

Vortrag Bürgerparkverein Bamberger Hain e.V. - 26. April 2023

Einführung in das Jahresthema: „50 Jahre Hainbrücke“

Folie 1

220 Jahre Theresienhain in Bamberg
100 Jahre Botanischer Garten
50 Jahre Hainbrücke

Folie 2

Inselstadt Bamberg, blaue Linie: Stadtdenkmalgrenze

Wir wählten als Jahresthema das jüngste Jubiläum. Es ist nämlich in Bamberg noch immer aktuell, doch tatsächlich wird bereits seit über mehrere Jahre die Brücke saniert, wir ertüchtigt für den wachsenden Autoverkehr, für immer schwerere Fahrzeuge. Zeigt sich nur, dass die Stahlbetonbauten, von denen wir alle hofften, dass sie länger als gemauerte Brücken halten würden, dieses Versprechen nicht einhalten können.

Folie 3

Wie aber kam es zu diesen Eingriff an der Nahtstelle zwischen den Theresien- und Luisenhain.

Lassen sie mich etwas ausgreifen. Und ich gehe tatsächlich in das 1. Drittel des 20. Jahrhundert zurück, nämlich in das Jahr 1933 – vor 90 Jahre also versammelten sich eine Gruppe von führenden Architekten und Stadtplaner in Athen um über die damals gegenwärtigen städtebaulichen Probleme zu diskutieren und verabschiedeten die „Charta von Athen“. Federführend war Le Corbusier (Deshalb studierte ich Architektur und Stadtplanung)

Folie 4

Mittelalterliche Städte waren eng, aber auch die Gründerviertel des 19. Jahrhunderts waren nicht viel besser – denken Sie einfach an die Berliner Gründerviertel mit mehreren Hinterhöfen, die Hofgrößen richteten sich nach den Drehleitern der Feuerwehr, Gewerbe, Wohnen, auf engsten Raum, Toiletten – trocken auf halber Treppe, Wasserstellen am Straßenrand mit Pumpschwengel in Eimern gegossen und noch oben getragen. Hygiene, eigentlich ein Fremdwort. Das alles sollte nun besser werden, Funktionen trennen: Wohnen – Arbeiten – Verwalten – Einkaufen – Banken – Erholen. Natürlich musste man auch die Verkehrsströme neu ordnen.

Der zweite Weltkrieg hinterließ in Deutschland zerstörte Innenstädte. Im Wiederaufbau erkannten die Planer ihre Chance, die Charta von Athen auch anzuwenden, dort wo es eigentlich gar nicht ging.

Folie 5

Rudolf Hillebrecht schuf in Hannover eine neu geordnete Stadt. Von Kreisel zu Kreisel zogen sich die Verkehrsachsen durch die Innen und Außenstadt. Die Innenstadt wurde neu geordnet, Banken- Kaufhaus – Verwaltungsviertel entstanden, auch eine „historische Altstadt“ eine Straße in der Nähe der Stadtkirche wurde zur historischen Meile ausgebaut. Die wenigen, vom Krieg verschonten, übrig gebliebenen alten Fachwerkhäuser wurden ab- und dort wieder aufgebaut.

Folie 6

Die Architekten beschäftigen sich natürlich auch weiter wissenschaftlich mit dem Problem Stadt und dem zunehmenden Autoverkehr. 1959 veröffentlichte Bernhard Reichow sein Buch: Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrschaos.

Beispiele: Hannover, Kassel, Köln, Minden., rechtes Bild Brasilia, Stadtplaner Oskar Niemeyer

Folie 7

Minden zum Beispiel, eine Stadt von ca. 80.000 Einwohnern, ca. 100 QKM Doppelt so groß wie Bamberg, im Krieg stark zerstört, es gab nur eine Brücke über die Weser. 1969 wurde der Verkehr neu geordnet, aus einem wurden zwei Weserübergänge, die Innenstadt verkehrsberuhigt, Umgehungsstraße gebaut, Neuorientierung des Verkehrs zur autogerechten Stadt, mehrspuriger Ring um die Altstadt, öffentlicher Personennahverkehr in einem, nahe dem Mindener Dom gelegenen zentralen Omnibusbahnhof konzentriert – später an den südlichen Altstadtrand verlagert.

