

DIE UNTERE HAUPTSTRAÙE IN BAD WIMPFEN UND DIE PROBLEMATIK IHRER SANIERUNG

Vorbemerkung:

Die Wimpfener AltstadtstraÙen sind nicht alle im besten Zustand. Der Zahn der Zeit hat an ihnen genagt, neue Anforderungen wie z.B. der Einbau geglätteter Bahnen für rollfähige Gehhilfen, die gehbehinderten Menschen eine bequemere Benutzbarkeit ermöglichen sollen, müssen bewältigt werden. Eine umfangreiche „Stadt-Sanierung“ steht also ins Haus. Sie bedeutet für die Bürger der Stadt und vor allem für die Verantwortlichen im Rathaus eine große Herausforderung. Kein Wunder, dass die geplanten Maßnahmen die Gemüter bewegen und für heftige Diskussionen in Einwohnerschaft und Stadtparlament sorgen.

Im Fokus der Diskussionen steht gegenwärtig die Linienführung des neuen Fahrradweges. Sie tangiert die untere Hauptstraße, das Areal um den Löwenbrunnen, die Langgasse, um schließlich über die Feuerseegasse die Mathildenbadstraße zu erreichen, verläuft also durch das Herz der alten Stadt. Die keineswegs ungeteilte Zustimmung der „Neufassung“ der Neutorstraße vor Augen, wird weiterer Verlust vertrauter Gestaltungselemente und damit auch Verlust Altwimpfener Identitäten befürchtet. Es ist nur zu verständlich, dass sich Widerstände gegen ähnliche Maßnahmen regen; sie rufen die Verantwortlichen zu bedachtsamem Handeln auf. Diese Haltungen sind nicht nur verständlich und begrüßenswert. Aus ihnen lässt sich vor allem die Verbundenheit der Bürger mit ihrer Stadt und der Wunsch nach Teilhabe an ihrer weiteren Entwicklung ablesen.

Sanierungen sind immer mit Problemen verbunden. Sie lassen sich lösen, wenn Kompromisse gesucht und gefunden werden, wenn Bestehendes behutsam mit Neuem und Notwendigem verbunden wird.

Die anstehende Sanierung der Unteren Hauptstraße könnte vorbildlich für ein noch ausstehendes Gesamtsanierungskonzept der Wimpfener AltstadtstraÙen werden. Straßenbeläge sind nun einmal ein jedes Ortsbild prägendes Gestaltungselement, sie machen zu einem hohen Prozentsatz seine Unverwechselbarkeit aus, sie sind Zeugen ihrer Vergangenheit und bedürfen demnach unserer besonderen Aufmerksamkeit. Das gilt auch für die untere Hauptstraße, die im besonders schützenswerten Areal der historischen Altstadt liegt. Dieses Papier soll als Diskussionsbeitrag verstanden werden und als Entscheidungshilfe dienen.

Historische Ausgangslage:

Bei der heutigen unteren Hauptstraße handelt es sich um die alte Lewergasse, die ihren Namen nach den hier siedelnden und 1352 urkundlich erstmals genannten Gerbern erhielt. Vermutlich ermöglichte sie seit dem 16. Jahrhundert die östlich von Wimpfen über den Neckar nach Heilbronn führende Fernverbindung. Die Straße nimmt ihren Anfang am untersten Stadttor, das bereits im 14. Jahrhundert als Gerber- oder Lewer- bzw. Layertor bezeichnet wurde. Es befindet sich in einer nord-südlich verlaufenden Schenkelmauer, die bis zur südöstlichen Ecke der Pfalzbefestigung auf den Eulenberg zieht und das sog. Nürnberger Türmchen des Pfalzareals einbindet. Zur Toranlage selbst gehört ein wohl ebenfalls spätmittelalterlicher Rundturm. Die Toröffnung (das Tor wurde im 18. Jahrhundert renoviert und im Bogenscheitel mit dem Stadtwappen versehen) überspannt die gesamte Fahrbahnbreite der Straße, eine kleinere Öffnung war (ist) den Fußgängern vorbehalten. Die Schenkelmauer sicherte die Stadt nach Osten hin ab. Südlich befand sich der Stadtgraben, der bis in das 19. Jahrhundert zum sog. Lewersee aufgestaut worden war. Das Tor ist das einzig erhaltene Wimpfener Stadttor von ehemals sieben Toren.

