



Unsere Heimat

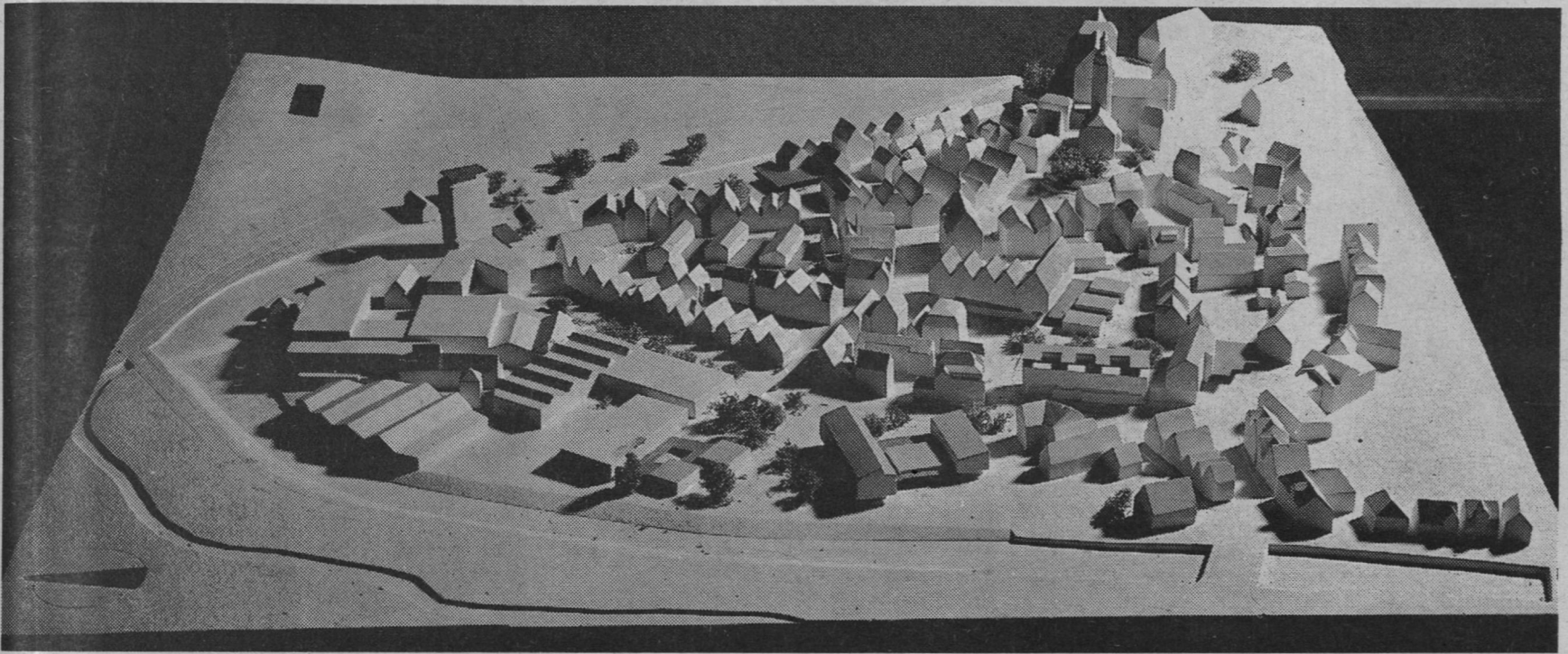


Nummer 4

Backnanger Kreiszeitung

Murrthal-Kreis Backnanger Tagblatt

September 1994



Modell des ersten Preisträgers Helmut Erdle zum Altstadtwettbewerb 1958.

Der Einzug der Moderne

Ein Kapitel aus der neueren Stadtbaugeschichte Backnangs – Von Dr. Andreas Brunold*

Am 12. März 1957 fand beim Regierungspräsidium in Stuttgart eine Besprechung zwischen dem damaligen Stadtbaumeister der Stadt Backnang, Hermann Klenk, und dem Vertreter der staatlichen Behörde, Oberbaurat Stoll, statt, die den Anfangspunkt der „modernistischen“ Stadtentwicklungsplanung Backnangs für die kommenden Jahrzehnte kennzeichnen sollte.

Diese als „Sanierung der Altstadt“ apostrophierte Planung sollte auf der Basis eines Wettbewerbs den Stadtkern neu ordnen, der nach den Vorstellungen der Planer im Süden durch die Zäsuren Schillerplatz und Eduard-Breuninger-Straße, im Westen und Norden durch die Schillerstraße, die Grabenstraße, die Kesselgasse und die Spaltgasse und schließlich gegen Osten durch die Marktstraße und die Stuttgarter Straße begrenzt werden sollte.

