



Stadt Heilbronn

Städtebaulicher Rahmenplan 'Neckarbogen'

Anhang 1 Bestandsuntersuchungen

ARGE Neckarvorstadt Heilbronn
steidle architekten | t17 landschaftsarchitekten | ib vössing



INHALT

IMPRESSUM.....	4
1.1 HISTORISCHE ENTWICKLUNG.....	5
1.2 BESTANDSNUTZUNG.....	13
1.3 NATUR & FREIRAUM.....	21
1.3.1 Naturräumliche Lage.....	21
1.3.2 Freiraumstrukturen / städtische Grünstrukturen.....	21
1.3.3 Natur- und Landschaftsschutz.....	23
1.3.4 Bestandsvegetation.....	24
1.3.5 Faunistische Untersuchungen des Fruchtschuppenareals.....	25
1.4 DENKMALSCHUTZ & BESTANDSBAUTEN.....	27
1.5 VERKEHRLICHE ERSCHLIESSUNG.....	33
1.5.1 Bestehende übergeordnete Verkehrsstruktur.....	33
1.5.2 Bestehende örtliche Infrastruktur.....	34
1.5.3 Bezugsfall.....	39
1.6 TECHNISCHE INFRASTRUKTUR.....	41
1.7 STADTKLIMA & IMMISSIONEN.....	43
1.8 BODENMANAGEMENT.....	46
1.8.1 Altlasten.....	46
1.8.2 Rückbau.....	46
1.8.3 Baugrund.....	46
1.8.4 Grundwasser.....	47
1.8.5 Bodenmanagement.....	47
1.8.6 Kampfmittel.....	47
1.9 GRUNDEIGENTUM.....	49
1.10 BESTEHENDE PLANUNGEN.....	51



1.1 HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Für das Rahmenplangebiet war insbesondere seine Lage im Bereich der ehemaligen Neckaraue von Bedeutung. Die Entwicklung als Hafenstandort und Umschlagplatz hin zum Industriegebiet ist eng mit der Nutzbarmachung des Neckars als Wasserstraße verbunden. Das Entstehen verschiedener wassertechnischer Bauten und Hafenbecken ist kontextuell für die Entwicklung des Fruchtschuppenareals maßgeblich. Als erste Maßnahme wurde der Hauptarm des Neckars 1333 längs der Stadtmauer umgeleitet, gleichzeitig aber durch Wehre und Mühlen versperrt, so dass bis ins 19. Jahrhundert die vom Rhein kommende Schifffahrt hier endete und ein Passieren des Neckars bei Heilbronn nur Flößern möglich war.

1821 wurde mit dem Bau des Wilhelmskanals die Umgehung dieses Engpasses eröffnet. Gleichzeitig beginnt die Entwicklung des Gebietes östlich des Neckars. Zusammen mit dem ab 1848 errichteten alten Bahnhof wird diese Richtung entschieden voran getrieben.

Mit der stetig wachsenden Industrialisierung wird Mitte des 19. Jh. die erste Hafenanlage als sog. Winterhafen (ab 1858) ausgebaut. Gegen Ende des 19. Jh. werden die zu klein gewordenen Hafenanlagen erweitert, ab 1875 wird der Flosshafen, ab 1888 auch der Carlshafen ausgehoben und befestigt. Insbesondere die Holzanlieferung per Eisenbahn aus dem Schwarzwald und der Weitertransport als Floßverband zum Rhein ist für diese Entwicklung verantwortlich. Ab 1878 war Heilbronn Endpunkt der Neckar-Kettenschifffahrt von Mannheim. Ab 1897 wird auch der Winterhafen erweitert.

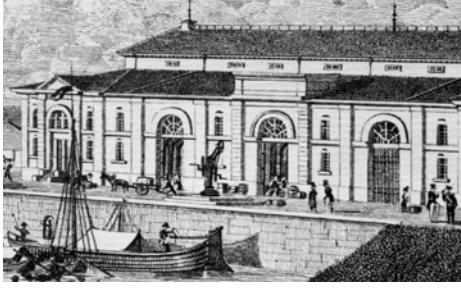
Entscheidend für die weitere Entwicklung der Neckarschifffahrt war die ab 1921 in Angriff genommene Kanalisierung des Neckars von Mannheim bis Heilbronn, die 1935 fertig gestellt wurde. 1930 wird im Zuge des Neckarausbaus als große Baumaßnahme der Neckarkanal begonnen. Er umgeht Neckarschleife und Altstadt großräumig und wird als neue Wasserstraße geradlinig östlich des Fruchtschuppenareals vorbeigezogen. Zukünftig wird der Neckar über Wehre kontrolliert. Damit werden ab 1931 Floss- und Carlshafen überflüssig und werden in der Folge zugeschüttet.

