



1

Norbert Bongartz/Hartmut Schäfer: Notuntersuchung der Esslinger Pliensaubücke

Nach langem Tauziehen zwischen Straßenbauern, Denkmalpflegern, Wasserwirtschaftsplanern und der Stadt Esslingen war es 1962/1963 gelungen, die zum endgültigen Abbruch vorgesehene mittelalterliche Pliensaubücke vor der Zerstörung zu retten. Wenngleich vier ihrer Hauptbögen zugunsten der Schiffbarkeit des Neckars geopfert werden mußten, die übrigen Bögen auf dem Trocknen stehen und nur noch vom Autoverkehr auf der B 10 durchflossen werden (Abbildung 2), so konnten hiermit doch der Substanzverlust in Grenzen gehalten und eine der wichtigsten Brücken des Mittelalters wenigstens teilweise für die Zukunft bewahrt werden.

Anfang 1975 wurde dann ein vorher noch zurückgestellter Bauabschnitt, der Ausbau einer Abbiegespur von der B 10 auf die neue Vogelsangbrücke, eingeleitet. In einem Bereich, in welchem keiner der 1962/1963 beteiligten Baugeschichtler mit weiteren Teilen der Brückenkonstruktion gerechnet hatte, wurde die südliche Brückensrampe durchstochen. Den Stich Merians von 1643 (Abbildung 4), der an der fraglichen Stelle drei Brückenjoche zeigt, hatte man nicht für verlässlich gehalten, da zwei weitere Stadtansichten des 17. Jahrhunderts dort nur ein Joch für eine Zugbrücke abbilden.

Angeschnitten wurde eine im Vergleich zur übrigen Brücke kleinmaßstäbliche Brückenkonstruktion zwischen dem südlichen Neckarufer und dem äußeren, südlichen Torturm. Diese kurze, dreijochige Vorlandbrücke führte über einen halbverlandeten Seitenarm des Neckars hinweg zu einer vorgelagerten kleineren Insel, an deren Nordseite erst die eigentliche große Brücke ansetzte. Der Torturm und die nach Westen anschließende,

auf einem Hügel stehende Heilig-Kreuz-Kapelle, deren Futtermauern ebenfalls erfaßt wurden, waren 1837 abgebrochen worden.

Die bei früheren Bearbeitungen vorgenommene Nummerierung der Brückenpfeiler (von Nord nach Süd Pfeiler I bis IX) wurde weitergeführt: die Kapelle und der Torturm wurden mit X, die beiden Freipfeiler mit XI sowie XII und das südliche Widerlager mit XIII bezeichnet (Abbildung 3).

Zum Zeitpunkt der Untersuchung waren die Bögen an der westlichen Brückenseite bereits abgeräumt. Nach dem Freibaggern der für die Untersuchungen glücklicherweise wichtigeren Ostseite war es einem Hinweis der Baufirma Züblin (Herr Baumgärtner) und einer engagierten Esslingerin zu verdanken, daß es gerade noch rechtzeitig zu einer Zusammenarbeit zwischen der Stadt Esslingen (Baudezernat und Tiefbauamt) und dem Landesdenkmalamt kam. So konnten die Befunde noch ausreichend gesichert und dokumentiert werden, soweit dies im Rahmen der Arbeiten auf einer Großbaustelle möglich war. Ohne die kooperative Einstellung aller Beteiligten einschließlich der ausführenden Firma Züblin hätte die Notuntersuchung nicht durchgeführt werden können. Dabei muß die Mitwirkung von Herrn Dr. Supper (Esslingen), Herrn Scheuing (Tiefbauamt Esslingen), und Herrn Dr. Nagel (Universität Stuttgart, Institut für Baugeschichte und Bauaufnahme), dem besten Kenner des Brückenbauwerks, hervorgehoben werden.

Bauperiode IV (Abbildung 6)

Die zwei steinernen Bögen, die am 16. 1. 1975 zutage traten (Abbildung 5), waren 1837 zur Verbreiterung der



2

◁ 1 DIE PLIENSAUBRÜCKE VON WESTEN um 1910. Bis 1837 stand ein weiterer Turm in der Brückenmitte.