Als Preisrichter wurden, neben den bekannten Stuttgarter Professoren Rolf Gutbier, Rudolf Lempp und Wilhelm Tiedje sowie Vertretern des Landesamtes für Denkmalpflege und des Bundes Deutscher Architekten (BDA), auch noch die an der Planung beteiligten Klenk und Stoll vorgesehen. Der

Teilnehmerkreis zum Wettbewerb sollte allerdings beschränkt werden auf Backnanger Architekten sowie eine Auswahl von eigens dazu eingeladenen Stuttgarter Städteplanern, die sich aus so renommierten Namen wie Helmut Erdle, den Professoren Rogler, Gonser und Volkart sowie Walter Salver zusammensetzen sollte.

Bereits Ende März/Anfang April 1957 erging von der Stadtverwaltung Backnang ein Grundsatzprogramm zum Wettbewerb, das in einer bisher noch nicht dagewesenen Größenordnung dazu beitragen sollte, den verkehrlich aus den Nähten platzenden Stadtkern neu zu ordnen. Den Vorstellungen der Stadt zufolge, vertreten durch den damaligen Oberbürgermeister Baumgärtner und den fachlich verantwortlich zeichnenden Stadtbaumeister Klenk, sollte der Stadtkern der Zukunft als Einkaufszentrum den Geschäften genügend Raum zur Ausdehnung bieten, einen flüssigen Verkehr ermöglichen und eine ausreichend große Zahl an Parkplätzen aufweisen.

Am 11. April 1957 wurde der Entwurf über den Wettbewerb zur Neugestaltung des Stadtkerns dem Technischen Ausschuss des Gemeinderats zur Stellungnahme vorgelegt. Aufgrund der Kosten für das anzufertigende Modell, so wurde kurioserweise von städtischer Seite aus begründet, dürfte der räumliche Umfang der Planung nicht zu groß gezogen werden, was jedoch Widerspruch im Gremium hervorrief,

so daß der Rahmen der Planung im Norden und Westen bis zur Murr zwischen Aspacher und Sulzbacher Brücke ausgedehnt wurde.

Das Planungsgebiet wurde nun in der Sitzung des Gemeinderates am 31. Mai 1957 neu und größer definiert, und zwar im Süden durch die Grenzen Schillerplatz und Eduard-Breuninger-Straße, die Aspacher Brücke, den Murrbogen und die Sulzbacher Brücke und schließlich gegen Osten von der noch bestehenden Stadtmauer an der Sulzbacher Brücke bis zur Postgasse entlang dem Burgberg und zur Stuttgarter Straße.

Das Programm des Wettbewerbs sollte Abweichungen von den städtischerseits ausgesprochenen Änderungsvorschlägen ausdrücklich zulassen; vor allem was eine Veränderung der Baulinien aus verkehrlichen Gründen anbetraf, hielt man sich offen.

Im städtischen Anforderungskatalog wurde vor allem die Neukonzeption einer Verkehrsverbindung zwischen der Stuttgarter Straße und den beiden Brücken an der Aspacher und der Sulzbacher Straße gefordert. Der Obstmarkt, dessen Umgestaltung als der eigentliche Anlaß des Wettbewerbs zu gelten hat, sollte mit einem neuen Verwaltungszentrum der Stadt und deren Mittelpunkt ein neues und modernes Gepräge geben. Dazu gehörte auch die Vorstellung, in der unteren Schillerstraße ein großes Kaufhaus zu errichten.

Bei den Bestimmungen über die Bauweise, Stockwerkszahl und Dachform sollte auf den das Stadtbild beherrschenden Burgberg Rücksicht genommen werden. Daß damit keine Unterordnung der Bebauung im Sinne des städtebaulichen Prinzips einer Stadtkrone gemeint war, sondern schlichtweg eine dadurch besonders irreführend begründete städtebauliche Anpassungsplanung, liegt auf der Hand. Man verschaffte sich einfach den generell größten Maßstab und folgte daraus einen Anspruch auf Nachahmung. Daß man auch noch von Rücksichtnahme auf dieses zeitlose Monument der Urzelle Backnangs sprach, entbehrt nicht der Pikanterie.

Letztendlich wurden acht Teilnehmer zu dem Wettbewerb zur Neugestaltung des Stadtkerns zugelassen, davon die Hälfte aus dem Backnanger Raum und vier bekanntere Architekten aus Stuttgart, und zwar Helmut Erdle, Walter Salver, Hellmut Weber und Wolf Irion, die auch in dieser Reihenfolge die Preise Nummer eins bis vier in der Sitzung des Preisgerichts am 28. März 1958 unter sich aufteilen sollten.

