

Vortrag Bürgerparkverein Bamberger Hain e.V. - 26. April 2023
Einführung in das Jahresthema: „50 Jahre Hainbrücke“ - Referent: Dr. A. Schelter

Folie 1

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

Bürgerparkverein Bamberger Hain e.V. - 26. April 2023
Einführung in das Jahresthema 2023 „50 Jahre Hainbrücke“

Themenfelder:

Architekt Prof. Dr. Bernhard Winkler – er wurde für dieses Kunstwerk mit dem BDA Preis gewürdigt.

Die „autogerechte Stadt“?

Ein Lösungsansatz der 50-iger Jahre.

Bamberger Straßen und Plätze nach dem Weltkrieg II.

Fußgängerzone - Röhrenbrunnen - Tiefgaragen

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, wird 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.

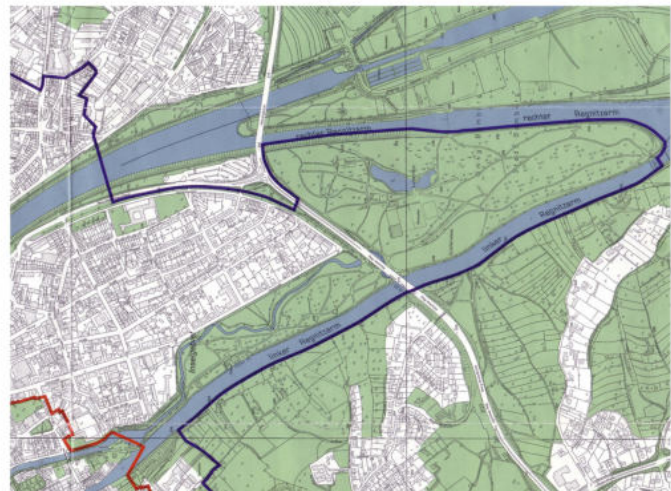


Abbildung 1

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).

Die Hainbrücke: Der Hollergraben und die Brücke im Luftbild



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.

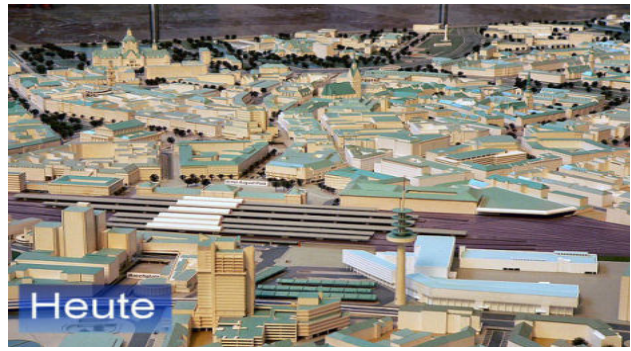
Berlin-Wedding / Hannover



Folie 5

Rudolf Hillebrecht schuf in Hannover eine neu geordnete Stadt. Von Kreis zu Kreis 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.

Hannover Stadtmodelle



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.

Bernhard Reichow: „Die autogerechte Stadt“



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 Altstadttrand verlagert.

„Museumsinsel“ - Minden - „neuer ZOB“



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.).

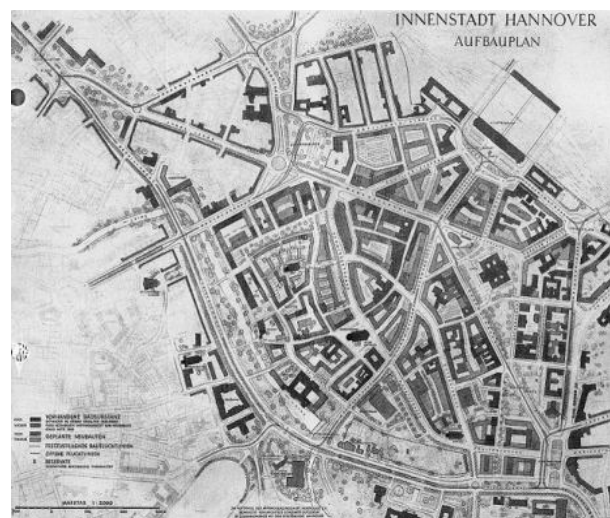
- Fußgängerzonen
- Straßenunterführungen für Radfahrer und Fußgänger
- Parkhäuser
- Parkleitsysteme
- Straßenbahnen und Oberleitungsbusse abschaffen

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.

