

So hatte ich den Unterschied erlebt zwischen der geschichtlich bedeutsamen Stadt mit alter kultureller Tradition im alten Württemberg und der anderen im entlegenen, heute würde man sagen „unterentwickelten“ Landesteil, in die keine Anregung von außen gelangte, kein Vortrag, kein Konzert und dergleichen. Wollte man Abwechslung und Aufregung haben, so mußte man selbst dafür sorgen. Kein Wunder, daß

dieser Drang, durch die wöchentliche Singstunde nicht gestillt, gar seltsame Wege einschlug! Das war in der „guten alten Zeit“, als noch nicht Kino, Radio und Fernsehen überallhin die nämliche „Kultur“ brachten und die Unterschiede auszugleichen suchten. Damals, vor bald 60 Jahren, war es Erlebnis, heute ist es Erinnerung, Erinnerung an eine versunkene Zeit!

Roman einer Brücke

Ist die Eßlinger Pliensaubrücke zu retten?

Die Wünsche des Denkmalschutzes im Widerstreit mit den Forderungen des Verkehrs
Versuch einer Berichterstattung und einer Stellungnahme

Von Harald Hanson

Anläßlich der diesjährigen Tagung des Schwäbischen Heimatbundes in Eßlingen erscheint das nächste Heft der „Schwäbischen Heimat“ als Eßlinger Sondernummer. Da voraussichtlich bis dahin über das Schicksal der Pliensaubrücke entschieden sein wird, bringt bereits dieses Heft den von Professor Hanson erbetenen Beitrag über den zur Zeit noch schwebenden, weite Kreise interessierenden und beunruhigenden Meinungsstreit. Der Verfasser ist als Mitglied der staatlichen Institutionen des Denkmalschutzes und des Denkmalamtes mit den vielschichtigen Fragen und dem derzeitigen Stand der Angelegenheit gründlich vertraut, jedoch bei den zu treffenden Entscheidungen nicht unmittelbar beteiligt, so daß eine unabhängige und unbefangene fachmännische Urteilsbildung erwartet werden kann. Als Architekt und Ordinarius für Baugeschichte der hiesigen Hochschule ist der Verfasser Mitglied einer Architekturabteilung, deren gegenwarts- und wirklichkeitsnahe Lehre bekannt ist. Es wird im nachfolgenden also keinesfalls einer engherzigen Liebe blinder Heimat-tümelei das Wort geredet, sondern mit sachlichem Ernst über die Wege nachgedacht, die vielleicht die stark divergierenden Meinungen zusammenführen können – zum Heile der Brücke. Eine Darstellung der vielerlei mit-sprechenden und widerstrebenden Faktoren ist bei aller Beschränkung nicht ohne eine gewisse Ausführlichkeit möglich und auch nicht ohne Hinweise auf manche mit-spielende technische Fragen. Beides möge der Leser um der Sache willen mit gütiger Nachsicht hinnehmen.

Im Schatten der Großstadt, an der Peripherie der Landeshauptstadt, führt – heute nur wenige Auto-minuten von Stuttgart entfernt – eine einstige freie Reichsstadt mit einer ungleich gewichtigeren Ver-gangenheit ihr auch in der Gegenwart noch spürbares eigenständiges Leben: das nachbarliche Eßlingen. Durch alle schlimmen Zeitläufte hindurch hat diese alte Stadt, einst ungewöhnlich stark von Mauern und

Türmen umwehrt und beschirmt von einer mit weiten Schenkelmauern schützend ausgreifenden Burg, viel von ihrem Charakter reichsfreier Stadtherlichkeit bewahrt.

Nicht hinwegzudenken aus ihrem historischen Stadt-bild ist die staufische Neckarbrücke. Von Anbeginn an und bis heute ist Eßlingen Brückenstadt. Der Brücken-schlag über den Neckar war für das städtische Leben durch Jahrhunderte hindurch gleicherweise ein ge-schichtebestimmender und gestaltbildender Faktor.

Vom Antlitz und Schicksal der Brücke im Wandel der Zeiten, von ihrem gegenwärtigen Existenzkampf und von ihren Rettungsmöglichkeiten soll im folgen-den die Rede sein.

Die Pliensaubrücke als historisches Baudenkmal

Unter den wenigen noch erhaltenen Zeugen groß-artiger Brückendenkmäler im deutschen Volksraum steht die Eßlinger Neckarbrücke ohne jeden Zweifel mit an erster Stelle. Als Brücke aus staufischer Zeit – also aus den besten Jahren der Geschichte der Deut-schen und in der schwäbischen Heimat jenes führen-den Kaiserhauses – ist sie ein einzigartiges Geschichts-dokument, dem die Ehrfurcht nicht nur der Schwaben, sondern aller Deutschen gehören sollte.

Als technisches Baudenkmal eines rund 700jährigen Alters verdient sie nicht nur die Bewunderung der Baumeister – sehr wohl auch der heutigen Genera-tion –, sondern auch jedes sehenden Laien. Das



1. Eßlingen, Stadt und Pliensaubücke. Merian-Stich des 16. Jahrhunderts
Aufnahme Landesbildstelle Württemberg

Landschaftsbild bestimmend und der Stadt geradezu Sinn und Gesicht gebend, beherrscht sie mit schönem Schwung noch heute wie einst als Menschenwerk von überzeugender Sachlichkeit den Talgrund, wobei die Sicht von den Rebhängen der Neckarhalde besonders eindrucksvoll ist. Mit urtümlicher Kraft stemmen sich die schweren Bogen von Pfeiler zu Pfeiler über den Fluß hinweg, dessen Wasserspiegel sich zu mehr als doppelter Breite ausweitert, auseinandergedrängt durch die wuchtigen Pfeiler mit ihren weit vorgreifenden zugespitzten Vorköpfen, belebt von den Wasserspielen des Wehres kurz oberhalb der Brücke und vieler Strudel im heute noch ungefaßten und unregulierten natürlichen Flußbett.

Das frühere Erscheinungsbild der Brücke war noch wesentlich reicher. Bildliche Darstellungen der Vergangenheit vermitteln uns eine nähere Vorstellung, am eindrucksvollsten der Merian'sche Stich des 16. Jahrhunderts (Abb. 1).

Aus dem Pliensautorturm im Zuge der Stadtmauer am nördlichen Neckarufers führte der Brückenlauf an einer stattlichen Mühle vorbei, durch einen mittleren Brückenturm hindurch einem dritten Brückentor zu, dem sich eine Brückenskapelle – die Heiligkreuzkapelle – hinzugesellte. Über eine hier eingeschaltete Zugbrücke wurde das südliche Brückenende erreicht und durch ein weiteres kleines Tor das jenseitige Ufer.

Etwa den gleichen Zustand schildert eine reizvolle kolorierte Handzeichnung von 1685 (Abb. 2); die dem älteren Stadtkern in der Flußniederung vorgelagerte Pliensauvorstadt ist besonders gut erkennbar. Beide Dokumente zeigen eindrucksvoll die für die Stadtbaugeschichte so bedeutsame Rolle dieses Flußüberganges.

Die Brücke hatte mit ihren ursprünglich elf Brückenbögen die imposante Länge von über zweihundert Metern. Durch die ungleiche Gruppierung und die wechselnde Höhe ihrer Bögen, aber auch durch die sehr verschiedene Gestalt ihrer Pfeiler erfüllte sie ein lebendiger Rhythmus, und mit starkem Gefälle nach beiden Brückenden hin zeigte sie das spannungsreiche Längsprofil mittelalterlicher Brücken (Abb. 3). Über das Alter der Brücke gibt es nicht allzu viele, aber doch ausreichende archivalische und bauliche Hinweise¹.