Folie 8

Grundideen waren die aus dem mittelalterlichen stammenden Altstädte mit engen Straßen und Gassen, den modernen Mobilitätsbedürfnissen anzupassen. Insbesondere für Autofahrer, Anlieferung von Waren per LKW's sicherzustellen. Deshalb mehrspurige Umgehungsstraßen, Stadtringe, oft in aufzulassenden Stadtwällen, Befestigungsanlagen usw. (Köln z.B.).

Fußgängerzonen

Straßenunterführungen für Radfahrer und Fußgänger

Parkhäuser

Parkleitsysteme

Straßenbahnen und Oberleitungsbusse abschaffen

Ausbau des ÖPNV (wurde und wird bis heute nicht gemeistert, zumindest in den Klein- und Mittelstädten; es fehlen schlicht die Finanzmittel und die politische Durchsetzungskraft gegenüber dem dann fest etablierten Autolobbyisten. Links Münchner Stachus vor der Fußgängerzonenplanung, rechts Hillebrechtplan Hannover

Folie 9

Kommen wir zu Bamberger nach dem Krieg ca. 80.000 Einwohner, nur ca. 50 QKM Fläche, fast unzerstört. (Vom Krieg verschont vom Stadtrat nicht) auf einer Flussinsel liegt die Bürgerliche Altstadt, am östlichen Regnitzarm (Bergseitig) entwickelte sich Klerikerstand, Dom, Jakobuskirche, St. Michael, St. Stefan, Karmeliterkloster, Obere Pfarre und über alles thronend die Altenburg am westlichen Regnitzarm, im Flachland, St., Gangolf und die Gärtnerstadt.

Verkehrsmäßig erschlossen von Süd nach Nord östlich der Regnitz der Fernhandelsweg von Nürnberg nach Erfurt (Königsstraße, Siechenstraße) und von Ost nach West Scheßlitz über Memmelsdorf die Königstrasse querend, über die Seesbrücke (Kettenbrücke) mitten durch die Altstadt an der einstigen Bürgerkirche St. Martin vorbei, Obstmarkt dann durch das Rathaus und Kaulberg nach Würzburg. Stadtplan von 1923 mit Straßenbahn-Linienplan.

Folie 10

Straßenbahn und Autos vor der Martinskirche

Übrigens, durch das Rathaus führte auch eine Straßenbahn mit Oberleitung.

Die Eisenbahnerschließung Süd – Nord (Ludwignordbahn) verlief weit östlich durch den Rand der Gärtnerstadt.

Gemäß Charta von Athen – der autogerechten Stadt, wird auch in Bamberg die Lösung gesucht und gefunden, indem der Berliner Ring und der Münchner Ring geplant und realisiert wurden.

Waren der Berliner Ring noch einfach zu lösen, stellte die Regnitzquerung die Verkehrsplaner vor größeren Herausforderungen.

Neben der verwirklichten Lösung gab es auch alternativen, nämlich eine großzügigere die die Regnitz bei Bug hätte queren sollen. Nur eine Brücke beispielsweise und der Bürgerpark Hain wäre verschont geblieben.

Problem erkannt, alles war eng, eine Altstadtumgehung war zwingend erforderlich. Das Problem Kaulbergumgehung wird im nächsten Vortrag am 24. Mai, von Prof. Dr. Wilfried Krings erörtert werden.

Dennoch ein paar Erinnerungen:

Die Stadt Bamberg hatte 1961 ein Gutachten bei der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, Landesgruppe Bayern in Auftrag gegeben. Ergebnis Berliner / Münchner Ring, letzterer Regnitzquerung zwischen den beiden Hainen.