München: Stachus



Hannover: Hillebrecht-Plan



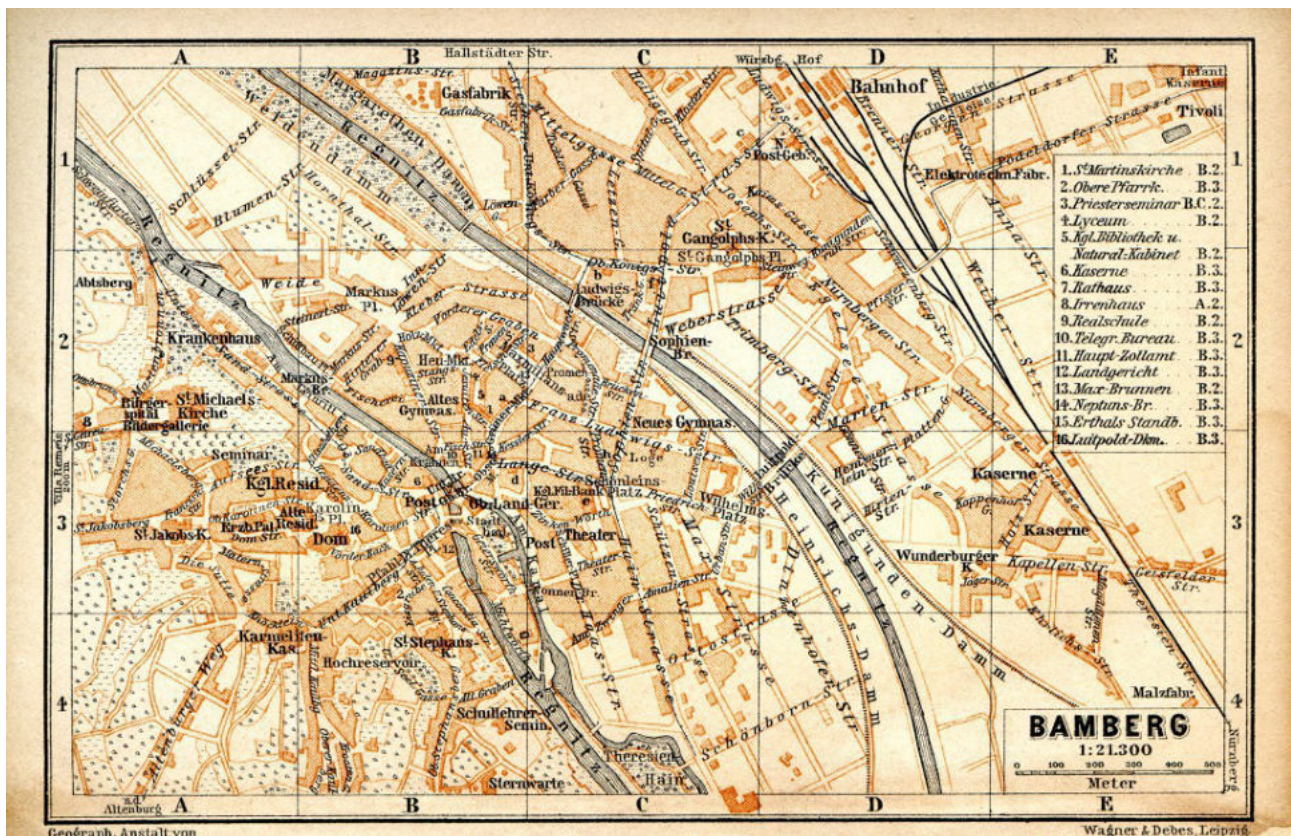
Folie 9

Kommen wir zu Bamberg:

Nach dem Krieg ca. 80.000 Einwohner, nur ca. 50 QKM Fläche, fast unzerstört. („Vom Krieg verschont, vom Stadtrat nicht“ - siehe <https://youtu.be/3KtDvTbLdCQ>). 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). 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 Alte Rathaus und Kaulberg hoch nach Würzburg.

Bamberg: Stadtplan 1923 - mit Straßenbahn



Folie 10

Straßenbahn und Autos vor der Martinskirche.

Übrigens, durch das Alte 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 Vortrag am 24. Mai 2023, 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.

Bamberg: Straßenbahn bzw. Autos vor der Martinskirche



Folie 11

Mit dem Ergebnis: Ein Großteil der Bamberger Bürgerschaft war überhaupt nicht zufrieden - Bürgerverein VI Distrikt - Stefansberger Bürgerkreis im III. Distrikt - Bamberger Hausfrauenbund e.V. - Remeiskreis - Hainfreunde Schutzgemeinschaft zur Erhaltung des Bamberger Hains - Bund Naturschutz - Kreisgruppe Bamberg - Kommunaler Arbeitskreis in der Bayern-Partei-Bamberg - Naturforschende Gesellschaft - Historischer Verein - Civ. Ingenieur Langhammer - Sachverständiger für Kraftfahrzeuge-Verkehrsfragen. 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.

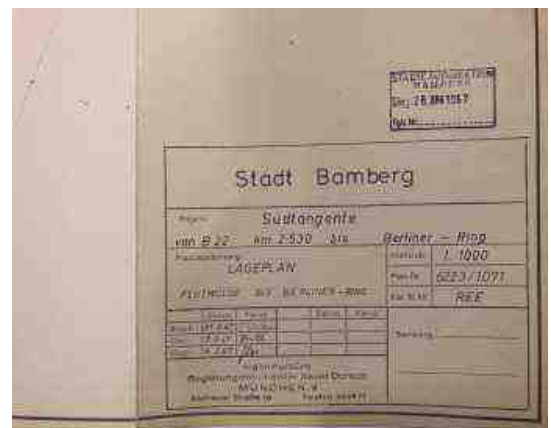
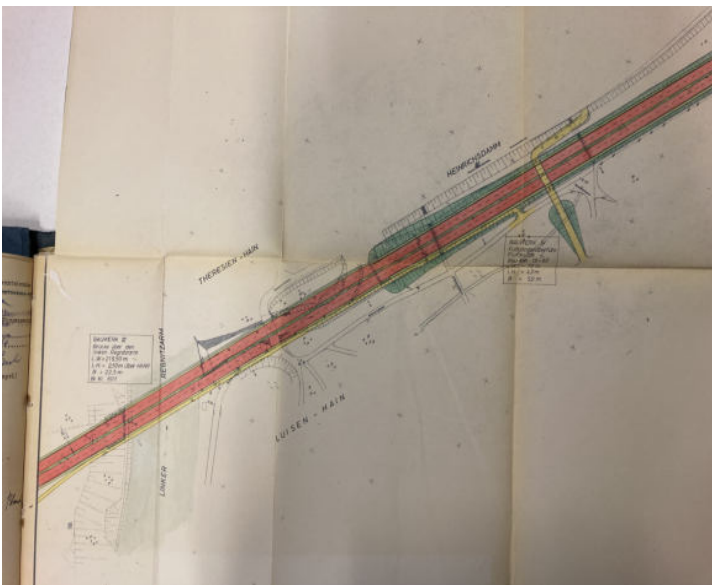
Ich habe mir die Mühe gemacht im Stadtarchiv und in die noch im Rathaus liegenden Registraturakten wenigstens quer zu sichten und die wichtigsten Entscheidungen herauszufiltern. Es ist ja nicht so, dass mit der Brückenlandschaft, die neben der Hauptbrücke geschaffen wurde, nicht etwas wirklich bemerkenswertes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

**Planausschnitt der Südtangente:
Bereich nördl. Regnitzarm + Hollergraben**

*Planungsbüro Dorsch
1967*



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. Zuvor 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 (Vereinsbeirat und unser „Homepagepfleger“). Ein freundliches Gespräch nach einer 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“.