Im Jahre 1286 geschah etwas ganz und gar Ungewöhnliches: etliche Bischöfe erteilten in einer in Rom ausgestellten Urkunde einen Ablass für Spenden zum Wiederaufbau der Eßlinger Brücke – also eines profanen Bauwerks! Wenn vielleicht bis dahin eine Holzbrücke dem Verkehr im Zuge einer der wichtigsten Straßen des alten Reiches diente, so wird es sich mit Sicherheit nunmehr um die Vollendung des beträchtlichen Baukosten erfordernden Neubaues einer Steinbrücke gehandelt haben und dabei zweifellos um das heutige Bauwerk; denn Steinmetzzeichen an den Gewölben verweisen auf die Eßlinger Dionysius- und Paulskirche, die ältesten Kirchen der Stadt, deren Erbauung in die Mitte des 13. Jahrhunderts fällt, und auf die gleichzeitigen Bauten der Stadtbefestigung².

Die Eßlinger Pliensaubücke ist eine der ältesten nachrömischen Steinbrücken des Abendlandes. Die 190 Meter lange Trierer Moselbrücke hat den Prioritätsanspruch unter allen deutschen Brücken; sie ruht immerhin noch auf römischen Brückenpfeilern. An Alter voraus ist ihr auf deutschem Boden sonst nur noch die Regensburger Donaubrücke, soweit diese später umgebaute Brücke noch dem ersten Bau entspricht. Die mittelalterlichen Brücken von Prag und

Würzburg, Glanzleistungen der Ingenieurbaukunst von künstlerischer Intuition, sind Bauten erst des 14. und des 15. Jahrhunderts; die Prager Moldaubrücke baute bekanntlich der aus Schwaben kommende Peter Parler für Kaiser Karl IV.

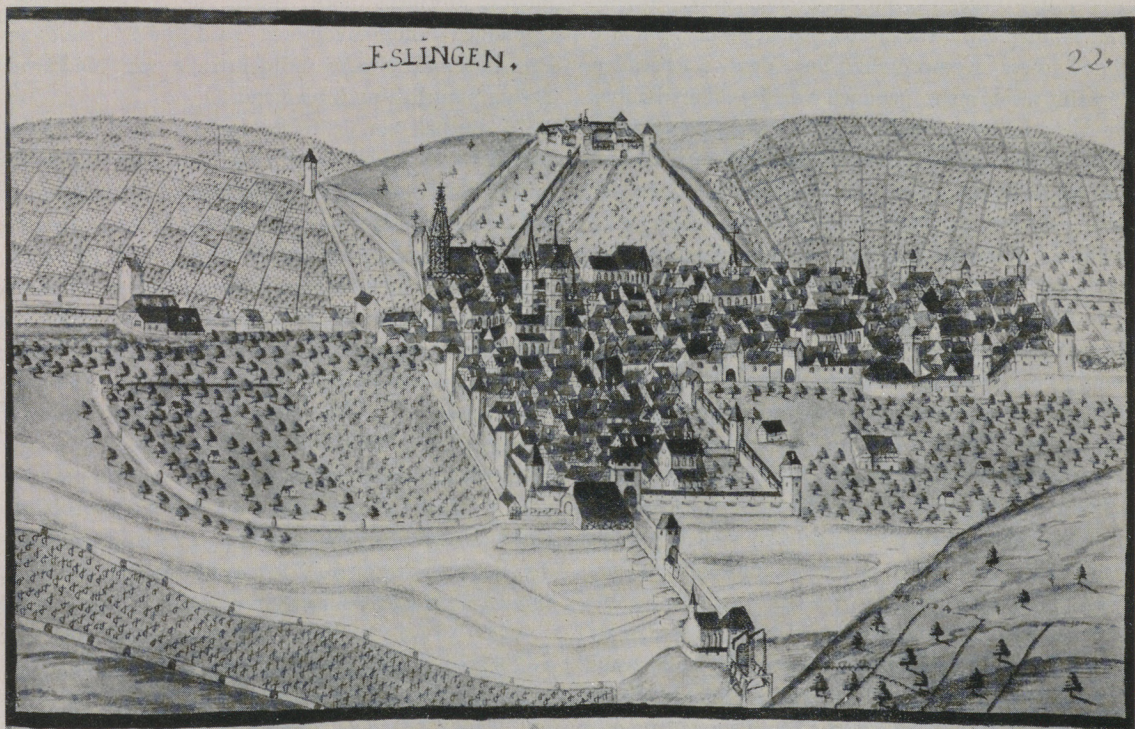
Mit gutem Recht steht die Eßlinger Pliensaubrücke unter Denkmalschutz; nur in besonderen Ausnahmefällen kann dies bei technischen Bauwerken wie Brücken und anderen Verkehrsbauten geschehen. Als Bauwerk von hohem gestalterischen Rang und besonderer städtebaulicher Bedeutung hat die Pliensaubrücke sieben Jahrhunderte hindurch eine geschichtliche Aufgabe erfüllt. Selbstverständlich ist auch der Pliensautorturm in das Landesverzeichnis der Bau- denkmale eingetragen.

Die eingreifenden Veränderungen des 20. Jahrhunderts

Unbill und Schande sind diesem Erbe als Wahrzeichen der Stadt erst in den letzten rund hundert Jahren widerfahren. Die Erfindung der Eisenbahn war gewiß ein epochales technisches und soziologisches Ereignis; aber fast überall hat sie die zu einem Kunstwerk zusammengewachsenen Strukturen alter Stadtorganismen zerstört oder blockiert. In Eßlingen

riegelte die sich dazwischendrängende Eisenbahn die Stadt vom Flusse ab, den Zusammenhang von Brücke und Stadt mit verhängnisvollen Folgen zerstörend. Einige Jahrzehnte wurde der unhaltbare Zustand einer schienengleichen Kreuzung der Brückenstraße als wichtigster Verkehrsader der Stadt hingenommen. In den zwanziger Jahren wurde die Konsequenz gezogen, die in jenen Jahren noch als die richtige erschien³:

Die Brücke erhielt eine beidseitige Gehwegverbreiterung in noch erträglichen Grenzen mit neuen Betonbrüstungen auf einem untergelegten schweren Konsolgesims. Aber was sich weit eingreifender auswirkte: Die Fahrbahn wurde vom vierten Joch vor dem Pliensautorturm ab angehoben, flußabwärts auf Anschüttungen um den Torturm herumgeschwenkt, auf einer Betonbrücke über die Eisenbahngleise hinweggeführt und auf entsprechend hohen und breiten, weitausholenden Fahrrampen zum alten Straßenniveau wieder hinabgeleitet. Damit wurde verkehrstechnisch gewonnen, was nach den Vorstellungen der Zeit vor eben dreißig Jahren als gangbare und ausreichende Lösung erschien – gestalterisch ein verzweifelter Bemühen, aus einer unlösbaren Aufgabe das Beste herauszuholen. Es konnte nicht gut aus-



2. Eßlingen, Stadt und Pliensaubrücke. Kolorierte Handzeichnung von 1685
Aufnahme Landesbildstelle Württemberg



3. Eßlingen, Pliensaubrücke mit Torturm vom Oberwasser vor dem Umbau von 1927
Aufnahme Landesbildstelle Württemberg

gehen; das Ergebnis mußte zwangsläufig schlimm sein. Es mag nicht vorauszusehen gewesen sein, wie schnell diese Kompromißlösung dem wachsenden Verkehr nicht mehr genügen würde; überschaubar war aber das städtebauliche und denkmalpflegerische Unheil: Die Stadt war nun endgültig vom Fluß und von der Brücke getrennt; die Pliensaustraße, aus der Stadt zur Brücke führend, läuft heute gegen eine haushohe Betonrampenmauer an; der Torturm hat durch die Zuschüttung und Vermauerung nicht nur seine Form, sondern auch seine Funktion eingebüßt; die Brücke hat ihren ersten Brückenbogen verloren und ihr vom Tor ansteigendes Längsprofil, eine zweigleisige Straßenbahn mit ihren Leitungsmasten kam hinzu (Abb. 4 und 5).

