

## Denkmalpflege und Verkehr

Von Walter Supper, Stuttgart  
Fortsetzung

NORDWÜRTTEMBERG

### Neue Adern in zerstörten Städten

Die Stadt Ulm konnte einen kühnen, gutgeführten neuen Straßendurchbruch vollziehen: fast die ganze Innenstadt war zerstört gewesen. Abb. 8 (vgl. hierzu den Bildtext) zeigt diese sog. Neue Straße, die sehr zur Entlastung des im übrigen engen Straßengefüges beiträgt. Die Abbildungsfolge 9 A, B, C und D macht noch mit einem Außenbezirk Ulms, nämlich der Zone um das Blaubeurer Tor, und den Überlegungen, die der Erhaltung dieses Bauwerks dienen, bekannt.

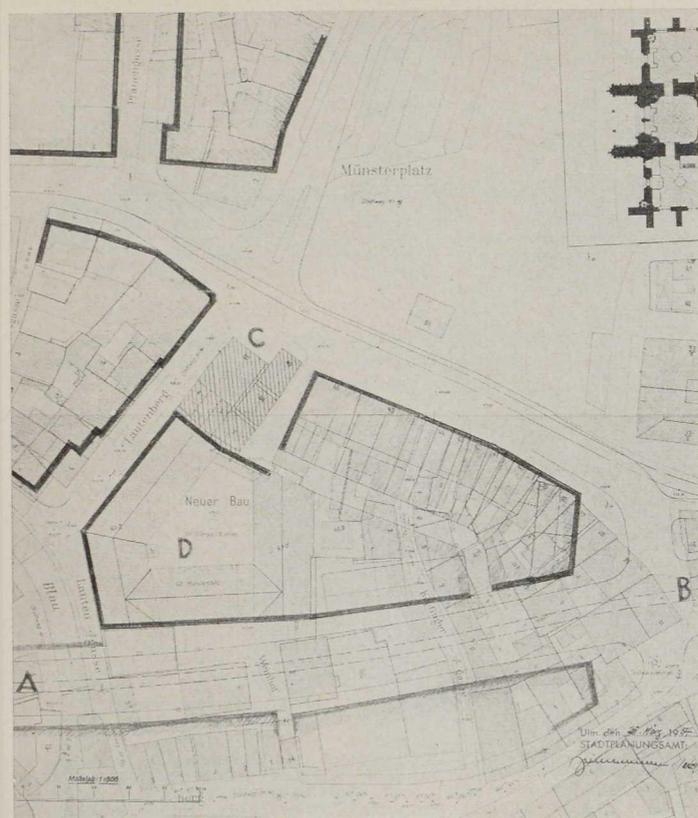
Aus dem bisher Dargelegten wird ersichtlich, wie sehr ein vernünftig angelegter Verkehrszug der Erhaltung eines alten Gefüges dienen kann. Die unüberlegte Verkehrsader kann nicht nur eine Ortschaft — ob Dorf oder Stadt — weitgehend ihres Charakters berauben; sie kann auch den Verkehr selbst ad absurdum führen — und manche Städte sind davon bedroht, den „Verkehrstod“ zu sterben; d. h.: die Massierung bzw. Übermassierung des Verkehrs löst die bekannte „Verkehrsverstopfung“ aus und die erwünschte Beschleunigung wird aufgehoben. Wie manche verstopfte Stadt muß dazu übergehen, Häuserblöcke niederzulegen, um auch nur das Notwendigste an Parkplatz zu gewinnen. Dieser hätte bequem mit der Umgehungsstraße oder dem Umgehungsring gekoppelt werden können.

In Heft 1 dieser Zeitschrift sprach mein Kollege Dr. Graf Adelman sein Bedauern darüber aus, daß in Schmiden (bei Stuttgart) zwei für die Denkmalpflege wertvolle Bauwesen dem Verkehr geopfert werden müssen. Hätte die Ortsplanung rechtzeitig eine Umgehungsstraße dort ausgeführt, so wären

nicht nur die beiden Anwesen zu retten gewesen; die Ortschaft wäre von dem nervenaufpeitschenden, sehr starken Durchgangsverkehr befreit gewesen.