Ihren historischen Wert erhält die untere Hauptstraße durch ihre erhaltene ursprüngliche Führung, die südlich lückenlos vorhandene Bebauung mit zumeist giebelständigen Fachwerkhäusern. Sie dokumentieren den seit dem 18. Jahrhundert allmählich erfolgten Wandel des Viertels von einer ausschließlich Handwerkern und deren Gewerken vorbehaltenen Vorstadt zu einer geschlossenen

Wohnbebauung. Am westlichen Ende der Straße befindet sich eines der stattlichsten Fachwerkhäuser Wimpfens aus dem frühen 16. Jahrhundert (ausgehendes 15. Jahrhundert?). Die nördliche Begrenzung der Straße ist durch den Hang des Eulenberges mit dem ursprünglichen Zugang zur Kaiserpfalz (Schwibbogentor) gegeben. Die Pfalzmauer mit ihren Häuseraufbauten und der Hang des Eulenberges bestimmen wesentlich den Charakter der Straße mit. Die untere Hauptstraße mündet schließlich in eine platzartige Erweiterung um den Löwenbrunnen, ehe sie westlich als „Hauptstraße“ nach längerem Verlauf aus der Altstadt herauszieht.

Die Lage der alten Spitalkirche zum Heiligen Geist, der nördlich zu Marktplatz und Rathaus ansteigende Marktrain und die Einmündung der Neutorstraße geben diesem Areal mit seiner Bebauung eine enorme städtebauliche und historische Bedeutung. Es gehört zu den sensibelsten Orten der Stadt und genießt lt. Einschätzung des Landesdenkmalamtes besonderen Schutz.

Befund:

Die untere Hauptstraße besitzt einschließlich eines die Häuserzeile begleitenden Seitenbereiches eine wechselnde Breite, wobei 10m nicht überschritten werden. Optisch wird der Straßenraum durch die Hausfassaden, den steilen Hang des Eulenberges, das Lewertor und den großkopfigen, ungebunden verlegten Natursteinbelag der Fahrbahn bestimmt. Der Seitenbereich entlang der Häuserzeile biegt stellenweise aus, um hochgelegten Treppenaufgängen Platz zu machen. Er ist mit Kleinpflaster (Naturstein) belegt, parallel zu diesem verläuft ein weiterer Streifen mit Großsteinpflaster. Er markiert seine zusätzliche Trennung von der Fahrbahn und ist als Parkierungsfläche ausgewiesen. Abgesehen von einer geringeren Fläche im Bereich des Hotels Zur Traube ist die Parkierung durch aufgebrauchte Trennstreifen diagonal zum Seitenraum angelegt. Partielle Baumbestand sorgt für eine gewisse, unbedingt zu erhaltende Anmutung. Die Oberfläche des Straßenbelages erweist sich partiell als uneben.

Anforderung:

Der Oberflächenbelag der Straße soll so saniert werden, dass eine barrierefreie Fußgänger-Verkehrsfläche geschaffen wird, und er gleichzeitig den Anforderungen zunehmender Fahrradmobilität gerecht wird. Es wird davon ausgegangen, dass diese Anforderungen auch einer geplanten zukünftigen Nutzung durch Fahrzeuge des „autonomen Fahrens“ genügen. Insgesamt muss die Straße ihren Charakter als verkehrsberuhigte, resp. als verkehrsarme Zone behalten. Die Mobilität aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere die der Fußgänger, und die Nutzung der Straße als touristischer Aufenthaltsraum und als Lebensraum der Anwohner (u.a. Außensitz einer Gastwirtschaft) dürfen nicht beeinträchtigt werden.

Vorschlag:

Alle Überlegungen zur Neugestaltung haben von der Prämisse auszugehen, dass dem städtebaulich-stadtgestalterischen Anspruch und seiner historischen Anmutung oberste Priorität eingeräumt werden muss. Die vorhandene Linienführung ist beizubehalten, da sie auf die durch die Maßstäblichkeit der gegebenen räumlichen Situation (Randbebauung, Achsen- und Blickbeziehungen durch das den Straßenraum bestimmende Tor) Bezug nimmt.

