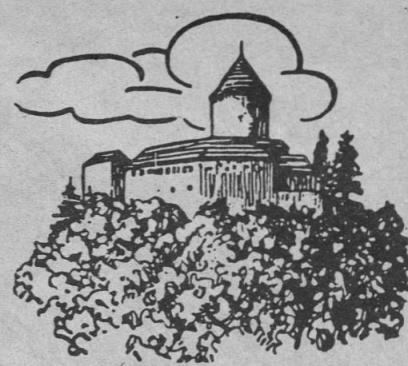




Unsere Heimat



Nummer 1

Backnanger Kreiszeitung
Murrthal-Bote Backnanger Tagblatt

Januar 1995

Freie Fahrt durch Backnang

Die Planungseuphorie der sechziger Jahre – Von Dr. Andreas Brunold*

Am 28. 7. 1959 wurde der Bebauungsplan des ersten Teilbereichs Graben-, Schiller- und Uhlandstraße vom Gemeinderat abgesegnet, und damit war der Damm für eine jenseits der Maßstäblichkeit liegende Planung gebrochen.

Trotz Einwendungen aus der Bürgerschaft verfolgte die Stadtverwaltung ihr gigantomanisches Programm, mit dem sie Backnang zur Großstadt erheben wollte, unbeirrt weiter und ließ keinen Zweifel an ihrer Absicht zum radikalen Umbau der Altstadt. Einwände von Bürgern und vorgegebene Maßstäbe und Normen des baulichen Erbes spielten im damaligen planerischen Denken keine Rolle. Die Frage der Finanzierbarkeit des Unternehmens stellte man sich nicht, ja nicht einmal eine Kosten-Nutzen-Relation des Ausbaues der Grabenstraße gegenüber der erheblich billigeren Lösung für die Talstraße führte man durch.

Das Jahr 1960 war dann das Jahr, in dem sich die Stadt bemühte, die planerischen Rahmenvoraussetzungen durch die Feststellung der das Sanierungsgebiet betreffenden Bebauungspläne im Gemeinderat festzulegen. Zuerst wurde am 2. 2. und am 11. 2. 1960 der nahezu unveränderte Erdle-Entwurf im Gebiet untere Marktstraße/Uhlandstraße als neuer Bebauungsplan festgestellt. Am 25. 2. 1960 folgte die Vorberatung und am 17. 3. 1960 die Beschlußfassung des Teilbebauungsplans Grabenstraße / Schillerstraße / Uhlandstraße. Erstmals zeigte sich durch zwölf Einsprachen von Betroffenen der Unmut über die quasi im Alleingang vorangetriebene Stadtplanung.

Dieselbe Prozedur, wiederum ohne Mitwirkungsmöglichkeit der Betroffenen, wiederholte sich am 22. 3. und am 19. 5. 1960, als der Teilbebauungsplan Am Obstmarkt/Dilleniussstraße/Eduard-Breuninger-Straße/Schillerstraße vorberaten wurde. In diesem Bereich ging die Stadt durch die Beteiligung des Stuttgarter Verkehrsplaners Gerhard Hinterleitner noch beträchtlich über die von Erdle festgelegten Baulinien hinaus, um durch starke Erweiterungen des Straßenraums die Verkehrsverbindung Grabenstraße/Eduard-Breuninger-Straße noch „flüssiger“ zu gestalten. Die Gebäude Schillerstraße 33 bis 39 sollten beseitigt werden; sogar vor einer späteren, im Jahr 1963 erfolgten Zwangsenteignung bezüglich des Gebäudes Schillerstraße 39 schreckte man nicht



Dieses Bild zeigt den Obstmarkt im Zustand der sechziger Jahre. Später mußte dieser im Zusammenhang mit dem Bau der Kreissparkasse dem Straßenzug Graben-/Eduard-Breuninger-Straße weichen.

zurück. Der Bebauungsplan wurde am 2. 6. 1960 einstimmig beschlossen, wie überhaupt alle Beschlüsse aus diesem Jahr ohne eine einzige Gegenstimme im Gemeinderat verabschiedet wurden. Demgegenüber standen die Einsprachen der Betroffenen.