Die Stadt, die zum Zeitpunkt der Ausschreibung des Wettbewerbs am 12. Juli 1957 laut Gemeinderatsprotokoll 22 058 Einwohner zählte, hatte einen rasanten Anstieg ihrer Einwohnerzahlen, vor allem nach dem Krieg, hinter sich. Einen Anhaltspunkt hierfür bieten Vergleichszahlen aus dem Jahr 1930 mit 9 573 Einwohnern, aus dem Jahr 1939 mit 11 465 Einwohnern und vom Jahr 1946 mit 15 865 Einwohnern.

Weil eine weitere starke Expansion der Stadt erwartet wurde, sollten die planerischen Voraussetzungen für ein

* Der hier wiedergegebene Beitrag ist dem Aufsatz „Zwischen Spritnase und Plattenwald. Betrachtungen zur neueren Stadtbaugeschichte Backnangs“ entnommen, der in voller Länge im Frühjahr 1995 im Backnanger Jahrbuch erscheinen wird.



Lageplan zum Entwurf von Erdle für die Altstadtsanierung Backnangs.

„modernes“ Geschäftsviertel mit flüssigem Verkehr und genügend Parkplätzen geschaffen beziehungsweise vorrangig angestrebt werden.

Nachdem so bekannte Städtebauer wie die Stuttgarter Professoren Rolf Gutbier und Rudolf Lempp sowie der Stuttgarter Architekt Elsässer als Preisrichter dem Wettbewerb ferngeblieben waren, tagte das Gremium unter dem Vorsitz des Stuttgarter Städtebauprofessors Ewald Liedecke und wurde wohl auch mit von seinen Stuttgarter Kollegen Marohn, Stoll, Rall und Dr. Supper dominiert, während die vier hier unerwähnt bleibenden Backnanger Gemeinderatsmitglieder bei der Preisvergabe wahrscheinlich nur eine Statistenrolle spielten.

Im Vordergrund des Wettbewerbs standen eindeutig verkehrsplanerische Überlegungen. Vor allem der Durchbruch einer Verbindung der Grabenstraße zur Eduard-Breuninger-Straße mit dem Ziel einer Ringstraße um den engeren Innenstadtbereich herum bot sich vermeintlicherweise zur Konsolidierung der Ver-

kehrsverhältnisse an. Bei der Bemessung und Gestaltung des Obstmarktplatzes sollte städtebaulich in besonderem Maße auf die exponierte Lage des Burgbergs mit der Stiftskirche als Dominante Rücksicht genommen werden. In diesem Zusammenhang sollten Gebäude beiderseits der Murr, die den Blick auf den Burgberg beeinträchtigten, entfernt werden und an deren Stelle eine Begrünung der freigewordenen Fläche treten. Dies sollte zur Verschönerung des Stadtbildes beitragen.

In seinem Erläuterungsbericht nahm denn auch der Gewinner des Wettbewerbs, Helmut Erdle, dezidiert zu dem Anforderungskatalog der Stadt Stellung und begründete seinen Entwurf ausführlich. Der Altstadt-kern sollte möglichst klar „herausgeschält“ werden, um gut ablesbare Einzelbezirke zu erhalten.

Zur Erreichung dieses Ziels wurde empfohlen, von der Stuttgarter Straße aus über die Eduard-Breuninger-Straße zunächst zum Aspacher Brückenkopf und dann über den neu zu schaffenden Straßendurchbruch im

Verlauf der Grabenstraße den Anschluß an den Sulzbacher Brückenkopf zu gestalten. Damit, so Erdle, würde in „einfachster Weise“ eine Hauptverkehrsachse entstehen, die gleichzeitig den „Inneren Kern“ der Altstadt von den „äußeren Schalen“ abtrennt und eine bessere Verbindung der einzelnen Stadtbezirke ermöglicht.

Den Kernpunkt der Planung bildete die Rathuserweiterung am Obstmarkt, die am alten Rathaus einen terrassenähnlichen Hof umschließen und gleichzeitig die Verbindung zwischen der oberen und unteren Altstadt beziehungsweise dem Obstmarkt herstellen sollte.

Weiterhin wurde vorgesehen, die Häuser Schillerstraße 35, 37 und 39 abzubauen und dafür ein Geschäftshaus an der Westflanke des Obstmarktes, die später dort gebaute Kreissparkasse, zu errichten. Das nach Norden abfallende Altstadtgebiet sollte zwischen der Markt- und Umlandstraße als sogenanntes „Kaufzentrum“ umgestaltet werden.

