stahl
- **Länge:** 161,80 Meter (29 / 41,70 / 38 / 32,30 / 20,80 m)
- **Höhe der Bögen:** 3,34 / 4,13 / 3,88 / 3,55 / 2,79 m
- **Breite** (einschließlich Geländer und Bogenkonstruktionen): 10,30 Meter
- **Nutzbreite:** Radweg: 5,20 m, Gehwege: je 1,90 m
- **Gewicht:** ca. 1720 Tonnen (Bögen und Tragwerk ca. 1050 Tonnen, Betonplatten ca. 670 Tonnen)
- **Tragfähigkeit:** ursprünglich 12 Tonnen zulässige Belastung, 1972 reduziert auf 9 Tonnen



Fast 100 Jahre liegen zwischen diesen beiden Aufnahmen. Das Bild links stammt aus dem Jahr 1909, als erstmals eine Straßenbahn (ein „Schienenhobel“ der blauen Linie 5 nach Haslach) über die heutige Wiwili-Brücke fuhr (Fotos: Haus der Geschichte Baden-Württemberg, Sammlung Metz / GuT)

Radverkehrsführung während der Bauzeit der Wiwili-Brücke



- ↔ während der Bauzeit empfohlene Querungen der Bahntrasse
- ↔ Stühlingerbrücke: Nutzung durch Radfahrerinnen und Radfahrer möglich, wegen Stadtbahnhaltestelle und Fußgängern jedoch konfliktträchtig

Über die Stadtbahnbrücke oder lieber durch die Unterführung?

Während der rund neunmonatigen Bauzeit müssen sich Radler und Fußgänger neue Wege zur Querung der Bahntrasse suchen. Die naheliegendste Variante ist die Stadtbahnbrücke – wo es aufgrund der Haltestelle jedoch ziemlich eng werden kann. Für viele sind die Ausweichrouten im Norden durch die Unterführung oder im Süden am Zubringer daher vielleicht günstiger. (Grafik: A. Hilsenbeck, GuT)

122 Jahre als Bindeglied

Von „d' hoh Brick“ zur Wiwili-Brücke

Gemeinsam sind sie das Wahrzeichen des Stühlingers: die Wiwili-Brücke und die Herz-Jesu-Kirche. Dass die beiden zusammen ein derart pittoreskes Motiv bilden, ist indes wohl kein Zufall, sondern dem Architekten geschuldet: Für beide Bauwerke zeichnete nämlich der 1847 in Dahlen geborene Max Meckel verantwortlich, der deutschlandweit mehr als 50 Kirchen erbaute und unter anderem auch die neugotische Fassade des Frankfurter Römers entwarf. Seine letzten Lebensjahre verbrachte Meckel in Freiburg, wo er am Heiligen Abend des Jahres 1910 verstarb.

Bis Ende 1885 gab es zwischen der Altstadt und dem sich gerade entwickelnden Gewerbe- und Arbeiterviertel Stühlinger nur einen niveaugleichen Bahnübergang. Aufgrund der stetig steigenden Bevölkerungszahl war dieser Zustand aber nicht mehr tragbar. Eine Brücke musste her. Der Kirchenbaumeister Max

Meckel entwarf sie, und die staunende Bevölkerung gab ihr ehrfurchtsvoll den Namen „d' hoh Brick“. Sechs Jahre später begann der Bau der monumentalen Herz-Jesu-Kirche, die 1897 fertiggestellt wurde. Beides bedeutete für den Stühlinger eine enorme städtebauliche Aufwertung, die noch heute problemlos nachvollziehbar ist.

1909 fuhr – heute unvorstellbar – mit der blauen Linie 5 erstmals eine Straßenbahn über die Brücke; ein Bild, das über ein halbes Jahrhundert lang, genau bis 1963, zum Alltag gehörte. Gut 40 Jahre nach ihrem Bau mussten 1927 erstmals die Fahrbahnen erneuert werden, was wiederum über 40 Jahre hielt. 1972/73 war dann die nächste Sanierung fällig. Dabei wurde der alte Brückenbelag aus Riffelblechen und Kleinpflaster durch Stahlbeton und Gussasphalt ersetzt. Gleichzeitig wurde die zuläs-

sige Belastung auf neun Tonnen reduziert.

Den verkehrstechnisch größten Einschnitt erlebte die nach der Farbe ihrer Rostschutzbeschichtung „Blau“ genannte Brücke 1996: Im Zuge des Konzerthausbaus wurde das östliche Widerlager umgestaltet und die Brücke für den Kraftverkehr gesperrt. Seither bestimmen hier täglich bis zu 10000 Radfahrer das Bild.

Zwei Ereignisse sind aus der jüngeren Vergangenheit noch erwähnenswert; beide datieren aus dem Jahr 2003: Im Januar entschied der Gemeinderat, die Brücke nach der mit Freiburg befreundeten Stadt Wiwili zu benennen. Und seit Oktober 2003 erinnert ein in Bronze gegossener „liegen gebliebener Mantel“ an die Deportation badischer Juden in das südfranzösische Konzentrationslager Gurs. Seither ist die Brücke nicht nur Bindeglied zwischen zwei Stadtteilen, sondern auch in die Vergangenheit und nach Nicaragua. ☛