Dies schändliche Herumflicken, diese schlimme Entstellung, dies Steckenbleiben auf halben Wegen sollte uns Heutigen, denen das Kritisieren vielleicht allzu leicht fällt, von neuen bösen Kompromissen abschrecken.

Eine neue Brücke stromaufwärts wäre auch damals die einzige richtige Lösung gewesen. Es fehlte nicht an Einsichtigen. Aber niemand wollte mit der Stadt die größeren Kosten tragen; die Maßnahmen für den Brückenverkehr schienen ausreichend; die Neckarkanalisation steckte noch in der ersten Planung – man

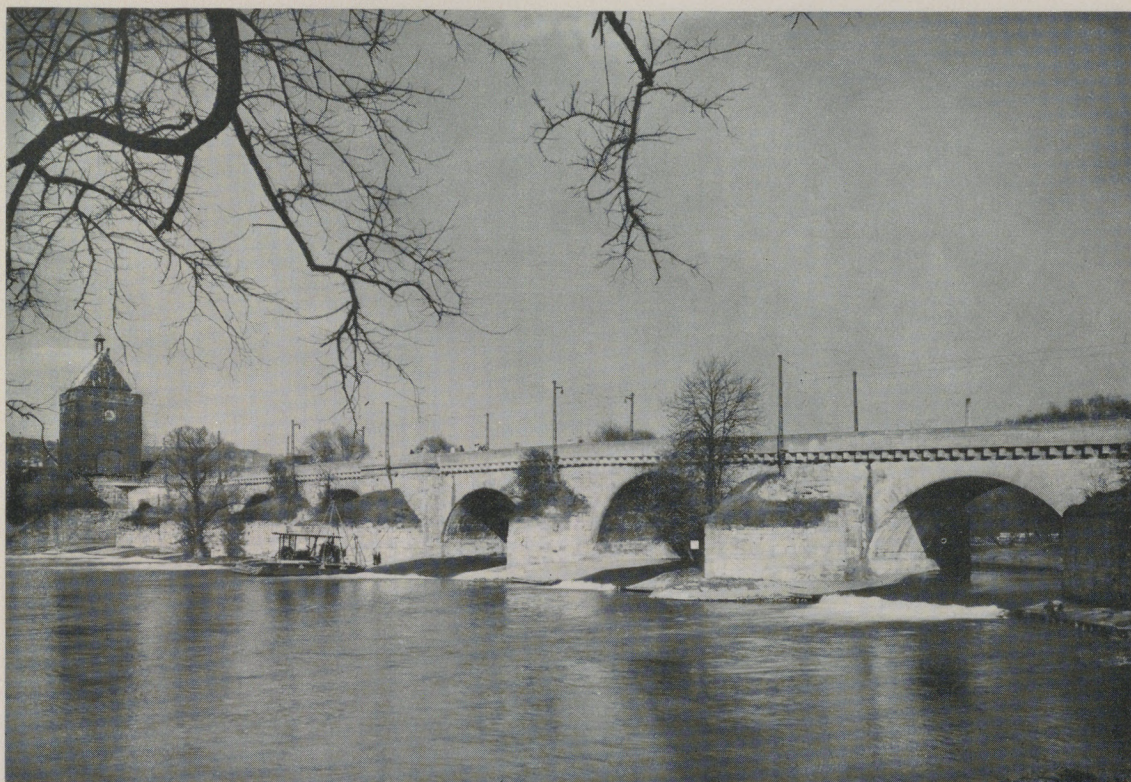
glaubte übrigens noch, durch die alten Brückenöffnungen hindurchkommen zu können –, und an eine autobahngleiche Schnellstraße im Neckartal dachte natürlich noch niemand.

1956 geschah ein weiteres Unglück: Mit Rücksicht auf den rapide wachsenden Verkehr wurde für den immer stärker werdenden Fußgängerstrom zum Bahnhof ein vier Meter breiter Fußgängersteg an der Unterwasserseite hinzugefügt – bei besten gestalterischen Absichten dennoch eine weitere schlimme Entstellung (Abb. 6). Daß die Oberwasserseite jedoch bis heute noch die Großartigkeit und Großzügigkeit der ursprünglichen Brückengestalt fast unversehrt behalten hat, zeigt das Brückenmodell des jetzigen Zustandes (Abb. 7).

So steht nun die ehrwürdige Brücke geschändet und vergewaltigt in einer entarteten Umwelt da (Abb. 5), einer ungewissen Zukunft entgegend zwischen den beiden Extremen: Wiedergutmachung aller Verunstaltungen oder völliger Untergang.

Die Gefährdung des Baudenkmals durch die heutigen Verkehrsforderungen

Die Pliensaubrücke, Eßlingens staufische Neckarbrücke, deren Denkmalswert selbst im heutigen Zu-



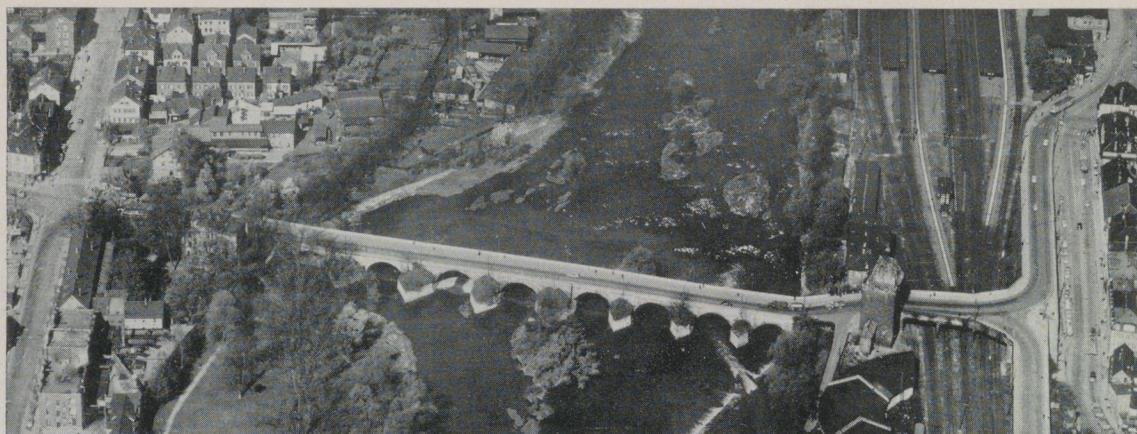
4. Eßlingen, Pliensaubücke mit Torturm vom Unterwasser nach dem Umbau von 1927
Aufnahme Landesbildstelle Württemberg

stande außer Frage stehen sollte, Wiederherstellung statt Abbruch heischend, steht in akuter Gefahr. Sie droht wie vieles, was die Bomben verschont haben, ein endgültiges „Opfer des Verkehrs“ zu werden. Die Aufgaben bewahrender und zurückgewinnender Denkmalpflege und vorwärtsdrängender Verkehrsplanung stehen in scheinbar unlöslichem Konflikt einander gegenüber. Wie viele andere westdeutsche Mittelstädte hat auch Eßlingen infolge der Nachkriegsereignisse und des stetigen Strukturwandels ein jähes Anwachsen der Bevölkerungszahl und somit auch der Verkehrsdichte zu verzeichnen. Nicht nur die innerstädtische Verkehrsnot im Bereich der Pliensaubücke verschlechtert sich von Tag zu Tag, einem Verkehrschaos zusteuern. Die Neckarkanalisation und der Ausbau der an Eßlingen vorbeiführenden Bundesstraße 10 zur vierbahnigen Autoschnellstraße verlangen zusätzlich als übergeordnete Verkehrsforderungen ihr Recht.