Am 27. 9. 1960 wurde der Bebauungsplan „Am Rathaus“ vorberaten, der den Obstmarkt, die Uhlandstraße, die Spaltgasse, die Markt- und die Dilleniussstraße begrenzte. Hier vor allem war eine wesentliche Beschränkung der Überbauung zugunsten von Verkehrs- und Parkflächen vorgesehen. Die Neubebauung sollte drei und vier Stockwerke erhalten.

Bis zur Mitte des Jahres 1963 waren sämtliche an die alte Stadtmauer angebauten Gebäude in der Grabenstraße abgerissen worden, so daß sich jetzt die Frage nach deren Erhaltung erneut

stellte. In der Gemeinderatssitzung vom 1. 8. 1963 wurde dann das Schicksal eines weiteren Stückes Backnanger Stadtbaugeschichte besiegelt und die bisher hervorragend konservierte Mauer dem Abbruch anheimgegeben.

Der sich ständig verschlimmernden Verkehrsmisere in der Innenstadt versuchte man inzwischen dadurch Herr zu werden, daß man kurzfristig die Aufstellung eines Generalverkehrsplanes in Auftrag gab. Am 29. 4. 1965 wurde der schon für die Stadt tätig gewordene Stuttgarter Verkehrsplaner Gerhard Hinterleitner gegen ein für damalige Verhältnisse sehr hohes Honorar von 45 000 Mark für dieses Vorhaben einstimmig verpflichtet, obwohl die städtischen Kassen leer waren und keine Mittel im Haushalt dafür zur Verfügung standen.

Erst am 29. 6. 1967 befaßte sich auf Druck der SPD-Fraktion der Gemeinderat wieder mit der Frage des Generalverkehrsplans, der diesmal jedoch nach dem schon im Jahr 1960 verabschiedeten Bundesbaugesetz in die vorbereitende Bauleitplanung, also in die Flächennutzungsplanung, zwingend eingebunden werden mußte. Es stellte sich die Frage, ob es der Stadtverwaltung allein gelingen würde, ohne die neu zu schaffende Stelle eines Technischen Beigeordneten oder der Beauftragung eines Verkehrsingenieurs, das Verkehrsdilemma in den Griff zu bekommen.

Viel zu spät wurde erkannt, daß eine von den grundlegenden städtebaulichen Parametern einer Flächennutzungsplanung sich losgelöste Stadtbauplanung in die städtebauliche Sackgasse führen mußte. Es wurde nun auch offenkundig, daß bis dato keine Zusammenarbeit mit den regionalen Planungsgemeinschaften stattgefunden hatte, geschweige denn eine Stadtentwicklungsplanung auch im weiteren Sinne durchgeführt wurde.

Jetzt spätestens wurde auch der zehn Jahre zuvor in die Wege geleitete Altstadtsanierungsplan als monströse Fehlplanung erkannt, vor allem, weil dieser von völlig falschen Prämissen ausgehend, quasi statisch bleiben mußte und deshalb auch nicht an veränderte Entwicklungen angepaßt werden konnte. Ein Hauptgrund dieser späten Einsicht ist wohl nicht zuletzt in der mangelnden fachlichen Kompetenz der damaligen Verantwortlichen im Planungsamt zu sehen.