1935 wird der Kanalhafen fertig gestellt. Nur noch der Winterhafen und der Wilhelmskanal sind von der alten Hafentradition erhalten geblieben. Die zugeschütteten Hafenanlagen dienen Gewerbe- und Industriebetrieben als Ansiedlungsstandort. Im selben Zeitraum wird der westlichste Neckararm (heutige Trasse der Mannheimer Straße) zugeschüttet, so dass die große Bleichinsel verschwindet und mit der Stadt verbunden wird.

Als Folge von Kriegseinwirkungen, bei denen die Altstadt von Heilbronn vollständig zerstört wurde, war auch das Fruchtschuppenareal stark betroffen.

1952 wurde die Kanalisierung des Neckars bis Stuttgart abgeschlossen. Die aktuelle Situation zeigt den ausgebauten Kanalhafen. Alle ehem. Hafenbecken sind verschwunden und nicht mehr im Stadtbild ablesbar. Der Heilbronner Kanalhafen mit seiner beidseitigen Kaianlage ist heute der siebtgrößte deutsche Binnenhafen mit einem Umschlag von ca. 5 Mio. t. Zuletzt wurde 2003 der Schwergutkai erweitert.

Das Hallamt am Wilhelmskanal um 1830



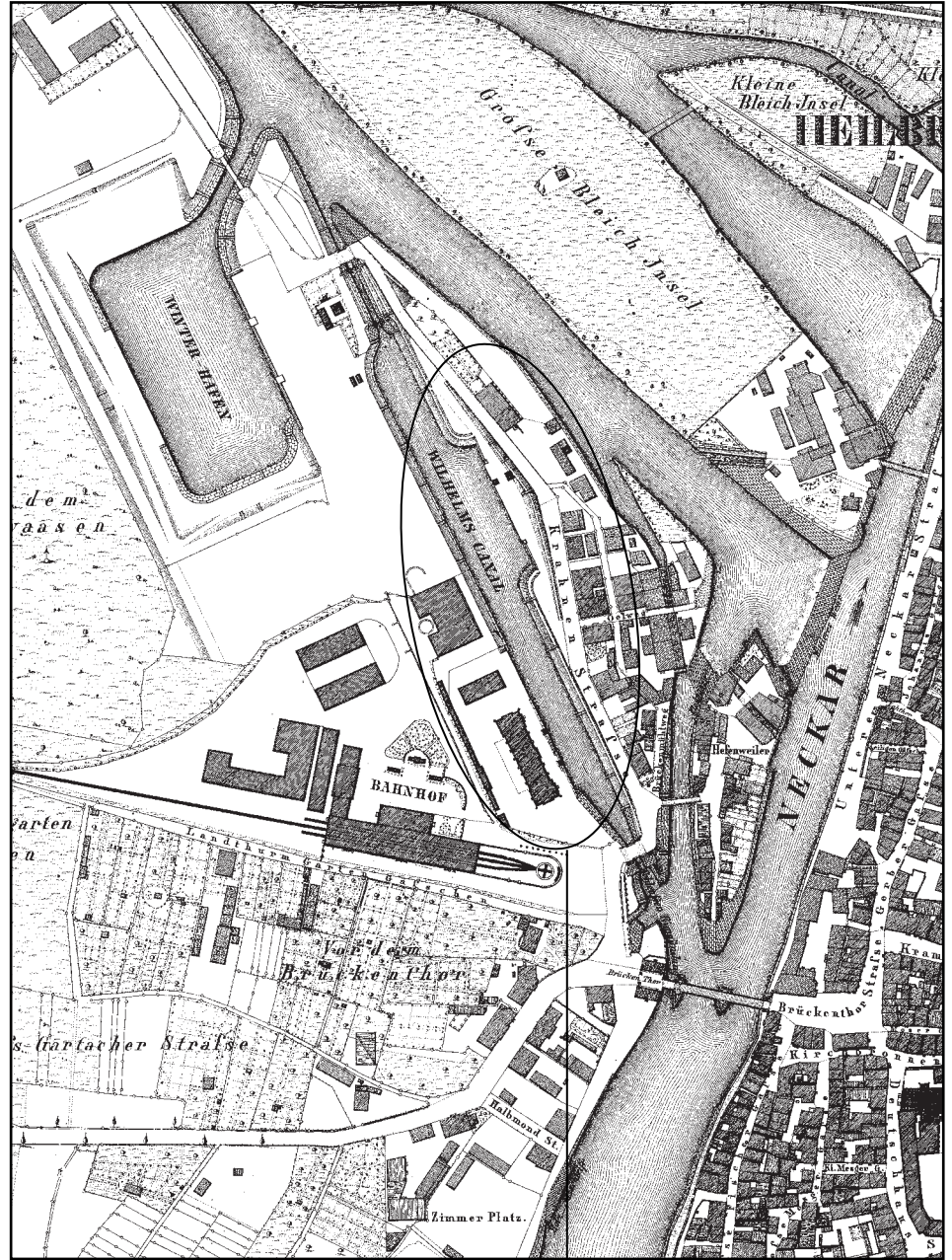
Das Heilbronner Neckarufer um 1840, colorierter Stich nach Louis Mayer



