



Abb. 1. Nürnberg. Schedel'scher Holzschnitt (1493)

Harald Clauß

DIE NÜRNBERGER STADTMAUER IM HEUTIGEN GROSSSTADTVERKEHR¹⁾

Um Ihnen das schwierige Erbe verständlich zu machen, das die Stadt Nürnberg mit ihrer Stadtmauer besitzt, möchte ich kurz einiges zur Geschichte, zur Topographie und über den Aufbau dieser Stadtbefestigung vorausschicken.

Im Hauptteil des Referats will ich versuchen, die heutigen Verkehrsprobleme im Zusammenhang mit der Entwicklung des Verkehrs, der bereits im 19. Jh. einsetzt, zu schildern.

Der große Freiheitsbrief des Stauferkaisers Friedrich II. vom Jahre 1219 war entscheidend für Nürnbergs Entwicklung als Handelsmittelpunkt. Der Satz, daß diese seine liebe Stadt weder Weinbau noch Schifffahrt besitze und auf einem sehr harten Boden gelegen sei, begründet die zugebilligten Handelsprivilegien. Er zeigt, daß damals den Schiffahrtswegen eine besondere Bedeutung zukam. Erst in zweiter Linie waren es die Fernhandelsstraßen über Land, auf denen mühsamer und gefährdeter der Verkehr abgewickelt wurde. Es dürfte ein Schachzug des Kaisers gewesen sein, gerade Nürnberg, trotz seiner ungünstigen geographischen Voraussetzungen, als Gegengewicht zu dem unter bischöflichem Einfluß und päpstlichem Schutz stehenden Bamberg, besondere Handelsvorrechte einzuräumen und damit den Ausbau der Fernhandelswege über Land zu fördern. Allerdings besitzt Nürnberg eine sehr günstige zentrale Lage in diesem Netz der Fernhandelsstraßen, das im Mittelalter mehr und mehr erweitert wurde.

Von der weithin sichtbaren Burg überragt, wurden bereits wenige Jahrzehnte nach Verkündung des Freiheitsbriefes die beiden durch die sumpfige Flußniederung getrennten Stadthälften jeweils mit einer Mauer befestigt und die radial auf die Stadt zulaufenden Handelswege durch Torbauten abgesichert.

Erst Anfang 14. Jh. hat man den Fluß durch 2 große Ein- und Auslaufbauwerke mit Schwibbögen überbrückt und so die Stadt zu der Einheit, die sie politisch schon immer war, optisch und strategisch zusammengeschlossen. Einzelbauwerke dieser vorletzten Stadtmauer sind heute noch vorhanden, bezw. wieder hergestellt.

Die letzte Stadtmauer, um die es bei unserer Betrachtung vor allem geht, und die vorwiegend Klosterbesitz und große Gartengrundstücke der Patrizier mit einschloß, war bis etwa 1450 fertiggestellt. Ein gewaltiges Unternehmen war der Aushub des ca. 5 km langen, etwa 20 m breiten und bis zu 12 m tiefen Grabens, dieses großen künstlichen Einschnitts in die Topographie der Stadt. Dafür wurde die ganze Bevölkerung mit Hand- und Spanndiensten herangezogen. (Zu Dürers Zeiten zählte man ca. 25 000 Einwohner). 5 Haupttore sicherten den Verkehr von und nach außen. Die Fernhandelsstraßen verlaufen radial nach allen Himmelsrichtungen:

Laufertor:	Eger, Prag, Breslau
Frauentor:	Regensburg, Wien
Spittlerlor:	Augsburg, Venedig u. Ulm, Straßburg, Burgund
Neutor:	Würzburg, Frankfurt, Köln, Flandern
Tiergärtner Tor:	Bamberg, Thüringen, Hansestädte

Daneben gab es noch 2 Fußgängertürlein im Osten und Westen der Stadt und das Vestnertor als Ausgang zur Burg. Wie sieht nun diese Mauer, diese Stadtumwallung aus? Sie war ca. 5 km lang, die eigentliche Stadtmauer mit Wehrgang 7 bis 8 m hoch und 2 m dick, von quadratischen Türmen unterbrochen, davor der bis 15 m breite Zwinger und schließlich der erwähnte Graben mit innerer und meist auch äußerer Futtermauer, der Graben zusätzlich durch sog. Kasemattentürme, die ihren Zugang vom Zwinger haben, be-

¹⁾ Vortrag in Waldshut, Oktober 1975.