Vor allem den Brückenköpfen Ost und West wurde bei der Neuplanung verkehrstechnisch eine neue Bedeutung beigemessen. Damit einher ging an diesen Gelenkpunkten auch der Bau größerer Geschäftshäuser. So sollte an der Verbindung von Grabenstraße und Sulzbacher Brücke ein Punkt-Hochhaus entstehen, welchem die Aufgabe zufallen sollte, die großen Baukörpermassen der Lederfabrik Kaess in einen günstigeren Maßstab zu bringen.

Ebenfalls realisiert wurde in der Grabenstraße der Bau eines großen Geschäftszentrums, das in den 70er Jahren schließlich von der Kaufhalle AG errichtet wurde. Ein von Erdle hier im Anschluß geplanter Kindergarten wurde nicht verwirklicht, obwohl gerade dieses Projekt der Idee des humanen Städtebaues am nächsten gekommen wäre. Insgesamt erkaufte der Entwurf eine Reihe von massiven Eingriffen in die organisch gewachsene Stadtgestalt, die das Bild der mittelalterlichen Stadt radikal verändert haben.

Die Beurteilung des Erdle-

Entwurfs durch das Preisgericht ermöglicht weitgehende Einsichten in das Planungskonzept der Stadtverwaltung, insbesondere was das Verständnis für die Dimensionierung und Abgrenzung der einzelnen Planungsgebiete anbelangt. Als besonders gelungen wird darin die Ausgestaltung der Grabenstraße und der Eduard-Breuninger-Straße als Ringstraße bezeichnet, weiterhin die der Verkehrsknotenpunkte an der Sulzbacher Brücke, der Stuttgarter Straße und im Bereich der Aspacher Brücke. Dies war mit der Absicht verbunden, den Durchgangsverkehr aus der Stadtmitte herauszuhalten. Die Grabenstraße fungierte hier also nicht für den Ziel-Quell-Verkehr, sondern bekam die Aufgabe zugewiesen, als reine Durchgangsstraße auch eine stadtteiltrennende Funktion zu übernehmen, denn das daran angrenzende Gelände hin zur Murr wurde ausschließlich als „Industriegebiet“ deklariert. Dies zeigt deutlich, wie man Ende der 50er Jahre mit der Natur umging, denn die Murr, der die Stadt ihre Identität als sogenannte süddeutsche Gerberstadt maßgeblich zu verdanken hatte, wird in die städtebaulichen Planungen nicht mit einbezogen.

Bezüglich der Rathäuserweiterung wurde die geschickte Einbindung des Hauptbaukörpers in den Raum zwischen dem alten Rathaus und dem neu zu gestaltenden Obstmarkt hervorgehoben, des weiteren die gute Sichtverbindung zum Burgberg.

Schon in seinem Vorprüfbericht hatte Stadtbaumeister Klenk als Hauptkriterium für die Güte der eingegangenen Wettbewerbsentwürfe deren größtmögliche Eingriffe verkehrlicher Art in das Weichbild der Stadt gefordert, so daß gemäßigte Lösungsvorschläge von vorne herein außer Acht gelassen wurden. Eine große Rolle spielte hier auch besonders die Frage nach einer ausreichenden Anzahl von Parkplätzen. So fanden Vorschläge, die den Ausbau der Talstraße als Hauptverkehrsstraße für den Durchgangsverkehr forderten, grundsätzlich nicht seine Zustimmung; dagegen wurde der Ausbau der Grabenstraße, obwohl dies nicht stichhaltig begründet werden konnte, als unumgänglich favorisiert.

Deutlicher als in der Entwurfsbeschreibung zum Wettbewerb und im Erläuterungsbericht der Architekten wird im Vorprüfbericht der Stadtverwaltung der städtebauliche Kahl-schlag offenkundig, der der Stadt gemäß auch dem in Backnang favorisierten Leitbild der „autogerechten Stadt“ drohen sollte. Während die teilnehmenden Backnanger Architekten vor größeren Eingriffen zurückschreckten, überboten sich ihre vier Stuttgarter Kollegen gegenseitig in euphorischer Fortschrittgläubigkeit, was zumindest auch mit den ausgelobten Preisgeldern belohnt wurde.