Um die Altstadtsanierung in veränderter Form wieder ankurbeln zu können, stellte die CDU-Fraktion im Gemeinderat am 7. 3. 1968 den Antrag, durch den Verkaufserlös von Bauplätzen in der ehemaligen Lehmgrube die Fortführung der Baumaßnahmen in der Innenstadt zu finanzieren. Am 12. 12. 1968 wurde von derselben Fraktion ein erneuter Vorstoß in Richtung Altstadtsanierung unternommen, obwohl diese Konzeption schon längst überholt war und man mittlerweile schon allgemein erkannt hatte, daß die ins Auge gefaßten Maßnahmen zur Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse, vor allem der vorgesehene Ausbau der Grabenstraße, den Stadtkern zerschneiden würden. Als einzigen Ersatz für deren Ausbau und als Planungsalternative erwog man nun wieder die Idee des Zwischenausbaues der Eduard-Breuninger-Straße, die nach den Vorstellungen der Christdemokraten zumindest im Bereich von der Stuttgarter Straße bis zur Aspacher Brücke in beiden Richtungen befahren werden sollte.

In der Sitzung des Gemeinderats am 9. 1. 1969 wurde nun durch den neuen Stadtbaudirektor Fritz – soweit bekannt – zum ersten Mal ein offizieller Bericht über den Stand der Altstadtsanierung abgegeben, der auch kritischere Stellungnahmen seitens der Verwaltung enthielt. Interessanterweise wurde dabei die Gültigkeit der fünf auf der Grundlage des Entwurfes

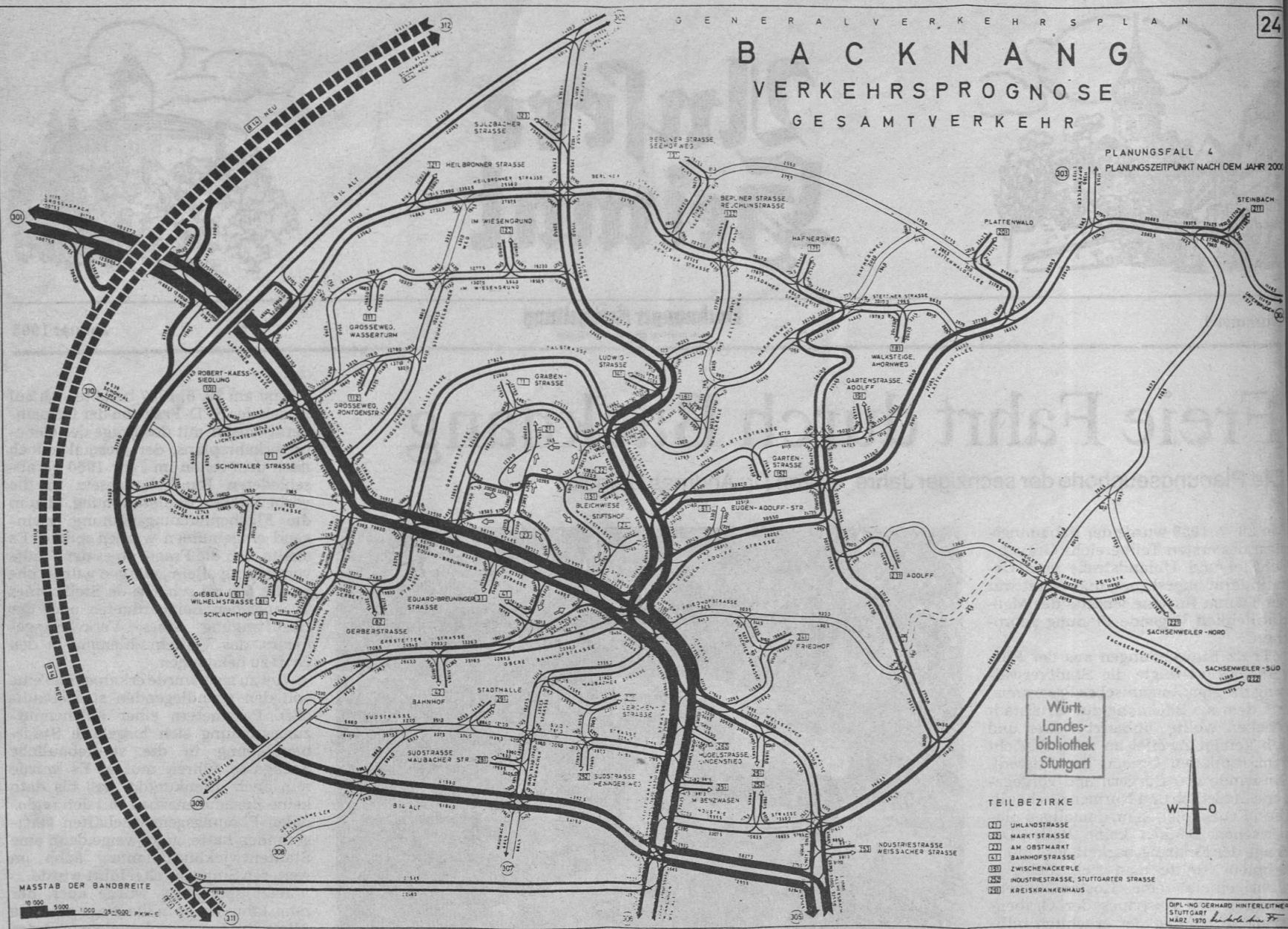
* Der hier wiedergegebene Beitrag ist dem Aufsatz „Zwischen Spritnase und Plattenwald. Betrachtungen zur neueren Stadtbaugeschichte Backnangs“ entnommen, der in voller Länge im Frühjahr 1995 im Backnanger Jahrbuch erscheinen wird.