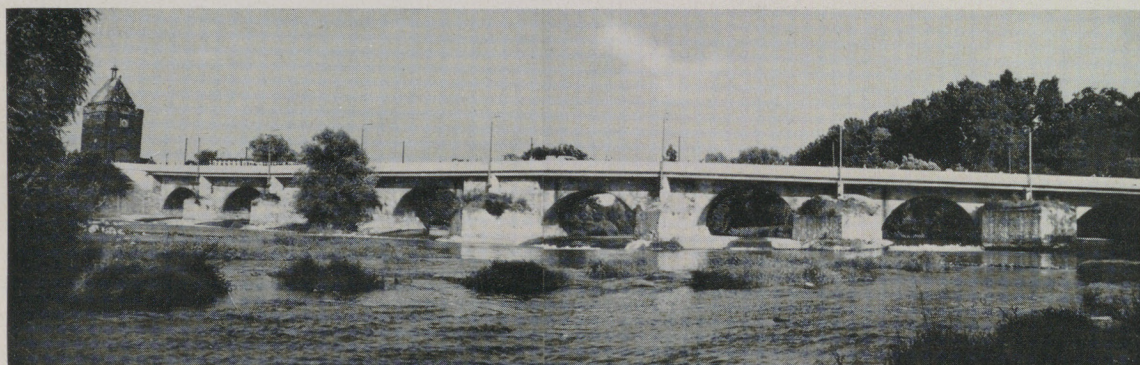
Nicht nur die Eßlinger Bürgerschaft nimmt, wie aus den überaus zahlreichen Diskussionsbeiträgen der

lokalen Presse ersichtlich ist, lebhaftesten Anteil; auch die Stuttgarter Tageszeitungen haben wiederholt berichtet, und die Fachpresse horcht warnend auf⁴. Die Eßlinger Ortsgruppe des Schwäbischen Heimatbundes veranstaltete eine überfüllte Kundgebung zur Rettung der Pliensaubücke. Und selbstverständlich hat sich das staatliche Amt für Denkmalpflege, ebenso wie der staatliche Denkmalrat als beratende Instanz des Regierungspräsidiums von Anbeginn an mit allen zu Gebote stehenden Mitteln für die Erhaltung der Brücke eingesetzt. Mit nicht minder ernster Sorge ist die Stadt Eßlingen seit langem mit immer neuen Vorschlägen um eine in jeglicher Hinsicht tragbare Lösung bemüht.

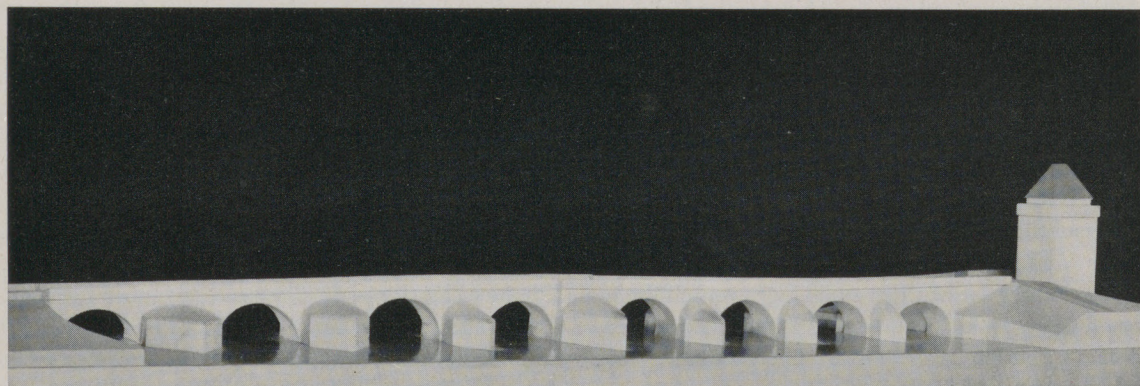
Die vielschichtig aufgeworfenen Probleme gehen freilich in erster Linie die Fachleute an, aber darüber hinaus auch eine weitere Öffentlichkeit und sicher in besonderem Maße auch die Leser dieser Zeitschrift, deren schöne Aufgabe die bewahrende Pflege jeglichen geschichtlichen Kulturgutes, nicht zuletzt auch der Baudenkmäler der „Schwäbischen Heimat“ ist.



5. Eßlingen, Pliensaubücke und Torturm vom Oberwasser (Luftbild)
Aufnahme A. Brugger, Stuttgart-Flughafen



6. Eßlingen, Pliensaubücke mit Torturm vom Unterwasser nach der Verbreiterung von 1956
Aufnahme Richter, Eßlingen



7. Eßlingen, Pliensaubücke mit Torturm vom Oberwasser, Modell des heutigen Zustandes
Aufnahme Richter, Eßlingen

Die bisherigen Planungsvorschläge und ihr gegenwärtiger Stand im Streit der Meinungen

Im folgenden wird versucht, die verschiedenen vorliegenden Planungen, soweit sie für den teilnehmenden Laien von Interesse sind, kurz darzustellen und einer kritischen Stellungnahme zu unterziehen:

a) Die neue Neckarbrücke (Vogelsangbrücke)

Der Plan einer neuen Entlastungsbrücke, über den in den zwanziger Jahren vergeblich diskutiert wurde, ist seit etlichen Jahren beschlossene Sache. Die neue „Vogelsangbrücke“ ist stromaufwärts in gut 200 m Abstand von der alten Brücke geplant. Sie soll auf weite Sicht den gesamten Fahrverkehr – mit Ausnahme der Straßenbahn – übernehmen. Vielleicht allzu aufwendige und platzraubende Verkehrsspinnen mit einer gewissen autobahnmäßigen „Überperfektionierung“ zur Ein- und Ausfädelung des innerstädtischen Verkehrs wie auch der Bundesstraßen-Schnellbahn sind für diese künftig wichtigste Verkehrsspanne über das Neckartal hinweg von den zuständigen städtischen und staatlichen Behörden überaus sorgfältig durchgeplant (Abb. 8). Die Stadt hat dabei für ihre Verkehrsanschlüsse einzelne Bauphasen festgelegt. Über die Notwendigkeit der schnellen Verwirklichung dieses freilich sehr kostspieligen Projekts herrscht in allen Gremien Einmütigkeit.

b) Die Neckarkanalisation

Die Planungen für die Schiffbarmachung des Neckars an Eßlingen vorbei sind bereits angelaufen. Die drei ersten stadtseitigen Brückenjoche mit zwei Pfeilern werden leider fallen müssen; eine moderne Überbrückung des Kanals wird erforderlich.