Folie 11

Mit dem Ergebnis war ein Großteil der Bamberger Bürgerschaft: Bürgerverein VI Distrikt, Stefansberger Bürgerkreis im III. Distrikt, Bamberger Hausfrauenbund e.V., Remeiskreis, Hainfreunde Schutzgemeinschaft zur Erhaltung des Bamberger Hains, Bund Naturschutz Kreisgruppe Bamberg, Kommunalen Arbeitskreis in der Bayern-Partei Bamberg Naturforschende Gesellschaft, Historischer Verein, Civ. Ingenieur Langhammer, Sachverständiger für Kraftfahrzeuge-Verkehrsfragen, überhaupt nicht zufrieden. Kernsatz des Schreibens: „Sie (die unterzeichnenden) sind zum Ergebnis gekommen, dass das Gutachten keine geeignete Grundlage darstellt um darauf eine Entscheidung des Stadtrates über diese sogenannte Südtangente zu gründen.“

Oberbürgermeister Dr. Theodor Mathier beantwortet dieses Schreiben am 15. Juni 1966 abschlägig und begründet dies mit den zwischenzeitlich nicht mehr tragbaren Verkehrssituationen, und dass eine Südtangente zu viel Zeit in Anspruch nehmen würde.

Somit wurde die planfestgestellte Südtangente in Angriff genommen. Beauftragt wurde das Ingenieurbüro Regierungsbaumeister Xaver Dorsch, München, hier ein Planausschnitt über die Flutmulde von 1967, ausführende Firma: ARGE Grün und Bilfinger, Carl Brandt und E. Heikamp. Nürnberg.

Damit sind wir beim eigentlichen Thema, die Brücke an der Nahtstelle zwischen Theresien- und Luisenhain.

Ich habe mir die Mühe gemacht im Stadtarchiv und in die noch im Rathaus liegenden Registraturakten wenigstens quer zu sichten und die wichtigsten Entscheidungen herauszufiltern. Es ist ja nicht so, dass mit der Brückenlandschaft, die neben der Hauptbrücke geschaffen wurde, nicht etwas wirklich bemerkenswertes qualitätsvolles entstanden wäre.

Eigentlich dachte ich, für so eine schwierige Aufgabe wäre ein Architekturwettbewerb zur Lösung des Problems angemessen. Doch weit gefehlt. Die Stadt Bamberg plante mit dem Straßenbauamt (es handelt sich ja um die Verlegung einer Bundesstraße) die Trassenführung, und die Brücke?

Was wir wissen ist, dass der Architekt Prof. Dr. Bernhard Winkler mit dem BDA Preis ausgezeichnet wurde. Leider fand ich nichts in den Akten und auch meine Kolleg*innen waren nicht schlauer.

Folie 12

Bernhard Winkler: Euroforum aus dem Internet

Seit 1973 Professor an der Technischen Universität München. Also im gleichen Jahr als die Hainbrücke eingeweiht wurde. 1955 Studienabschluss an der Fakultät für Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart.

Winkler hat diverse Konzepte für die Verkehrsbeschränkung in Stadtzentren entwickelt, wie zum Beispiel das weltweit berühmte Projekt von Bologna. Weitere Stadtplanungsprojekte wurden in folgenden Zentren umgesetzt: Florenz, Verona, Bozen, Riva del Garda, Venedig, Rom, Genua, Toledo (Spanien). Außerdem hat er seinen Beitrag zur Verkehrs- und Straßenplanung in verschiedenen Städten geleistet (beispielsweise die Fußgängerzonen in München und Nürnberg). Sein Hauptanliegen in puncto Stadtplanung ist die Neuentdeckung der Qualität der historischen Zentren unserer Städte durch neue Mobilitätslösungen.