BACKNANG

VERKEHRSPROGNOSE

GESAMTVERKEHR

PLANUNGSFALL 4
PLANUNGSZEITPUNKT NACH DEM JAHR 2000



Die Verkehrsprognose Hinterleitner vom März 1970 sah den autogerechten Umbau der Stadt vor. Im Mittelpunkt der Überlegungen stand eine vierspurige Schneise durch die Innenstadt sowie eine 400 Meter lange Tunnelstrecke von der Rößle-Kreuzung (Adenauerplatz) bis zur Bleichwiese.

Erdle im Jahr 1957/58 aufgestellten Baugepläne nicht angezweifelt. Auch was die Verkehrsführung angeht, war man sich noch nicht im klaren darüber, daß ein die Innenstadt entlastender Ring prinzipiell nicht vereinbar war mit einer weiteren Vermehrung der Flächen für den ruhenden Verkehr in der Altstadt, die man sich so sehr im Interesse der innerstädtischen Geschäfte herbeiwünschte. Auch wurde der Ausbau der Grabenstraße als Durchgangsstraße, ganz dem Beharrungsvermögen starrer Planungen entsprechend, immer noch in Erwägung gezogen. Allein die Richtigkeit der im Erdle-Entwurf an letzter Stelle der Prioritätenliste rangierenden Rathausweiterung wurde angezweifelt, jedoch nur, weil der zur Verfügung stehende Raum als zu klein erschien, um die Verwaltung für eine hochgerechnete Einwohnerzahl der Stadt von 40 000 dort unterzubringen.

Man ging von einem Raumbedarf von 24 000 Kubikmetern aus, was etwa der Kubatur der Backnanger Max-Eyth-Realschule entspricht. Der Baugeplan erlaubte jedoch nur etwa 15 000 Kubikmeter, von denen überdies zirka ein Drittel für Ladeneinbauten vorzusehen waren. In diesem Zusammenhang zog der seit 1965 als Nachfolger Baumgärtners amtierende Oberbürgermeister Dietrich eine Bilanz der Leistung der Stadtverwaltung. Seit 1945 waren für insgesamt 5 Millionen Mark Häuser aufgekauft und abgerissen worden. Die Gebäude, die an deren Stelle zum Teil erbaut wurden, sind, was die Vergleichbarkeit mit der vorherrschenden Baustruktur angeht, zumeist nicht der Beachtung wert.