Prof. Dr. Bernhard Winkler



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.

München: Olympiapark / Bamberg: Flusslandschaft Hollergraben
Prof. Dr. Bernhard Winkler



Folie 14

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

Videokameras, auf Feuerwehrleitern 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.

Bologna
Prof. Dr. Bernhard Winkler



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! Am Ende unseres Gespräches war er ein bisschen versöhnt. Fragmente seines Bamberger 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 platzbestimmend 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.

*München Stachus
Prof. Dr. Bernhard Winkler*



Folie 16

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

München Wasserpilzbrunnen - Prof. Dr. Bernhard Winkler



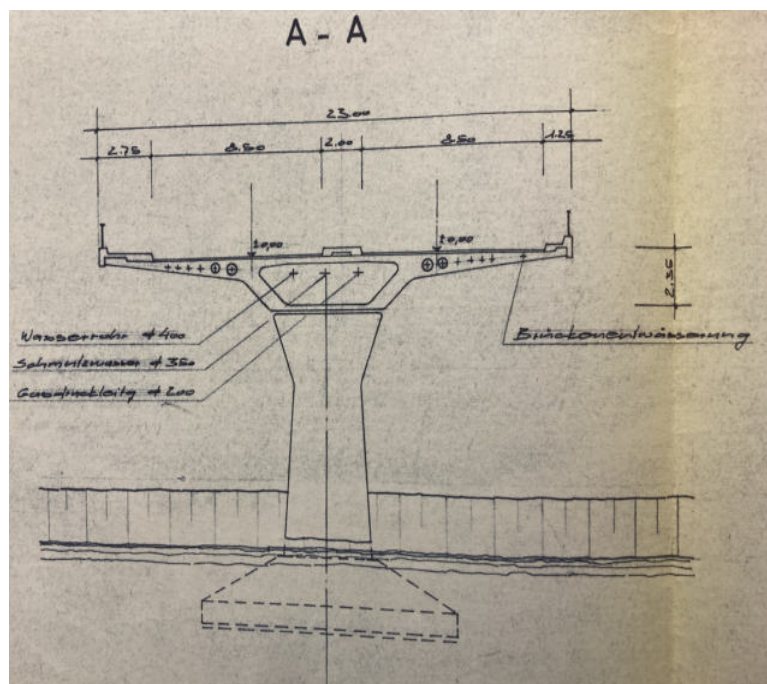
Folie 17

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 zu dem nordöstl. Brückenlager.“

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

Hainbrücke: Ausgeschalter Brückenpfeiler und Konstruktionszeichnung



Folie 18

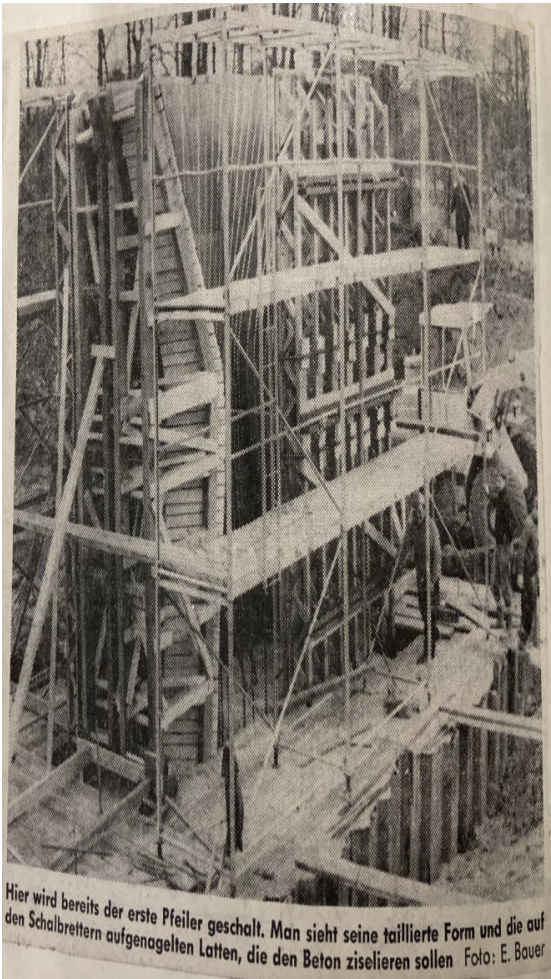
Im weiteren: An der Nahtstelle zwischen dem Theresienhain und dem Luisenhain sind im Zuge der Südtangente (Münchner Ring) der Bau einer Straßenbrücke über den linken Regnitzarm und den Hollergraben sowie die Errichtung von drei kleinen Überführungen über den Hollergraben vorgesehen. Außerdem erfolgt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

Aufhebung der beiden Brücken über den Hollergraben,

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

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

Brückenpfeiler, Brücke im Querschnitt Landschaft unter der Hainbrücke muss noch gestaltet werden



Hier wird bereits der erste Pfeiler geschalt. Man sieht seine taillierte Form und die auf den Schalbretern aufgenagelten Latten, die den Beton ziselieren sollen Foto: E. Bauer



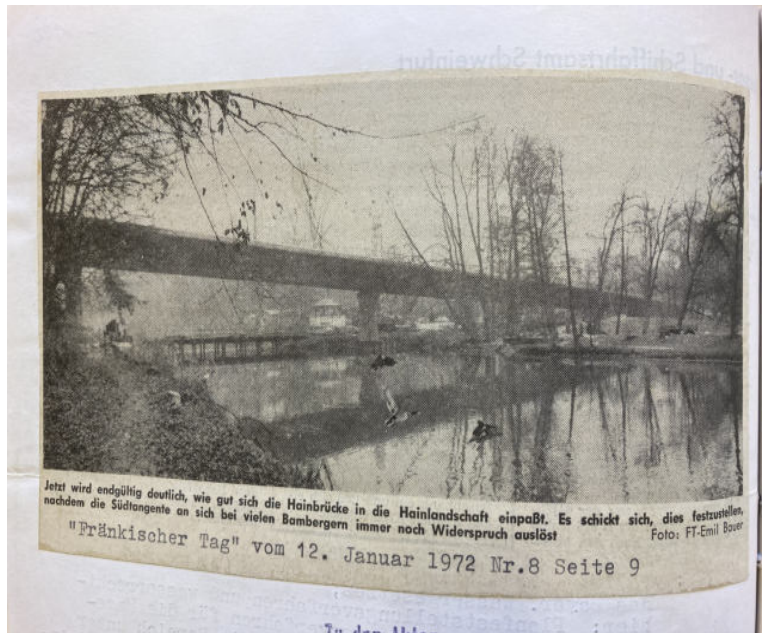
1FT 1
Donnerstag, 9. September 1971
Noch in dieser Woche wächst das Lehrgerüst der Hainbrücke über den linken Regnitzarm zusammen Foto: FT-Emil Bauer