Aber, es lebt ja noch der Planer dieses Bauwerkes. Also machte ich mich auf nach Starnberg und interviewte den 94-jährigen Schöpfer dieser Anlage. Versehen mit einem Fragenkatalog von Herrn Prof. Dr. Krings und Herrn Reuter unseren Homepagepfleger. Ein freundliches Gespräch nach eine langen Zug Hin- und Rückfahrt und mit einer frühen Bemerkung, Bamberg, diese Stadt betrete ich nie wieder. Fragen zum Architekturpreis und eventuellen Wettbewerb. Zum Architekturpreis da finden sie nichts. Weder die Architektenkammer, noch der BDA hat das Ereignis archiviert und er selbst war bei der Verleihung nicht in Bamberg anwesend. Stolz aber ist er immer noch auf die Lösung. Das ist ja nicht eine Brücke, das ist ja ein ganzes Ensemble von Brücken.

Folie 13

Und wie kam er zum Auftrag? Wettbewerb?

Nein, er war befreundet mit dem ausführenden Brücken-Ingenieur Frank Büchting, mit dem hatte er schon mehrere komplizierte Gestaltungslösungen gefunden und realisieren lassen.

Prof. Rudolf Winkler kommt also nicht mehr nach Bamberg, warum? Die Brücke war ja solch ein Erfolg, dass die Stadt Bamberg ihn auch mit der Gestaltung der Fußgängerzone beauftragte.

Folie 14

Winkler, der Erfinder der Fußgängerzonen. Er hatte die größte Fußgängerzone Europas in Bologna geplant und realisiert (1985).

„Videokameras, auf Feuerwehrlatern montiert, filmten den Verkehr an wichtigen Kreuzungen. Die Langzeitbeobachtungen analysierte Bernhard Winkler, Professor für Architektur an der Technischen Universität München, im Auftrag der Stadt dann per Computer.

Schließlich verschrieb Winkler dem Verkehr von Bologna eine drastische Kur: Sperrung zweier Hauptverkehrsadern in der Innenstadt für den Privatverkehr seit Januar; ab Juni dürfen dann im Zentrum nur noch öffentliche Verkehrsmittel, Taxis und die 35 000

Bewohner des historischen Stadtkerns fahren - wesentlich weniger also als die 450 000 Fahrzeuge, die bislang täglich durch das labyrinthische Netz mittelalterlicher Gassen, Straßen und Plätze im Zentrum der Stadt kutschieren. Auf seinen 4,5 Quadratkilometern Innenstadt soll Bologna derart bis zum Sommer die größte Fußgängerzone Europas werden.

Der Plan wirkt zunächst abschreckend. Schließlich weiß man, dass etwa die in bundesdeutschen Großstädten eingerichteten autofreien Zonen tags zu überfüllten Einkaufspisten verkümmerten, während nach Ladenschluss »nichts als der Horror vacui umgeht« ("Süddeutsche Zeitung").

Doch Winkler, der Anfang der siebziger Jahre die berüchtigte, wenig urbane Münchner Fußgängerzone plante, meint die Fehler der Vergangenheit in Bologna vermeiden zu können. Anders als in der Bundesrepublik sieht er in den Zentren italienischer Städte ein »lebendiges Gemenge aus Handwerksbetrieben, großen und kleinen Läden, Restaurants und Wohnungen erhalten, das nur aufblühen kann, wenn der Verkehr beruhigt ist«.

Wohl im Glauben an die ordnende Kraft der Deutschen wurde Winkler von italienischen Zeitungen umgehend zum »deutschen Zauberer« ernannt. Schon trafen Hilferufe aus anderen italienischen Städten bei ihm ein, sogar aus Rom, wo der »mago tedesco« ab Mitte nächsten Jahres tätig werden soll.

Und schon bevor der »mago tedesco« die Autos aus dem Zentrum von Bologna verscheuchte, verordneten sich andere große Städte Italiens drastische Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.