2 DER HEUTIGE ZUSTAND DER BRÜCKE. Der einbetonierte Neckarkanal durchquert die große Öffnung. Alle erhaltenen Bögen stehen auf dem Trockenen.

Brückenrampe errichtet worden. Diese bereits 1832 geplante Baumaßnahme hatte gleichzeitig zur Schleifung des äußeren Brückentores und zum Abbruch der unmittelbar benachbarten Heilig-Kreuz-Kapelle geführt. Es zeigte sich, daß 1837 der ältere steinerne Pfeiler XII samt den Gewölben, die auf ihm aufsetzten, abgerissen worden war. Da sich die Fahrbahnhöhe der Brückenrampe (siehe Abbildung 3) bis heute nicht wesentlich verändert hat, hätte es der Bauplan zwar erlaubt, die ältere Konstruktion beizubehalten, die man gewissermaßen nur hätte ummanteln müssen. Man wird den Abriß jedoch als Arbeiterleichterung auffassen können. Die niedrigen und engen Bögen der neuen Bauphase legen den Schluß nahe, daß die Bedeutung des Seitenarmes zwischen Insel und Südufer des Neckars stark gesunken war.

Tatsächlich wurde im Gelände seitlich neben der Rampe bald die Villa Duderstadt erbaut. Auch der gute Zustand der Bögen deutet daraufhin, daß sie nach kurzer Zeit unter das Erdreich gerieten.

Die beiden halbrunden Bögen, von denen jetzt einer im Park der Villa Merkel wieder aufgebaut wurde, bestanden aus sehr exakt gearbeiteten Steinquadern. In ihrem Scheitel trat eine große rechteckige Fläche, die mehrere Keilsteine umfaßte, gleichsam als Schlußsteingruppe um einige Zentimeter vor die übrige Fläche vor. Die Quader besaßen einen sauberen Randschlag und im Spiegel enge Pickungen der Spitzfläche. Das Mauerwerk war zweischalig, hinterfüllt mit Erde.

Beim Abbau dieser jüngsten Bauteile schälten sich Reste dreier älterer Perioden heraus.