FT.v. 16.9.1971 Nr. 273A-71
Unter die Brücke wird sich heute der Bausenat begeben. Er will erste Vorstellungen darüber erhalten, wie unter der Hainbrücke die Landschaft gestaltet werden soll. Nach Auskünften gestern an der Baustelle beabsichtigt man, den Hollergraben um die Pfeiler der Brücke quasi S-förmig fließen zu lassen. Das kann sehr hübsch werden, wie überhaupt festgestellt werden muß, daß die Hainbrücke über den linken Regnitzarm durch ihre Eleganz überzeugt! Foto: FT-Emil Bauer

Folie 19
Die Hauptbrücke war schon fertig gestellt, erst dann kamen die unteren Übergänge

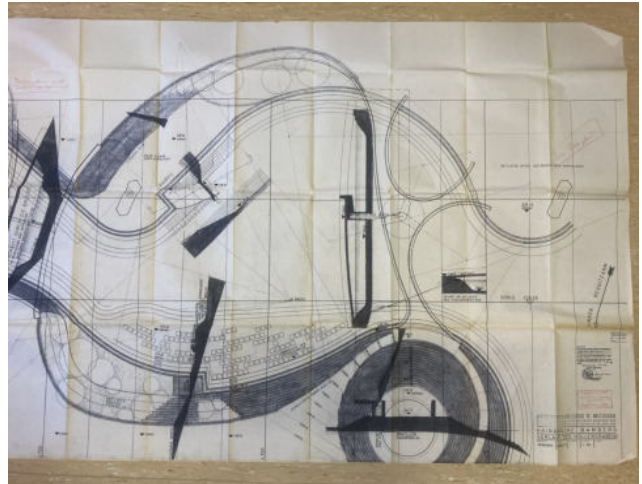
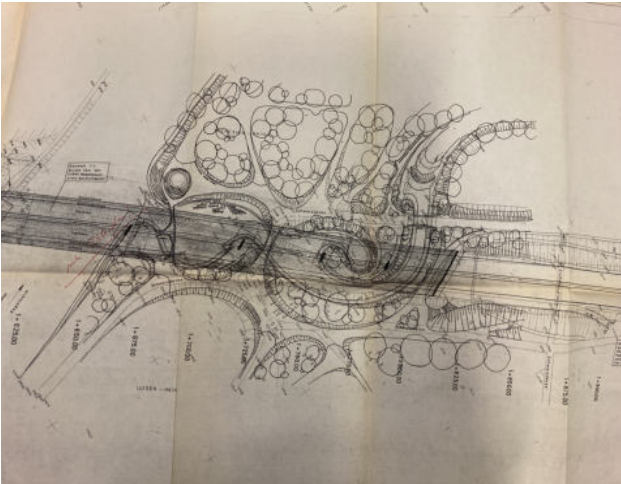
Der Hollergraben wird geflutet Wie sich die Brücke in die Landschaft einfügt



Folie 20

Nochmals Planungen zum Flusslandschaftsgestaltung im Schwarzweißentwurf und...

Planungen zur Brücken-Flusslandschaft



Folie 21

...der farbige Plan und er Detailplan zum neuen Wehr, der Wasserrutsche.

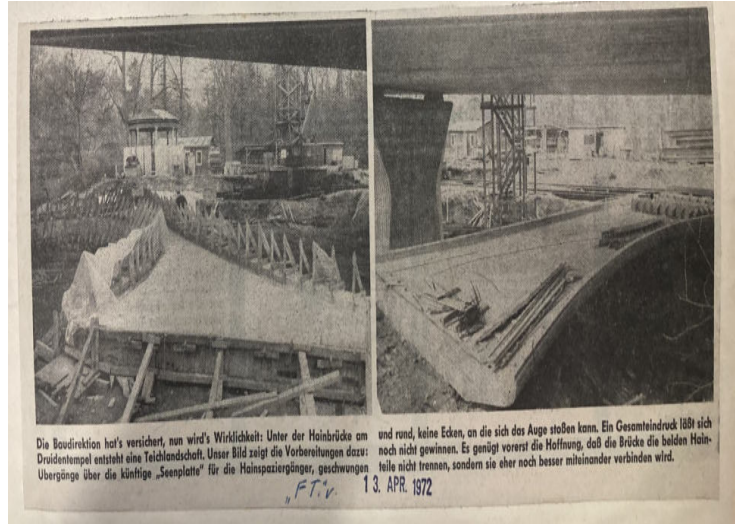
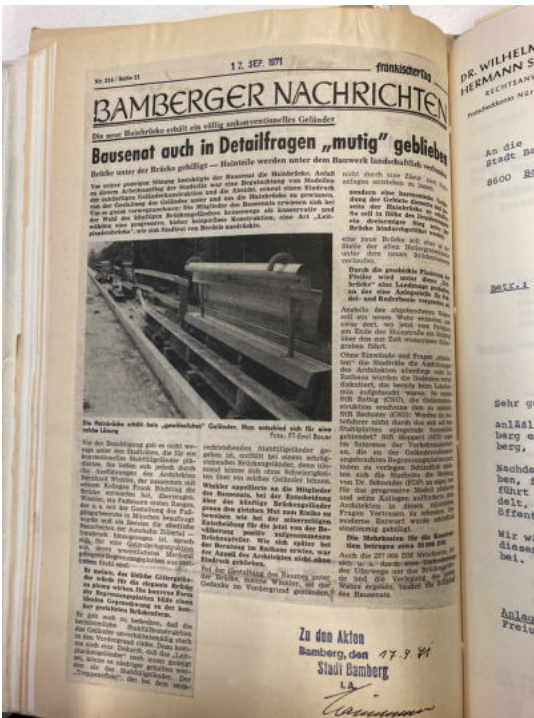
*Originalpläne von Prof. Dr. Bernhard Winkler
mit Detail des neuen Stauwerks*



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.