Zufahrtsverbote reichen also nicht. Parkplätze müssen geschaffen, die öffentlichen Verkehrsmittel ausgebaut werden. Der Winkler-Plan für Bologna geht außerdem schrittweise vor. Er vermeidet, schrieb die »Repubblica«, den »Elektroschock«.

Werden sich die Bewohner von Bologna den geplanten Beschränkungen ihrer Bewegungsfreiheit fügen?

Winkler ist da optimistisch: »Das gleiche Prinzip hat in Florenz funktioniert. Außerdem: Bologna ist eine fast preußische Stadt.«

Autos werden auch keineswegs ganz aus der Altstadt von Bologna verbannt, vor allem einige Hauptverkehrsadern sollen ganz dem öffentlichen Nahverkehr vorbehalten bleiben. Der wiederum wird über einen Ring von Park-und-Ride-Plätzen am Rand des Zentrums nutzbar gemacht.

Fußgänger aber werden die wichtigsten Verkehrsteilnehmer im verkehrsberuhigten Bologna sein. Ihrem Tempo müssen sich die Busse anpassen - sie sollen Schritt fahren.

Wie wichtig es ist, die Bevölkerung auf geplante Beschränkungen einzustimmen, zeigte sich in Neapel. Dort hatten die Behörden von einem Tag auf den andern das gesamte Zentrum für Autos gesperrt. Daraufhin kam der Verkehr zum Stillstand, eine aufgebrachte Menge drohte das Rathaus zu stürmen. Die Verantwortlichen mussten per Hubschrauber in Sicherheit gebracht werden.

Überdies reagieren die Italiener nicht immer so, wie ihre Behörden es wünschen.

Das Verkehrsamt von Mailand verteilte vor zwei Jahren 800 gelbe Fahrräder in der Altstadt - die Bewohner sollten zu ihren Geschäften lärmfrei und raumsparend radeln, ein origineller Einfall. Leider waren innerhalb von zwei Tagen fast 700 Fahrräder verschwunden.

Folie 15

Er hatte die Münchner Fußgängerzone geplant. Er hatte den berühmten Brunnen am Stachus geplant, Er hatte die Wasserlandschaft im Olympiagelände wesentlich gestaltet. Und dieser Mann kam nicht zur Preisverleihung und möchte Bamberg nicht mehr betreten. Mal sehen ob er heute nicht doch unter uns weilt, denn am Ende unseres Gespräches war er ein bisschen versöhnt. Fragmente seines Röhrenbrunnens sind im Stadtarchiv, auch Pläne und Fotos – hoffentlich bleibt nach der Neugestaltung auch diese Zeit noch ausstellungswürdig.

Zum verunglimpften Röhrenbrunnen – „Prostata-röhren“ meinte er dann doch noch, nunja vielleicht kann man so ein großes Kunstwerk wirklich nicht in eine Kleinstadt wie Bamberg platz- bestimmend einbringen. Aber das wie, wie man ihn in der Presse verunglimpfte, das war und ist noch immer zu spüren.

Dass die Zimmerleute ihn in den von ihm gestalteten Brückenpfeiler einbetonieren wollten, das nahm er noch mit Humor.

Folie 16

Wasserpilzbrunnen neben der Münchner Frauenkirche, erst vor wenigen Jahren von ihm geplant.

Folie 17

Er wusste schon, was er den Handwerkern abverlangte.

Die Brücke: Baubeschreibung vom Dez. 1970: „Überführung über den linken Regnitzarm und den Hollergraben. Im Zuge der Südtangente einschließlich Entwässerungsleitungen zwischen Bau-km 1+350 u.dem nordöstl. Brückenlager.“

Spannbetonbrücke mit einzelligem Hohlkasten/ Überbau in Längs- und Querrichtung beschränkt vorgespannt. Ausführung in vier Bauabschnitten.

