

seine Pläne für die Domterrasse nach dem Vorbild Erfurts; aber auch die Frage der Neugestaltung des Bereiches unterhalb beziehungsweise südöstlich des Domchores, wo noch das hohe Gebäude der Eisenbahndirektion stand, wurde diskutiert. Man erwog, diesen störenden Bau auf eine Höhe von rund 70 Meter zurückzuzonen und räumte auch für einen Neubau diese Traufhöhe als die oberste Grenze ein.

Damals wie heute zielten die Plänen einer Umbauung des Domes auf die Wiedergutmachung jener vermeintlichen Sünde, die das 19. Jahrhundert mit der radikalen Freilegung des Bauwerks begangen habe. Bekanntlich wurden seit der Jahrhundertmitte mit fortschreitendem Ausbau des Domes alle Gebäude in der näheren Umgebung abgerissen, so auch die Kirchen S. Maria ad Gradus, die Peschkirche, St. Johannis und das Seminar. Die mit erheblichen Mitteln der Domlotterie finanzierte Endphase der Freilegung nach 1880 galt als Krönung der Domvollendung. Durch die räumliche Isolierung sollte der Denkmalcharakter des Bauwerkes gesteigert werden — ein Gedanke, der im romantischen Idealismus wurzelt. Auch diese Idee müßte als eine Bedeutungsschicht des Kölner Doms bei den aktuellen Planungen berücksichtigt werden. Denn dieser Dom ist nicht nur ein Hauptwerk gotischer Architektur, sondern auch ein Kristallisationspunkt historistischer Bau- und Restaurierungsgesinnung: ein Denkmal der Denkmalpflege.

Daß die wohlgemeinten Bemühungen um Rückgewinnung einer maßstäblichen architektonischen Fassung schließlich doch durch Bauprogramme torpediert werden, die ihren eigenen Geltungsanspruch durchsetzen, kann man am Römisch-Germanischen Museum studieren. Bei dem viel umfangreicheren Projekt Wallraf-Richartz-Museum dürften sich diese Probleme zuspitzen. Ein von breitgelagerten Großbauten weitgehend eingekeilter Dom —, mit diesem Endergebnis wäre der beklagte Sündenfall des 19. Jahrhunderts nur übertroffen.

Michael Brix

(Wichtige Hinweise gab Dr. Hiltrud Kier)

DIE HEIDELBERGER NECKARFRONT IN GEFAHR!

(Mit 4 Abbildungen)

Städte, die in engen Flußtälern liegen, erkaufen die ihnen eigene Schönheit durch besondere Verkehrsprobleme. Vor allem der Schwerlastverkehr, in der Bundesrepublik wie in kaum einem anderen Land überdimensioniert, bedeutet für Städte, die zwischen Fluß und Berg auf engem Raum eingebettet liegen, eine ständige Bedrohung. Nach dem Problemfall Eltville ist nun Heidelberg an der Reihe, durch den Ausbau der Neckar-Uferstraße (Bundesstraße 37) zur Fernverkehrsstraße schwersten Schaden zu erleiden.

Die bekanntlich in ihren Entscheidungen nahezu autonomen Straßenplaner wählten für Heidelberg die übliche Tangentenlösung: die Altstadt soll auf der Bergseite ebenso wie auf der Flußseite auf einer mehrbahnigen Trasse umfahren werden. Diese Tangenten, die die Altstadt von beiden Seiten in die Zange nehmen, sind der Preis für eine verkehrsfreie Fußgängerzone auf der Hauptstraße, dem langgestreckten Rückgrat des schmalen, zungenförmigen Altstadtgebildes. Die Südtangente verläuft am Berghang im Zuge einer zur Straße umgenutzten Eisenbahnlinie, die der Stadt einen Straßentunnel unter dem Schloß bescherte. Bezeichnenderweise hat das 19. Jahrhundert für die Bahnlinie die Tunnellösung gewählt, um das damals hochgeschätzte Stadtbild nicht — wie vielerorts an Rhein und Donau — durch einen Bahndamm zu verschandeln. Es bleibt unserer Generation vorbehalten, die noch immer weltberühmte Neckarfront durch den Ausbau der Uferstraße zur Nordtangente schwer zu schädigen.