Bauperiode I

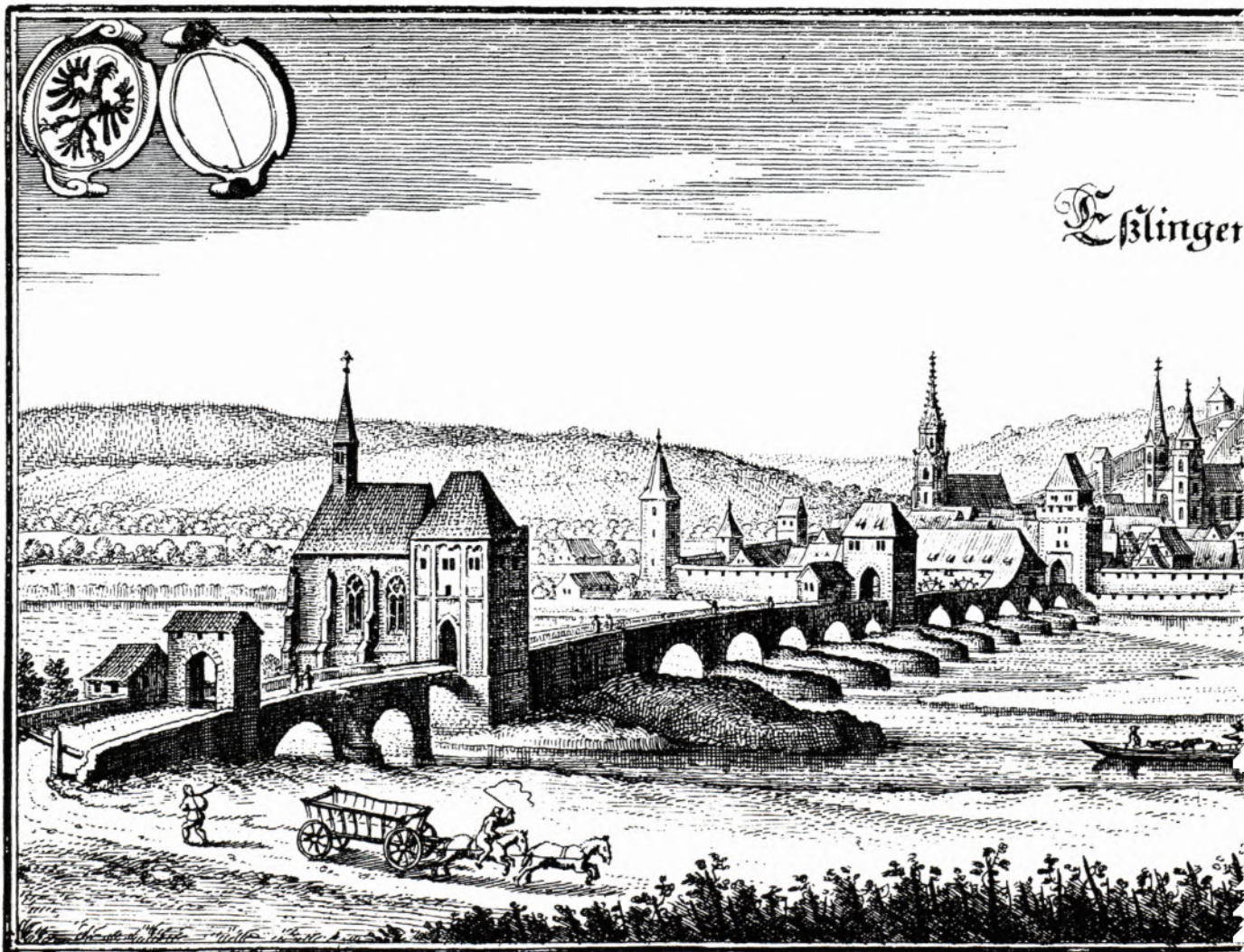
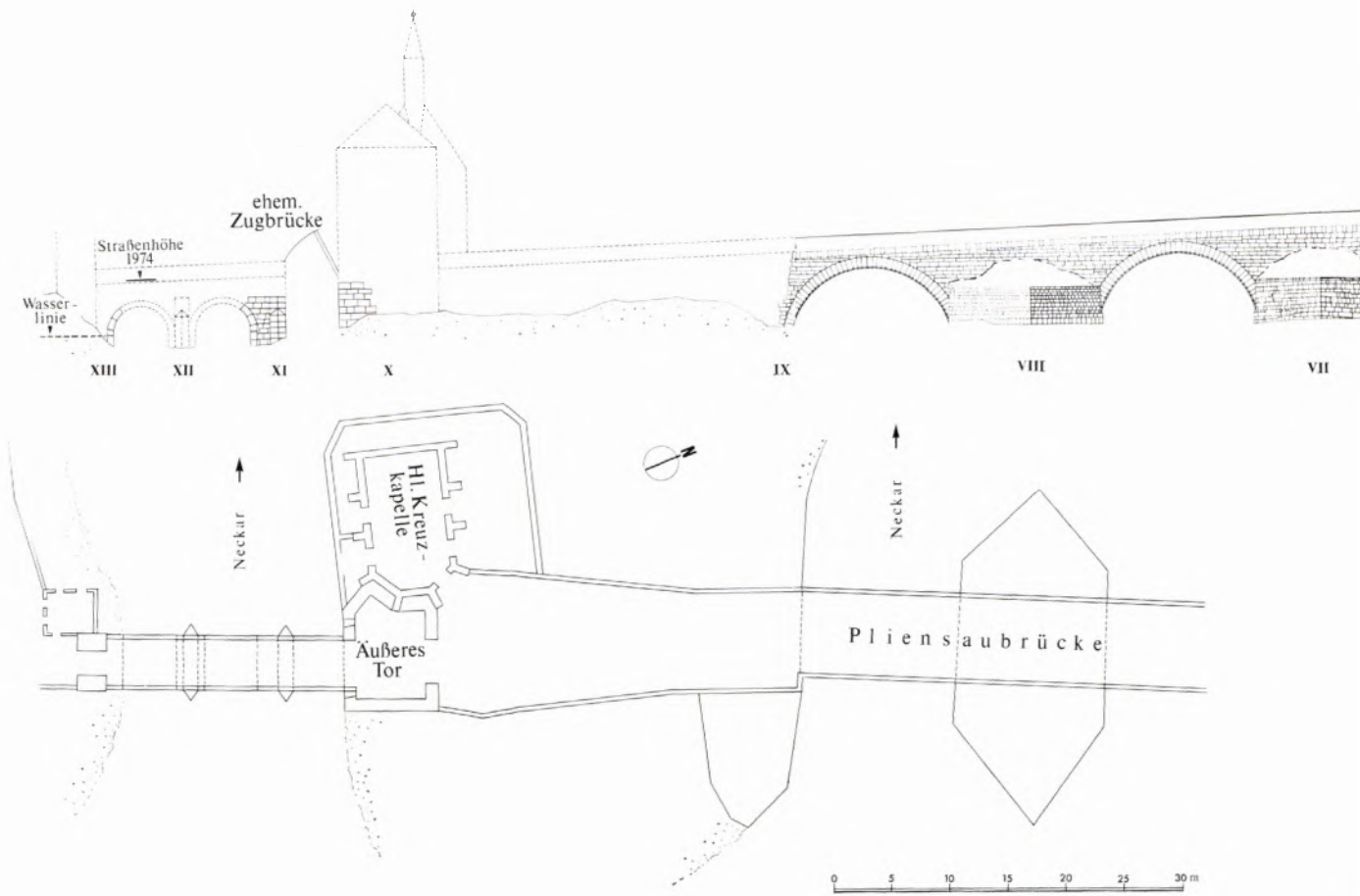
Der Hauptzeuge der ältesten erfaßten Periode war Pylon XI, ein massiver Mauerpfeiler von 1,30 m Breite (etwa 4 Fuß) und etwa 6,55 m Länge (20 Fuß von 32,7 cm) mit zwei spitzen Enden. Quadratische und rechteckige Löcher auf beiden Längsseiten des Pylons könnten als Gerüstlöcher gedient haben, die Löcher der Südseite zusätzlich als Ansatzstelle von hölzernen Konsolen, welche die Spannweite von etwa 7 m hätten mildern können. Der Pfeiler besaß keine Steinmetzzeichen. Die Verwitterungsspuren der Steinoberflächen ließen darauf schließen, daß die Holzkonstruktion längere Zeit bestanden haben mußte.