festigt. Insgesamt zählte man etwa 85 Türme. Die Zahl von 365 Türmen in der Schedel'schen Weltchronik war also etwas übertrieben! Neue Erfindungen der Waffentechnik erforderten eine entsprechende Anpassung des Verteidigungssystems. So mußten im 16. Jh. die Zwinger mit abgerundeten Brustwehren und Schießscharten für Kanonen versehen werden. Statt der gotischen Spitzhelme erhielten die Türme streckenweise flacher geneigte Walmdächer. Für das Stadtbild zum Symbol wurden die 4 sog. dicken Türme: 4 quadratische Tortürme wurden mit kreisrunden, konisch anlaufenden Steinverkleidungen versehen, in einer Höhe von etwa 24 m ein auf Rundverteidigung angelegter Kanonenboden ausgebaut.

Wenn auch Dürer nicht der Erbauer dieser Türme war, wie oft behauptet wurde, so war sicher Dürers Befestigungslehre von entscheidendem Einfluß bei der Umgestaltung der Stadtmauer. Die Tore wurden nicht mehr gerade durchfahren, sondern mündeten abgewinkelt in einen Waffenhof, ein 2. Tor führte von dort über eine Zugbrücke nach außen. Nürnberg besaß übrigens nie einen Wassergraben, die Grabensohle war um die ganze Stadt herum der jeweiligen Geländehöhe angepaßt. Von den beiden Markgrafenkriegen unbehelligt, vom 30jähr. Krieg nur am Rande berührt, war die Stadtmauer bis zur Mitte des 19. Jh. intakt geblieben. Das optische Erscheinungsbild einer trutzigen Wehrhaftigkeit hatte seine abschreckende Wirkung nicht verfehlt.

Der Mensch des Mittelalters fühlte sich innerhalb der Mauern geborgen. Die Probleme der Enge wurden durch strenge Regeln der weltlichen und kirchlichen Obrigkeit gemeistert. Vor den Mauern kam man zu Spiel und Geselligkeit zusammen. Auch die Leichenzüge bewegten sich (seit Beginn des 16. Jh.) vors Tor hinaus. Wegen der Seuchengefahr durfte ab dieser Zeit niemand mehr innerhalb der Mauern begraben werden. Papiermühlen und Metallhämmer entstanden außerhalb der Mauern und Patrizier legten dort ihre Gärten an. Aber auch der Galgen stand draußen vorm Tor. Gerne zog man sich abends hinter die Mauern zurück.

Zu einem Hindernis wurde die Stadtmauer erst im 19. Jh. Der Fortschrittsglaube löste die fromme Gläubigkeit der

Vorfahren ab. Zwar blieb das Stadtgebiet auch nach 1806, als die alte freie Reichsstadt bayerisch geworden war, auf die Altstadt beschränkt. Jedoch schon 1825 wurde ein großes Gebiet außerhalb der Mauern, der sog. Burgfrieden, in das Stadtgebiet eingegliedert. Hier setzte bald eine rege Bautätigkeit ein. Trotzdem blieb der Festungsstatus erhalten. Dieser Zwiespalt führte dazu, daß zwar neue Verbindungen zwischen der Altstadt und den Außengebieten geschaffen wurden, doch mußten diese mit neuen Torbauten versehen und nachts geschlossen werden. Besonders vordringlich wurde die Situation in Bezug auf den neuen, im Jahre 1848 dicht vor der Stadtumwallung errichteten Bahnhof. Hier wurde der Verkehrsdruck am stärksten. Die Folge: als Bindeglied zum Bahnhof wurde eine Bresche in die Mauer geschlagen und ein neues Tor, das Königstor, errichtet. Aber auch an anderen Stellen ergab sich ein starker Druck nach außen durch die Anlage von Industriebauten außerhalb der Stadtmauer. Als bedeutendste ist die Maschinenfabrik von Cramer-Klett (später M.A.N.) zu nennen, die bereits 1865 1500 Arbeiter beschäftigte. Mit nur 5 Toren war der Verkehr hin und her nicht mehr zu bewältigen. 7 neue Tore entstanden in der Zeit von 1848 bis 1866. Die Stadtmauer war damals in den Augen der fortschrittlichen Bürger zu einem echten Verkehrshindernis geworden. Diesem Trend konnte das Gemeindekollegium nicht mehr länger widerstehen, so daß es 1865 zu dem einstimmigen Beschluß kam, den König um Aufhebung der Waffenplatzeigenschaft zu bitten. Trotzdem — einigen Mitgliedern des Gremiums kamen Bedenken: Mit dem genannten Antrag sei keineswegs ein genereller Abbruch der Mauer gemeint gewesen!