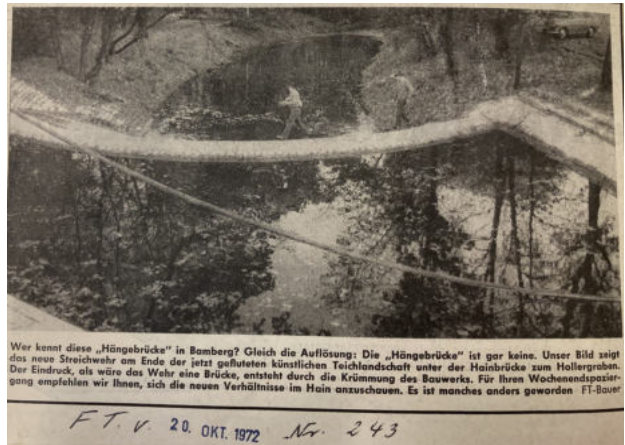
Mut zum modernen Brückengeländer Schalungsarbeiten an den unteren Brücken



Folie 23

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

Das neue Steinwöhrlein



Folie 24

Das Wehr als sportliche oder auch Vergnügungsrutsche für Bootfahrer.
Fertigstellung 1973.

Das Wehr für sportliche Aktivitäten / heute als Fischpass



Folie 25 und 26
Originalfotos von Prof. Dr. Winkler

*Originalfotos von Prof. Dr. Winkler, nach Fertigstellung der Brücken-
Flusslandschaft*



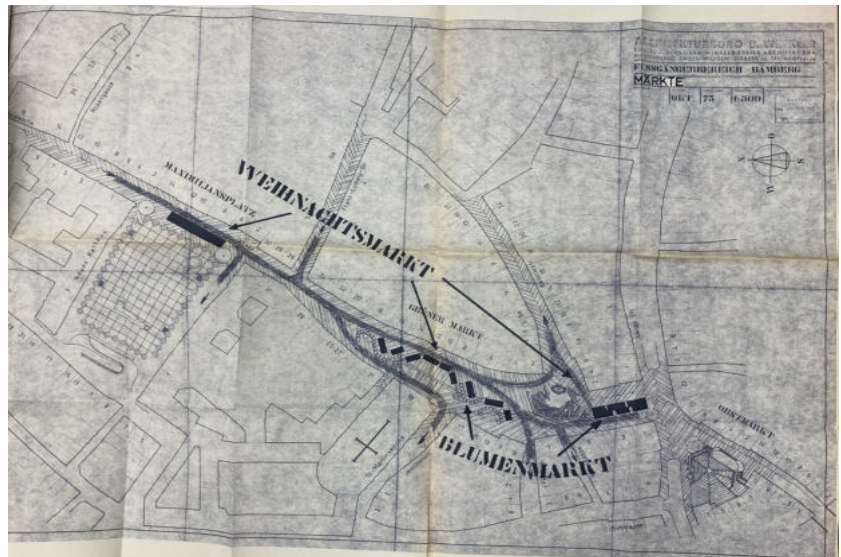
Folie 27 und 28
Die Brücke heutige Ansichten

Impressionen „heute“



Folie 29
Exkurs:
Bamberger Plätze und Fußgängerzone.
Übersichtsplan und Plan von Bernhard Winkler

Die Bamberger Fußgängerzone



Folie 30

Der Maxplatz in historischen Aufnahmen noch vor dem „Autowahn“.

Bamberg Maxplatz



Folie 31

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

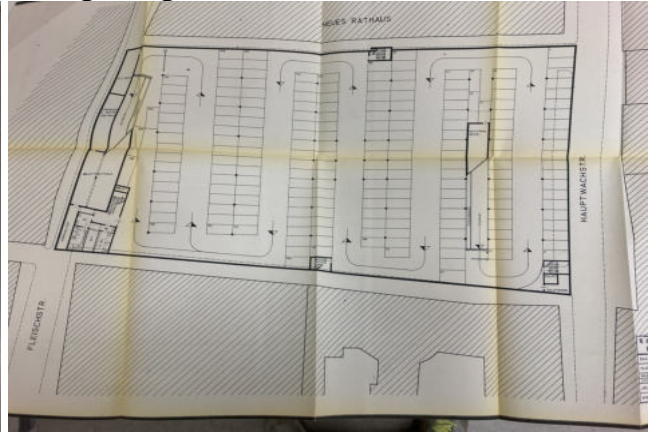
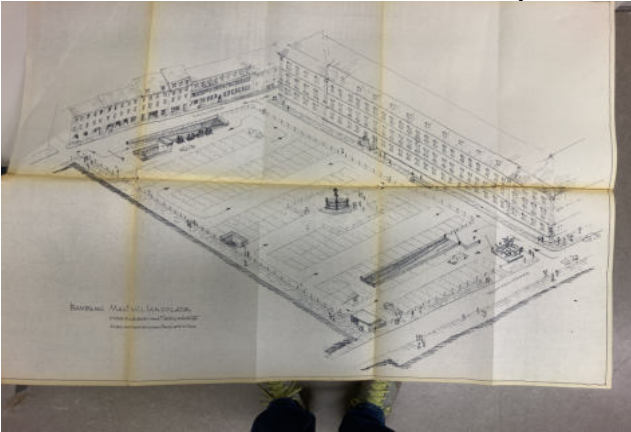
Die Bamberger Fußgängerzone 1.7.1961 Eingabe von Herti Zentrale den Maxplatz zu unterbauen mit dem Zweck einer Tiefgarage. 1968 nimmt das Landesamt für Denkmalpflege Bezug auf die Wünsche einer Tiefgarage unter dem Maximiliansplatz Landeskonservator Dr. K. Schwarz., Bedenken wurden zurückgestellt, Maßnahmen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