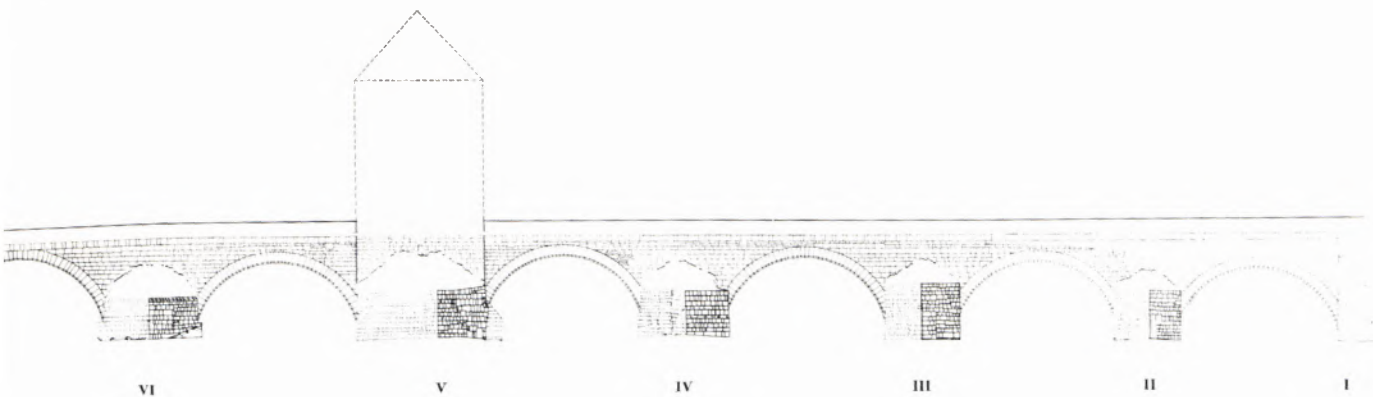
Pylon XII war nicht mehr erhalten. Er konnte aus den Maßverhältnissen der nächstfolgenden Periode erschlossen werden.