Allen Stuttgarter Entwürfen gemeinsam war die prinzipiell wesentliche Veränderung der bestehenden Baulinien, vor allem am Obstmarkt, an der Dilleniusstraße, der Eduard-Breuninger-Straße, an der Schillerstraße und am Rathaus, und damit der Abriß ganzer Häuserzeilen. Der gewonnene Raum sollte nicht zuletzt für Parkplätze verwendet werden.

Der Entwurf Weber sah beispielsweise allein 300 Parkplätze auf dem neu zu gestaltenden Obstmarkt vor, was Klenk gerade noch als ausreichend erschien. Beim Entwurf Irion zeigte sich Klenk als ein grundsätzlicher Befürworter von Flachdächern, denen er eindeutig städtebauliche Vorzüge einräumte. Das Ergebnis seines Geschmacks läßt sich heute leicht an den zum Teil wie „abgestellte Koffer“ wirkenden Gebäuden in der Innenstadt ablesen, an denen jede optische Korrektur, wie schon vereinzelt durch Giebeldachaufstockung versucht, versagen muß. Prägnantestes



Blick in die noch ursprünglich erhaltene Grabenstraße. An der oberen rechten Bildecke erkennt man einen Teil der durchweg erhaltenen Stadtmauer.

Beispiel hierfür sind die Kaufhalle und ein Parkhaus in der Grabenstraße, deren Erstellung Klenk im Entwurf Irion und Erdle auch ausdrücklich zustimmte.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß der Entwurf des Wettbewerbsgewinners Erdle den ohne Zweifel weitestgehenden Eingriff in die Stadtstruktur vorsah, indem er alle Optionen zusammenfaßte und bis an deren bauliche Grenzen ging, so daß sogar Klenk die Durchführung dieses Entwurfs nicht möglich zu sein schien. Zumindest hegte er Zweifel, da dieser die Beseitigung sehr vieler Wohn- und Geschäftshäuser erforderte. Das Preisgericht des Wettbewerbs zur Neugestaltung des Stadtkerns in Backnang tagte schließlich am 28. März 1958.

Ein deutliches Licht auf die Planung der damaligen Bauverwaltung werfen die nachträglich und quasi außer Konkurrenz eingereichten Planunterlagen zur Altstadtsanierung des Backnanger Architekten Otto Nussbaum, die wohl von Stadtbaumeister Klenk als Planungsalternative angefordert wurden. Dessen Ideen zur Neugestaltung des Stadtkerns wären

verkehrlich wie baulich noch weit über die Entwürfe der Wettbewerbsteilnehmer hinausgegangen und hätten verheerende Eingriffe in die gesamte Altstadtstruktur, sogar auf dem Burg- und dem Ölberg, nach sich gezogen.

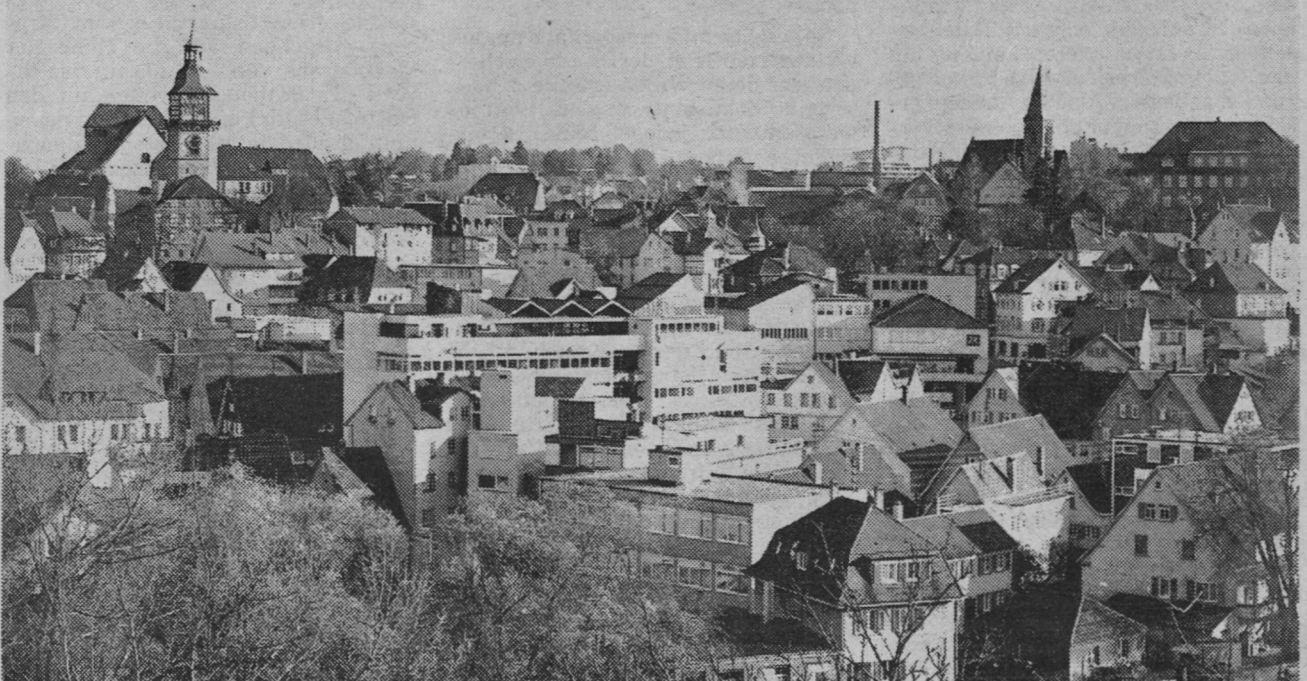
Bereits am 22. Mai 1958 beschloß der Gemeinderat der Stadt, über das Planungsgebiet eine generelle Bausperre von einem Jahr zu verhängen und für die Aufstellung der einzelnen Bebauungspläne den Wettbewerbsgewinner Helmut Erdle zu beauftragen. In diesem Zusammenhang wurde beschlossen, als erste Sanierungsmaßnahme die Grabenstraße als 18 Meter breite Ringstraße mit einer Verbindung zur Eduard-Breuninger-Straße auszubauen.

