



B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan

NEUE NECKARBRÜCKE STADTMITTE

nach dem Lageplan des Stadtplanungsamtes vom 18.9.1963

I. A L L G E M E I N E S

Die alte Pliensaubrücke weist völlig unzureichende Abmessungen auf und muß durch einen neuen Bau an anderer Stelle ersetzt werden, da sie unter Denkmalschutz steht. Dann ist es möglich, daß die alte Brücke mit einem Umbau für den Neckarkanal in dem restlichen Teil etwa in dem derzeitigen Zustand verbleibt.

Als Ergebnis mehrerer Untersuchungen über den Standort einer neuen Brücke wurde festgestellt, daß diese nur oberhalb der Pliensaubrücke gebaut werden kann.

Nachdem die vom Städtischen Tiefbauamt ab 1953 bearbeitete und 1958 vom Gemeinderat als Bebauungsplan beschlossene Verkehrslösung Neue Neckarbrücke Stadtmittel bis heute aus den verschiedensten Gründen noch nicht als genehmigter Bebauungsplan vorliegt, war es dringend notwendig, nach einem realisierbaren Lösungsvorschlag zu suchen.

Aus diesem Grund wurde eine ganz neue einfachere Lösung untersucht und vorliegender Bebauungsplanentwurf ausgearbeitet.

II. S T Ä D T E B A U

Die Grünfläche der Maille ist eine geeignete Stelle der Stadt, um das Brückenbauwerk übersichtlich an die Kanal-, Kies- sowie

Kitterstraße anzuschließen. An dieser Stelle ist auch ein genügender Abstand zwischen dem Bauwerk und den mittelalterlichen Baudenkmälern gegeben. Der Grünraum der Maille reicht bis unmittelbar zu dem Brückenbauwerk hin und braucht nicht mehr, wie bei der ursprünglichen Planung, durch Freiräume innerhalb der Ohren erweitert werden.

Bei dem Brückenbauwerk handelt es sich nicht um eine zentrale Brückenlösung. Dem Generalbebauungsplan ist ein dezentralisiertes Brückensystem zugrunde gelegt. Die Neue Neckarbrücke Stadtmitte hat unter den bisher geplanten Brücken die schwierigsten Verkehrsbedingungen zu erfüllen. Städtebaulich werden weder die erste noch die zweite Baustufe mehr einen entscheidenden Eingriff in das Stadtbild bringen, der bei der bisherigen Lösung manche Bedenken auslöste. Es ist darüberhinaus nicht mehr notwendig, in einer weiteren Entwicklung immer tiefer in den Baubestand und den Stadtraum einzugreifen, womit gegeben ist, daß das Bauwerk mit Sicherheit in die geplante Endform hineinwächst.

Die Gestaltung der Brücke wird in einer engen Zusammenarbeit von Architekt und Ingenieur erfolgen müssen, um die Einfügung des großen Brückenbauwerkes in die vorhandene Wohn- und Geschäftshausbebauung so behutsam wie nur möglich vorzunehmen. Die Planung des Kreisverwaltungsgebäudes, der Grünraum der Maille, der Neubau der Neckarwerke und ein späteres Theater werden weiter einen nicht unwesentlichen städtebaulichen Beitrag zu der Einbeziehung des Brückenbauwerkes in den Stadtraum bringen.

III. S T A D T P O L I T I S C H E G E S I C H T S P U N K T E

Nach dem Bau der Neckarbrücken Mettingen und Obereßlingen kommt der Neckarbrücke Stadtmitte nicht mehr die frühere zentrale Funktion zu. Es ist somit nur logisch, wenn man sich dieser beiden Brückenbauwerke bedient und frühere, der Neckarbrücke Stadtmitte zuge dachte Funktionen durch diese beiden Brückenbauwerke aufnehmen läßt.