Den Anschluß zum Brückentor (Pylon X) bildete ein weiteres kleines Joch, das mit einer Zugbrücke überdeckt war.

Bauperiode II

In einer zweiten Baumaßnahme wurde die Holzkonstruktion der zwei südlichen Joche durch steinerne Bögen ersetzt. Von diesen waren das südliche Drittel des Bogens XII/XIII und das nördliche Drittel des Bogens XI/XII erhalten. Die nicht sehr exakt gearbeiteten Bögen und Bogenzwickel bestanden aus Quadern mit Zangenlöchern, die Keilsteine waren stark verwittert. Der oberste Keilstein des nördlichen Bogens war offensichtlich das Resultat einer späteren Ausflickung, da seine Eckabfasung kaum Verwitterungsspuren aufwies. Er trug das Datum 1700, außerdem die Initialen IR und





3 OSTANSICHT DER PLIENSAUBRÜCKE und Ausschnitt des, zum Teil rekonstruierten, Grundrisses. In die Ansicht sind die Reste der Periode II eingezeichnet.

4 DER STICH MERIANS VON 1643 zeigt die dreijochige Vorlandbrücke, allerdings ohne im einzelnen die Zugbrücke anzugeben, die gegen Ende des 17. Jahrhunderts noch existierte.





5 DIE VORLANDBRÜCKE WÄHREND DER BAUARBEITEN am 16. Januar 1975. Zu sehen sind gerade die Bögen von 1837, die Bauperiode IV.

CMB; die Deutung der letzteren schwankt zwischen Caspar, Melchior, Balthasar und Christus Mansionem Benedicat. Wenn dieser kaum angewitterte Stein 137 Jahre offen lag, müssen die Nachbarsteine wesentlich älter sein, da die Abfasung an ihnen kaum mehr erkennbar war. Das nur einschalige Mauerwerk der Bögen war mit Erde hinterfüllt.

Rekonstruiert man die beiden Bogenfragmente, so erhält man einen Zwischenpfeiler XII von 2,30 m Dicke; verlängert man ebenfalls die parallele Baufuge an der Rückseite der Keilsteine, so bleibt ein Kern von genau den 1,30 m Breite übrig, die auch der zuvor erwähnte Pfeiler XI der Bauperiode I besaß.

Es erscheint daher logisch, daß man zur Wölbezeit Pfeiler XII beibehielt und Bögen an seiner Nord- und Südseite als separate Konstruktionen so anfügte, daß die Keilsteine der zwei Bögen den Pfeiler berührten. Anders an Pfeiler XI. Hier zeigte sich ein Abstand von etwa 1,10 m zwischen den Keilsteinen und dem Pfeiler. Die Asymmetrie erklärt sich mit dem weiterhin offenen Joch XI/X unter der Zugbrücke. Man wollte möglichst wenig Seitenschub auf Pfeiler XI bringen. Tatsächlich stand er noch im Lot.

Nach dem Abräumen des Pylons XI wurde unter der in Periode II vorgenommenen südlichen Erweiterung der Pfeilersubstanz eine hölzerne Fundamentierung freigelegt (Abbildung 7). Dieses Auflager für die Bogenkonstruktion bestand aus vier West-Ost liegenden Balken, über die in einfacher Überschneidung und Überblattung sieben Nord-Süd gerichtete Balken gelegt waren. Das so entstandene Gitterwerk war, um eine Verschiebung der Hölzer gegeneinander zu vermeiden, mit Kies ausgefüllt.