Die Diskussion wurde in der Öffentlichkeit weitergeführt. Auch die auswärtige Presse griff ein und warf der Stadt Vandalismus vor. 1866 kam die Zustimmung König Ludwigs II. zu dem Antrag, die Waffenplatzeigenschaft aufzuheben, jedoch mit der ausdrücklichen Einschränkung, daß jede Veränderung an den Stadtmauern und Türmen, sowie Einfüllung von Gräben von allerhöchster Genehmigung abhängig sei. Das bedeutete, daß für jedes Teilprojekt ein Gesuch an die Regierung gerichtet werden mußte. Der



Abb. 2. Nürnberg. Maxtor. Abbruch eines Teils der Stadtmauer und des Fröschenturms (Foto: F. Schmidt 1869/71)



Abb. 3. Nürnberg. Neuerturm, schwer beschädigt (1947) (Foto: Hochbauamt Nürnberg)

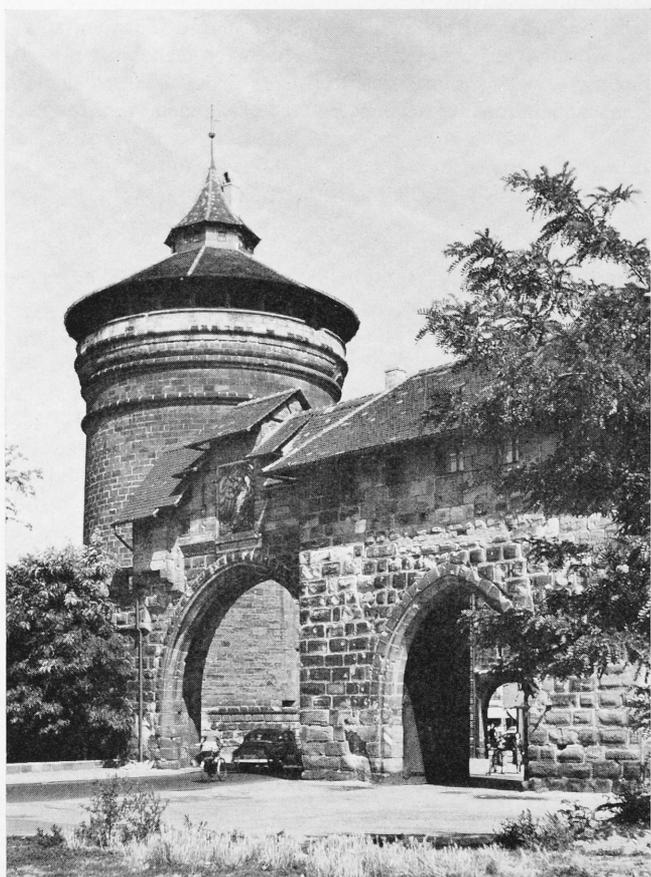


Abb. 4. Nürnberg. Spittlertor. Rechts das mittelalterliche Tor, links das vergrößerte Tor des 19. Jh. (Foto: Hochbauamt Nürnberg, 1953)

Kampf um einzelne Abbruchsprojekte wurde in den folgenden Jahrzehnten heftig weitergeführt. Den Vorkämpfern des Abbruchs kam es gerade recht, daß 1870 ein Teil der Stadtmauer am Laufertorturm einstürzte, vermutlich wegen der darunterliegenden mittelalterlichen Felsenkeller. An einen Wiederaufbau dachte niemand ernstlich. Der Turm geriet dadurch in die Isolierung.