Die Verwendung ortstypischen Straßenbelages (vorzugsweise Gneis) ist selbstverständlich. Er bestimmt wesentlich die Akzeptanz zukünftiger Sanierungsvorhaben durch die Bevölkerung, sichert den historischen Charakter des Straßenzuges und entspricht darüber hinaus den mehrfach durch die Landesdenkmalpfleger der Bundesrepublik aufgestellten Richtlinien im Umgang mit Straßen in historischen Ortskernen.

Die Breite der Seitenräume und die der Fahrbahn sollten in einem ausgewogenen Verhältnis zueinanderstehen. Durch die historische Situation (Breite der Tordurchfahrt, Randsituation) ist es nicht möglich, das oftmals bei Sanierungen empfohlene Breitenverhältnis der Seitenbereiche zum Fahrbahnbereich von 3:4:3 einzuhalten. Es empfiehlt sich daher, die bisherige Breite des

Pflasterstreifens entlang der Mauer sowie dessen Verlauf beizubehalten. Die Breite des südlichen Seitenbereiches sollte zwischen 0,90m und 1,50m angenommen werden, wobei eine Breite von 1,50m nicht überschritten werden darf. Die Separation dieses Streifens kann durch ein Flachbord oder durch eine gepflasterte Muldenrinne erfolgen. Die dann verbleibende Fahrbahnbreite ist ausreichend, um den Fahrradverkehr (und die Bewegung eines zukünftig autonom verkehrenden Fahrzeuges) aufzunehmen.

Das Material der Pflasterung muss den Ansprüchen an Alterungsfähigkeit, ortstypischer Farbgebung, historischem Charakter sowie einer bestmöglichen Funktionsfähigkeit genügen. Grundsätzlich muss Natursteinpflaster verwendet werden, auf Materialvielfalt ist unbedingt zu verzichten. Unregelmäßige, meist rechtwinklig und quer zum Straßenverlauf ungebunden verlegte, rot-grau-gefärbte Großsteine werden empfohlen.

In diesem Zusammenhang ist folgende Überlegung zu diskutieren: das vorhandene Steinmaterial sollte sorgsam geborgen und so wieder verlegt werden, dass das Befahren mit Fahrrädern erleichtert wird. Diese Maßnahme findet nicht nur unter dem Aspekt der Kostenersparnis Interesse, sondern auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit der Fußgänger. Durch dieses Pflaster wird nämlich vermieden, dass aus der unteren Hauptstraße eine, wie mit Recht befürchtet werden muss, Rennradstrecke wird, die ähnlich dem Neckarweg den Fußgängerverkehr sowie die Aufenthalte von Touristen während der Gästeführungen erheblich beeinträchtigt. An dieser Stelle sei auf mehrfach geäußerte Ansichten gerade von jungen, Fahrrad fahrenden Menschen, einheimischen und auswärtigen, hingewiesen, die lieber die Anmutung „des schönen, alten Wimpfen“ erleben, langsam mit dem Fahrrad unterwegs sein wollen, als eine Straße zu befahren, „die man überall hat“.

Auch dem in Aussicht genommenen Verkehr eines autonom fahrenden Bürgermobils darf die historische Anmutung nicht geopfert werden, im Gegenteil: das alte, neu verlegte Pflaster sollte als Herausforderung für dessen technische Weiterentwicklung betrachtet werden. Auch hier gilt: Bestehendes behutsam mit Neuem zu verbinden. „Nichts steht den alten Häusern an der Straße besser als das alte Pflaster“ (Dieter Wieland).