Die für das Holzraster verwendeten Balken wiesen größtenteils Bearbeitungen auf, die keinen Zusammenhang

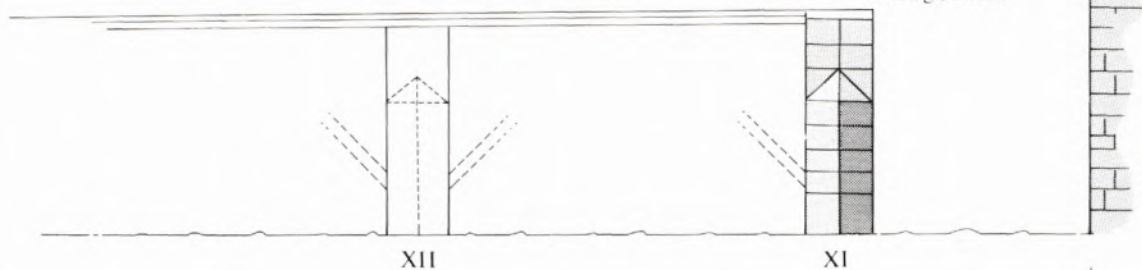
mit der Fundamentkonstruktion besaßen. Es fanden sich Belege für Holzverbindungen, in denen die Balken vor ihrer Verwendung bei der Pliensaubrücke standen: Überblattung, Zapfenschlitz, Nut.

Von den Balken des Fundamentrostes wurden Proben genommen, die Herr Dr. Becker (Botanisches Institut der Universität Stuttgart-Hohenheim) dendrochronologisch untersuchte. Als Parallelmaterial zog er Hölzer der Esslinger Kirche St. Dionysius heran. Der älteste Stamm des Rostes wurde zwischen 1497 und 1509 geschlagen, der jüngste zwischen 1502 und 1514. Diese geringe Datierungsdifferenz macht deutlich, daß auch jene Balken, die keine älteren Bearbeitungsspuren aufwiesen, nicht eigens für das Brückenfundament hergerichtet wurden, sondern der Gruppe wiederverwendeter Hölzer zuzurechnen sind. Die Anlage des Fundamentrostes läßt sich somit anhand der dendrochronologischen Untersuchungsergebnisse nicht genauer datieren. Nach 1514 wurden die Balken erstmals für eine Holzkonstruktion wahrscheinlich eines Fachwerkhauses verwendet. Wie lange dieses Haus bestand, läßt sich nur vermuten, man wird aber annehmen können, daß es nicht vor der Mitte des 16. Jahrhunderts abgerissen wurde. Die Bauperiode II der Pliensaubrücke darf daher wohl kaum vor der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts angesetzt werden.

Der terminus ante quem wird bestimmt durch eine Ansicht Merians aus dem Jahre 1643 (Abbildung 4), die den Bauzustand der Periode II wiedergibt. Die Zugbrücke fehlt auf dieser Darstellung, ist jedoch 1650 bei Pfister und 1685 im Kieserschen Forstlagerbuch abgebildet. Für die Bauperiode II, in der die Pfeilersubstanz der Bauperiode I erweitert wurde, ergibt sich damit eine Datierung zwischen etwa der Mitte des 16. Jahrhunderts und spätestens 1643.