Die Kanaltrasse ist mit Vorsatz dicht vor den Brückenturm herangeholt. Hier verträgt die Brücke am ehesten einen Eingriff; denn diese Teile werden von den die Stadt umgrenzenden Höhen am wenigsten eingesehen; vom jenseitigen Ufer her – etwa im Zuge der künftigen Bundesstraße – wird die Lücke flußauf und flußab durch die stark überschneidenden Brückenpfeiler mit ihren Vorköpfen erfreulicherweise weitgehend optisch überdeckt. Erste Gestaltungsvorschläge der neuen Kanalüberbrückung, als Versuch einer Synthese von Altem und Neuem liegen von seiten des Denkmalamts in Zusammenarbeit mit der Stadt vor; gutes Altes und gutes Neues können sich sehr wohl vertragen! Die restlichen fünf Bögen mit ihren gewaltigen Pfeilern sind auch so noch von großartiger Imposanz (Abb. 11). Die Preisgabe der drei stadtseitigen Joche als überaus bedauerliche aber un-

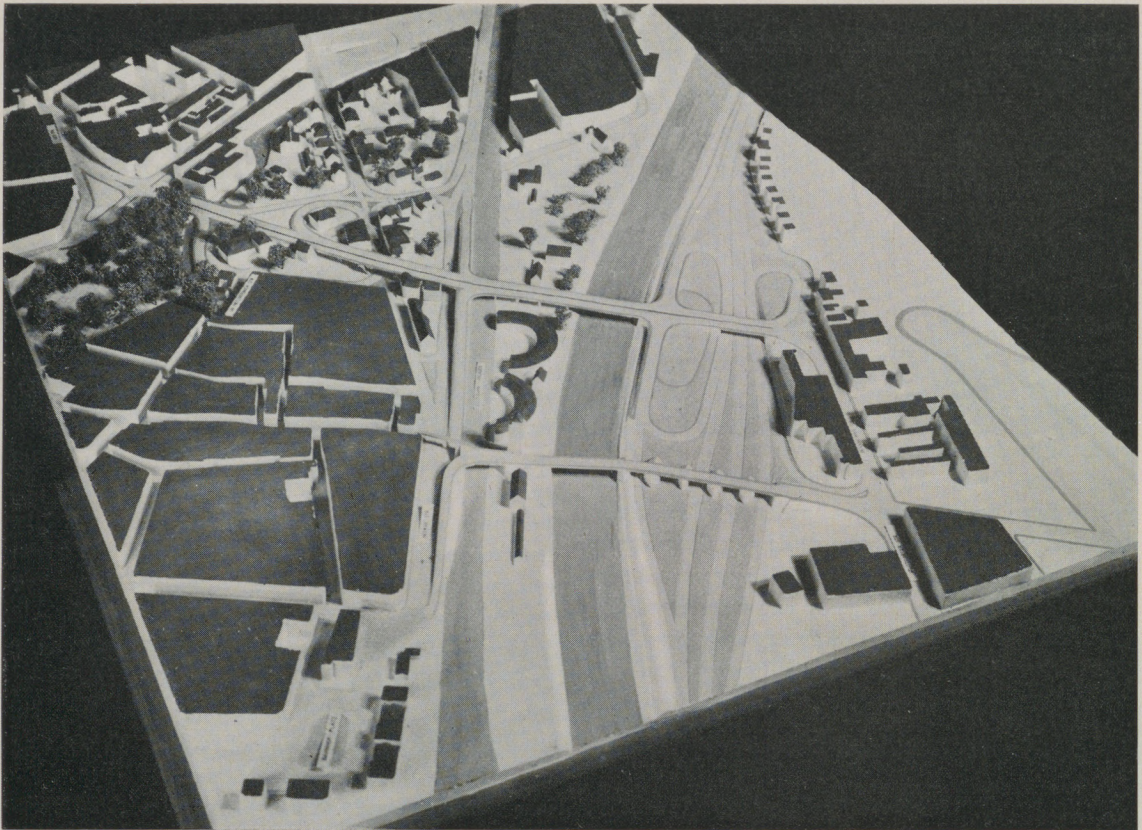
ausweichbare Einbuße hinzunehmen, hat sich der Denkmalrat schweren Herzens bereitfinden müssen, davon ausgehend, daß der übrige fünfjochige Brückenzug in seiner Gesamtheit unter Denkmalschutz bleibt und, soweit dies nur irgend möglich ist, durch bereinigende Entfernung aller Entstellungen seine ursprüngliche Gestalt zurückerhält (dies gilt auch für den Bereich um den Torturm herum).

c) Die Bundesschnellverkehrsstraße und die Pliensaubrücke

Es ist ein vierbahniger Ausbau der Bundesstraße 10 als autobahngleiche Schnellverkehrsstraße das Neckartal hinauf in Angriff genommen und von Stuttgart bis kurz vor Eßlingen bekanntlich bereits fertiggestellt. Die neuesten höher gesteckten Forderungen bedrohen dabei ernstlich den Bestand des restlichen Brückenzuges. Die Straßenbau-Abteilung des Innenministeriums verlangt aus wohl jedenfalls übersteigerten Verkehrsansprüchen mindestens den Abbruch der beiden südlichen Brückenjoche und an ihrer Statt eine moderne Spannbetonbalkenbrücke ähnlich der geplanten Kanalüberbrückung; denn sie sträubt sich neuerdings nicht minder energisch gegen eine geringfügige Fahrbahnabsenkung (90 cm!), mit deren Hilfe sich das verlangte Durchfahrtsprofil dieser beiden Brückenbögen gewinnen ließe; die „Wanne“ bliebe über dem Wasserspiegel des künftigen Kanals, und das beiderseitige Fahrbahngefälle wäre minimal. (Die gleiche Maßnahme ist kürzlich an der gleichen Strecke für die Untertürkheimer Inselbrücke in viel größerem Umfange durchgeführt und in der Presse als besondere technische Leistung herausgestellt worden.) Die Pliensaubrücke als gefährliche optische Sperre für die Verkehrsteilnehmer der Bundesstraße anzusehen, erscheint etwas ängstlich und engherzig; die Fahrbahnen verlaufen fast geradlinig und sichtbar.

Um deutlicher zu werden: Die Straßenbauverwaltung sollte die Erhaltungswürdigkeit der staufischen Brücke, so wie sie ist, als Faktum anerkennen und den technischen und finanziellen Mehraufwand hinnehmen, der nun eben durch das Unterfahren der Brücke entsteht; sie sollte nicht aus wenig überzeugenden Gründen den völligen oder weiteren Abbruch dieses außerordentlichen Baudenkmals und Geschichtsdokumentes verlangen, das materielles Eigentum der Stadt Eßlingen ist und geistiger Besitz des Volkes!

Es sind statt dessen allen Ernstes neue Vorschläge in Varianten herausgestellt, den etwa übrigbleibenden dreijochigen Brückentorso als „Baudenkmal“ stehen zu lassen und unmittelbar daneben stromabwärts eine neue Betonbrücke für den Straßenbahn- und



8. Eßlingen. Die alte und die neue Neckarbrücke, Planungsmodell der Stadtverwaltung
Aufnahme Richter, Eßlingen

Fußgängerverkehr zu bauen mit dem alten Brückentumpf als vorgeschalteter Aussichtsbastion (Abb. 9) oder auch sogar mit einem zweiten separaten modernen Fußgängersteg über den Brückenrest hinweg und einer neuen Brücke dicht dahinter lediglich für die Straßenbahn (Abb. 10)! Hierzu muß gesagt werden:

Bei der Pliensaubrücke handelt es sich darum, im Rahmen des Möglichen das *Gesamtbauwerk* zu erhalten, d. h. auch die enge gestalterische und historische Verbindung mit dem Brückentorturm, dem Altstadtkörper und dem Landschaftsraum. Der Torso einer aus jeglichem Zusammenhang herausgerissenen künstlichen Ruine – noch dazu in *dieser* Umgebung – ist ein überaus peinlicher Gedanke, der mit erhaltenden Prinzipien der Denkmalpflege nichts mehr zu tun hat, geschweige denn mit schöpferischen. Ein völliger Abbruch der Brücke wäre vorzuziehen! Vom Oberwasser her würde sich zudem ein überaus zwiespältiges Bild durch die optische Überschneidung des kläglich Brückenfragments mit der dahinterliegenden neuen Brücke darbieten, und auf der Unter-

wasserseite würde die neue Brücke das alte Rudiment höchst ungut überdecken. Da das allen Verkehrserfordernissen von heute und morgen gerecht werdende Bauprojekt der Vogelsangbrücke *unter allen Umständen so bald wie möglich und zu allererst* verwirklicht werden muß, erscheinen ein weiterer nur für den Straßenbahn- und Fußgängerverkehr bestimmter Brückenneubau oder sogar zwei Neubauten an Stelle der alten Brücke schon rein finanziell nicht vertretbar, ganz abgesehen von allen planerischen, verkehrstechnischen und denkmalpflegerischen Bedenken. Zwei bzw. drei neue Brücken auf einmal kann sich Eßlingen wohl wirklich nicht leisten. Oder soll auf diese Weise das Vogelsangbrückenprojekt zu Grabe getragen werden? Es wäre das Verkehrteste, was passieren könnte!