Bei dieser Variante wäre nur der Seitenbereich entlang der Häuserzeile neu zu gestalten. Da er mit dem Fahrbahnbelag ein einheitliches Bild ergeben soll, bietet sich die Verwendung eines zum „alten“ Pflaster passenden geschliffenen Großpflasters an. Dieses kann auch nur als geh- und rollfreundliches Laufband gestaltet werden. Es entspricht somit den Vorgaben behindertengerechter Mobilität. In den einschlägigen Gestaltungshinweisen wird aber auch darauf hingewiesen, dass „Kleinpflaster in gebundener Ausführung von Rollstuhlfahrern, einschließlich den Nutzern rollfähiger Gehhilfen, oft als guter Kompromiss zwischen Gestaltung und Rollfreundlichkeit akzeptiert (wird

Fazit:

Anliegen des hier gemachten Gestaltungsvorschlages ist es, zunächst für die Situation zu sensibilisieren, den Blick zu schärfen und letztendlich, eine schwierige Entscheidungsfindung zu erleichtern. Er akzeptiert einerseits die sich verändernde Mobilität einer sich verändernden Gesellschaft, er muss andererseits aber auch die Befindlichkeiten des gewachsenen historischen Bestandes, mithin den Anforderungen des Stadtbildes gerecht werden. Diese haben absolute Priorität. Unter Stadtbild versteht man die Wirkung und Wahrnehmung eines urbanen Raumes. Dieser wird bestimmt durch die Gesamtheit seiner kulturellen und auch natürlichen, seiner historisch gewachsenen Bestandteile.

Für die Gestaltung der Wimpfener Straßen und Plätze heißt dies: Verzicht auf gestalterische Beliebigkeit, wie sie oft in modernistisch sein wollenden Konzepten anzutreffen ist, Verzicht auf Überformungen, die das historisch gewachsene Stadt- und Straßenbild verunstalten, es beliebig, austauschbar werden lassen. Straßen und Plätze mit ihren historisch geprägten Bestandteilen, Gliederungselementen und Raumbildungen verdeutlichen in besonderem Maße den geschichtlichen Werdegang eines Siedlungsgefüges. Straßenzüge haben einen enormen Zeugniswert, mithin einen

enormen Erinnerungswert. Ein Wert, der niemals neu geschaffen werden kann. Es ist ein Wert, der wohl erst vermisst wird, wenn er nicht mehr vorhanden ist. Es ist aber auch ein Wert, den zu erhalten sich das Netzwerk „Cittàslow“, dem die Stadt Wimpfen beigetreten ist, auf die Fahnen geschrieben hat, ein Wert, den zunehmend auch alle die hier zu finden hoffen, die unsere Stadt besuchen. (Der Tourismus ist für Wimpfen ein erheblicher Wirtschaftsfaktor, wir haben dies gerade in der Coronakrise erlebt, in der er vollkommen zum Erliegen gekommen ist und sich gegenwärtig nur langsam erholt). Zunehmend sucht der Tourist Orte, die die ästhetischen Aufenthaltsqualitäten des Besonderen, Anheimelnden bieten. Kopfsteinpflaster, gewachsene Straßenverläufe mit ihren Krümmungen, Einengungen und Raumbildungen gehören dazu. Sie erst ermöglichen die Wohlfühlerlebnisse einer neuen Langsamkeit.

Wimpfen soll weiterhin die Einzigartigkeit, die Intimität seines historischen Raumgefüges mit seinen Straßen und Plätzen als große Chance wahrnehmen, auch weit über Baden-Württemberg hinaus touristische Aufmerksamkeit zu erzielen und Anziehungskraft auszuüben. Sie ist unabdingbar für die Aufenthalts-, Erlebnis- und Lebensqualität unserer Stadt, die ihren Einwohnern ein identitätsstiftender Lebensort bleiben will.

Vorliegendem Papier liegen u.a. Aussagen in folgenden Schriften zugrunde: --

Straßen und Plätze in historisch geprägten Ortsbereichen. Die Erfassung ihrer Bestandsmerkmale als Grundlage für Planung und Gestaltung. Hrsg. Von der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland 1990

Lebensraum Straße. Hrsg. Vom Deutschen Nationalkomitee Denkmalschutz, o.J.

Leitfaden Straßenraumgestaltung. Anregungen für die Gestaltung öffentlicher Straßen und Plätze im Welterbe oberes Mittelrheintal, hrsg. von der Initiative Baukultur für das Welterbe Oberes Mittelrheintal, o.J.

Dieter Wieland, Bauen und Bewahren auf dem Lande, hrsg. Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz, 1990

Birgit Kulesa, Wimpfen, Archäologischer Stadtkataster Baden-Württemberg, Band 40.1, 2017