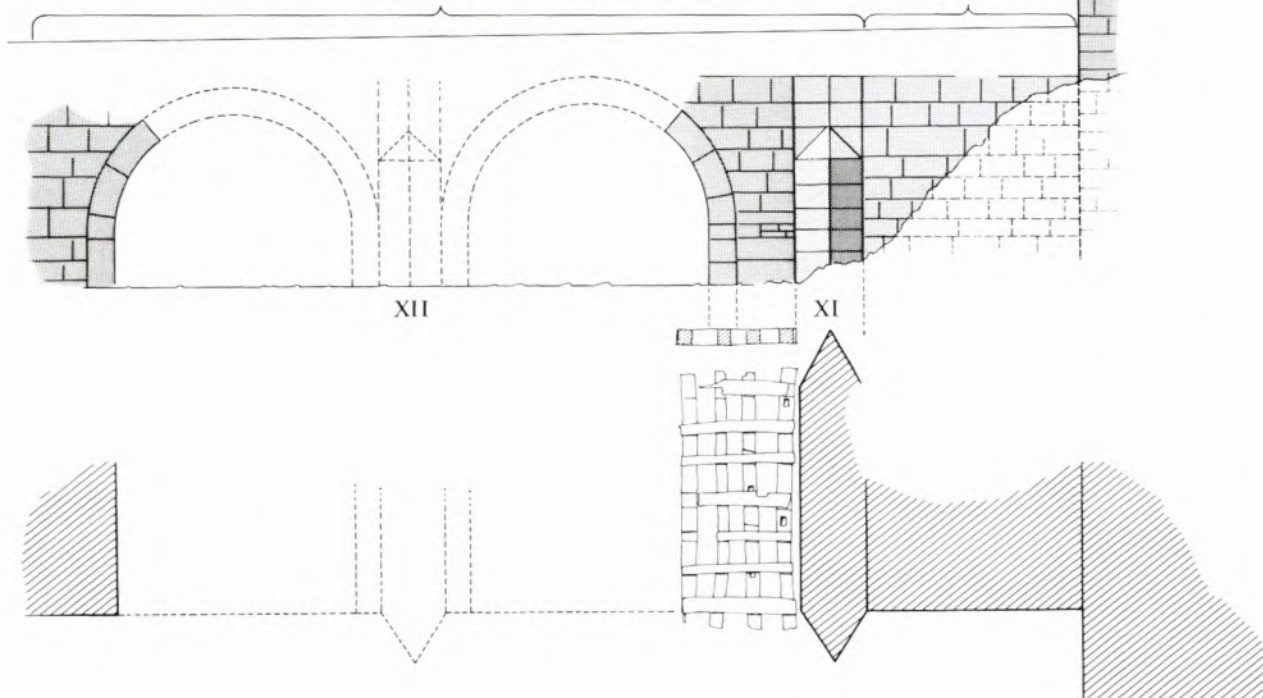


PERIODE I (früh. 14. Jh.)

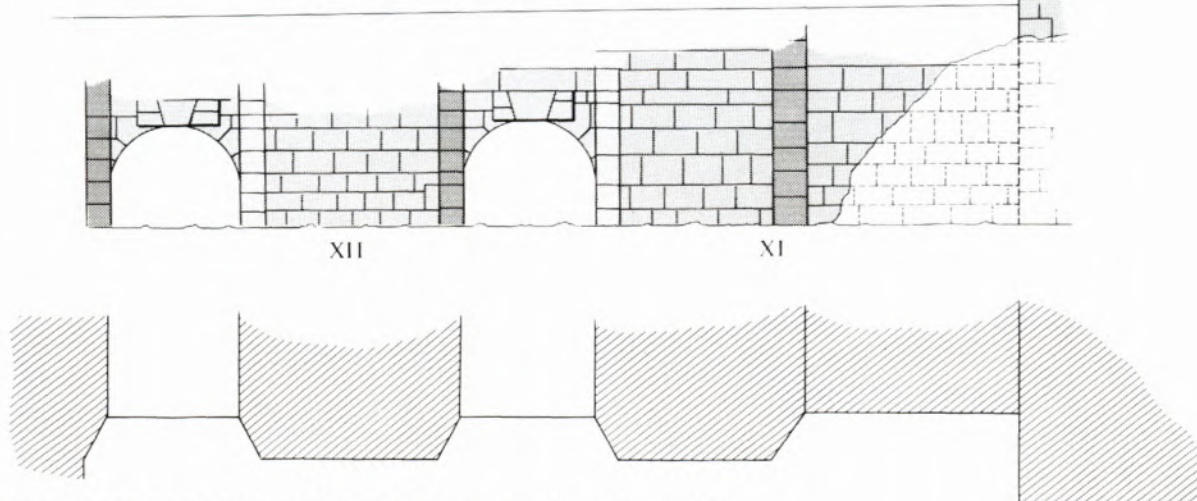


PERIODE II (zw. 1514 u. 1643)

PER. III (um 1700)



PERIODE IV (1837)



6 DIE BAUPERIODEN DER VORLANDBRÜCKE in Ansicht und Grundriß.



7 DER HÖLZERNE
FUNDAMENTROST
DER BAUPERIODE II.
Deutlich erkennt man
Einschnitte für Zapf-
löcher und Überblat-
tungen, die die Balken
als zweitverwendetes
Bauholz kennzeichnen.