Folie 18

Im weiteren: An der Nahtstelle zwischen dem Theresienhain und dem Luisenhain sind im Zuge der Südtangente (Münchner Ring) der Bau einer Straßenbrücke über den linken Regnitzarm und den Hollergraben sowie die Errichtung von 3 kleinen Überführungen über den Hollergraben vorgesehen. Außerdem erfolgt an dieser Stelle eine völlig neue Gestaltung des Hollergrabens.

Aufhebung der beiden Brücken über den Hollergraben,

Neues Überfallwehr, das vorhandene Streichwehr (Steinwehrlein) und die vorhandene Schütze werden aufgelassen.

Planung der Brückenlandschaft durch Prof. Bernhard Winkler, Entwürfe Optimierungen.

Folie 19

Die Hauptbrücke war schon fertig gestellt, erst dann kamen die unteren Übergänge

Folie 20

Nochmals Planungen zur Flusslandschaftsgestaltung im Schwarzweißentwurf und

Folie 21

Der farbige Plan und der Detailplan zum neuen Wehr, der Wasserrutsche

Folie 22

Die Hauptbrücke ist fertiggestellt, die Kleinbrücken über den neuen Hollergraben gerade im Bau, aber auch das Brückengeländer der Hauptbrücke war der geschwungenen Linienführung entsprechend angeglichen.

Folie 23

Das neue Steinwehrlein, die Wasserrutsche im Plan und vor der Flutung

Folie 24

Das Wehr als sportliche oder auch Vergnügungsrutsche für Bootfahrer
Fertigstellung 1973

Folie 25 und 26

Originalfotos von Prof. Dr. Winkler

Folie 27 und 28

Die Brücke heutige Ansichten

Folie 29

Exkursion:

Bamberger Plätze und Fußgängerzone.

Übersichtsplan und Plan von Bernhard Winkler

Folie 30

Der Maxplatz in historischen Aufnahmen noch vor dem „Autowahn“

Folie 31

Der Maxplatz noch mit der (eingezeichneten) Martinskirche und voll gestellt mit Autos.
Daraus begründete sich die Forderung der Hertigesellschaft nach einer Tiefgarage.

Die Bamberger Fußgängerzone 1.7.1961 Eingabe von Herti Zentrale den Maxplatz zu unterbauen mit dem Zweck einer Tiefgarage. 1968 nimmt das Landesamt für Denkmalpflege Bezug auf die Wünsche einer Tiefgarage unter dem Maximiliansplatz
Landeskonservator Dr. K. Schwarz., Bedenken wurden zurückgestellt,
Maßnahmen sind im Einzelnen abzustimmen. Was dann nicht ging, weil der Baufortschritt
Verzögerungen nicht erlaubte. Somit bis heute die Martinskirche und die Grablagen nicht dokumentiert.

Folie 32

Der erste Plan für die Tiefgarage

Folie 33

Die Begründung der Tiefgarage

Folie 34

Der Verkehrswegeplan nach Winkler

Folie 35

Noch zwei Fotos mit dem Autoverkehr in der Bamberger Innenstadt

Folie 36

Bernhard Winkler wird mit der Planung und Umsetzung der Fußgängerzone beauftragt.

Folie 37

Der Stachusbrunnen in München und der Röhrenbrunnen in Bamberg

Folie 38

Detailplanung des Röhrenbrunnens und das dazugehörige Modell (heute im Hist. Museum Bamberg, Alte Hofhaltung)

Folie 39

Die Winklersche Planung zur Fußgängerzone und Schäden nach 20 Jahren

Folie 40

Die Fußgängerzone nach der Fertigstellung – mit Brunnenanlage

Folie 41

Aber man dachte nicht nur an die Fußgänger sondern auch an die Hunde und holte Anregungen für Hundeklos, wie sie bereits in anderen Orten realisiert worden waren.

Folie 42

Prof. Dr. Bernhard Winkler, was ist aus ihm geworden?
Ein FT Bericht von 1996

Folie 43

Bamberger Fußgängerzone Dez. 2022