

„Natürliche Stadterweiterung“ für Bühl

Villen des Klassizismus und vor allem des Historismus prägen die westliche Eisenbahnstraße / Teil 6

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 stadtbaugeschichtlichen Voraussetzungen dieser Bühler Prachtstraße.

Die westliche Eisenbahnstraße ist bis heute eine repräsentative Straße mit einer Reihe von für das Stadtbild wichtigen Villen. Sie entstanden in offener Reihenbebauung, stehen also frei. Sie unterscheiden sich damit von den Wohn- und Geschäftshäusern, die den östlichen Straßenabschnitt überwiegend prägen und meist in geschlossener Reihenbebauung angelegt wurden. Die

Eisenbahnstraße
in Bühl

Villen in der westlichen Eisenbahnstraße sind typisch für die Zeit ab der Mitte des 19. Jahrhunderts.

Die städtische Villa entwickelte sich erst ab 1840 zu einer Bauaufgabe des aufstrebenden Bürgertums und folgte dabei dem Landhaus des 18. und frühen 19. Jahrhunderts. Charakteristisch ist dabei, dass die Stadtvillen frei stehen. Die unterschiedlichen Stilrichtungen des 19. Jahrhunderts, beginnend mit dem Klassizismus, prägten ihr Erscheinungsbild. Es folgten bis etwa 1870 Villen im Stil der Neurenaissance, später der Neugotik, des Neubarock, des Heimatstils und des Jugendstils. Diese Entwicklung lässt sich in der westlichen Eisenbahnstraße gut ablesen, wengleich selbstverständlich nicht so ausgeprägt wie in den Villenvierteln der benachbarten Kurstadt Baden-Baden.

Auch im Hinblick auf den Stadtgrundriss lassen sich bei der Eisenbahnstraße Beobachtungen machen, die für die Stadtplanung des 19. Jahrhunderts charakteristisch sind. Heinz Kneile hat die Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts im Großherzogtum Baden untersucht. Er unterscheidet zwischen „alten



VERGANGENE PRACHT: Das Foto aus dem frühen 20. Jahrhundert zeigt links vorne die Villa von Bürgermeister Johann Frauß (heute Modehaus Pfeiffer) und ein Stück dahinter die Villa Massenbach (heute Sparkasse).
Foto: Stadtgeschichtliches Institut

Marktstädten“, wie Freiburg und Offenburg, und „barocken Planstädten“, wie Rastatt und Karlsruhe. Bis zur Mitte des Jahrhunderts wohnten die wohlhabenden Bürger in den Stadtzentren, ab etwa 1830 erfolgte der Auszug in die Vorstädte. Auch wenn Bühl als unbedeutender Marktflecken nicht Untersuchungsgegenstand Kneiles ist, lässt sich diese Beobachtung am Beispiel der Firma Massenbach belegen.

Diese besaß bereits ab dem zweiten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts, also deutlich vor der Eröffnung der Bahnlinie, ein ausgedehntes Fabrikgelände für ihre Baumwollspinnerei und -färberei. Diese lag an der Südseite der Eisenbahnstraße im Bereich des heutigen Hauses Nr. 21 (Apotheke am Stadtgarten) und dem rückwärtigen Gelände beidseitig entlang der heutigen Schulstraße. Einen Bebauungsplan für die Stadterweiterung gab es in Bühl im 19.

Jahrhundert nicht. Das ist für Städte dieser Größenordnung in dieser Zeit aber der Normalfall, in Großstädten gibt es Bebauungspläne seit der Jahrhundertmitte. Die Bühler Eisenbahnstraße ist ein gutes Beispiel für die sogenannte „natürliche Stadterweiterung“, die weit bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts üblich war. Ein bestehender Feldweg wurde genutzt und ausgebaut. Das lässt sich in Bühl beispielsweise auch bei der parallel verlaufenden Rheinstraße beobachten.

Die architekturtheoretischen Grundlagen für die „natürliche Stadterweiterung“ finden sich in den Büchern zum Städtebau, die erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts veröffentlicht wurden. Zunächst sprach sich Ernst Bruch 1870 dafür aus, die städtischen Bebauungspläne auf das „absolut Nothwendige“ zu beschränken. „Am meisten sollte man es vermeiden, gerade der baulichen

Entwicklung eine Zwangsjacke anzulegen, innerhalb deren sie für alle Zeiten gebannt sein soll“, schreibt er. „Dieses Nothwendige ist auch das Natürliche, das nämlich die vorhandenen Straßen und Wege unter allen Umständen von Bebauung freigehalten werden.“

Ernst Bruch gibt der „natürlichen“ gegenüber der „künstlichen“ Stadterweiterung den Vorzug, wobei nicht nur verkehrstechnische Fragen eine Rolle spielen. Mit anderen Worten: Historische Flurgrenzen und bestehende Wege sollten bei der Erschließung neuer Baugrundstücke beachtet werden. Dabei ging es nicht um eine Stadtplanung im ästhetischen Sinn, sondern nur um wirtschaftliche und praktische Vorteile. Auf diese Weise ersparte man sich eine Grundstücksumlegung. Mit einer Stadtplanung nach rationalen Gesichtspunkten hatte das wenig zu tun. (Die Serie wird fortgesetzt) Ulrich Coenen