### Untertunnelungen — Hochbrücken

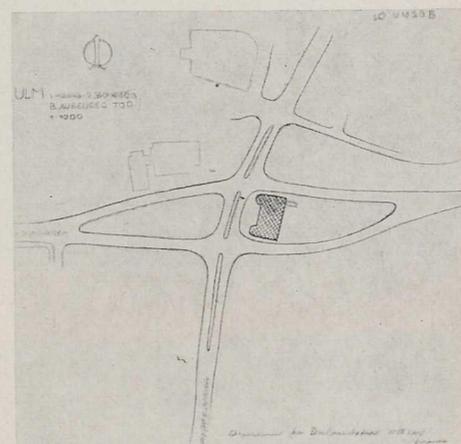
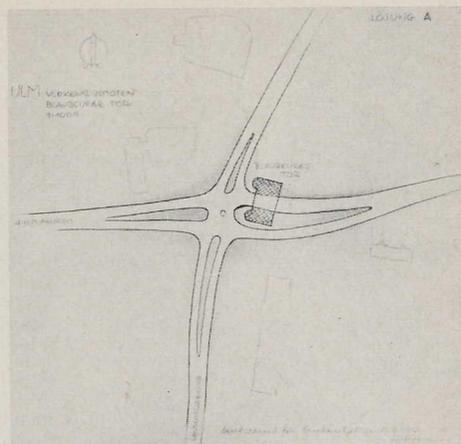
Als ich vor zwei Jahrzehnten bei der Stadt Stuttgart als Stadtplaner für die denkmalpflegerische Umgestaltung der (damals noch unzerstörten) Innenstadt tätig war, hatte ich mich auch mit dem Wagenburgtunnel zu befassen. Die heutige Lösung ist bekannt. Jeder weiß, welche Entlastung diese unterirdische Führung der verkehrsreichen Stadt erbringt. Bei der Durchführung war schließlich Eile geboten, denn der Tunnel wurde während des Zweiten Weltkrieges als Bunker benützt. So konnte meine Überlegung, ob es wohl zweckmäßig wäre, den Tunnel so zu führen, wie die Variante von Abb. 10 zeigt, nicht weiter verfolgt werden. Zweifellos hätte der stadteinwärts auf der Höhe des Kernerplatzes gelegene Tunnelmund mit einer kühnen, auf dünnen Stahlstützen ruhenden Überbrückung der Neckarstraße, der Anlagen und des Bahnhofgeländes mit Einmündung in die Bahnhof- bzw. Heilbronner Straße (Einmündung dort ist auf fast gleicher Höhe gelegen wie der Kernerplatz!) eine noch weitergehende Verkehrsentflechtung bewirkt. Für den Betrieb des Hauptbahnhofs hätte sich ergeben, daß (zur Entlastung der Kopfbahnsteighalle) Ausgänge bzw. Zugänge auch von der Hochbrücke (mindestens in den Stoßzeiten des Verkehrs) möglich gewesen wären. Daß derartige Hochbrücken von großem Reiz sein können, beweisen nicht nur ältere Viadukte (Bietigheim), sondern auch Autobahnbrücken (Limburg). Und welcher schöner Blick hätte



links:  
Abb. 8  
Ulm/D.  
Neue  
Verkehrsader

Die an und für sich höchst bedauerliche Zerstörung der Ulmer Altstadt gab der Stadtverwaltung Ulm die Möglichkeit, südlich des denkmalgeschützten „Neuen Baues“ (bei D) eine neue Verkehrsader einzulegen (von A bis B, wobei sich diese Ader über B hinaus – also nach Osten – erstreckt), um damit das enge Straßengefüge der Altstadt zu entlasten. – Oben rechts das Münster. Der Baublock bei C wird nicht wieder aufgebaut.

Plan des Ulmer  
Stadtbaumes  
vom Jahre 1954



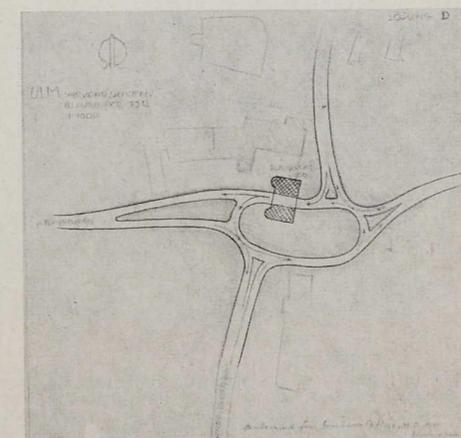
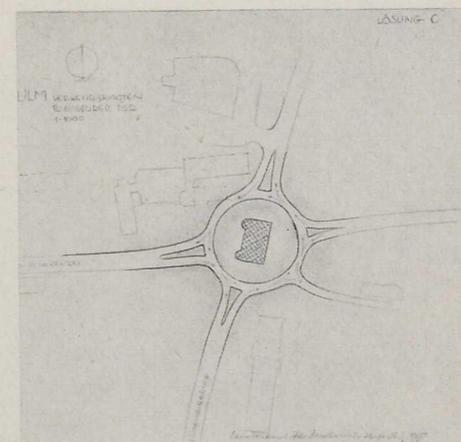
rechts:

Abb. 9 A, B, C und D

Ulm/D.

Blaubeurer Tor

Verschiedene Studien zeigen, wie alte Befestigungsbauten dieser Art gerettet werden können. Vorschlag A geht davon aus, daß die alte Toröffnung einen Strang des heutigen Verkehrs aufnehmen kann; Vorschläge B und C umfahren das alte Bauwerk völlig, wogegen Vorschlag D eine Kombination der Vorschläge A und D darstellt.



sich von dieser Hochbrücke auf den Altstadt kern Stuttgarts, auf seine Schlösser und die Anlagen ergeben; ähnlich, wie man ihn heute von halber Höhe des Bonatz'schen Hauptbahnhofs genießt.

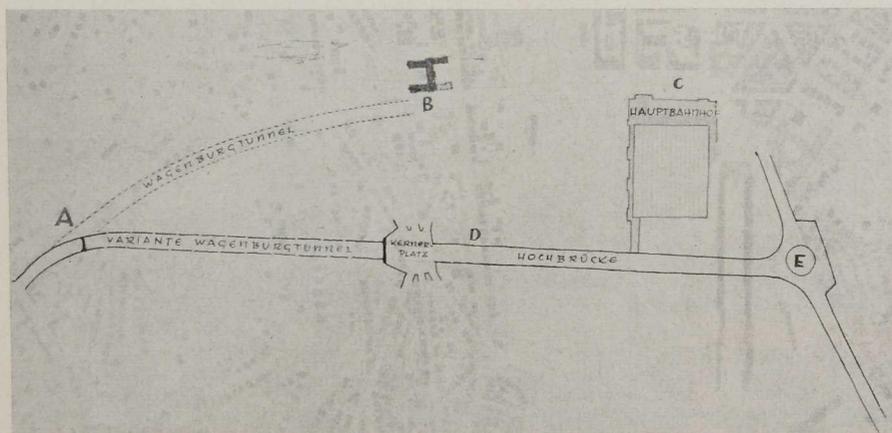
### Der Neckarkanal

Aber nicht nur der straßengebundene motorisierte Verkehr ruft die Denkmalpflege, Neues dem Alten zuzuordnen. Die Weiterführung des Neckarkanal wird eines unserer bedeutendsten Bauwerke, die Pliensaubücke zu Eßlingen, in unsere Betrachtungen einbeziehen. – Es ist an dieser Brücke (vgl. den Text zu Abb. 11 und 12) schon viel geändert worden; eine starke Bauform kann Eingriffe ertragen, ihre Substanz wirkt dennoch. Die Abb. 13 und 14 zeigen, welche Überlegungen und welche Eingriffe nötig werden, sollte der Schiffahrtskanal bis in die Gegend von Plochingen weitergeführt werden. Aber auch hier müht sich die Denkmalpflege bereits jetzt schon, das Kommende in die Bahnen zu weisen, um das Neue mit dem Alten zu einer Synthese zu verschmelzen. Es gilt auch hier Pinders Gedanke: Keine Zukunft ohne Herkunft.

Abb. 10

### Stuttgart. Wagenburgtunnel

Der vor kurzem fertiggestellte Wagenburgtunnel verläuft von A nach B und bringt dem Bahnhofvorplatz C zusätzlichen Durchgangsverkehr. Eine Führung des Tunnels von A über D nach E hätte nicht nur eine merkliche Entlastung des Bahnhofvorplatzes bewirkt; es wäre auch durch die Überbrückung bei D die Neckarstraße entlastet worden. – Die ursprüngliche Fassung des Tunnels legte den Tunnelmund B derart hart an das Museum der bildenden Künste, daß der Gebäudeflügel (rechts oberhalb von B, punktiert) zum Abbruch vorgeschlagen war.