Die Kosten für das neue Brückenbauwerk und den Grunderwerb stehen in einem angemessenen Verhältnis zu den wirtschaftlichen Möglich-

keiten der Stadt. Das Straßengerüst auf dem rechten Neckarufer bleibt völlig unangetastet, und die Planung selbst erlaubt wegen der verhältnismäßig wenigen Gebäude, die fallen müssen, einen frühzeitigen Baubeginn. Wichtig ist in diesem Zusammenhang vor allem, daß bereits mit dem ersten Bauabschnitt der volle Verkehrseffekt erzielt wird. Gegenüber der ursprünglichen Planung ist für ein neues Kreisverwaltungsgebäude eine größere Fläche ausgewiesen worden; das gleiche gilt für den Neubau eines Theaters. Es ist über die seinerzeitigen Ausweisungen hinausgegangen worden, um diese Gebäude vorbildlich an dieser wichtigen Stelle in das Stadtbild einfügen zu können.

IV. VERKEHRSTECHNISCHE GESICHTSPUNKTE

Die neue Lösung mit zwei ampelgesteuerten Hauptkreuzungen erlaubt eine ganz leichte Orientierung auch für den mit den örtlichen Verhältnissen nicht besonders vertrauten Verkehrsteilnehmer. Die große Kreuzung Kanal- und Kiesstraße beherrscht optisch den Fußpunkt des Kreuzungsbauwerkes. Es handelt sich hierbei um eine einfache Kreuzung, die jedem vertraut ist.

Vor der vorher genannten Hauptkreuzung Kanal- Kiesstraße steht für die Kraftfahrzeuge ein riesiger Stauraum zur Verfügung. Es ist ein alter verkehrstechnischer Grundsatz, daß ein Stau vor der Stadt anzustreben ist, was besser ist, als ein Stau in der Stadt.

Mit der Lösung einer direkten Anbindung der Ulmer Straße an den Altstadtring ist es auch gelungen, die außerordentlich schlechte Kreuzung Kanal- Neckarstraße zu beseitigen. Künftig hat man es an dieser Stelle nur noch mit einer Einnündung der Kanalstraße aus Richtung Schillerplatzunterführung in die Neckarstraße zu tun.

Der Plan läßt erkennen, daß für die Lage des Brückenbauwerkes bis zur Maille die Nahtstelle zwischen verschiedenen bebauten Gebieten mit unterschiedlicher wirtschaftlicher Nutzung und kultureller Bedeutung gewählt wurde. Die Ausnutzung einer heute bereits vorhandenen natürlichen "Schneise" im Baugebiet ermöglicht es, ohne Durchschneidung zusammenhängender Baublocks auszukommen. Damit bleibt das lebendige Eigenleben des Quartiers Vogelsangstraße/Fabrikstraße von baulichen Eingriffen und störenden Fremdenverkehr verschont;

es kann sich als city-nahes Gebiet weiter entwickeln, ohne vom Stadtkern abgeschnitten zu sein.

Die Auf- und Abfahrtsrampen liegen am Rande der Altstadt in Anlehnung an die gegebene Barriere der Eisenbahnanlagen. Sie erzeugen also keine neuen Zäsuren in vorhandenen Baugebieten. Die Bebauung innerhalb des Bauwerkes bleibt voll lebensfähig. Dabei ist es daraus möglich, zu einem späteren Zeitpunkt diese Flächen nach und nach städtebaulich zu sanieren.

Im übrigen wird bezüglich der Verkehrsbeziehungen, der Abmessungen des Bauwerkes und der Straßen sowie der Ausgestaltung des Bebauungsplanes auf den Lageplan des Stadtplanungsamtes vom 18.9.1963 hingewiesen.

V. K O S T E N D E S B R Ü C K E N B A U W E R K E S

Die Kosten für das ursprünglich geplante Brückenbauwerk ab Widerlager linkes Neckarufer bis zur Karmeliterstraße waren auf DM 15 360 000.-- geschätzt worden. Es kann davon ausgegangen werden, daß für die neue einfachere Planung mit weniger Kosten zu rechnen ist. Das gleiche gilt für die Grunderwerbskosten für neue Straßenflächen, die auf ca. DM 4 896 000.-- geschätzt worden waren und für die von dem Bebauungsplan betroffenen Gebäude, für die nach dem Brandversicherungsanschlag ein Wert von DM 1 803 000.-- angegeben war.