Nachdem der Gemeinderat am 29. 4. 1965 den Stuttgarter Verkehrsplaner Gerhard Hinterleitner mit der Ausarbeitung eines Generalverkehrsplanes „Fließender Individualverkehr“ für die Stadt beauftragt hatte, der die Aufgabe haben sollte, eine Bestandsaufnahme des bestehenden Straßennetzes und dessen Belastungen darzustellen, lag dieser zwar im Juli 1967 der Stadtverwaltung vor, er wurde jedoch erst knapp fünf Jahre nach Auftragserteilung, nämlich am 23. 4. 1970, von Hinterleitner dem Gemeinderat vorgestellt und erläutert. Bei dieser Gelegenheit präsentierte Hinterleitner auch seine Verkehrsprognosen für den Individualverkehr. Dieser zweite Teil seines Gutachtens hatte allein den Aus- und Neubau von Straßen zum Ziel.

Um die zukünftige Verkehrsbelastung und Entwicklung des Verkehrsaufkommens einigermaßen zuverlässig vorhersagen zu können, orientierte er sich ausschließlich an den Ergebnissen seiner Verkehrsanalyse, der Hochrechnung der Einwohnerzahlen und der Arbeitsplätze sowie der angenommenen Entwicklung der Motorisierungsziffer (Kfz/1000 Einwohner), und zwar für jeweils zwei Zeitabschnitte.

Als erste Stufe wurde der Planungszeitraum 1980/85 gewählt, als zweite Stufe ein Fernziel, welches als sogenannte „Endstufe“ Verkehrsprognose für die Zeit nach dem Jahr 2000 treffen sollte.

Während Hinterleitner aufgrund der - wie wir heute wissen - übertriebenen Vorstellungen des Planungsausschusses über die unerwartete Zunahme der Einwohner und der Arbeitsplätze in Backnang seiner Prognose stark über-

zogene Daten zugrunde legte, unterschätzte er den zukünftigen Motorisierungsgrad doch beträchtlich.

Die Einwohnerzahl der Stadt, ausgehend von etwa 26 200 im Jahr 1967, wurde nach den Angaben der Stadtverwaltung auf rund 36 000 im Jahr 1980/85 und weiter auf 53 500 nach dem Jahr 2000 hochgerechnet, was einer Zunahme der Bevölkerung um etwa 104 Prozent entsprach. Die Zahl der Arbeitsplätze sollte, vom Jahr 1967 mit 15 530 ausgehend, über dieselben Zeitabschnitte über rund 17 000 auf mehr als 19 550 ansteigen, was eine letztendliche Steigerung um etwa 26 Prozent bedeutete hätte. Dagegen wurde die Entwicklung des Motorisierungsgrades, wie schon angedeutet, als bei weitem zu niedrig eingeschätzt. Während dieser im Jahr 1967 bei 256 Kfz je 1000 Einwohnern lag, wurde für den Zeitpunkt 1980/85 mit 340 Kfz je 1000 Einwohnern und nach dem Jahr 2000 mit 380 Kfz je 1000 Einwohnern gerechnet. Analog dazu wurde die Zunahme des Gesamtverkehrs auf 67 Prozent bis zur ersten Planungsstufe geschätzt, bis nach der Jahrtausendwende auf 143 Prozent.

Im folgenden sollen nun die von Hinterleitner vorgestellten vier Planungsfälle in bezug auf den Ausbau des Straßennetzes analysiert werden, die in dieser Reihenfolge einer Steigerung bezüglich der beabsichtigten Verkehrs- und Straßenneubaumaßnahmen unterliegen.

Für die Planungsfälle 1 und 2, die den bis zum Zeitpunkt 1980/85 zu erwartenden Straßenbedarf hochrechnen, wurden zwei verschiedene Netzkonzeptionen untersucht.

Fall 1 sah den vierspurigen Ausbau der zukünftigen Hauptverkehrsader

Eduard-Breuninger-Straße/Stuttgarter Straße bis zur Weissacher Straße vor, ebenso wie den der Backnang umgehenden Bundesstraße 14. Erwünscht war ferner der ebenfalls vierspurige Ausbau der Anschlußstraßen an die B 14, so der Aspacher Straße, der Sulzbacher Straße und der oberen Stuttgarter Straße.