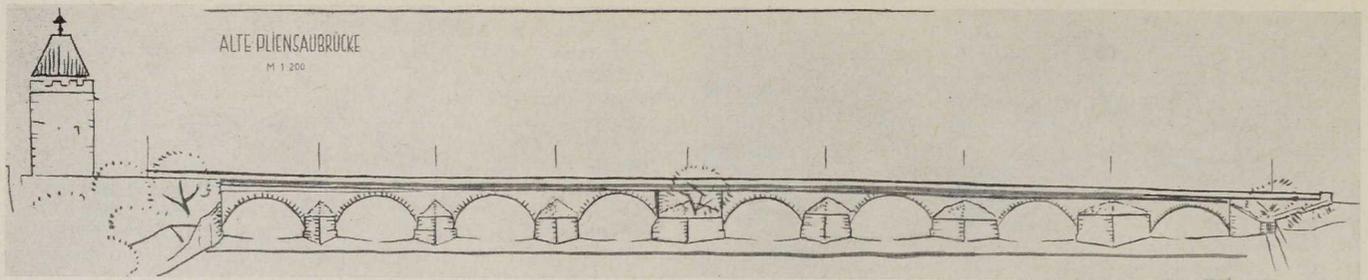


Abb. 11

Eßlingen/N. Pliensaubrücke

Die heute etwa 180 m lange Neckarbrücke stammt aus der Stauferzeit. Auf der Brückenmitte stand früher ein Turm, ebenso einer am rechten Brückendenende in Verbindung mit einer Brückenkappelle. Dem rechten Brückendenende waren noch zwei weitere Bögen und eine Zugbrücke vorgelagert. Auch zwischen dem Turm links (dem Pliensauturm) und dem ersten Brückenbogen war eine Bogenöffnung sichtbar. Diese Abbildung gibt die Pliensaubrücke in ihrem heutigen Zustande.

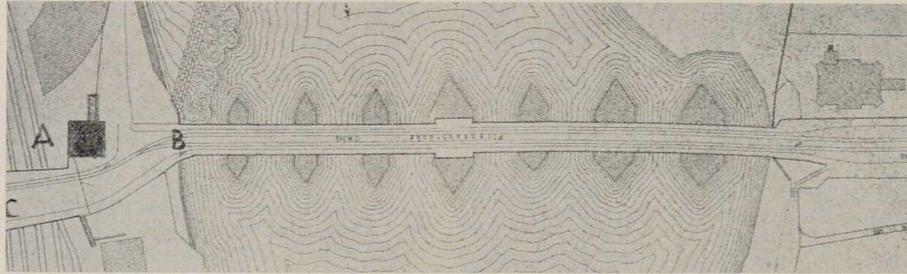


Abb. 12

Grundriß zur Eßlinger Pliensaubrücke

nach dem Umbau aus den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts. Ehedem führte die Verkehrsfurt zwischen A und B durch den Torturm; der Übergang des Verkehrs über die Bahnleise war schienengleich. Der anwachsende schienengebundene Verkehr machte ein Höherlegen des Übergangs bei A notwendig. Um den Pliensauturm (bei A) wenigstens als „Silhouette“ — wenn auch nicht mehr als Torturm — zu erhalten, wurde die Brücke an ihrem rechten Ende verändert: die Zone zwischen B und C wurde höher gelegt, um bei C die beiden Verkehrsadern trennen zu können.