Der Maximiliansplatz



Folie 32
Der erste Plan für die Tiefgarage

Maxplatz – Tiefgarage



Folie 33
Die Begründung der Tiefgarage

Begründungstexte zur Maxplatz-Tiefgarage

- Abschrift -

HERTIE ZENTRALE
Karg'sche Familienstiftung
Geschäftsleitung

6 Frankfurt/Main 1, 19.7.68
Postfach 3208
Fernsprecher: 2 02 31
9 / Hi

*Ant 23
nur Kenntnis u. zum Verbleib
Bamberg 23.7.68
Ant 2
H. M. K. K. K.*

Der Oberbürgermeister
der Stadt Bamberg
Herrn Dr. Mathieu
86 Bamberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wir nehmen höflichst Bezug auf die gestern in Ihrem Büro ge-
habte Unterredung und danken Ihnen zunächst für die sehr freund-
liche Aufnahme.

Wir hatten Gelegenheit, mit Ihnen über die wirtschaftliche Situ-
ation des örtlichen Einzelhandels zu sprechen. Es ist bekannt,
daß sich um Bamberg Verbrauchermärkte niederlassen werden.

Ebenfalls waren wir uns darüber einig, daß, falls die Stadt Mit-
telpunkt des Einzelhandels für den ganzen Bezirk bleiben soll
und der Stadt keine Steuerausfälle entstehen sollen, die Park-
platzfrage eine hervorragende Rolle spielen muß.

Ihrer Anregung zufolge wären wir bereit, in Bamberg Parkplätze
zu schaffen.

Hier bietet sich eine Unterbauung des Maximilianplatzes mit zwei
Ebenen als praktische und beste Lösung an.

Wir wären bereit, hier ausschließlich Parkplätze zu schaffen und
denken nicht daran, z. B. Tankstellen usw. noch unterzubringen.

Diese Parkplätze würden unseren Kunden zur Verfügung stehen, wo-
bei keine Kontrolle darüber ausgeübt werden kann, ob der Park-
kunde auch anderweitig Einkäufe oder sonstige Besorgungen macht.
Darüberhinaus würden wir unser Haus vergrößern und attraktiver
gestalten.

Über diese Veränderungen in unserem Hause und über die Ausnutzung
des Maximilianplatzes in den unteren Ebenen als Parkplatz werden
Ihnen wahrscheinlich schon Ende nächster Woche unsere Baupläne
zugestellt.

Sie entnehmen daraus, daß wir bereit sind, alles zu tun, um die
Innenstadt von Bamberg interessant zu gestalten.

Wir sind uns klar darüber, daß noch Einzelgespräche notwendig
sein werden und wir möchten Sie, sehr geehrter Herr Oberbürger-
meister, bitten, nach Rücksprache in Ihrem Hause uns Ihre end-
gültige Stellungnahme zukommen zu lassen.

Mit verbindlichen Grüßen
HERTIE Zentrale
gez. Verbünt
-Verbünt-

p 768/69 - 2 -

Grabungsdauer von mindestens einem Jahr und mit ungewöhnlich
hohem finanziellem Aufwand rechnen.

Nun lassen die historischen Quellen aber keineswegs mit Sicher-
heit erwarten, daß die Kirche bis in das 11. oder 12. Jahrhun-
dert nach Chr. zurückreicht und die Annahme einer der Kirche
noch vorausgehenden mittelalterlichen Besiedlung könnte sich
vollends nur auf Hypothesen stützen. Überdies war das Gelände
größtenteils über lange Zeit als Friedhof benutzt, so daß außer-
halb der starken gotischen Fundamente ungestörte mittelalter-
liche Befunde nur in geringem Umfang und überhaupt nicht er-
halten sein können.

So scheint der zu erwartende Erfolg einer umfassenden Flächen-
grabung in keinem Verhältnis zu den Behinderungen der Baumaß-
nahmen und zum finanziellen Aufwand, dessen Sicherung überdies
kaum zu erwarten sein dürfte, zu stehen. Wir möchten uns des-
halb auf eine Teiluntersuchung im engeren Kirchenbereich be-
schränken, die weder die Bauarbeiten nennenswert beeinträchtigt,
noch die finanziellen Möglichkeiten unseres Amtes übersteigt.

Zur Sicherung dieser beschränkten Untersuchungen bitten wir zu
gegebener Zeit in die Baugenehmigung folgende Auflagen gemäß
LBO und LStVG aufzunehmen:

1. Die Ausschachtungsarbeiten sind so durchzuführen, daß im
Bereich der ehemaligen Martinskirche, also im südöstlichen
Viertel des Platzes ein einheitliches Profil in Breite der
gesamten Baugrube entsteht.
2. Dieses Erdprofil muß dem Landesamt für Denkmalpflege für
höchstens 2 Wochen unverändert zur Untersuchung und Vermes-
sung zur Verfügung stehen. Im gesamten nördlichen Bereich
des Platzes können während dieser Zeit die Bauarbeiten
weitergehen.
3. Sollte die Untersuchung dieses Profils nennenswerte früh-
geschichtliche Spuren ergeben, muß das Landesamt für Denk-
malpflege Gelegenheit haben, in dem hinter dem Profil ge-
legenen Gelände im Südosten des Maximilianplatzes eine Aus-
grabung von höchstens 4 Wochen Dauer durchzuführen.

-3-

Folie 34
Der Verkehrswegeplan nach Winkler

Verkehrswege Fußgängerzone



Folie 35
Noch zwei Fotos mit dem Autoverkehr in der Bamberger Innenstadt.

Bamberg vor der Fußgängerzone



Folie 36

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

Begründungstexte:

- 3 -

Grüner Markt - Vorplatz St. Martin.
 Die Befürchtung, daß die Befürchtung mit der Abseilung des Straßenniveaus eine zu starke Einengung des Verkehrs - Notverkehr und Fußgänger - zu verursachen. Dieses Motiv als Mittel, um auf die Bedeutung der Kirche hinzuweisen, erscheint nach Dr. Breuer hin wuchtigen Fassade, höchst originell in Aufbau und Gliederung, dominierend in Straßenbild des grünen Marktes, nicht notwendig zu sein.