Wilhelmskanal 1890



Stadtplan 1858

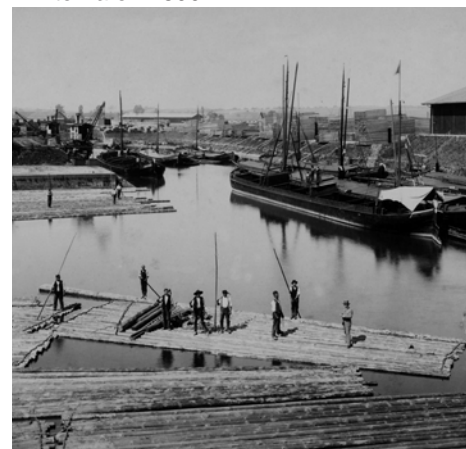


1821 Einweihung Wilhelmskanal
1858 Baubeginn Winterhafen

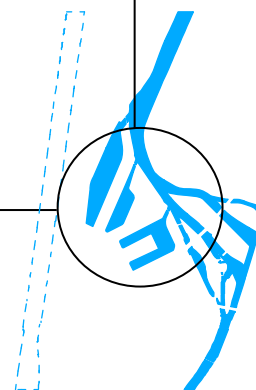
Stadtplan 1897



Winterhafen 1890



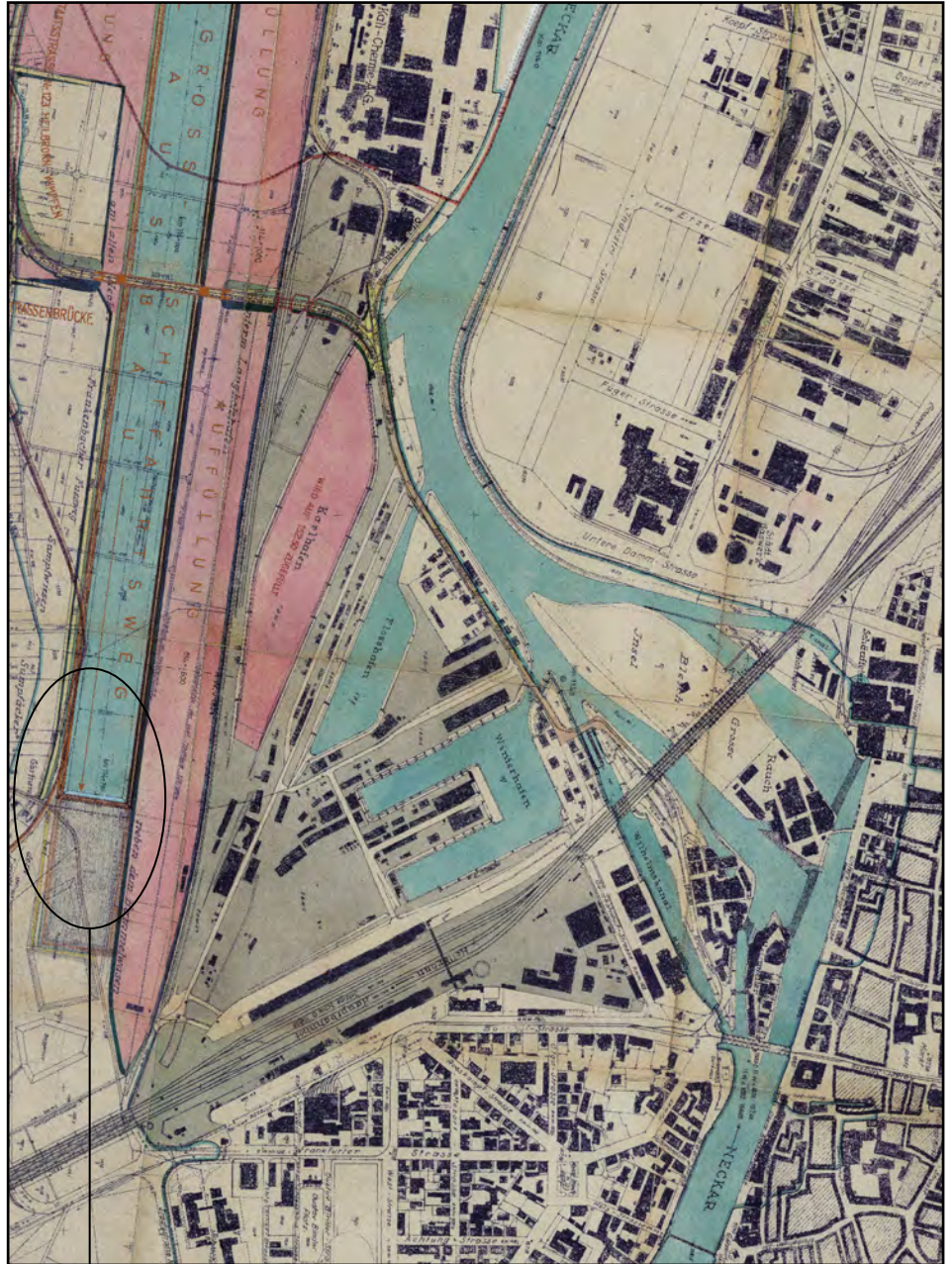
1875 Baubeginn Flosshafen
 1888 Baubeginn Carlshafen
 1897 Ausbau Winterhafen



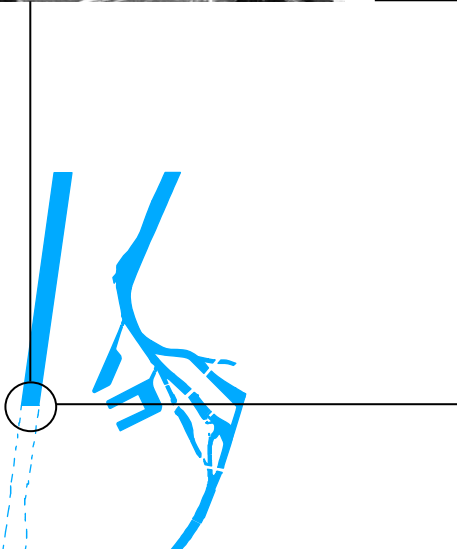
Kettenschiffahrt auf dem Neckar 1875–1935