Die Vertreter der Stadtverwaltung, Oberbürgermeister Baumgärtner und Stadtbaumeister Klenk, kamen am 19. September 1958 mit Erdle zusammen und legten den äußerst knappen Termin bis zum 10. Januar 1959 zur Aufstellung sämtlicher Bebauungspläne im Altstadtgebiet fest. Die Stadt ließ sich in ihrer unverständlich hektischen Vorgehensweise keine Zeit zu einer kritischen Überprüfung der

Wettbewerbsergebnisse, sondern drohte Erdle am 29. November 1958 sogar damit, ihm bei Nichteinhaltung des Termins den Auftrag wieder zu entziehen.

In der Gemeinderatssitzung am 24. April 1959 zeigte dann insbesondere die CDU-Fraktion größtes Interesse an einem möglichst baldigen Stadtumbau und wollte diesen unter allen Umständen forcieren.

Am 5. Mai 1959 schließlich, also rund einen Monat vor Ablauf der einjährigen Bausperre im Altstadtsanierungsgebiet zum 1. Juni 1959, hielt Erdle vor dem Gemeinderat einen in mehrfacher Hinsicht interessanten Vortrag über die bisherigen Planungsarbeiten für die Altstadtsanierung beziehungsweise zur Festlegung der erforderlichen Teilbebauungspläne. Erdle analysierte treffend die topographischen Besonderheiten und Schwierigkeiten des nahezu unverändert erhaltenen, klein parzellierten, mittelalterlichen Stadtkerns, der sich innerhalb der natürlichen Begrenzung des Murrbogens entwickelt hatte und zu jener Zeit noch als gewachsener Organismus ablesbar war.



Blick auf die Altstadt um 1970. Im Mittelpunkt die von Erdle erbaute Kreissparkasse.



Luftbildaufnahme von der noch weitgehend unverändert erhaltenen Altstadt Backnangs Ende der 50er Jahre.

Fotos: Stadtplanungsamt (2), Stadtarchiv (3).

Als Hauptprobleme erachtete er das Gefälle von der Stuttgarter Straße zu den beiden Murrbrücken an der Sulzbacher und der Aspacher Straße sowie die durch die Stadt führende Bahnlinie, die die Stadtteile im Norden und Süden voneinander trennt und die Verkehrsführung erschwert.

Erdles Absicht, die Stadt in klar voneinander getrennte Funktionszonen einzuteilen, weisen ihn als typischen Vertreter des seinerzeit aktuellen städtebaulichen Leitbildes der „gegliederten und aufgelockerten“ Stadt aus. Hier stellte sich für ihn allerdings als eine der Hauptschwierigkeiten die starke räumliche Ausdehnung der Lederfabrik Kaess im Altstadtkern, die jeglicher Planung in dieser Richtung zuwiderlaufen sollte.