Fall 2 sah zusätzlich die Trassierung einer neuen B 14 vor, ferner den Bau einer Murrbrücke als Verbindung der Eugen-Adolf-Adolf-Straße mit der Gartenstraße.

Die den erforderlichen Ausbau des Verkehrsstraßennetzes für den Planungszeitpunkt nach dem Jahr 2000 erarbeiteten Fälle 3 und 4 sahen beide den vierspurigen Ausbau der Aspacher Straße sowie die zur Hauptverkehrsverbindung erklärten Achse Eduard-Breuninger-Straße/Stuttgarter Straße bis zur Weissacher Straße vor.

Ebenfalls für beide Lösungen vorgesehen war der diesmal vierspurige Ausbau einer neuen B 14 sowie der mit gleichem Querschnitt dimensionierte Ausbau für alle Zufahrtsstraßen zu dieser, wie der der L 1080 aus Richtung Allmersbach im Tal bis zur „alten“ B 14, der Aspacher Straße mit zusätzlicher „Kriechspur“, der Stuttgarter Straße zwischen der alten B 14 und der Weissacher Straße, der Sulzbacher Straße sowie den der Sulzbacher Brücke. Weiter war für beide Planungsfälle der Bau einer Verbindung der Weissacher Straße über Sachsenweiler bis nach Steinbach sowie die Abzweigung hiervon nach Norden bis zum Häfnersweg zweispurig vorgesehen.

Des weiteren sahen beide Fälle als zukunftsweisende Lösung die Grund-

bat

züge eines äußeren Erschließungsringes um die Stadt vor, der aus einer neuen Verbindung der Gartenstraße mit dem Häfnersweg, der Potsdamer, der Berliner, Heilbronner, Friedrich-, Etwiesen-, der Oberen Bahnhof- und der Eugen-Adolf-Strasse bestand.

Über die Lösung 3 hinausgehend, sah der Planungsfall 4 den vierspurigen Ausbau des Teilschnittes der Eugen-Adolf-Strasse sowie die ebenfalls vierspurige Verbindung dieser zur Talstrasse vor, und zwar als Tunnelstrecke!

Während Hinterleitner für den Planungszeitraum 1980/85 aus verkehrswirtschaftlichen Gründen den Planungsfall 1 mit einer Netzlänge von 45,0 Kilometern vor dem Planungsfall 2 mit einer Netzlänge von 58,3 Kilometern favorisierte, sah er dagegen für den Zeitpunkt nach dem Jahr 2000 den Planungsfall 4 mit der Netzlänge von 64,5 Kilometern vor dem um die Tunnelstrecke 400 Meter kürzeren Planungsfall 3 sogar als zwingend notwendig an. Der Tunnelbau, den Hinterleitner als zuallererst anstehende Baumaßnahme zur Ausführung empfahl, rangierte demnach als Nahziel, vornehmlich um den schwierigen Ausbau der Eduard-Breuninger-Strasse zum Schillerplatz noch hinauszuschieben und um den die Innenstadt umfassenden Inneren Ring, den sogenannten City-Ring, zu schließen, der sich zusammensetzen sollte aus dem zur Bleichwiese führenden Tunnel, der Talstrasse beziehungsweise der Grabenstrasse, der Eduard-Breuninger-Strasse, dem Schillerplatz sowie Teilstücken der Stuttgarter- und der Eugen-Adolf-Strasse.