1877 kam die Erlaubnis der Regierung zum Abbruch der Waffenhöfe mit der Auflage, für eine entsprechend schöne Gestaltung der Umgebung Sorge zu tragen! Der Nürnberger Ehrenbürger Lothar v. Faber befaßte sich in einer Denkschrift „Die Zukunft Nürnbergs“ mit dieser Aufgabe. Kunstschuldirektor Knauth stellte 1879 seine Ideen vor: Der Bahnhofplatz mit Prachtbauten als halbkreisförmige Anlage unter Verwendung des zugeschütteten Stadtgrabens. Der Begriff Fortschritt war in aller Munde (Gründerjahre). Doch Gegenkräfte wurden mobilisiert. Essenwein, Direktor des Germanischen National-Museums, appellierte an den Bürgerstolz und sprach von kostbarem Erbe, einem der wichtigsten Beispiele der Geschichte, vor allem der Kriegsbaukunst des 14.—16. Jh. Bis in den Reichstag schlugen die Wellen: 1883 führte ein Abgeordneter aus Ohringen aus: „Während man namhafte Summen für die Sammlung und Erhaltung kleiner Altertümer ausgibt, hat der Magistrat der Stadt Nürnberg begonnen, große alte Bauwerke, Mauern und Türme niederzulegen und Gräben auszufüllen... Ich bitte den Magistrat von dieser Stelle aus, der Demolierung Einhalt zu tun und der Stadt, einem Juwel Deutschlands, ihre Mauern sorgsam zu bewahren.“

Die Künstlerschaft ging zum Angriff gegen die Neuerer über und drängte sie in die Defensive. Trotzdem ließ es sich nicht verhindern, daß weitere Durchbrüche erfolgten und der Graben an diesen Stellen eingefüllt wurde, um dringend geforderte Verbindungsstraßen von der Altstadt



Abb. 5. Nürnberg. Spittlertor. Rechts das mittelalterliche Tor, links die 1967 erweiterte Öffnung (Foto: Hochbauamt Nürnberg, 1967)

in die Außenbezirke anlegen zu können. Beim Laufertor wurde darüber hinaus ein Stück der Mauer völlig eingelegt und eine Grünanlage geschaffen.

Die Bevölkerung war von 62 000 im Jahre 1864 auf 135 000 im Jahre 1890 angewachsen. Um die Jahrhundertwende hat jedoch diese Epoche der starken Dezimierung der mittelalterlichen Stadtbefestigung ein vorläufiges Ende gefunden.

Ab 1912 wurden sogar jährlich Beträge zur Restaurierung bewilligt. Bei Neubauten im Bereich der Umwallung hat man versucht, eine der Umgebung maßstäblich und im Material gemäße Lösung zu finden (z. B. Künstlerhaus am Eingang zur Altstadt nach Abbruch des Salzstadels, Musikschule am Hallertor, Kunsthalle am Marientor).

In den 30er Jahren begann man systematisch mit Restaurierungen und der Entfernung von störenden Einbauten des 19. Jh. sowie Beseitigung von Bäumen und Strauchwerk. Die ehemalige Fronfeste am Pegnitzausfluß wurde zu einem Altersheim um- und ausgebaut. Allerdings begann man gleichzeitig aus Anlaß der damaligen Reichsparteitage mit Straßenerweiterungen auf Kosten des Stadtgrabens im Abschnitt Bahnhof—Plärrer. Z. T. wurde — um das Gesamtbild einigermaßen zu wahren — die Ringstraße durch Er-

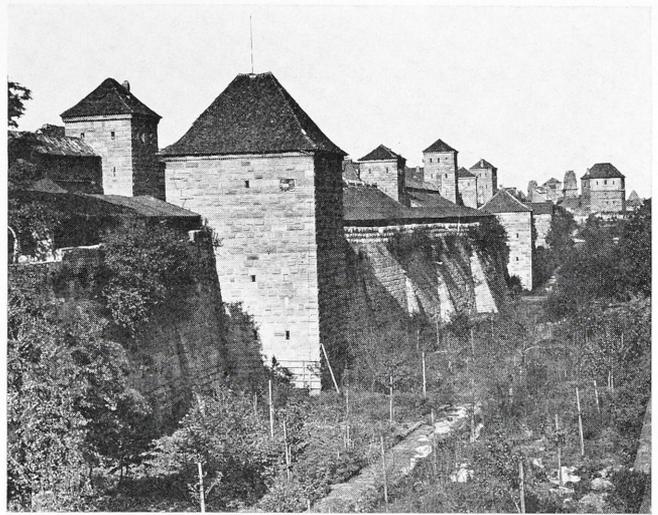
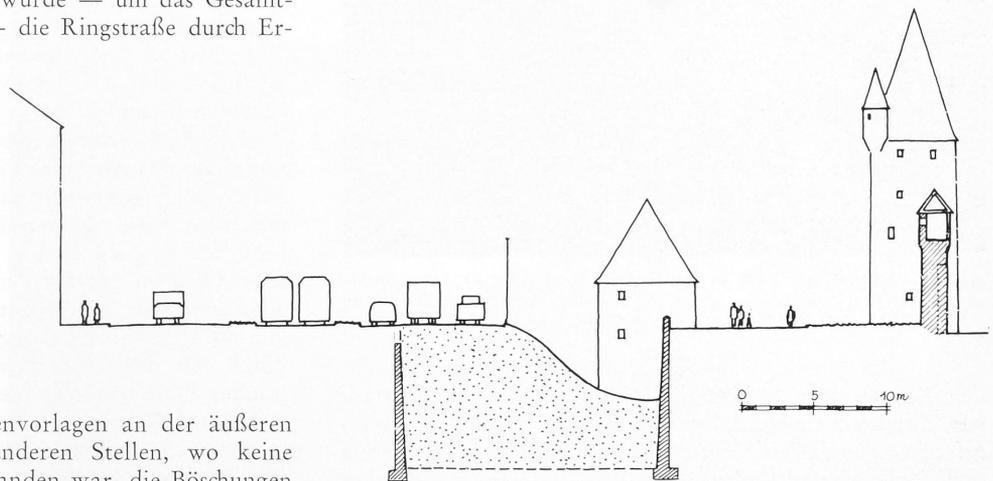