Die Stadtgestalt Heidelbergs im Zusammenspiel von Architektur, Fluß und Berglandschaft gehört — dank ihrem relativ unversehrten Zustand — zu den letzten erhaltenen Beispielen großer historischer Stadtbaukunst. Trotz mancher irreparabler Eingriffe in das Stadtgefüge setzt sich — nicht zuletzt aufgrund der Bemühungen des Kunsthistorischen Instituts der Universität — langsam der Gedanke eines umfassenden Schutzes für die gesamte historische Bausubstanz der Altstadt durch. Stadtbilderhaltung kann im Falle Heidelbergs, das an erstrangigen Einzeldenkmälern arm ist, nur durch einen Ensembleschutz im weitesten Sinne erreicht werden. Folgerichtig müßte dieser Ensembleschutz nicht nur auf die Binnenstrukturen der Straßen- und Platzfolgen Anwendung finden, sondern auch und in besonderem Maße auf die Hauptschaufseite der Stadt als Ensemble von besonderem Rang ausgedehnt werden. Als solche dürfte die Neckarfront unbestritten sein, auch wenn sich hier im einzelnen Verödungsmerkmale häufen.

Die Frontseite der vieltürmigen, von der Burgruine überragten Altstadt ist in ihrer ganzen Länge vom nördlichen Ufer sowie von den beiden Brücken — der Alten Brücke und der Theodor-Heuss-Brücke — aus überschaubar; vom gegenüberliegenden Berghang gesehen, steigert sich der Anblick zum umfassenden Stadt-Panorama (*Abb. 4*), das bekanntlich seit Merian immer wieder Vedutenmaler gereizt hat. Daher ist die Gestaltung der Uferstraße und der Uferzone als Übergangszone zwischen Wasser und Stein, zwischen Natur und Architektur, für die Gesamtwirkung ausschlaggebend.

Bis ins 18. Jahrhundert hinein stieg die Stadt mit ihren Befestigungswerken unmittelbar über dem Wasser empor. Die gewachsene Vielfalt einer durch ihre Aktivitäten mit dem Wasser verbundenen „Stadt am Fluß“ wurde erst 1876 ff. durch die Aufschüttung der Uferstraße einschneidend verändert. Jedoch verstand es das 19. Jahrhundert, die Beeinträchtigung des alten Bildes durch die Entwicklung eines neuartigen Konzepts auszugleichen: die

Uferstraße wurde als repräsentative Promenade gestaltet und mit breiten Fußwegen für das internationale Reisepublikum sowie mit entsprechenden Environment-Elementen (Gußeisengitter, Kandelaber, Freitreppen etc.) ausgestaltet (vgl. Abb. 3). Die doppelreihige Baumbepflanzung machte die Straße zum schattigen Boulevard, der im westlichen Teil der Altstadt eine geschlossen auf uns gekommene Wohnbebauung des späten Historismus erhielt. Der Bau der Stadthalle direkt am Neckarufer, deren Abriß vor noch nicht langer Zeit von seiten der Verwaltung als selbstverständlich hingestellt wurde, um Platz für ein Parkhaus zu gewinnen, setzte 1903 einen neuen Akzent. Diese Uferbebauung des Fin-de-siècle ist eine unverzichtbare Komponente des Gesamtbildes, in dem sich — ähnlich wie in Baden-Baden — Teile eines barocken Altstadtensembles mit einer hervorragend erhaltenen, vielgestaltigen Bausubstanz des frühen und späten 19. Jahrhunderts verbinden und überlagern.

Seit dem Höhepunkt einer spezifischen „Heidelberg-Romantik“ um die Jahrhundertwende, die die Stadt schon früh zum Anziehungspunkt des Massentourismus werden ließ, hat Heidelberg wirtschaftlich und wohl auch in geistigem Sinne einen Niedergang zu verzeichnen gehabt. Äußeres Bild dieses Abstiegs ist die seit Jahrzehnten zunehmende Verödung der Neckarfront. Der sprunghaft angestiegene Durchgangsverkehr schnürte die Altstadt immer mehr vom Fluß ab und bewirkte das soziale Absinken der Uferbebauung wie der neckarseitigen Straßenzüge. Die jetzt geplanten Ausbaumaßnahmen zur dreibahnigen Trasse von bundesstraßenüblichem Querschnitt (Gesamtbreite 18,5 m), was an Engstellen ein Auskragen über dem Wasser notwendig macht, basieren auf einem datenmäßig z. T. überholten Verkehrsgutachten. Faktisch würden diese Maßnahmen den Abschluß des seit längerer Zeit schon angelaufenen Umwandlungsprozesses der Promenade zur autogerechten Fernstraße (Abb. 2b) bedeuten, gelingt es nicht in letzter Minute, eine gangbare Alternative durchzusetzen. Diese Alternative ist eine Tunnellösung, die die Uferstraße weitgehend vom Verkehr befreit und damit wieder eine Öffnung der Stadt zum Fluß hin ermöglicht. Es liegt auf der Hand, daß nur eine solche langfristig wirksame Verkehrslösung eine dauerhafte Revitalisierung der Altstadt nach sich ziehen kann; so gesehen, macht sich die größere Investition auf lange Sicht eher bezahlt als eine provisorische Verbreiterung der Trasse, deren Notwendigkeit nicht einleuchtet. Die Tunnellösung — vertreten von der Bürgerinitiative, von der Denkmalpflege, von den Altstadt-Ortsverbänden aller politischen Parteien, von einem Altstadt-Arbeitskreis der Universität und vom Kunsthistorischen Institut — wird von der Verwaltung nicht nur aus Kostengründen als Utopie abgetan, obwohl eine vom Regierungspräsidium vorgelegte Studie die Durchführbarkeit erwiesen hat.