d) Ein älterer Plan der Eßlinger Stadtverwaltung

Es gibt aber auch noch ein älteres Projekt der Stadtverwaltung, das den eben geschilderten abenteuerlichen Ideen immerhin als tragbarer Kompromiß in verschiedener Hinsicht – auch aus denkmalpflegeri-

schen Gründen – durchaus vorzuziehen und zudem finanziell viel günstiger ist (Abb. 8):

Die Brücke bleibt in ihrer jetzigen Gestalt bis auf den Kanalabschnitt bestehen, dient aber künftig nur dem Straßenbahn- und Fußgängerverkehr. Bei der bisherigen Planung der Bundesstraße 10 als Schnellverkehrsstraße war von der Stadtverwaltung ein Ausscheren der Fahrbahnen und ein getrenntes Unterfahren einzelner Brückenjoche und dazu auch die oben erwähnte teilweise Fahrbahnsenkung ins Auge gefaßt. Mit allzu nachgiebiger Rücksicht auf den angeführten Widerstand der Landesstraßenbaudirektion gegen diese Wannenbildung ist nun daran gedacht, die beiden umstrittenen Bogenöffnungen entsprechend anzuheben. Eine solche zudem keineswegs billigere bauliche Maßnahme erscheint denkmalpflegerisch wenig vertretbar, wenn auch gerade diese zwei Bogen nach den Sprengschäden des Krieges bereits erneuert wurden; es kommt nicht auf die Kubikmeterzahl der alten Bausubstanz an, sondern auf die Wahrung der historischen Gestalt, die durch eine weitere Änderung des Längsprofils erneut in bedauerliche Mitleidenschaft gezogen würde. Auf der Bundesstraße wird sich von beiden Seiten her ein freier Blick auf den ganzen Brückenzug inmitten einer neu zu ordnenden und zu bereinigenden Parklandschaft des Tales darbieten. Die Brücke kommt zu neuer eindrucksstarker Wirkung (Abb. 11). Besonders schön wird der umfassende Überblick von der Vogelsangbrücke aus sein (Abb. 12).

Durch ein Abschwanken der Kanalüberbrückung wird die Verkehrsführung flüssiger; lediglich eine der beiden unschönen Straßenrampen – die zum Bahnhof hin – wird noch benötigt und dies nicht mehr in der bisherigen Breite. Vom Pliensauturm läßt sich soviel Abstand gewinnen, daß er wieder freigelegt und das Tor wieder geöffnet werden kann. Der Turm erhält somit, allerdings nur von der Oberwasserseite frei sichtbar, wieder seine alte Gestalt zurück; von den oben geschilderten früheren Verschandelungen im Bereich um den Brückenturm herum wird also manches bereinigt. Stromaufwärts kann die Brückenbrüstung ihr früheres Aussehen zurückerhalten; der schlimme Fremdkörper des in Beton vorgekragten Fußgängersteiges muß jedoch wegen der zweigleisigen Straßenbahn leider bestehen bleiben.

e) Ein Vorschlag des Verfassers

In der letzten Denkmalratssitzung, die ausschließlich den Sorgen um die Pliensaubrücke galt und gemeinsam mit den verantwortlichen Vertretern der städtischen und staatlichen Verwaltungen stattfand, trug

der Verfasser als weiteren Diskussionsbeitrag den folgenden Vorschlag bei, von dem er glaubt, daß er zur Rettung der Pliensaubrücke und zur gleichzeitigen grundlegenden und durchgreifenden Sanierung aller Verkehrsfragen ein konstruktiver ist:

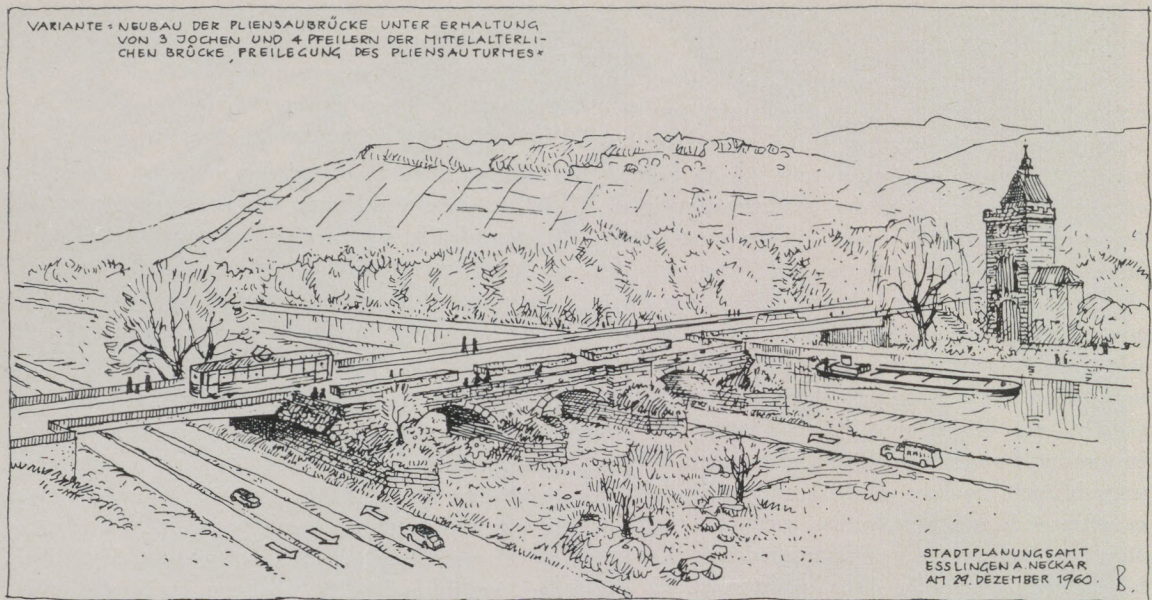
Die Brücke wird – wiederum natürlich abgesehen von der unausweichbaren neuen Überbrückung des kommenden Kanals – restlos mitsamt dem Torturm in ihrem ursprünglichen Zustand vor den Entstellungen unseres Jahrhunderts wiederhergestellt. An dem Unterfahren der Brücke durch die Bundesstraße 10 wird in der oben geschilderten Weise festgehalten.

Die Brücke wird ausschließlich dem Fußgängerverkehr zugewiesen! Die Fußgänger gelangen auf einer bequemen Freitreppe durch das Brückentor hinab und durch eine Unterführung (wie sie übrigens früher bereits vorhanden war) unter dem Bahnkörper hindurch unmittelbar zum Bahnhof und zur Stadt. Nur der Verzicht auf die Beibehaltung des Straßenbahnverkehrs und auf jeden sonstigen Fahrverkehr über die alte Brücke ermöglicht *neben einer völligen Verkehrsentflechtung die weitgehende Zurückgewinnung der historischen Brückengestalt*, zumal des besonders wesentlichen alten Brückenquerschnittes. Die Straßenbahn muß auf die Vogelsangbrücke verwiesen oder durch einen entsprechenden Autobusverkehr ersetzt werden, wenn sich bei näheren Untersuchungen erweisen sollte, daß die Einbeziehung der Straßenbahn in den innerstädtischen Fahrverkehr über die Vogelsangbrücke hinweg zu größeren Unzuträglichkeiten führt, als dies allgemein im Stadtverkehr unvermeidlich ist. Der Bundesstraßenschnellverkehr bleibt unberührt.