Bauperiode III

Nach dem Ende des 17. Jahrhunderts, wahrscheinlich noch im 18. Jahrhundert, wurde die Zugbrücke offenbar aufgegeben, da sie unter fortifikatorischen Gesichtspunkten überflüssig geworden war. Das zwischen Pfeiler XI und dem äußeren Brückentor eingesetzte Quadermauerwerk zeigt keine Zangenlöcher (wie in Periode II), dafür aber einzelne Steinmetzzeichen. Erhaltungszustand und Steinmetzzeichen lassen vermuten, daß es sich um wiederverwendete, wesentlich ältere Quader handelt, ein für die Brücke im 19. Jahrhundert mehrfach belegter Vorgang.

Feste Daten sind für die Bauperioden I und II nicht zu gewinnen. Gerade die Datierung der ältesten Teile der Vorlandbrücke wäre aber wichtig, da auch das Baudatum der übrigen Pliensaubrücke bis heute nicht völlig geklärt ist. Aufgrund der bisherigen, am umfangreichsten bei Borst zusammengestellten Argumente muß es vor 1259 liegen.

Ein gleichzeitiges Entstehen von Vorlandbrücke (Periode I) und übriger Brücke (Periode A) kann jedoch nicht ohne weiteres angenommen werden. Ohne daß Sachzwänge vom Südufer her erkennbar sind, wird die 1975 zutage getretene südliche Brückenauffahrt so deutlich von der Achse der großen Brücke nach Osten hin ab (Abbildung 3), daß in genauer Verlängerung der Flußbrücke eine gleichbreite Auffahrt denkbar wäre, die westlich neben den aufgefundenen Resten der Perioden I–III gelegen haben könnte: die zu postulierende Periode A.

Spätestens im frühen 14. Jahrhundert, als die Heilig-Kreuz-Kapelle erbaut wurde (Periode B), ist man auf eine östliche Trassierung ausgewichen. Schließlich gehört auch das äußere Brückentor nicht zum ursprünglichen Baubestand, da es mit seiner schrägen Westwand klar auf die Kapelle bezogen ist. Die vorgefundene Bauperiode I ist daher sicher jünger als die übrige Brücke

(Periode A) und müßte wie auch der Torturm und die Kapelle (Periode B) ins frühe 14. Jahrhundert datiert werden. Der innere Zusammenhang zwischen Kapelle, Torturm und schmaler Brückenrampe hat sich auch 1837 dokumentiert, als alle drei Bauteile gleichzeitig abgebrochen wurden.

Vor kurzem hat die Schlußphase der alten Brücke als Verkehrsbauwerk begonnen. Der Autoverkehr wurde bereits voll auf die neue Vogelsangbrücke abgeleitet, mittelfristig ist an die Aufhebung der Filderstraßenbahn gedacht. Wenn die statt dessen verkehrenden Busse ebenfalls die neue Brücke benutzen und dabei einen großen Umweg bis zum Bahnhof machen, wird die Pliensaubrücke „befreit“ sein und nur noch dem Fußgängerverkehr dienen. Der an der Westseite der Brücke angebaute Fußgängersteg aus Beton wird wieder verschwinden, hinzugefügt wird (nur noch) der genau in der Brückenrampenmitte liegende breite Ausgang der Fußgängerunterführung in die Pliensauvorstadt. Abgesehen von dieser Zutat wird die Brücke, soweit dies heute noch möglich ist, wieder in den alten Zustand gebracht. Ein Denkmalpfleger müßte sich eigentlich freuen.

Literatur:

Otto Borst, Die Esslinger Pliensaubrücke. Esslinger Studien Bd. 3, 1971 (dort weitere Literatur).

Max Schefold, Alte Ansichten von Eszlingen. Esslinger Studien Bd. 2, 1957.

Dr. Norbert Bongartz

Landesdenkmalamt · Bau- und Kunstdenkmalpflege
7 Stuttgart 1 · Eugenstraße 3

Dr. Hartmut Schäfer

Landesdenkmalamt · Archäologie des Mittelalters
7 Stuttgart 1 · Teckstraße 56