Zu überlegen wäre, ob langfristig ein Brunnen oder Denkmal nördlich von der Kirche etwa auf der Höhe Grüner Markt 21/23 den Übergang Hauptwachstr. - Grüner Markt akzentuieren sollte.

3. 3. Neptunbrunnen.
 Dr. Breuer wies auf die historische Bedeutung des Brunnens als sog. "Schöner Brunnen" hin. So gesehen würde eine "Sichtbarmachung des Wassers" (Architekt Winkler) der Idee des Brunnens widersprechen. Ein vorgelagertes Wasserbecken würde die Idee verunklaren, es habe sich hier nie um eine Pferdeschwemme gehandelt.

erner stellte Dr. Breuer die Frage, ob eine Stufe durch Straßenerhöhung verloren gegangen sei. Es bietet sich an, dieses zu klären und die historische Situation wieder herzustellen.

Die Baumgruppe an der Kreuzung Grüner Markt - Lange Straße, die einen optischen Abschluß bewirken soll, bedarf weiterer Überlegungen, inwiefern nämlich der sog. "Abschirmungseffekt" (Dr. Breuer) nicht durch einen sog. "Verbindbau" (Dr. Breuer), vorgelagerte Arkaden und Balken an der Stirnseite des Blockes Kesslerstr. - Lange Straße, nachhaltiger und eindrucksvoller zum Ausdruck gebracht werden könnte.

-4-

- 2 -

Bei der weiteren Gestaltung des Maxplatzes soll die Stauspur für die Einfahrt zur Tiefgarage entfallen und durch eine Signalanlage an der Einmündung des Vorderen Grabens in die Hauptwachstraße ersetzt werden. Die bestehenden Parkplätze in diesem Bereich sollen entfallen. Hierher soll die Taxihaltestelle verlegt werden, die zur Zeit im Bereich "Scharrenbroch" auf dem Grünen Markt ihren Standort innehat.

Für den Bereich des Grünen Marktes ist eine Zuliefernspur auf der Südseite vorgesehen, die auch den Bereich Kesslerstraße, Fischstraße und Neuhgasse bedient. Im Bereich der Martinskirche wird diese Spur durch den abgesenkten Einbau eingeengt. Es ist zu überprüfen, ob erreicht werden kann, daß ein zulieferndes Fahrzeug nicht den Zufahrtbereich für die dahinter liegenden Geschäfte blockiert und auch der Fußgänger noch ausreichend Platz findet. Es ist ferner zu überprüfen, ob Zuliefermöglichkeiten für die Häuser Grüner Markt 11, 13 und 15 ausreichend sind. Außerdem ist zu klären, ob die westl. Zuliefernspur ausreichende Zuliefermöglichkeiten für die Firma Hertie sichert, zumal der Abfluß der Fahrzeuge über die Jesuitengasse erfolgen soll.

Nach den Vorstellungen von Herrn Prof. Winkler soll der Bodenbelag des Fußgängerbereiches über die Fahrbahn der Langen Straße hinweg in Richtung Obere Brücke und Obstmarkt fortgesetzt werden. Um einen Gestaltungseffekt zu erreichen, möchte er, daß der Fahrbahnbereich nicht durch eine Bordkante vom Fußweg abgegrenzt wird.

Die sich hieraus ergebenden verkehrstechnischen und verkehrsrechtlichen Probleme sollen überprüft werden, um evtl. mit Herrn Winkler zu einem Entwurf zu kommen, der seinen Vorstellungen möglichst nahe kommt.

Gleichfalls bedarf es der Überprüfung, ob es möglich ist, Bushaltestellen am Obstmarkt so anzuordnen, daß eine Busspur von der Langen Straße her zur Verfügung bleibt und daneben zwei Richtungsfahrbahnen angeordnet werden können.

- 3 -

Folie 37

Der Stachusbrunnen in München und der Röhrenbrunnen in Bamberg.

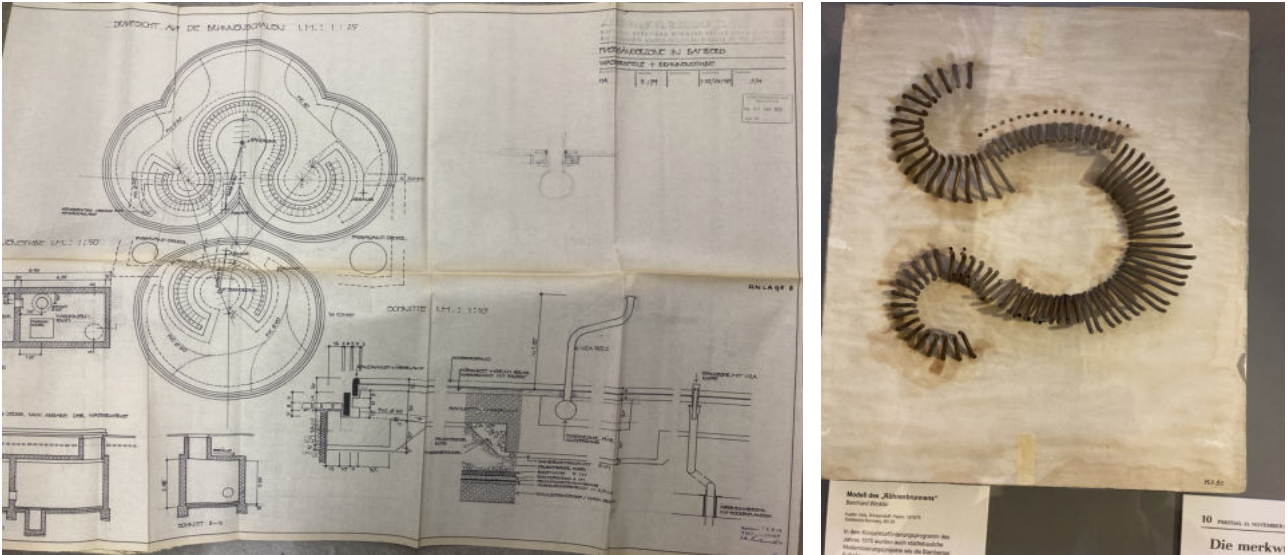
Stachusbrunnen, München / Röhrenbrunnen, Bamberg



Folie 38

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

Röhrenbrunnen, Winkler-Plan und -Modell



Folie 39

Die Winklersche Planung zur Fußgängerzone und Schäden nach 20 Jahren.