Der Vorschlag bietet beachtliche Vorteile:

Der sehr beträchtliche Fußgängerverkehrsstrom aus den ständig wachsenden Vorstadtgebieten jenseits des Neckars wird aus dem Fahrverkehr vollkommen herausgenommen und auch von der Vogelsangbrücke weitgehend ferngehalten; er erreicht völlig unbehindert auf schöner Promenade das stadtseitige Ufer und von dort ohne jegliche Kreuzung mit dem Fahrverkehr den Bahnhof, bzw. er wird wie von alters her geradeaus (und mit Hilfe einer anschließenden Straßenunterführung gleichfalls kreuzungsfrei) in die künftig als reine Fußgängerladenstraße auszuweisende Pliensaustraße hineingeleitet.

Die den schönen alten Brückenduktus empfindlich störende starke Aufhöhung des Brückenscheitels vor dem Brückentor kann wieder abgetragen, das alte Niveau vor dem Tor wiederhergestellt und der alte erste Brückenbogen vor dem Tor wieder freigelegt



9. Eßlingen. Der Torso der alten Pliensaubrücke in Verbindung mit einer neuen Straßenbahn- und Fußgängerbrücke, Schaubildskizze der Stadtverwaltung

werden; das gleiche könnte vermutlich mit den zwei ebenfalls zugeschütteten Brückenbogen am jenseitigen Brückenende geschehen. Der alte Brückenverlauf würde dadurch in seiner ganzen Länge zurückgewonnen. Der vorgebaute entstellende Fußgängerbetonweg entfällt mitsamt den Straßenbahnmasten!

Zur Kanalüberquerung genügt ein schmaler Fußgängersteg von geringerer Konstruktionshöhe (und damit leichter Gestalt). Die gesamte bisherige Tor und Brücke verschandelnde Eisenbetonüberbrückung um das Brückentor herum und über die Eisenbahngeleise hinweg fällt fort mitsamt den beiden verkehrswidrigen und häßlichen Straßenanschlußrampen, womit sich zugleich willkommener Freiraum bietet für eine Fahrbahnverbreiterung wie auch für den Fußgängerweg durch Grünanlagen von der Eisenbahnunterführung zum Bahnhof hin.

Der Pliensauturm, jetzt durch Verbauungen und Umböschungen rundum ruiniert, erhält dabei nicht nur seine alte nach allen Seiten hin freistehende und beherrschende Gestalt zurück, sondern zugleich seine alte historische Funktion!

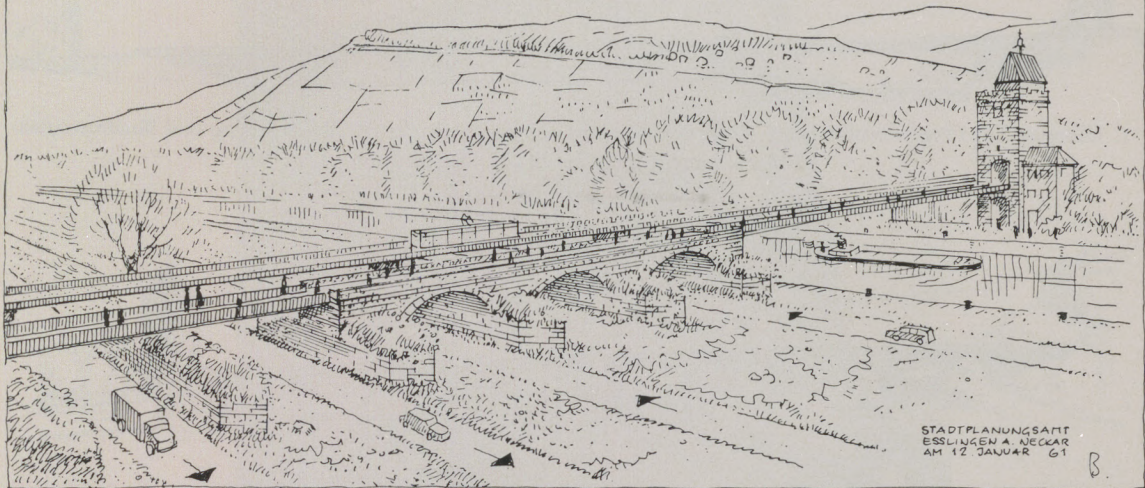
f) Der Sündenbock Straßenbahn

Dem Eßlinger Straßenbahnproblem wird, wie wir sahen, bei allen Planungsvorschlägen für die Pliensaubrücke eine besondere Bedeutung zugemessen. Die

Straßenbahn erweist sich bei allen Überlegungen als der Sündenbock, der daran schuld ist, daß keine Rechnung aufgeht. Was ist nun mit dieser Straßenbahn? Innerhalb der Stadt ist sie schon lange als notorisches Verkehrshindernis durch Autobuslinien ersetzt – bis eben auf jene Strecke aus den Vororten jenseits vom Neckar über die Pliensaubrücke weg zum Bahnhof hin. Als Überlandverbindung zu den Gemeinden auf der Filderebene im Eßlinger Einzugsbereich mit ganz vorwiegend Zubringerverkehr zum Bahnhof, dabei einer Serpentinstraße mit sehr starkem Gefälle zum Neckar hinab folgend, scheint sie den örtlichen Verkehrsspezialisten eine legitime und unentbehrliche Aufgabe zu erfüllen. Der Verfasser ist aber mit seiner Überzeugung nicht allein, daß auch diese Straßenbahn über kurz oder lang nicht mehr existieren wird oder nur noch im Überlandverkehr auf der Filderebene mit einem anschließenden dichten Autobuspendelverkehr etwa bis Nellingen hinauf, der sich beweglich in den städtischen Fahrverkehr, so auch im Bereich der Vogelsangbrücke, einzufügen vermag. Die kurvenreiche Gefällstrecke könnte dann breiter ausgebaut werden, da der Schienenkörper der Straßenbahn dort fortfällt.

Es gibt einen idealen, aber kostspieligen Vorschlag, der auch bereits näher untersucht ist; nämlich statt der scharfen und steilen Serpentinestrecke hinab zur

UMBau DER PliensauBRÜCKE UNTER ERHALTUNG VON 3 JOCHEN
UND 6 PFEILERN ZU EINER REINEN FUSSGÄNGERBRÜCKE, NEUBAU
EINER STRASSENBAHNBRÜCKE IN SPANNBETON.



10. Eßlingen. Der Torso der alten Pliensaubrücke in Verbindung mit zwei neuen Brücken für den Straßenbahn- und den Fußgängerverkehr, Schaubildskizze der Stadtverwaltung

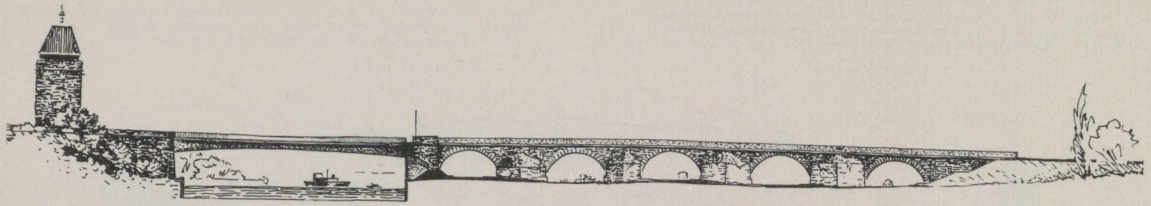
Pliensaubrücke die Straßenbahn auf einer neuen Trasse mit geringerem Gefälle am Talhang weiter neckarabwärts hinunterzuführen und unterhalb vom Bahnhof auf einer Hochbahnstrecke über die Bundesstraße, den Neckar und die Bahngeleise hinweg dem geplanten mehrstöckigen Großgaragenbau beim Bahnhof zuzuleiten, der im Erdgeschoß einen Omnibusbahnhof aufnehmen soll. Die Straßenbahn wäre dann aus dem gesamten städtischen Straßenverkehr ausgeschaltet, der Bahnhofplatz von der Straßenbahn entlastet, und es würden die westlichen, mit ihren Hochhausgruppen besonders dicht besiedelten Neubaugebiete im Bereich des einstigen Gestütes Weil auf kürzestem Wege eine Straßenbahnverbindung zum Bahnhof erhalten.