Stadtplan 1931

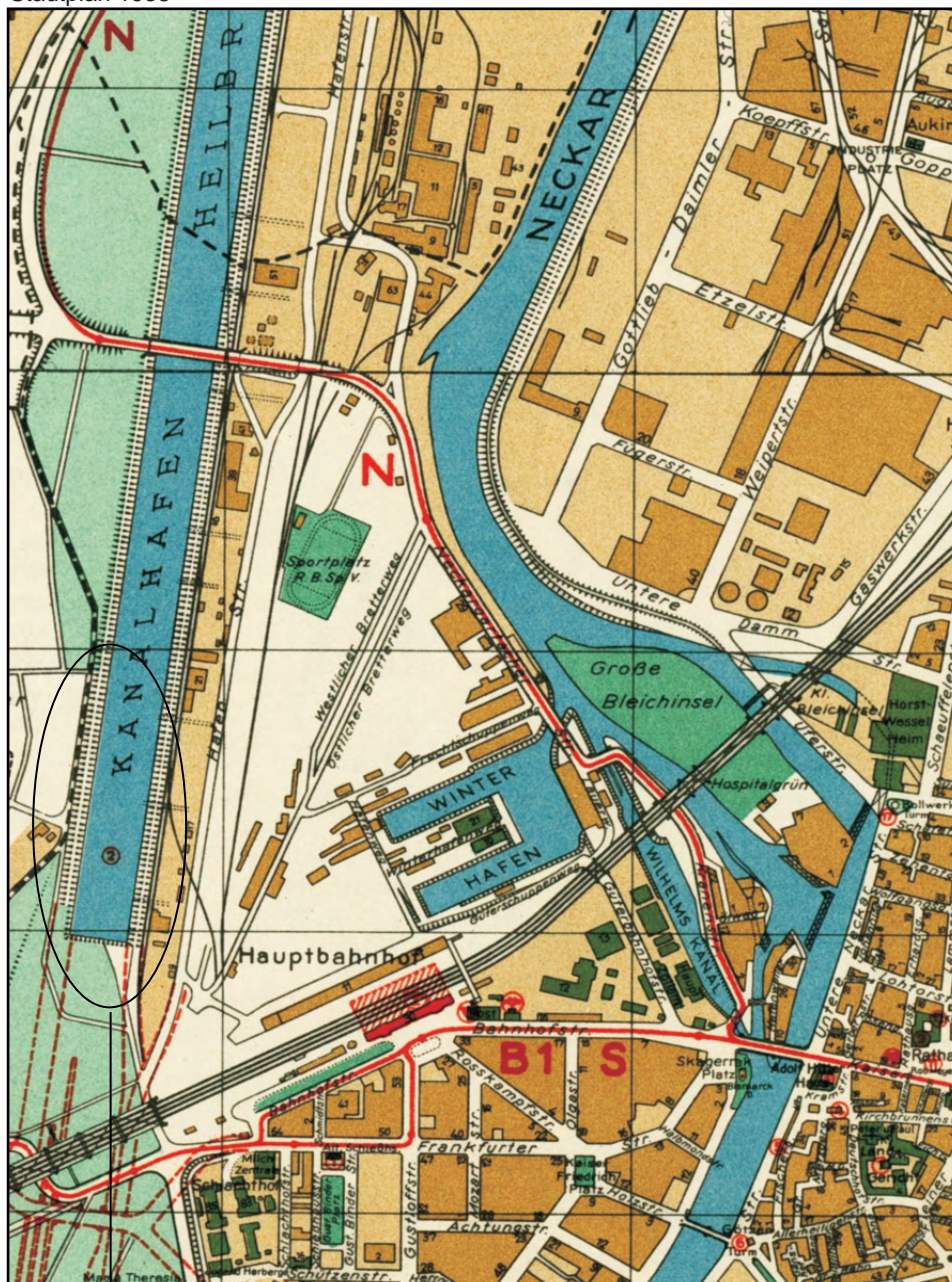


Bau Neckarkanal 1930



1930 Baubeginn Neckarkanal
ab 1931 Zuschüttung Carls- sowie Floßhafen