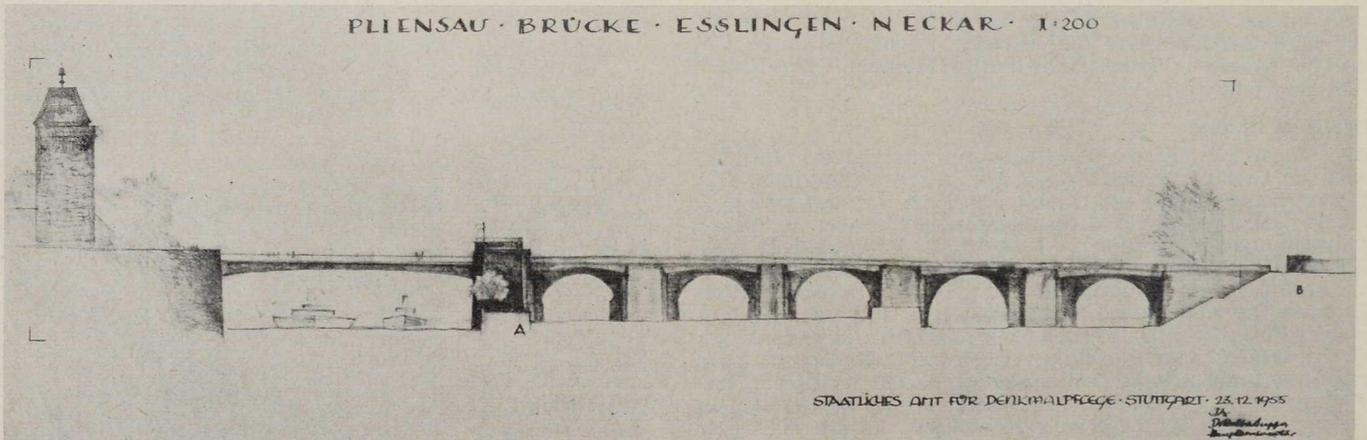


Abb. 13

Eßlingen/N. Pliensaubrücke

Die voraussichtlich kommende weitere Schiffbarmachung des Neckars wird einen weiteren Eingriff in die Eßlinger Pliensaubrücke bedingen. Wenn die drei ersten Brückenbögen rechts zugunsten des neuen Kanalbettes geopfert werden müssen, bleibt nichts anderes übrig, als einen modernen Brückenteil zwischen Turm und die restlichen fünf Bögen zu spannen. Hierbei erhält der Pfeiler bei A eine Erhöhung, um damit Altes und Neues klar gegeneinander abzusetzen. Eine genügende optische Länge wird der alte Brückenteil noch dadurch erhalten, daß seine Geländezone soweit als möglich nach links (B) hinausgezogen wird.

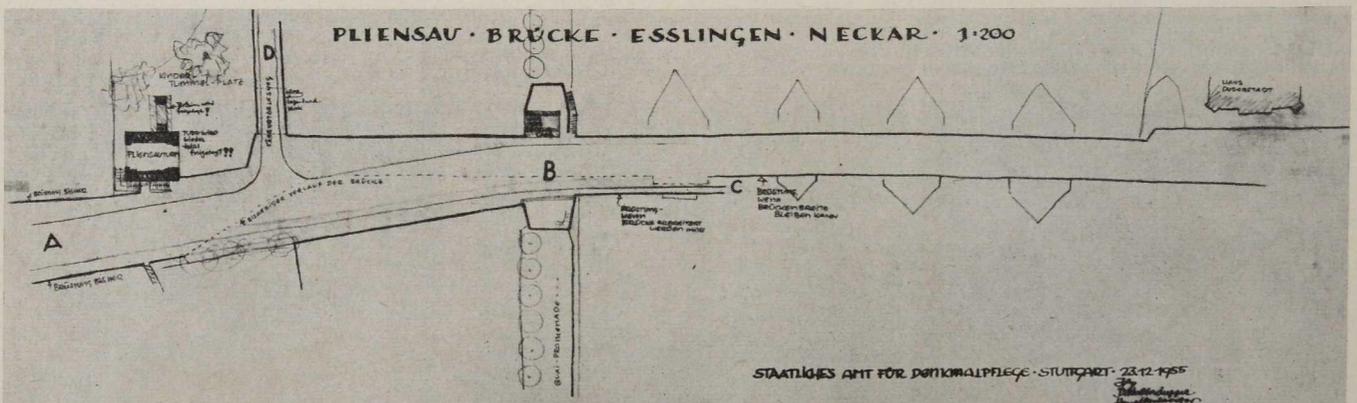


Abb. 14

Eßlingen/N. Pliensaubrücke

Für den Fall, daß die Schiffbarmachung des Neckars sich von Hedelfingen bis über Plochingen vollzöge, müßte — wie das vorige Bild zeigt — der Brückenteil von A bis B neu gestaltet werden. Der Verlust der drei genannten Brückenbögen wäre freilich bedauerlich; dafür aber kann der jetzt in seinem unteren Teil zugeschüttete Pliensauturm wieder völlig freigelegt werden, denn der bei D abzweigende Färbertörlesweg kann vom Turm abgerückt werden. Bei C ist angedeutet, wie die Brücke 1957 gegenüber ihrer alten Breite erbreitert wurde.