Ein anderer, auch nicht gerade billiger Gedanke geht noch weiter: nämlich die Straßenbahn den Neckarkanal bei der Pliensaubrücke unterfahren zu lassen und als Unterpflasterbahn zum Bahnhof weiterzuführen! Alles wegen der Straßenbahn! – Aber sollte man dies Eßlinger Sonderproblem nicht wirklich lieber durch eine völlige Umstellung auf einen ausschließlichen Autobusverkehr zu lösen versuchen?

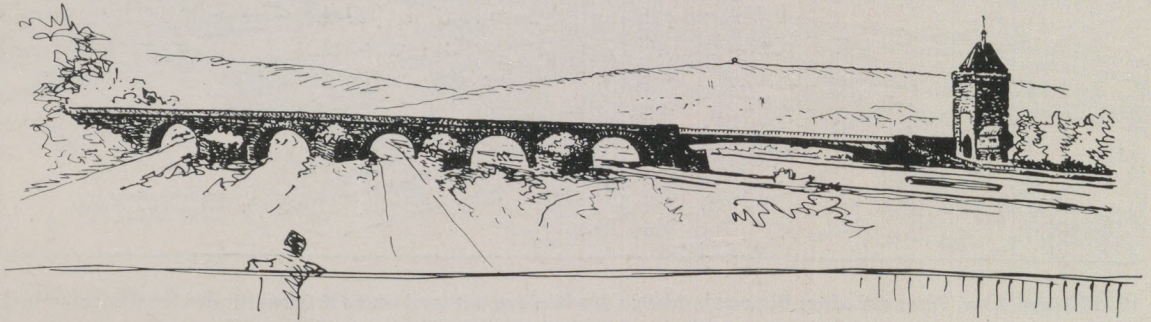
g) Zeitliche Rangfolge der Baumaßnahmen

Aus dem Vorschlag des Verfassers ergibt sich ein Zeitplan, der wohl auf jeden Fall zwangsläufig der richtige ist:

1. Sofortiger Bau der Vogelsangbrücke (mit oder ohne Straßenbahn), und zwar unter Kostenbeteiligung von Land und Bund. Die Brücke ist keinesfalls nur ein städtisches Bauvorhaben, sondern ein Bauanliegen der gesamten Öffentlichkeit. (Bei der Düsseldorfer Nordbrücke verteilen sich die unvergleichlich größeren Baukosten auf die drei Partner in gleicher Höhe).
2. Baldmöglichster Weiterbau der Bundesschnellstraße unter der alten Pliensaubrücke hindurch an Eßlingen vorbei. Erst durch die Herausnahme des Durchfahrtverkehrs wird der innerstädtische Verkehr wirksam entlastet. Vor allem der Durchfahrtverkehr, auf den etwa 60 % entfallen, erzeugt, selbst am meisten davon betroffen, die Verkehrsnot. Die Fortführung dieses so überaus dringlichen Straßenbaues ist freilich unmöglich ohne eine Hochwassersicherung durch den Ausbau des Neckarflußbettes als erste Stufe der Schiffbarmachung!
3. Gleichzeitig mit der Umbettung des Neckars Umbau der Pliensaubrücke unter Einbau der neuen Überbrückung des künftigen Kanals und unter Wiederherstellung und Bereinigung der Brücke und ihrer Umgebung. Bis zur Verkehrsübergabe der Vogelsangbrücke bleibt die Pliensaubrücke in ihrem gegenwärtigen Zustand alleiniger Verkehrsträger; weitere Brückenbauten erübrigen sich.



11. Eßlingen. Die Pliensaubücke mit Torturm vom Unterwasser mit Neckarkanal-Überbrückung und Bundesstraßen-Unterführung, Skizze des Staatl. Denkmalmrats



12. Eßlingen. Die Pliensaubücke mit Torturm von der neuen Vogelsangbrücke mit Neckarkanal-Überbrückung und Bundesstraßen-Unterführung, Skizze des Staatl. Denkmalmrats

b) Einholen von Gutachten und erneute Stellungnahme des Denkmalmrats

Selten wohl sind so vielfältig verflochtene Fragen und so stark widerstrebende Auffassungen mit einer denkmalpflegerischen Aufgabe verknüpft wie im Falle der Eßlinger Pliensaubücke. Es ist zu verstehen, daß das Gremium des Denkmalmrats einen schweren Stand hat. Auf seinen Vorschlag hat das Regierungspräsidium zwei auswärtige besonders berufene Fachleute, den führenden Denkmalpfleger Prof. Grundmann-Hamburg und den bekannten Stadt- und Verkehrsplaner Prof. Hillebrecht-Hannover zu einer klärenden Stellungnahme eingeladen. Diesen beiden maßgeblichen Gutachten kann mit Spannung entgegen gesehen werden.

Es ist freilich wohl mit Sicherheit zu erwarten, daß der Denkmalmrat, an seiner bisherigen Entscheidung festhaltend, niemals die Streichung der Brücke in der Denkmalsliste beschließen wird. Der Denkmalmrat tut als unabhängiges Gremium seine Pflicht, und er hat für seine Überzeugung nachdrücklich einzutreten. Wenn der Denkmalmrat die Pliensaubücke aufgibt, gibt er sich selber auf.

Wenn ein Ministerium oder ein Kabinett über einen solchen erneuten Beschluß des Denkmalmrats hinweg-

gehen zu müssen und zu können glauben, so gerät dadurch nicht der Denkmalmrat in eine peinliche Lage. Zweifellos dürfte ganz überwiegend auch die öffentliche Meinung – und das nicht nur in Eßlingen – hinter dem Wunsche stehen, daß die Pliensaubücke gerettet wird.

Wenn Bund und Land bei der finanziellen Last mittragen helfen, die der Stadt allein nicht aufzubürden ist, dann lassen sich Pläne verwirklichen, die die Brücke weitgehend und in schönerer Gestalt erhalten, die zugleich die Verkehrsverhältnisse auf weite Sicht und von Grund auf sanieren und eine neue stadtplanerische Ordnung schaffen, deren sich die Gegenwart vor der Zukunft nicht wird schämen müssen – ein Werk, bei dem Tradition und Fortschritt sich die Hand reichen.

¹ Vgl. Georg Himmelheber. Die Pliensaubücke in Eßlingen, ein Bauwerk des 13. Jahrhunderts. Nachrichtenblatt der Denkmalpflege in Baden-Württemberg. Heft 1/1960. – ² Vgl. Rudolf Lempp. Steinbrücken in Württemberg aus alter und neuer Zeit. Schwäbisches Heimatbuch 1940. – ³ Vgl. Rudolf Lempp. Die Pliensau-Überführung in Eßlingen. Schwäbisches Heimatbuch 1928. – ⁴ Vgl. Goerd Peschken. Raub-Bau! Zur bevorstehenden Zerstörung der Eßlinger Pliensaubücke. Bauwelt Heft 12/1961.