Fußgängerzone Planung Winkler / 20 Jahre später Detail



Folie 40

Die Fußgängerzone nach der Fertigstellung – mit Brunnenanlage.

Fußgängerzone mit Röhrenbrunnen und neuer Beleuchtung



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.

Hundeklo in der Bamberger Fußgängerzone

Fußgängerzone – Hunde-WC
Hinweiszettel des Ref. 6 vom 11.10.1976
Routinebesprechung im Ref. 6 am 18.11.1976

Herr Prof. Winkler teilte am 19.11.1976 auf Anfrage folgendes mit:

1. Ihm erscheint es grundsätzlich möglich, Hunde-WC's in der Fußgängerzone einzurichten. Allerdings liegen ihm keinerlei Erfahrungen über Hundehaltung vor.
2. Das Hauptproblem besteht nach seiner Meinung darin, geeignete Standorte zu finden, gegen die von den betroffenen Anliegern keine Einwände erhoben werden.
3. Ihm war nicht bekannt, daß in der letzten Besprechung mit ihm die probeweise Anordnung von zwei Hunde-WC's erfolgen soll.
4. Als Standorte schlägt Herr Prof. Winkler am Obstmarkt die Dreiecksfläche zwischen der Straße zur Oberen Brücke, der Langen Straße und den betonierten Pflanzbehältern sowie den Bereich an der Einfahrt der Tiefgarage Hertie vor. Gegen den Vorschlag des Amtes 64, eventuell am Kranen ebenfalls ein Hunde-WC einzurichten, hatte Herr Prof. Winkler nichts einzuwenden.
5. Der erforderliche Sand soll in kleine Blumenbehälter, wie sie in der Münchner Fußgängerzone verwendet wurden, eingefüllt werden. Die Ausführung nach Art der vorgelegten Photographie wird abgelehnt. Die Behälter sollen teilweise im Belag versenkt werden. Der Überstand soll ca. 10 cm betragen (abhängig von der Form der Behälter).

Ref. 6 zur gefl. Kenntnisnahme
Amt 64 zurück
10/12
22/11

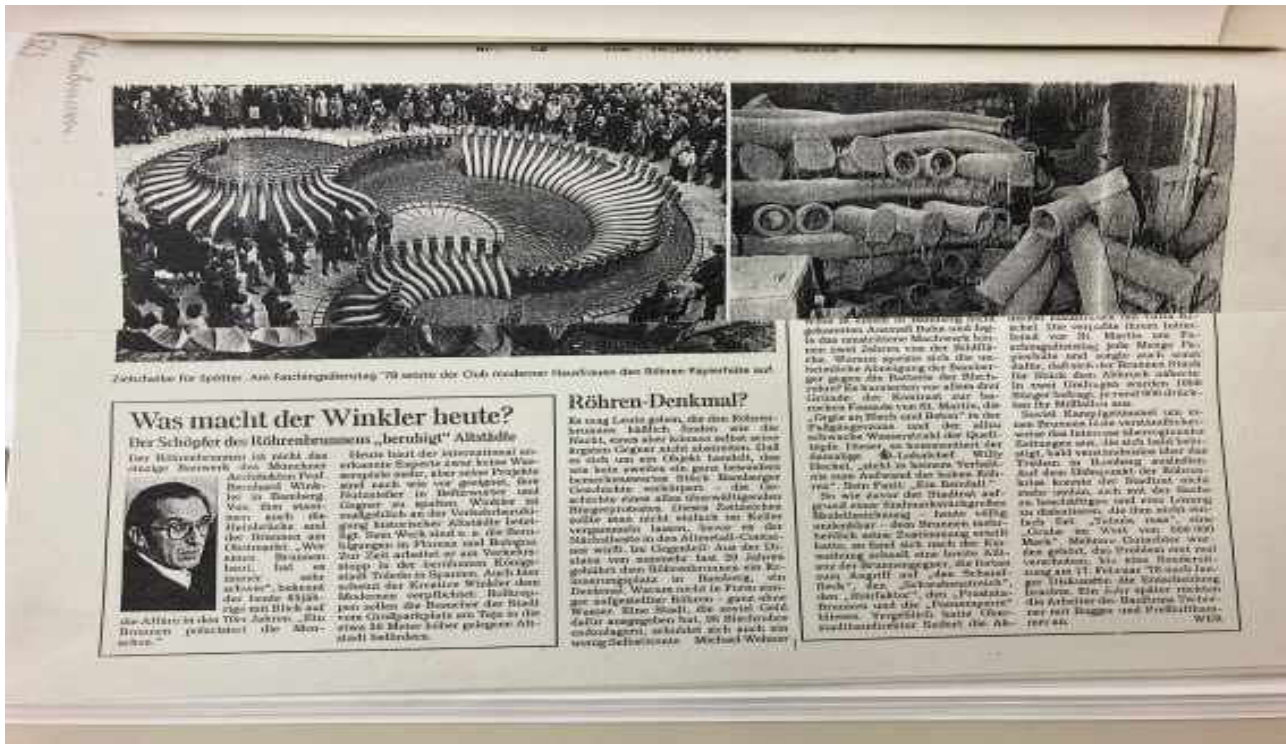


Folie 42

Prof. Dr. Bernhard Winkler, was ist aus ihm geworden?

Ein FT Bericht von 1996

Erinnerung an Prof. Dr. Bernhard Winkler



Folie 43

Bamberger Fußgängerzone Dez. 2022 .

Bamberger Fußgängerzone heute.