Abb. 6. Nürnberg. Frauentormauer beim Färbertor, vor 1909 (Foto: F. Schmidt)

Abb. 7. Nürnberg. Frauentorgraben. Veränderung des Grabenprofils (Zeichnung: Clauß)



richtung von Pfeilern und Bogenvorlagen an der äußeren Grabenmauer verbreitert, an anderen Stellen, wo keine äußere Grabenmauer mehr vorhanden war, die Böschungen verkürzt und aus optischen Gründen ein Mäuerchen auf die Böschungskrone gesetzt.

Der 2. Weltkrieg brachte der Nürnberger Altstadt und damit auch der Stadtmauer schwerste Zerstörungen. (Altstadt 90 %) Von 84 Türmen 14 total zerstört, die anderen mehr oder weniger beschädigt. $\frac{1}{4}$ der noch 4 km langen Stadtmauer stark beschädigt, 90 % der hölzernen Wehrgänge zerstört.

1. Reaktion: Alles stehen zu lassen, wie es ist, und die Stadt an anderer Stelle neu aufbauen. Doch der Drang der evakuierten Nürnberger, wieder in ihre alten Behausungen zurückzukehren und sie mit den primitivsten Mitteln auszubauen, war stärker.

Aber wohin mit dem Schutt? Es war naheliegend, mit dem Trümmerschutt den Stadtgraben, der „doch niemandem etwas nützt“, aufzufüllen. Solche Gedanken wurden bei einer 1. Umfrage bei der Bevölkerung im Jahre 1946 laut und waren aus der damaligen Situation heraus verständlich. Doch bereits 1947 ergaben nähere Untersuchungen, daß verschiedene bedeutende Baudenkmäler, u. a. auch die Stadtmauer mit den Grabenmauern, noch so viel brauchbare Substanz aufwiesen, daß sie als charakteristische Merkmale der Stadt immer noch Bedeutung haben und nach Möglichkeit wieder erstehen sollten. Nur was völlig zerstört war, sollte nicht mehr aufgebaut werden. Dieses Prinzip wurde richtungweisend für den gesamten Wiederaufbau. Die erhaltenswerten Baudenkmäler wurden in einem Plan gekennzeichnet, der die Unterlage für den im Jahre 1947 ausgeschriebenen Architekten-Wettbewerb für den Wiederaufbau der Altstadt bildete. Im übrigen wurde den Architekten völlig

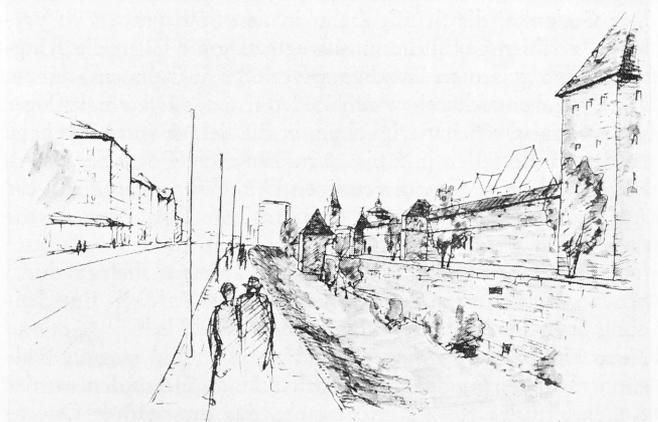


Abb. 8. Nürnberg. Frauentorgraben (Grabenmulde). Zwischenlösung: Fußweg neben der verbreiterten Fahrbahn (Zeichnung: Clauß)