Die gegenwärtig im Stadium des Planfeststellungsverfahrens befindliche Ausbauplanung wurde einmal bereits einer Revision unterzogen, doch kön-

nen alle kosmetischen Versuche, das Straßenbauwerk optisch zu verniedlichen — etwa durch Kaschierung der Betonstützmauern mit Rotsandstein und Möblierung des nur durch Fußgängertunnel erreichbaren Fußwegs mit Blumentrögen und Mosaikpflaster — nicht darüber hinwegtäuschen, daß jede weitere Verbreiterung über das jetzt schon kaum erträgliche Maß hinaus die Fahrbahn zum überdimensionierten Asphaltriegel werden läßt (vgl. Abb. 3). An den schon in den 1960er Jahren verbreiterten Abschnitten läßt sich die katastrophale Wirkung studieren, ohne daß man dem Kunsthistoriker übertriebene Schwarzseherei vorwerfen müßte. Man betrachte nur die Umgebung des Brückenkopfes der Alten Brücke, in die 1969 — also zu einem Zeitpunkt, da weder ein Generalverkehrsplan noch ein Stadtentwicklungskonzept diskussionsfähig waren — 5 Mio. DM verbaut wurden, um die bis dahin als Verkehrssieb wirkenden, stadseitigen Bogen für den Schwerverkehr passierbar zu machen (Abb. 2a). Heute stellt dieser Ausbau einen unüberwindlichen Sachzwang dar. Die auch von der Denkmalpflege für harmlos gehaltene Baumaßnahme erwies sich als Symptom einer heute erst voll wirksamen Umweltzerstörung. Ein einziger Kilometer falscher Straßenführung pflügt sich zu multiplizieren und bedeutet im Falle Heidelbergs das Todesurteil für eine einstmals vielgeliebte Stadt am Neckar, künftig an der B 37.

Anneliese Seeliger-Zeiss

ZUR FESTSTELLUNG SCHUTZWÜRDIGER ENSEMBLES

Erfassungskriterien im Rahmen der Denkmalschutzgesetze von Baden-Württemberg (§ 19, § 34, 1 u. 2) und Bayern (Art. 1,3; Art. 2, 1—2)

Unter Ensembles bzw. Gesamtanlagen versteht das Baden-Württembergische Denkmalschutzgesetz „Straßen-, Platz- und Ortsbilder, an deren Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen und heimatkundlichen Gründen ein besonderes öffentliches Interesse besteht“.

Die Feststellung von Denkmalwürdigkeit von Ensembles kann nur im Einvernehmen mit den Gemeinden geschehen. Aufgabe des Landesdenkmalamtes ist es dabei, schutzwürdige Gesamtanlagen zur Eintragung vorzuschlagen und diese Vorschläge jeweils stichhaltig (d. h. im Rahmen der Denkmalschutzbestimmungen) zu begründen. Nach der Vorstellung des Kultusministeriums von Baden-Württemberg kann die Feststellung von Gesamtanlagen nach DschG nur anhand einheitlicher Bewertungskriterien vorgenommen werden, deren Grundlagen in einem Musterentwurf niedergelegt werden sollen.

Anhaltspunkte für einen solchen Entwurf ergeben sich bereits aus entsprechenden Regelungen bzw. Definitionen in anderen Bundesländern, insbesondere aus der bayerischen Praxis. Das neue bayerische Denkmalschutz-