Durch den Tunnel sollte ferner die hohe Verkehrsbelastung von der Stuttgarter Strasse, der Zufahrt zum City-Ring, aufgefangen werden. Nicht zuletzt wurde der Faktor Geschwindigkeit als Gradmesser für Straßenausbauprognosen verwendet, eine aus heutiger Sicht äußerst fragwürdige Methode, die den Rationalisierungsgedanken in der Verkehrsabwicklung unterstreicht. Verkehr wurde ausschließlich nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten beurteilt, bei der der Bedarf sich nach Angebot und Nachfrage richtete. Ebenfalls völlig unbeachtet ließ Hinterleitner die Frage des ruhenden Verkehrs, der nach dem Vollausbau seiner geplanten Straßennetze wohl alle Maßstäbe gesprengt hätte. Für ihn setzte sich der Gesamtverkehr lediglich zusammen aus den Komponenten Ziel- und Quellverkehr, Binnenverkehr und Durchgangsverkehr. Änderungen in der Netzplanung oder Veränderungen in der Stadtentwicklung, die Auswirkung auf den Verkehrsablauf gehabt hätten, wurden nur unzureichend berücksichtigt, so daß eine Anpassung des Planes oder gar eine Überarbeitung desselben ohne Substanzverlust nachträglich kaum noch möglich erschienen.

In der Gemeinderatssitzung vom 28. 1. 1971 erteilte OB Dietrich dem städtebaulichen Leitbild der „autogerechten Stadt“ zwar ganz allgemein eine Absage, doch entgegen der theoretischen Verlautbarung sprach die Praxis eine andere Sprache. Um die vermeintliche Verkehrskatastrophe in Backnang zu verhindern, sollten insbesondere die in der Planungshöhe des Landes liegenden radialen Einfallstraßen ausgebaut werden, um auf diese Weise in die Gunst der begehrten öffentlichen Zuschüsse aus den kräftig sprudelnden Mineralölsteuermitteln des Bundes nach dem 1971 verabschiedeten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu gelangen: Ein Fehler mit Folgen, wie sich im Falle der nun ausbaubaren Grabenstrasse zeigte, denn dies verhinderte zwangsläufig, daß die Stadt rechtzeitig an die Planung eines den Stadtkern weit umgreifenden Tangentialstraßenringes ging.



Luftbild aus den sechziger Jahren: Es zeigt die noch weitgehend erhaltene Bausubstanz in der Innenstadt. Fotos: Stadtarchiv (2), BKZ-Archiv (1)

Äußerst fragwürdig war dann weiter das einseitige Ausrichten der Verkehrsplanung durch einen bedenklichen Lösungsansatz für den neuralgischen Verkehrsknotenpunkt der Stadt, die Verbindung Stuttgarter Strasse/Marktstrasse/Am Schillerplatz. Auch hier sollte mit staatlichen Mitteln eine autogerechte Lösung gefunden werden. Um den Verkehr in der Stadt fließen lassen zu können, vorschlug OB Dietrich in den Jahren 1971 bis 1980 einen Investitionsaufwand von rund 40 Millionen Mark für den fließenden und rund 30 Millionen Mark für den ruhenden Verkehr, also zusammen einen Betrag von 70 Millionen Mark. Dagegen betrug das jährliche Haushaltsvolumen der Stadt Backnang im Jahr 1971 lediglich 35 Millionen Mark und 1980 etwa 80 Millionen Mark, was deutlich die Relationen aufzeigt.

Interessant ist in diesem Zusammenhang ein genauerer Blick auf die autogerechte Lösung der Ausbauplanung für die Kreuzung Stuttgarter Strasse/Marktstrasse/Am Schillerplatz, die der Backnanger Verkehrsplaner Helmut Haisch im Auftrag des Landes durchführte und für die er zwei Vorschläge unterbreitete. Beide Vorschläge setzten insbesondere den Abbruch der Gebäude Morcher und Kühnle in der oberen Marktstrasse voraus.

Variante „A“ sah vor, die Stuttgarter Strasse und die Marktstrasse „geradlinig“ zu verbinden und zweispurig befahrbar zu machen. Den schwergewichtigen Nachteil dieser Lösung sah Haisch darin, daß der gesamte stadteinwärts fließende Verkehr am Rathaus vorbei in den unteren Teil der Marktstrasse fließen würde.