freie Hand gelassen. Daraufhin gingen die verschiedensten Vorschläge aus ganz Deutschland ein. Zeilenbebauung in Nord-Süd-Richtung, Punkthäuser, schließlich ein Plan, der sich weitgehend an die alte Stadtstruktur anlehnte. Dieser wurde die Grundlage für den Wiederaufbau.

In dem 1950 vom Stadtrat gebilligten Grundplan für den Wiederaufbau der Altstadt war die Wiederherstellung der Stadtmauer ein fester Bestandteil. Die notwendigsten Sicherungen waren bereits angelaufen.

Welche Möglichkeiten ergaben sich dabei für den Verkehr?



Abb. 9. Nürnberg. Blick vom Hochhaus am Plärrer über Westtorgaben zur Kaiserburg. Neue Verkehrsführung unter Erhaltung des originalen Stadtgrabens (Foto: Hochbauamt Nürnberg, 1975)

In die Altstadt sollte nur der Zielverkehr einströmen. Für den Fernverkehr erschien die Ringstraße um die Altstadt zunächst breit genug. Allerdings machte der damalige Baureferent scherzhaft darauf aufmerksam, daß jeder Hering von Holland nach Wien über diese Ringstraße befördert werden müsse.

Der Gedanke, die Straßenbahn in den Stadtgraben zu verlegen, erschien gar nicht so abwegig. Damit hätte die Ringstraße den gesamten Durchgangsverkehr aufnehmen können. Doch ergaben sich neben den Bedenken der Denkmalpfleger auch technische Schwierigkeiten, z. B. die Ab- und Zugänge zu den Haltestellen in 8 bis 10 m Tiefe, die Frage der Oberleitungsführung, die notwendigen Unterführungen durch die Aufschüttungen unter den Querstraßen. Der Plan wurde daher nicht weiter verfolgt.

Die jährliche Zunahme der Kraftfahrzeuge, belegt durch genaue Verkehrszählungen, machte eine baldige Entscheidung über die Breite der Ringstraße erforderlich.

Neue Untersuchungen wurden angestellt: Einbau von Fußgängerarkaden in den noch vorhandenen Gebäuden an der Außenseite des Ringes. Dort steht das unzerstörte Opernhaus, außerdem Hotels und Geschäftshäuser, dazwischen aber lagen große Ruinengrundstücke. Man befürchtete große Schwierigkeiten beim Umbau dieser Gebäude, Entschädigungsfragen tauchten auf. Außerdem hätte die Stadt Grundstücke ankaufen müssen. Auch hatte man keinerlei gesetzliche Handhaben. Die Stadt schreckte vor diesen Schwierigkeiten zurück. Leider! Vielleicht hätte man doch erreichen können, daß der Stadtgraben nicht verändert zu werden brauchte. So fiel die Entscheidung zu Ungunsten des Stadtgrabens aus. Allerdings nur in dem Abschnitt, wo in früheren Zeiten schon „gesündigt“ worden war, also bereits eine Mulde bestand, sollte diese weiter eingeeengt werden. Der noch im alten originalen Querschnitt vorhandene Graben sollte keinesfalls angetastet werden. In einem Verwaltungs-

gerichtsprozeß wurde dieser intakte Stadtgraben zum überörtlich bedeutenden Baudenkmal erklärt. Das Wohnhaus des Klägers, eine Villa des ausgehenden 19. Jh., als Baudenkmal zweitrangig, fiel der Straßenverbreiterung zum Opfer. Der Ausbau der Ringstraße zu einem großzügigen Verkehrsband (Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper, links und rechts 2 oder 3 Fahrspuren, dazu die erforderlichen Abbiegespuren) wurde und wird weiter in Abschnitten vorangetrieben.