Er verglich mit dem in der Planersprache der Zeit üblichen biologistischen Denkansatz die Verkehrsproblematik mit einem Krebsleiden, bei dem man zur Heilung des städtebaulichen Organismus lediglich Teile desselben „herausoperieren“ müsse, um den Gesamtkörper zu retten und gesunden zu lassen. Als Patentrezept erschien ihm hierfür die massive Verbreiterung der Grabenstraße, ohne dabei zu bedenken, daß er hierbei erst die Grundlage für das Dahinsiechen seines „Patienten“ Backnang legte. Große Schneisen ziehen stets Verkehr an beziehungsweise erzeugen und verstärken diesen erst durch ihre Multiplikatorenentwicklung.

Daß letztendlich diesem städtebaulichen Kahlschlag sogar die historische Wehrmauer in der Grabenstraße zum Opfer fallen mußte, ist mehr als bedauerlich, stellte sie doch durch ihre integrative und abschließende Außenwirkung eine gewachsene Zäsur im Stadtgebilde dar, welche schon über Jahrhunderte hinweg ihre zweckbestimmte Berechtigung in der Abschränkung der Stadt hatte. Daß sich an diese Stadtmauer Annexgebäude in Form kleinerer Gerberhäuser anschlossen, war ein Schritt zu einer späteren Stadterweiterung und insofern eine

natürliche Entwicklung. Wenn auch die anhängenden Gebäude in ihrer Substanz auffällig gewesen sein mochten und ihr Abriß dadurch begründet gewesen sein mag, eine Legitimation zum Abriß der Mauer war deshalb noch lange nicht daraus ableitbar.

Erdle forderte deren Niederlegung auch gar nicht ausdrücklich, sondern die Initiative hierfür ging vor allem von der Stadt aus, die beabsichtigte, diesen gesamten Bereich einer Flächenanierung zu unterziehen. Die Vorarbeiten der Stadt gingen forciert in diese Richtung, so daß Erdle letztendlich für eine stadtverträgliche Planung, die dem Anspruch des Begriffes nach Urbanität genügt hätte, überhaupt keine planerischen Spielräume mehr blieben. Der Frage nachzugehen, ob Erdle bei mehr Freiheiten Besseres hätte leisten können, ist im nachhinein müßig und auch nicht mehr in Gänze nachvollziehbar.

So gesehen muß er jedenfalls nur als verlängerter Arm der Stadt erscheinen, der deren Willen erfüllte. Andererseits dokumentiert sein Wettbewerbsentwurf jedoch seine Bereitschaft, an einem Umbau der Stadt in der geplanten und zu einem großen Teil auch ausgeführten Form teilzunehmen. Dies zeigt auch schon seine Absicht, bestimmte Gebiete innerhalb der Altstadt für bestimmte Nutzungszwecke „auszuzonen“. Dazu gehörte, neben dem bereits erwähnten Grabenstraßenausbau, der die Verkehrsklammer um die Altstadt herum zwischen den beiden Murrbrücken bilden sollte, die ebenso radikale Erweiterung des Obstmarktes sowie die Schaffung einer neuen „luftigen“ Mitte durch die Vergrößerung des Rathausbereiches. Als weitere Zonen sah er das sogenannte Kaufhofgebiet zwischen der unteren Marktstraße und der unteren Uhländstraße vor.

Erdle zog nach mehr als einjähriger Planungszeit schon ein erstes Fazit und wies auf das Problem hin, das sich als eine der Hauptschwierigkeiten in

den kommenden Jahren herausstellen sollte: Der Grunderwerb für die flächenfressenden und gleichermaßen hochfliegenden Pläne, die demzufolge auch teilweise scheitern mußten. Für die Obstmarkterweiterung zum Beispiel allein in der Schillerstraße die Gebäude 19, 21, 23 und 25 abgebrochen werden, für den Grabenstraßendurchbruch zur Eduard-Breuningerstraße unter anderem die Gebäude 35, 37 und 39.

Da sich bei erstgenannter Häuserzeile schon bald starker Widerstand bildete, sah Erdle sich gezwungen, den Obstmarkt zur anderen Seite hin auszuweiten und das Gebäude Haug zur Disposition zu stellen. Damit mußte er im Obstmarktbereich gegenüber seinem Wettbewerbsentwurf eine kleinere Lösung vorsehen. Jedoch bot sich für Erdle auch die Möglichkeit einer Terrassenbildung, die er aufgrund der topographischen Lage Backnangs stets favorisierte und die er vom Burgberg ausgehend auf die Höhe der Marktstraße, von dort aus auf das Niveau des Rathauses, weiter auf den Obstmarkt und zuletzt bis zur neuen und „großzügig gestalteten“ Eduard-Breuninger-Straße durchzuziehen beabsichtigte. Die Ansätze dieser Planung sind heute noch an den Treppenarkaden an der Eduard-Breuninger-Straße zu erkennen.