Die favorisierte Variante „B“ sah dagegen vor, den Verkehr über eine zweispurige Verbindung Stuttgarter Strasse-Eduard-Breuninger-Strasse zu leiten. Analog zur Verkehrsprognose Hinterleitner sollte diese Lösung auch die „Hauptverkehrsschlagader“ der Stadt Backnang darstellen und in beiden Richtungen befahren werden können, da man die seinerzeitigen Schwierigkeiten in der Innenstadt insbesondere im Einbahnverkehr an den Kreuzungen sah. Bei dieser Lösungs-

variante unterlag man dem Fehlschluß, daß der Verkehr durch das Fließen in beiden Richtungen zugleich auch „flüssiger“ werden würde. Durch das Hineinleiten des Verkehrs in die Stadt nahm man auch in Kauf, die Lebensqualität in der Innenstadt aufs Spiel zu setzen. Nach dem Generalverkehrsplan sollte der innerstädtische Verkehr zwischen der Kreuzung an der Sulzbacher Brücke und der Eduard-Breuninger-Strasse nämlich künftig zum überwiegenden Teil über die Grabenstrasse abgewickelt werden.

Für das damalige Demokratieverständnis aufschlußreich ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, daß der Gemeinderat erst am 28. 1. 1971 Gelegenheit hatte, zum Generalverkehrsplan Stellung zu nehmen. Angesichts der zu diesem Zeitpunkt längst vollendeten Tatsachen mußte die Diskussion hierüber zur Farce werden.

Eine weitere Planung im bisherigen Stil schien vorprogrammiert, indem die FDP-Gemeinderatsfraktion baldigst den vierspurigen Ausbau der Aspacher Strasse forderte. Hauptwiderspruch der Verkehrsplanung blieb jedoch der Umstand, daß stets ein vierspuriger Ausbau der Achse Stuttgarter Strasse-Eduard-Breuninger-Strasse vorgesehen war, und dies trotz der Projektierung des doch relativ eng um die Innenstadt führenden Nord- und Südringes. Letzterer sah eine ver-

kehrsentlastende Verbindung von der Röble-Kreuzung zur Eugen-Adolf-Strasse über die Murr in Richtung Bleichwiesenkreuzung-Grabenstrasse beziehungsweise Talstrasse vor.

Ein Hauptmangel bei der Umsetzung des Hinterleitnerschen Generalverkehrsplans war es, daß er nicht auf Vollständigkeit und Realisierbarkeit untersucht wurde, sondern daß einfach – zum Teil über die Köpfe des Gemeinderats hinweg – Planungen abwechselnd von einem sich ständig ändernden Gesamtkonzept vorgenommen wurden. Hinzu kam, daß der Gemeinderat in das Konzept der neu vorgesehenen Ringstraßen nicht genügend Einblick erhielt, so daß von einer Abstimmung der Verkehrsplanung nicht die Rede sein konnte. Bezüglich des Abschnittes der Aspacher Strasse von der Friedrichstrasse stadteinwärts bekam die Stadt vom Regierungspräsidium sogar einen Freibrief ausgestellt, um hier vor der Mittelerteilung Gebäude abbrechen zu können. Ebenfalls forciert von der Landesbehörde wurde der alsbaldige Ausbau der sogenannten „Engel-Kreuzung“ am Schillerplatz. Hier versprach man für die Variante „B“ einen baldigen Finanzierungszuschuß nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, sofern baureife Entwürfe vorlägen. Dasselbe traf für den dagegen sicherlich sinnvollen Bau des Südringes zu.



Neben der Stuttgarter Strasse und der Sulzbacher Brücke ist die Aspacher Brücke das dritte Tor zur Innenstadt. Der markante Gasthof Stern ist der Straßenverbreiterung zum Opfer gefallen, obwohl er heute eine „natürliche“ Drosselwirkung für den Autoverkehr hätte.