Wo sollen aber die Fußgänger bleiben? Dafür bot sich eine günstige Lösung an. Die noch z. T. im Zwinger vorhandenen Pachtgärten wurden aufgelöst, der Zwinger weitgehend als Grünanlage und Fußweg ausgebaut, lange bevor man noch von Fußgängerzonen gesprochen hat. Damit waren die Fußgänger auch vom Verkehr abgerückt. Dort, wo der Anschluß an den Ring notwendig ist, wurden Stege über die Grabenmulde angelegt. Wenn auch eine zusammenhängende Grünzone wegen der Straßenausmündungen, die überquert werden müssen, nicht möglich war, so ist neben dem Gewinn für den Fußgänger vor allem nach Abbruch eines ungünstig in diesem Bereich stehenden Schulhauses die Stadtmauer in ihrer umschließenden Funktion wieder erlebbar geworden. Auch der Stadtgraben — in originaler Breite und Tiefe noch auf die Hälfte der gesamten Stadtumwallung erhalten — ist eine beliebte Grünzone am Rand der dicht bebauten Altstadt.

Weitere Verkehrsprobleme ergaben sich beim Anschluß der radial aus der Altstadt in den Ring einmündenden Straßenzüge. Fußgängertunnels unter der Ringstraße ließen sich gestalterisch ohne Schwierigkeit einbauen. Für den Fahrverkehr waren an 2 Stellen Eingriffe in die Mauersubstanz unumgänglich. Am Spittlertor war bereits im 19. Jh. neben dem alten Tor ein neugotisches Tor errichtet worden, das nun nicht mehr breit genug war. Folgende Lösung, die allerdings von den Historikern angefochten wurde, kam zustande: Nach Abbruch des neugotischen Tores wurde die von 6 auf 10 m verbreiterte Mauerbresche mit einem hölzernen Übergang in Verlängerung des benachbarten Mauerprofils überspannt. Damit wurde optisch eine gewisse Geschlossenheit erreicht und dem alten Tor keine Konkurrenz an die Seite gesetzt. An anderer Stelle war — von den Vertretern dieser Lösung schamhaft verbrämt ausgedrückt — ein „Hobelstoß“ von 6 m Mauerabbruch notwendig, um den Anschluß der Ausfahrtsstraße an den Ringverkehr mit den notwendigen Abbiegespuren zu gewährleisten.

Auch die Probleme des ruhenden Verkehrs sind noch zu erwähnen: Bei der Bedeutung der Nürnberger Altstadt als Geschäfts- und Einkaufszentrum ist die Bereitstellung genügender Parkhäuser und Parkplätze unerlässlich. Durch den Bau der U-Bahn erhofft man sich zwar einen Rückgang des Individualverkehrs. Einige Parkplätze in der Altstadt sollen dann einer anderen Nutzung zugeführt werden. Umso vordringlicher wird das Problem am Rande der Altstadt. Zum Dürerjahr 1971 wollte die Stadt die städtebaulich wichtige Eingangszone zur Altstadt gegenüber dem Hauptbahnhof bereinigen und einer vielfältigen Nutzung als Kunst-, Bildungs- und Geschäftszentrum mit ausreichend großer Tiefgarage zuführen. Ein Architektenwettbewerb brachte u. a. auch einige brauchbare Vorschläge, die das Bemühen, sich zurückhaltend in die historische Umgebung einzufügen, erkennen ließen. Außer Konkurrenz tauchte dann ein Vorschlag auf, der bei kostenloser Überlassung der in städtischem Besitz befindlichen Stadtmauergrundstücke an einen Bauträger der Stadt die Erfüllung der geplanten Bauwünsche, dazu ein Hotel und die Errichtung nicht nur von Tiefgaragen, sondern auch die Anlage eines unterirdischen Omnibusbahnhofs versprach. Trotzdem sollten dabei die wichtigsten Teile der Stadtmauer und die dort noch vorhandenen Türme erhalten bleiben. Das Projekt

wurde nach anfänglicher Begeisterung des Stadtrates als weit überzogen, verkehrsmäßig nicht zu realisieren und denkmalpflegerisch utopisch erkannt und anlässlich eines öffentlichen Hearings abgelehnt, auch vom Bayer. Landesbaukunstbeirat verworfen.

Da die Finanzierung durch einen Bauträger nun entfällt und die Stadt selber die Aufgabe zu lösen hat, geht alles langsamer und man entdeckt, daß die als überständig angesehenen Bauten aus dem 1. Jahrzehnt dieses Jh. gar nicht so unbrauchbar sind, auch sich maßstäblich in den Rahmen einfügen.

Neue Gefahren für den Bestand der Stadtmauer drohen jetzt durch den Bau einer U-Bahn quer durch die Altstadt.