Für diese Straße übrigens hielt Erdle in Richtung Aspacher Brücke die Festlegung neuer Baulinien für dringend erforderlich, was der Planersprache entbunden und übersetzt schlicht den Abriß der dortigen Häuserzeilen bedeutet hätte. Die hier existierenden Baulinien aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts schrieb Erdle der Vorstellungswelt des grauen Mittelalters zu, um daraus seinen „mutig anpackenden, schrittweise vorwärts marschierenden, das Gelände großzügig ausnützenden“ Fortschrittsglauben zu entwickeln und einen „frischen und freien“ Verkehrsablauf zu gewährleisten.

Bei der Gestaltung des neuen Obstmarktplatzes griff Erdle analog dazu den Gedanken der Transparenz auf, indem er empfahl, in dieser Zone hochgezogene, lange und durchgehende Schaufenster anzulegen, so daß der Obstmarkt durch dieses Architekturelement in seinen umschließenden neuen Fassaden eingegrenzt würde. Der gesamte Platz sollte auf verschiedenen Höhenniveaus terrassiert werden, um möglichst viele Läden integrieren zu können. Dasselbe Prinzip sollte auch bei der geplanten Rathausweiterung angewandt werden.

Einen weiteren Schritt in dieser Richtung unternahm Erdle mit der Planung einer Kaufhofzone zwischen der Uhländstraße, der Marktstraße und der Spaltgasse. In den Steigungsverhältnissen und Höhenunterschieden sah Erdle wiederum eine Gelegenheit, sein Terrassenprinzip mit eingebauten Arkaden zu verwirklichen. Nach seinen Vorstellungen sollten hier drei quergestellte Baukörper entstehen, die mit zwei beziehungsweise drei Geschossen in der Höhenentwicklung sogar noch als moderat zu bezeichnen sind. Hier dachte Erdle, von seinen Backnanger Projekten wohl am ehesten seine Vision von der „aufgelockerten Stadt“ verwirklichen zu können, um aus der Enge der Altstadtbebauung ein Zeichen für „Offenheit und Freierzigkeit“ zu setzen.

Die Frage einer Neuanlage der Grabenstraße war sehr eng an das Plazet der Firma Kaess gekoppelt, deren Erweiterungspläne mit Erdles Vorstellungen unversöhnlich kollidierten. Aus heutiger Sicht muß Erdle Recht gegeben werden, daß er das weitere Vordringen der Firma verhindern wollte. Seine Planung, einen Kindergarten mit Spielplätzen in einer hier ausgewiesenen Grünlandzone zu errichten, scheiterte, und damit seine Einteilung in eine für den Menschen am unmittelbarsten gestaltete Nutzungszone, während in den anderen Bereichen, teilweise erst später durch die Änderung von Bebauungsplänen und die Höhersetzung der Dachtraufhöhe ökonomisch angereizt, seine Ideen eher mit den tragenden Kräften der Stadt zu vereinbaren waren. Dazu paßte es, daß Erdle ein möglichst breites Straßenprofil in der Grabenstraße gerade noch als opportun erschien. So war er etwa trotz einigem Widerstand aus dem Gemeinderat nicht bereit, von einer durchgängigen Mindestbreite von zirka 20 bis 22 Metern bis in die Eduard-Breuninger-Straße hinein abzurücken.

Am 29. Mai 1959 stimmte der Gemeinderat den Bebauungsvorschlägen Erdles für die Altstadtsanierung uneingeschränkt zu und verlängerte die zum 1. Juni ablaufende Bausperre um ein weiteres Jahr. Der Verwirklichung des dritten Teilabschnitts, der Neugestaltung des „Kaufhofbereiches“, wurden dabei die schnellsten Realisierungschancen eingeräumt.

Grundsätzlich wurde das Stadtbauamt beauftragt, für alle vier Teilgebiete, die Grabenstraße/Eduard-Breuninger-Straße, den Obstmarkt, die untere Marktstraße und die Rathausweiterung, neue Bebauungspläne auszuarbeiten und aufzustellen.

Die von Erdle geplante Grünfläche innerhalb des Murrbogens wurde allerdings kurzerhand der Firma Kaess zu Erweiterungszwecken und zu Parkplätzen zur Verfügung gestellt. Die exorbitante Breite der künftigen Grabenstraße konnte deshalb nun zusätzlich mit der Funktion einer Feuer-gasse legitimiert werden. Die geplante Rathausweiterung, die glücklicherweise nicht realisiert wurde, rangierte innerhalb der städtischen Prioritätenliste dagegen an letzter Stelle.