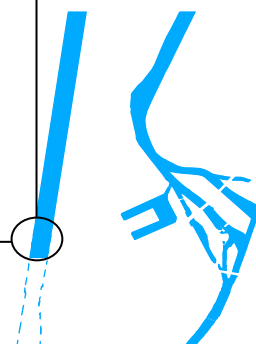
Stadtplan 1938



Kanalhafen 1935



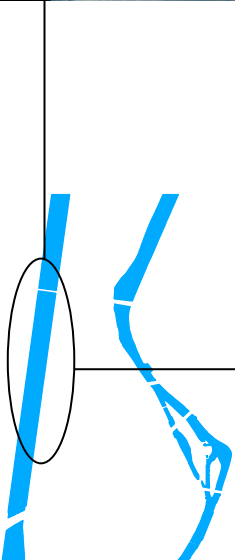
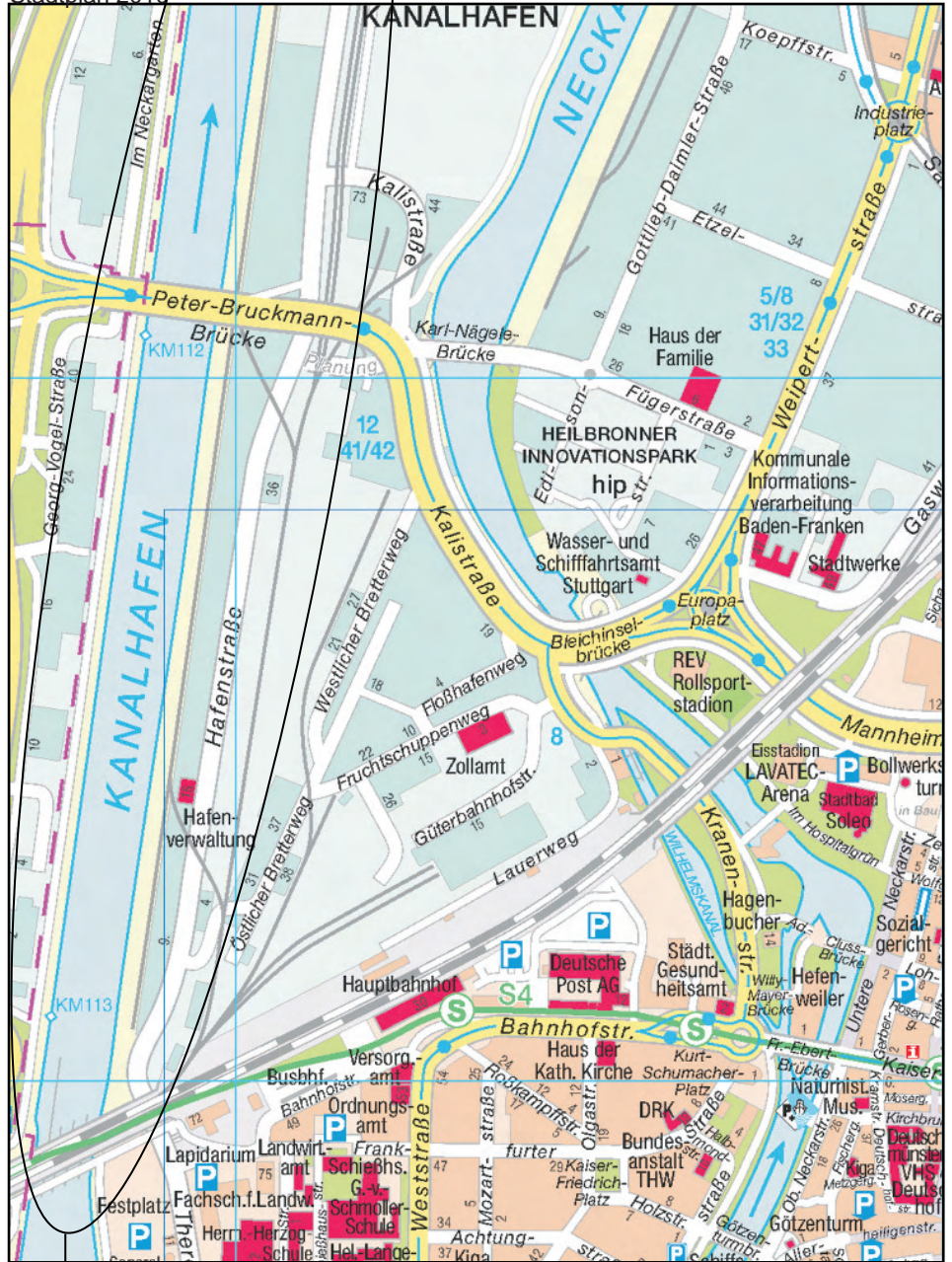
1935 Ausbau Kanalhafen