Stadtmauer in den fast 30 Jahren des Wiederaufbaus als festen Bestandteil des Aufbauprogramms eingeplant zu haben. Etwa 1/4 Million DM städtische Mittel wurden jährlich dafür bereitgestellt, also fast 7 Millionen DM. 3/4 der gesamten noch vorhandenen Stadtmauer sind damit wiederhergestellt, die Türme vorwiegend für Jugendorganisationen ausgenutzt, Zwinger- und Grabenpartien für die Bevölkerung als Grünzone erschlossen. Das Verkehrsproblem wurde trotz Maßstabsveränderungen und Einbußen am Stadtgraben immerhin mit einer gewissen Behutsamkeit gelöst und versucht, die Kontinuität der Stadtumwallung neu zur Geltung zu bringen.

Stadtmauer: Denkmal oder Hindernis?



Abb. 10. Nürnberg. Spittlertorgraben mit Blick zur Burg. Graben in originaler Breite und Tiefe (Foto: Hochbauamt, 1967)

Der große Gewinn für die Altstadt, wenn die Straßenbahn völlig aus ihr verschwindet und der Fahrverkehr auf einzelne Bereiche beschränkt wird, ist unbestritten. Der Bau der U-Bahn hat allerdings Erschütterungen und Risse an der nur schlecht fundierten Stadtmauer hervorgerufen. Chemische Bodenverfestigung, Bohrspundwände, Unterfangungen werden äußerst sorgfältig vorgenommen. Eine Schwierigkeit ist der Wechsel von Sand- und Felsboden, der verschiedene Bohrtechniken erfordert. Die Denkmalpfleger beobachten jedenfalls nicht ohne Sorge das ganze Vorhaben, denn, trotz aller Vorsichtsmaßnahmen: Man steckt nicht drin! wie es so schön heißt. Außer der Lorenzkirche und dem Nassauerhaus ist die Stadtmauer und ein Torturm der vorletzten Stadtbefestigung, der sogar unterfahren werden muß, am meisten gefährdet. Ein Gewinn für die Denkmalpflege ist dabei zu verzeichnen: Die Barbakane, die wegen der Straßenbahn nur als Torso stehen bleiben konnte, kann dann völlig wiederhergestellt werden. Inzwischen wurden die größten technischen Schwierigkeiten an den genannten Baudenkmalern gemeistert.

Die U-Bahn-Planung sieht vor, eine weitere Linie im Süden und Westen der Altstadt unter die Trasse der Ringstraße zu legen. Das bedeutet für die Zukunft die Herausnahme der Straßenbahn, damit wäre die Möglichkeit gegeben, den alten Graben wieder auszubaggern. Ein erstrebenswertes Fernziel!

Abschließend möchte ich feststellen, daß es dem Nürnberger Stadtrat hoch anzurechnen ist, die Wiederherstellung der

Auf Nürnberg bezogen: Denkmal und Hindernis!

1) Denkmal, das respektiert, erlebbar und nutzbar gemacht und das über die Jahrhunderte hinweg dazu beigetragen hat, daß heute noch die Nürnberger Altstadt nicht nur ein Begriff, sondern eine Realität ist.

2) Ebenso aber auch Hindernis, das zwar wiederholt angefochten wurde, aber immer wieder die Gewähr bot und auch heute noch dafür sorgt, daß utopische Pläne in ihrem Bereich nicht zur Ausführung kommen können. Ein Hindernis, das auch Verkehrsexperten in ihrem Expansionstrieb einen gewissen Respekt abnötigt!

Wir begannen mit der Betrachtung der mittelalterlichen Verkehrswege und Nürnbergs zentraler Lage in diesem Netz. Ich möchte schließen mit dem Ausblick auf Nürnbergs Lage innerhalb der modernen Europastraßen: 3 Autobahnen kreuzen hier: München—Berlin; Regensburg—Frankfurt; Amberg—Heilbronn—Mannheim. Dazu die geplanten Querverbindungen. Nicht zu vergessen die Lage am neuen Europakanal.

Trotz vieler Zerstörungen u. Veränderungen konnte diese Stadt etwas in die Zukunft hinüberretten von dem Fluidum vergangener Jahrhunderte.

Literatur:

Wilhelm Schwemmer, Die Stadtmauer von Nürnberg, Nürnberg 1968.

Dipl.Ing. Harald Clauß, Städt. Baudir. i. R., Nürnberg