



Bühl i. B. Bahnhofstraße.

DIE EISENBAHNSTRASSE UM 1910 zeigt diese kolorierte Postkarte, die im Titel fälschlicherweise als Bahnhofstraße bezeichnet wird. Das Foto wurde in Richtung Bahnhof aufgenommen. Foto: Stadtgeschichtliches Institut

# Wohnen am „Tor zur Welt“ galt als schick

Feldweg wurde in der Mitte des 19. Jahrhunderts zur repräsentativen Auffahrt / Teil 5

Der Gemeinderat hat die Stadtverwaltung mit der Erarbeitung der Erhaltungssatzung „Westliche Eisenbahnstraße“ beauftragt. Diese erste Bühler Erhaltungssatzung ist ein Meilenstein im Umgang mit dem baulichen Erbe der Stadt. In einer Serie beschreibt der ABB die städtebaulichen Besonderheiten und die stadtbauhistorischen Voraussetzungen dieser Bühler Prachtstraße.

Bahnhöfe entstanden nur ausnahmsweise in Altstädten. Eines der bekanntesten Beispiele ist Köln. In der Regel wurden diese Bauwerke außerhalb der Stadtmauern erbaut, die im Laufe des 19. Jahrhunderts praktisch überall geschleift wurden.

Fast immer wurden die Bahnhöfe mit der Altstadt durch eine Bahnhofstraße (manchmal auch Eisenbahnstraße genannt) verbunden. Dies lässt sich auch in Bühl beobachten, wo es mit dem Grabensystem um den historischen Marktflecken allerdings nur sehr bescheidene Ansätze einer Befestigung gab.

Vor eineinhalb Jahrhunderten galt es als schick und vor allem modern, in der Nähe des Bahnhofs zu wohnen. Lärm und Abgase störten die fortschrittshungrigen Menschen nicht. Der Bahnhof galt als „Tor zur Welt“. Es

ist deshalb kein Wunder, dass die westliche Eisenbahnstraße in Bühl seit der Mitte des 19. Jahrhunderts mit aufwendigen Villen bebaut wurde, wie es sie in der Stadt bisher noch nicht gegeben hatte. Dies lässt sich übrigens nicht nur in Bühl, sondern auch in vielen anderen

Städten beobachten. Der dritte westliche Abschnitt der Eisenbahnstraße zwischen der Einmündung Schulstraße/Herbert-Odenheimer-Straße und der Güterstraße ist wegen seiner unmittelbaren Nähe zum Bahnhof deshalb die eigentliche Prachtstraße Bühls. Der ursprüngliche Feldweg entlang des Kirchgassgrabens wurde ab 1844 ausgebaut, die topografischen Gegebenheiten dabei geschickt ausgenutzt. Der Feldweg, der zuvor an der Nordseite des Grabens verlief, wurde zur Fahrstraße, zusätzlich entstand an der Südseite eine schmalere Promenade für Fußgänger. Alleecharakter erhielt die Eisenbahnstraße durch die Anpflanzung von Bäumen. Diese Situation blieb bis heute weitgehend unverändert erhalten.

Die westliche Eisenbahnstraße ist formal eine klassische Avenue, ein Wort, das sich aus dem Lateinischen *advenire* (das heißt ankommen) ableiten lässt. Über diese Straße erreicht der Besucher, der am Bahnhof aussteigt, die Bühler Innenstadt.

Mit dem von Bäumen begleiteten Wasserlauf in der Mitte erinnert die Eisenbahnstraße an die Königsallee in Düsseldorf, die 1804 angelegt wurde und als klassischer Boulevard dem Verlauf der alten Stadtmauer folgt. In Bühl markiert die Eisenbahnstraße hingegen nicht den Verlauf des Grabensystems, das bis gegen 1800 den Marktflecken umgab.

Inhaltlich ist die Eisenbahnstraße eher mit Unter den Linden in Berlin oder der

Avenue des Champs-Élysées in Paris verwandt. In unterschiedlicher Form finden sich auch hier Alleecharakter und die Trennung von Fahrbahn und Promenade für Fußgänger.

Wie im Fall der natürlich sehr viel bescheideneren und kürzeren Eisenbahnstraße handelt es sich auch in Berlin und Paris um breite, repräsentative Auffahrten, die Außenbezirke (im Bühler Fall den Bahnhof) mit der Innenstadt verbinden.

Historische Ansichten und Pläne zeigen, dass die westliche Eisenbahnstraße in Bühl von Anfang an so konzipiert war, wie sie sich auch heute noch zeigt. Das Briefpapier der Spinnerei und Färberei von

Hermann Massenbach in der Eisenbahnstraße, von dem ein Exemplar aus den 1860er Jahren im Stadtgeschichtlichen Institut Bühl erhalten blieb, zeigt im Briefkopf eine Ansicht der Eisenbahnstraße mit dem Firmengelände und der als Allee angelegten westlichen Eisenbahnstraße. Die Bebauung mit Villen ging aber zunächst nur sehr zögerlich voran.

Auf dem bereits in Folge 2 erwähnten Übersichtsplan des Großherzoglichen Katasteramtes von 1866, der ebenfalls im Stadtgeschichtlichen Institut aufbewahrt wird, ist neben dem Massenbachschen Firmengelände auf der Südseite lediglich die Villa Lörch (nach dem Bauherrn auch Villa Walchner genannt) auf der Nordseite zu sehen. Deutlich erkennbar ist aber bereits die bis heute erhaltene Zweiteilung der Eisenbahnstraße in die breitere Fahrbahn und die schmalere Fußgängerpromenade. (wird fortgesetzt)

Ulrich Coenen



Eisenbahnstraße in Bühl

## Formal eine klassische Avenue