Kanalhafen heute



Stadtplan 2010



1952 Neckarkanalisation bis Stuttgart

Heilbronn 1920



Heilbronn 1924

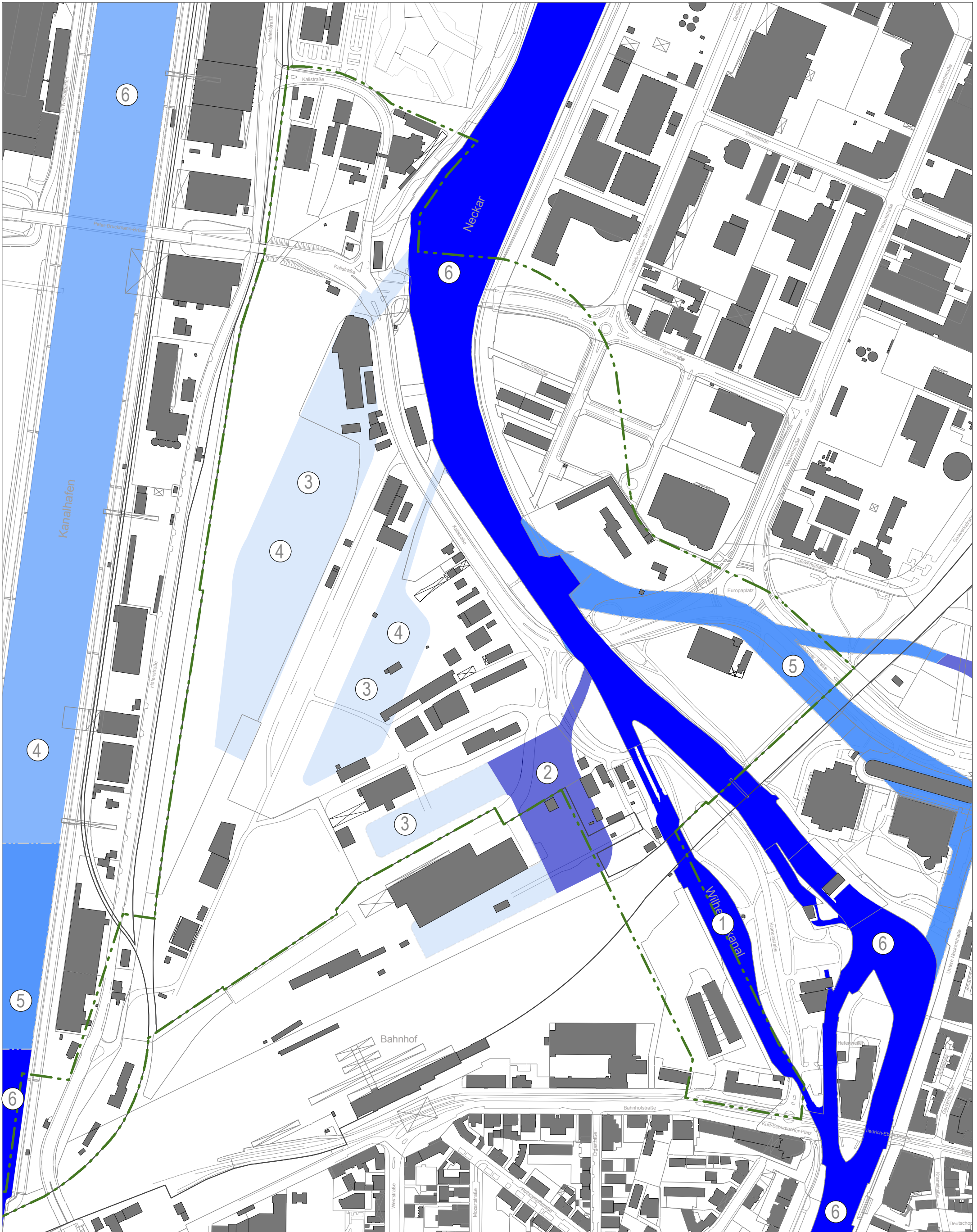


Heilbronn 1. April 1945









Heilbronn 1995





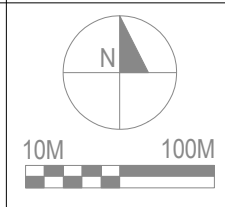
LEGENDE

- | | |
|---|---|
|  1821 EINWEIHUNG WILHELMSKANAL 1 |  1930 BAUBEGINN NECKARKANAL
ZUSCHÜTTUNG FLOSS- UND CARLSHAFEN 4 |
|  1858 BAUBEGINN WINTERHAFEN 2 |  1935 AUSBAU NECKARKANAL
ZUSCHÜTTUNG NECKARARM 5 |
|  1875-1897 BAUBEGINN FLOSS-UND CARLSHAFEN
AUSBAU WINTERHAFEN 3 |  AKTUELLE SITUATION 6 |

25.06.2010

M 1:4000

1.1 HISTORISCHE ENTWICKLUNG




ARGE NECKARVORSTADT HEILBRONN
STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN

