



Ellwangen, Promenade
am Schönen Graben.

Stadtbesfestigung als hinderliche Vergangenheit? Städtebaulich-planerische Tendenzen in kleineren Städten des 19. Jahrhunderts

Eines der wichtigsten kommunalen Entwicklungsziele im 19. Jahrhundert war die Niederlegung der frühen Stadtbesfestigung, die als Ausbruch aus der Enge der mittelalterlichen Stadt empfunden wurde. Dabei lassen sich jedoch ganz unterschiedliche Planungsansätze und -strategien erkennen. Die Ergebnisse dieser Bemühungen auf ihre stadtbaugeschichtliche Bedeutung hin zu prüfen, muss heute genauso eine Selbstverständlichkeit denkmalpflegerischen Handelns sein, wie die Erhaltung der überlieferten Reste der ehemaligen Stadtbesfestigung.

Volkmar Eidloth

Einleitung

Der Themenkomplex Entbesfestigung und Stadterweiterung im 19. Jahrhundert ist in der stadtbaugeschichtlichen Literatur ausführlich behandelt. Im Vordergrund stehen dabei in der Regel die wenigen großen Städte mit ausgedehnten neuzeitlichen Besfestigungssystemen, deren städtebauliche Neuordnung meist von intensiven und langwierigen Planungsvorgängen begleitet war. Gegenstand dieses Beitrages sollen dagegen die vielen kleineren Städte sein, deren Stadtbesfestigung die des späten Mittelalters geblieben war, die vermeintlich an den sozioökonomischen Veränderungen im 19. Jahrhundert wenig oder gar nicht teilhatten und von augenfälligen baulichen Umgestaltungen des 19. Jahrhunderts verschont blieben. Gestützt ausschließlich auf Beispiele aus Nordwürttemberg stellt das Folgende den Versuch dar, eine Übersicht über den städtebaulich-planerischen Umgang mit der Stadtbesfestigung in solchen kleineren Städten zu geben. Dazu sollen die Einzelbeobachtungen vier ortsunabhängigen städtebaulichen Entwicklungsansätzen zugeordnet werden, die sich teilweise an großstädtischen Vorbildern orientieren und mit denen sich zugleich eine zeitliche Reihenfolge andeutet.

Zunächst und zur Relativierung der folgenden Gliederung muss jedoch in Erinnerung gebracht werden, dass die praktischen und theoretischen Rahmenbedingungen im 19. Jahrhundert lange Zeit wenig dazu angetan waren, allgemeinverbindliche stadtplanerische Gestaltungsgrundsätze entstehen zu lassen. An städtebaulichen Planungsinstrumenten standen bis in die 1890er

Jahre lediglich Flucht- oder Baulinienpläne zur Verfügung. Diese vermochten aber nur Verlauf und Form von Straßen und Plätzen festzulegen. Die Bebauung und Gestaltung der davon umschlossenen Grundstücksflächen war Privatsache, auf die nur durch Bauordnungen Einfluss genommen werden konnte. Für die Ausbildung des entsprechenden Baupolizeirechts war die Landesregierung zuständig, die aber mehr als Planprüfungsinstanz in Erscheinung trat. Die Neue Allgemeine Bauordnung für das Königreich Württemberg von 1872 forderte von den Städten zwar die Aufstellung von Ortsbauplänen insbesondere, „wenn und soweit für unbebaute Flächen eine ausgedehntere Überbauung in Aussicht steht.“ Gemäß Artikel 2 konnten die Gemeinden nach ihren individuellen Bedürfnissen in Form von Ortsbaustatuten jedoch weitere baupolizeiliche Vorschriften aufstellen, wovon etliche Städte, so z.B. 1876 Schwäbisch Gmünd, auch Gebrauch machten.

Als wissenschaftliche Disziplin begann sich der Städtebau erst gegen Ende des Jahrhunderts zu etablieren. 1876 erschien das erste deutschsprachige Lehrbuch, die Abhandlung über „Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung“ von Reinhard Baumeister, Professor an der Technischen Hochschule in Karlsruhe. Zwei Hauptaufgaben habe der Städtebau, hieß es darin, „neue Wohnungen zu schaffen und den Verkehr zu erleichtern“. Der enzyklopädische Band „Der Städtebau“ des Kölner Stadtbaurates Hermann Joseph Stübgen folgte erst 1890 und steht eigentlich schon am Beginn der städtebaulichen Reformbewegungen im frühen 20. Jahrhundert.

Mehr Durchlässigkeit der Stadtbefestigung

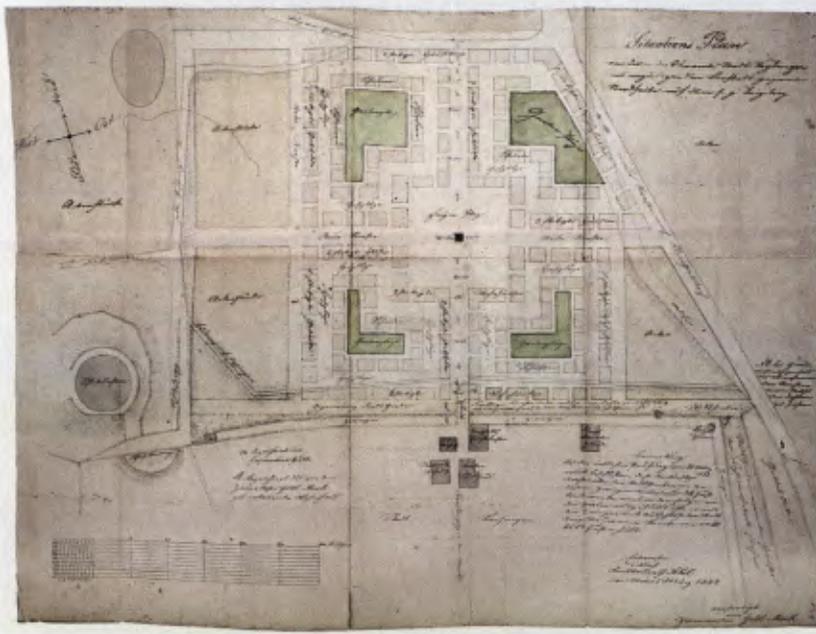
Wenn es ein zentrales Anliegen städtebaulicher Planung im 19. Jahrhundert gab, wie auch aus der zitierten Formulierung von Baumeister hervorgeht, dann war das die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Dies galt besonders für die Verbindung der Innenstädte mit den entstehenden oder geplanten neuen Stadtteilen. Erreicht werden konnte das nur, wenn es gelang, die trennende Wirkung der Stadtbefestigung zu verringern. Einer Beseitigung der Stadtmauer stand freilich entgegen, dass gerade kleinere Städte oft dicht bebaut und Scheunen, aber auch Wohnhäuser, häufig an und auf den Mauern errichtet worden waren. Fortifikatorisch zwar längst überholt, verhinderte der Mauerring außerdem immer

noch das nächtliche Eindringen von Räuberbanden und anderem Gesindel in die Stadt und erschwerte armen Leuten den Felddiebstahl außerhalb. Noch in den 1820er Jahren wurden dazu in Esslingen die Stadttore im Sommer von 10 Uhr abends bis 3 Uhr morgens, im Winter von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens durch Gatter verschlossen.

In vielen kleineren Städten blieb so die Ummauerung erhalten; in großer Zahl beseitigt wurden jedoch die mittelalterlichen Toranlagen. „Forderungen des Verkehrs, und zwar sehr oft mißverständene oder anders zu befriedigende, haben leider viele Thorbauten noch in unserer Zeit ohne Noth aus künstlerischer Unkenntniß dem Untergange geweiht“, beklagte Hermann Joseph Stübgen 1890 in seinem Lehrbuch. Für zahlreiche Städte kam die Kritik allerdings zu spät. In der ehemals



1 Vordere Schmiedgasse und Schmederturm in Schwäbisch Gmünd.

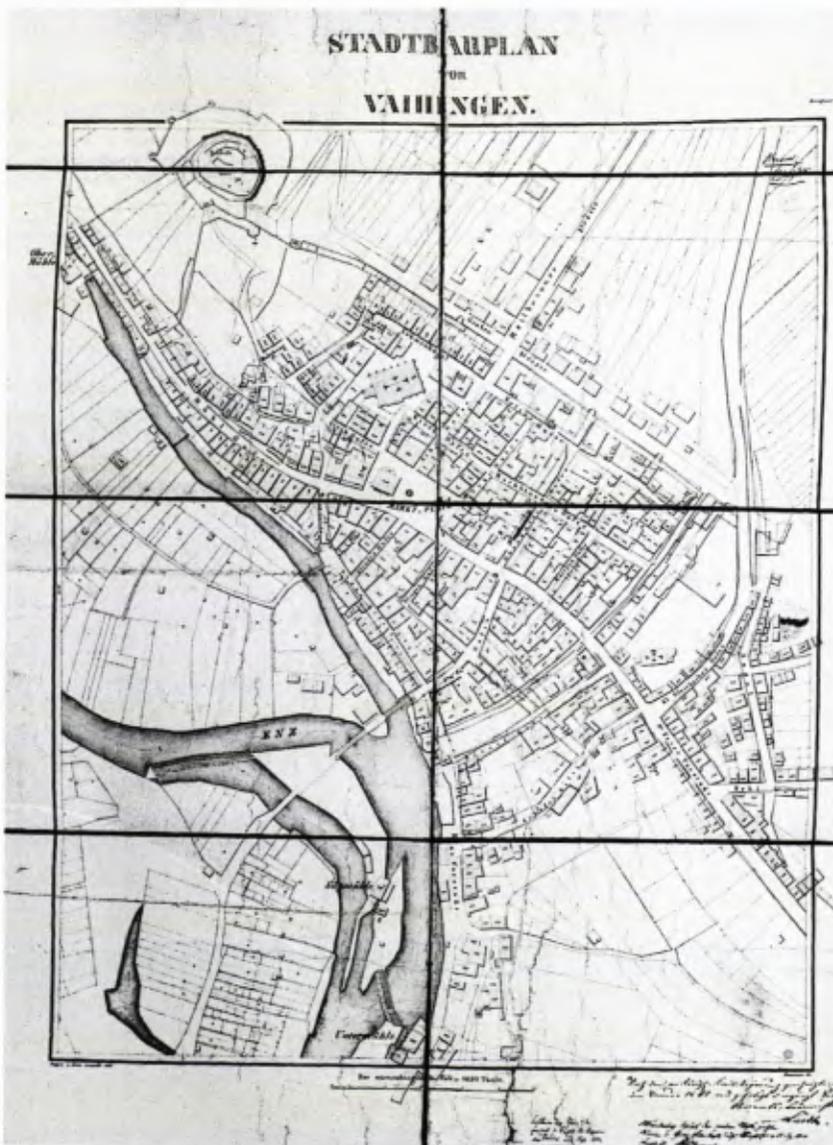


freien Reichsstadt Schwäbisch Gmünd beispielsweise hatte man schon 1804 das Waldstetter Tor, 1811 das Bockstor und 1827 das Ledertor abgerissen. Erhalten geblieben sind nur der Schmiederturm und der Rinderbachertorturm, die jedoch freigestellt wurden (Abb. 1). In Ellwangen war bereits 1823 das Steintor im Südwesten abgebrochen worden, 1843 folgte das Schmied- oder Jagsttor und noch 1882 als drittes und letztes auch das Obere oder Schlosstor zwischen der mittelalterlichen Kernstadt und der barocken Schlossvorstadt. Vor 1829 wurde zudem in der nördlichen Stadtmauer, östlich einer spätmittelalterlichen Mauerpforte, eine vierte große Öffnung im Befestigungsring geschaffen.

Ein anderes frühes Beispiel für einen zusätzlichen, im Rahmen von Stadterweiterungsplänen realisierten Stadtausgang findet sich in der württembergischen Oberamtsstadt Vaihingen an der Enz. 1829, auf der Erstausgabe der Württembergischen Flurkarte von 1832 ist er bereits dargestellt, erfolgte dort ein Durchbruch durch die nordöstliche Stadtmauer in Verlängerung der Schulgasse. Dieser stand im Zusammenhang mit der Anlage einer neuen Vorstadt im so genannten Taigtrog, für die Kreisbaurat Abel im März 1832 einen Entwurf vorlegte (Abb. 2). Abel plante, die Schulgasse als gerade Achse in Richtung Nordosten fortzusetzen und von einer gleich breiten Querstraße auf halber Strecke rechtwinklig kreuzen zu lassen. Der Schnittpunkt der beiden Straßenachsen sollte zu einem zentralen, quadratischen Platz mit einem Brunnen im Mittelpunkt aufgeweitet werden. Als Bebauung waren umlaufende Reihen traufständiger, zweigeschossiger Wohnhäuser vorgesehen. Das Innere der Baublöcke sollte nach streng regelmäßigem Schema in „Hofplätze“, „Scheuern“ und „Gartenplätze“ aufgeteilt werden.

Der Planentwurf, der formal an Idealstadt-Planungen des 16./17. Jahrhunderts erinnert, kam allerdings nicht zur Ausführung. Verwirklicht wurden nur das Straßenkreuz und die Anlage der heutigen Grabenstraße auf dem aufgefüllten Stadtgraben. Die entsprechenden Baulinien enthielt auch der am 15. März 1842 von der Königlichen Kreisregierung genehmigte, 1865 neu gefertigte und ergänzte Stadtbauplan (Abb. 3). Im übrigen legte dieser jedoch ein einfaches, orthogonales Straßennetz über das Stadterweiterungsgebiet nordöstlich der Altstadt. Außerdem sahen die festgesetzten Baulinien die Verbreiterung und Begradigung der Schulgasse zwischen der neuen Stadtmaueröffnung und dem Marktplatz vor. Vollzogen wurde dieser Straßendurchbruch jedoch erst Ende des 19. und in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts (Abb. 4).

Nach 1850 häuften sich dann die Beispiele für die Schaffung zusätzlicher Stadtmaueröffnungen.



2 „Situationsplan von der in der Oberamtsstadt Vaihingen neu anzulegenden Vorstadt“, Entwurf von Kreisbaurat Abel 1832.

3 Stadtbauplan für Vaihingen an der Enz von 1865.

Treibende Kraft war nun der auch in Württemberg kurz vor der Jahrhundertmitte einsetzende Ausbau des Eisenbahnnetzes. In der Regel entstanden die Bahnhöfe vor den Stadtmauern an Standorten, die sich vornehmlich an bahntechnischen und finanziellen Vorgaben orientierten. Um eine nach damaligem Verständnis verkehrsgerechte Anbindung an das Stadtzentrum herzustellen, blieb häufig nur die Möglichkeit, neue Straßenachsen durch den Mauerring zu legen. So wurde beispielweise in Schwäbisch Hall im Gefolge des Bahnanschlusses 1862 die Lange Straße in der Katharinenvorstadt, die seit dem 15. Jahrhundert an der Stadtmauer endete, wieder nach Süden geöffnet und teilweise verbreitert und begradigt.

Nicht selten wurde mit dem Eisenbahnbau auch unmittelbar in die Stadtbefestigung eingegriffen. In Ellwangen zum Beispiel kam die Trasse des 1865–69 ausgebauten Streckenabschnittes Goldshöhe – Crailsheim auf dem Gelände des westlichen Stadtgrabens, dem so genannten Mühlgraben zu liegen. In Esslingen fielen der am 26. November 1845 eröffneten Bahnstrecke Cannstatt – Esslingen die Südwestecke der Ummauerung der Pliensäuvorstadt zwischen dem Pliensautorturm und der Kronenstraße sowie Teile des Sirnauer Klosters zum Opfer (Abb. 5). Für den abzubrechenden Stadtmauerabschnitt erhielt die Stadt 7000 fl., die für die Bahntrasse erforderlichen, im Gemeindebesitz befindlichen Allmandstücke trat sie unentgeltlich ab.



Als städtebaulich-planerisch optimale Verbindung zwischen Bahnhof und Stadtkern galt eine möglichst geradlinige, senkrecht auf die Bahntrasse zuführende Achse, bei der das Bahnhofsgebäude als point de vue wirken konnte. Konsequenterweise wurden diese Kriterien beispielsweise bei der Bahnhofstraße in Öhringen. Der Bahnanschluss der ehemaligen hohenlohischen Residenzstadt erfolgte am 4. August 1862, wobei der Bahnhof, anders als ursprünglich geplant, auch in Öhringen nicht innerhalb, sondern nördlich vor der Stadt zu liegen kam. Die Bahnhofstraße, die vom Bahnhof in gerader Linie direkt zum Hafenmarkt in der Altstadt führt und dort auf die alte West-Ost-Achse der Poststraße stößt, wurde in den 1870er Jahren angelegt. Die 1885 ergänzte und erweiterte Aufnahme der württembergischen Landesvermessung zeigt sie bereits als Bestand, jedoch noch weitgehend unbebaut. Um die Jahrhundertwende wurde östlich parallel zur Bahnhofstraße sogar noch ein zweiter Durchbruch, die heutige Bismarckstraße, zwischen Post- und Alter Straße projiziert.

4 Straßendurchbruch der Heilbronner Straße (vormals Schulgasse) in Vaihingen an der Enz, Blickrichtung zum Marktplatz.

5 Bahntrasse durch die ehemalige Pliensäuvorstadt in Esslingen am Neckar, links der Pliensautorturm.

6 Gebiet der späteren Bahnhofstraße in Esslingen am Neckar, Ausschnitt aus der Württ. Flurkarte von 1824.

In Esslingen legte der Stadtbauinspektor Seitz bereits Anfang 1847, drei Monate nachdem die Bahn Esslingen erreicht hatte, erste Pläne für eine Verbindungsstraße vom Bahnhof zur Innenstadt vor. Ihre Verwirklichung ließ jedoch auf sich warten. Vorerst benutzte man noch einen vor der Stadtmauer am Schelzkirchhof entlangführenden Fußweg (vgl. Abb. 6). Dieser wurde 1847 auf Bit-

ten der Grundstücksanlieger verbreitert und hat sich im Verlauf der Schwanengrabenstraße bis heute erhalten. Den Ausbau eines ersten Teilstücks der neuen „Bahnhofszufahrtsstraße“, so der offizielle Name des Projektes, genehmigte die Regierung des Neckarkreises im Sommer 1857. Wie die Eintragungen im Ortsbauplan der Stadt Esslingen aus dem Jahr 1865 zeigen, sollte sie vom Bahnhof ausgehend in gerader Richtung auf den Schelztorturm zuführen, was den Abbruch des verbliebenen Abschnitts der Pliensaustadtmauer erforderlich machte. Von vornherein geplant war auch eine Querverbindung zur Ehnisgasse nach Osten und in das neue Quartier auf dem Schelzwasen nach Westen, die spätere Martinstraße (Abb. 7). Am 18. März 1869 beschloss der Gemeinderat schließlich auch den geradlinigen Durchbruch durch den mittelalterlichen Baubestand bis zum Rossmarkt und die Eröffnung der Martinstraße (vgl. Abb. 8).

Anders als das spätere einheitliche Erscheinungsbild vermuten lässt, konnte der Anlage einer zeitgemäßen Bahnhofstraße also ein durchaus langwieriger Planungs- und Realisierungsprozess zugrunde liegen. Vollendet war die Esslinger Bahnhofstraße jedoch erst mit der Verlängerung zum Spitalplatz nach Fertigstellung der neuen Agnesbrücke im November 1893. Inzwischen war freilich der alte Bahnhof zu klein und 1883 durch ein neues Empfangsgebäude am Ende der parallelen Friedrichstraße ersetzt worden; die Bahnhofstraße führt seitdem ins Nichts (vgl. Abb. 9).



7 Planung der Bahnhofstraße in Esslingen am Neckar, Ausschnitt aus dem Ortsbauplan von 1865.

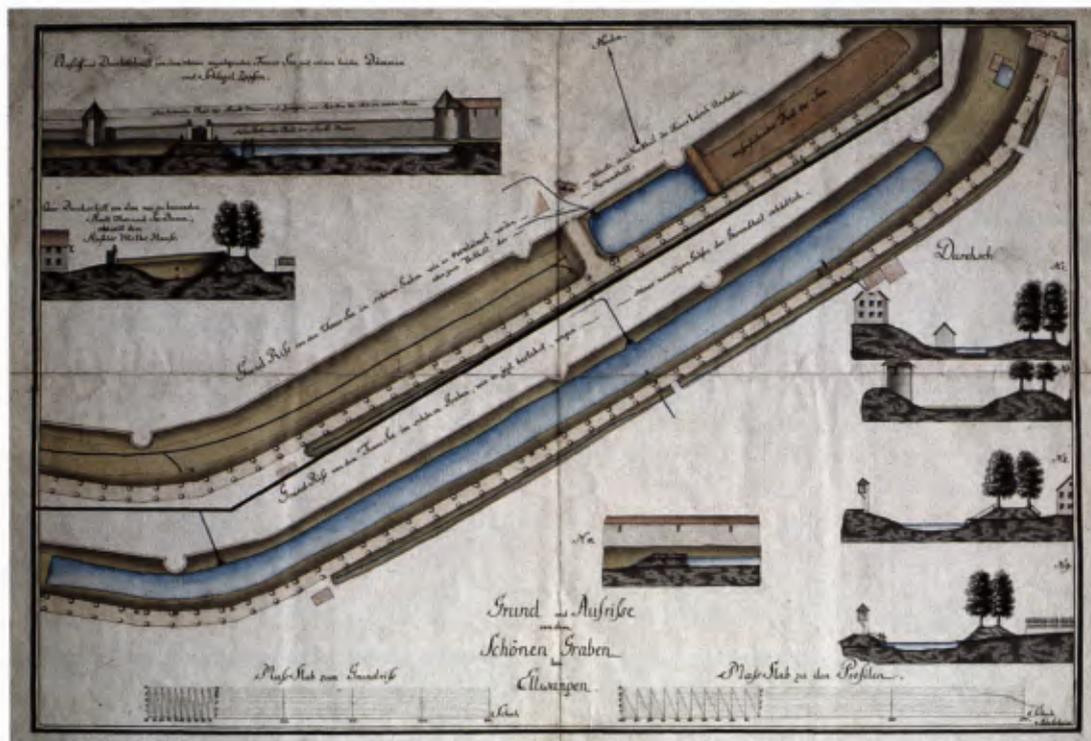
8 Gebiet der Bahnhofstraße in Esslingen am Neckar, Ausschnitt aus der rektifizierten Württ. Flurkarte von 1870.



9 Gebiet der Bahnhofstraße in Esslingen am Neckar, Ausschnitt aus der rektifizierten Württ. Flurkarte von 1914.



10 Grund- und Aufrisse zur Umgestaltung des Schönen Grabens in Ellwangen (Jagst) um 1820.



Umwandlung der Befestigungsanlagen in Grünflächen

Anders als der Anschluss an den Schienenverkehr, der die Städte im 19. Jahrhundert vor eine ihnen bis dahin unbekannt Aufgabe stellte, hat die Grünflächennutzung des Befestigungsgeländes eine lange Tradition. Bürgergärten in den Gräben der Stadtbefestigung sind in zahlreichen Städten bereits für das ausgehende Mittelalter belegt. Häufig wurden sie ohne Genehmigung angelegt, was zu ständigen Auseinandersetzungen mit der Obrigkeit führte. Im 18. Jahrhundert begannen dann verschiedene Städte damit, Grabenabschnitte in einheitliche, kleine Gartenparzellen aufzuteilen und diese an die Bürger zu vergeben. Die Grabengärten im württembergischen Niedernhall müssen 1750 bereits bestanden haben, führten doch in diesem Jahr Ausbesserungsarbeiten an der Stadtmauer zu erheblichen Schäden an den „Sommergärtlein“, die aus der Stadtkasse beglichen wurden. In nicht wenigen kleineren Städten hat die private Gartennutzung der ehemaligen Stadtgräben das 19. Jahrhundert überdauert und sich bis heute erhalten.

Großstädtischen Vorbildern folgend bemühten sich im 18. Jahrhundert einzelne Städte außerdem darum, ihre Wehranlagen in Promenaden umzugestalten. So regte um 1738 in Ellwangen der fürstliche Stadt- und Landbaumeister Arnold Friedrich Prahl an, dass „um die ganze Stadt herum spaziergänge oder alleen von linden=, nuß= und castanien=bäumen angeleget“ werden sollen. In den 1750er Jahren wurde die Anregung umgesetzt, dazu der Wall vor dem südlichen

Stadtgraben verebnet und mit einer Lindenallee bepflanzt. Schon im 18. Jahrhundert als „hochschattiger Wandelgang gerühmt erhielt die Anlage später den Namen Schöner Graben“.

In den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts wurde die Einrichtung von Promenaden auf den ehemaligen Wällen dann zum weit verbreiteten Phänomen. Alleen vor den Stadtmauern zeigen die Erstaussgaben der Württembergischen Flurkarten aus der Zeit um 1830 außer in Ellwangen beispielsweise auch in Bad Mergentheim, Schwäbisch Gmünd und Giengen an der Brenz. Über Letztere heißt es in der 1830 verfassten historisch-topografischen Beschreibung von Rudolph Friedrich Heinrich Magenau: „Von dem Heidenheimer Thor bis zu dem Memminger Thor, wohin zuvor ein elender, meist durch aufgeschichtetes Holz versperrter Weg führte, ist jetzt eine liebliche Allee von Bäumen angelegt, der Boden planirt und zu einem einladenden Spaziergange zugerichtet.“

Dass zumindest in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Verfüllung der Stadtgräben und die Anlegung von Gärten nicht nur Nützlichkeitsüberlegungen folgte, sondern auch der Verschönerung der Stadt dienen sollte, belegen die Planungen der ehemaligen fürstpröbstlichen Residenzstadt Ellwangen. So überlegte man in Ellwangen um 1820, den am Schönen Graben erhaltenen, als Feuersee genutzten Stadtgraben aufzustauen und in großen Teilen trockenzulegen. In einer dafür angefertigten, undatierten Zeichnung ist der Grabengrundriss einmal im Bestand dargestellt und darüber, „wie er verkleinert werden könnte, ohne Nachtheil der Feuer Löschanstalten, aber zum Vortheil der Gesundheit“.

Mit der Umgestaltung des Graben sollte gleichzeitig die Höhe der Stadtmauer zwischen den Wehrtürmen reduziert und in Verlängerung des zur Aufstauung erforderlichen Dammes ein neuer Stadtausgang geschaffen werden (Abb. 10). Der Vergleich mit der Flurkarte von 1829 lässt erkennen, dass die Planung auch zur Ausführung kam. Abweichend vom ursprünglichen Konzept wurde jedoch auf die Errichtung eines Staudamms verzichtet und einfach ein Abschnitt des Stadtgrabens am unteren, westlichen Ende als Feuersee erhalten. Bereits am 24. Juni 1823 hatte die Stadt zudem Bedingungen und Auflagen verhandelt und durch Ausruf öffentlich gemacht, unter denen die auf dem trockengelegten und aufgefüllten Grabengelände gewonnenen Gartengrundstücke verkauft werden sollten. Besonderes Augenmerk galt dabei der Nutzung und Gestaltung der Gärten. Gefordert wurde beispielsweise: „Da man durch Trockenlegung des Stadtgrabens Verschönerung an der Umgebung der Stadt beabsichtigt, so dürfen in den neu angelegten Gärten zu keiner Zeit Dunglagen, Holzbeugen, Schweineställe und Hütten angebracht werden, und selbst bei Errichtung von Gartenhäuschen muss Reinlichkeit und Regelmäßigkeit beobachtet werden.“ Für Gartenhäuser sollten dem Stadtrat vor Baubeginn Risse vorgelegt werden; der Bau von Wohnhäusern oder Scheunen in den Gärten war grundsätzlich untersagt. Erlaubt wurde den Eigentümern hingegen, „eine Thüre in die Stadtmauer einzurichten, welche aber bei Nacht wohl verschlossen seyn muss.“

Noch in den 1830er/40er Jahren ging die Stadt Ellwangen daran, den auf den Wehranlagen entstandenen Grünring mit Hilfe eines vom damaligen Kreisbaurat Fischer gefertigten Baulinienplans auch planungsrechtlich abzusichern (Abb. 11). Dazu setzte der Plan im Südosten und Norden der Altstadt Baulinien nur außerhalb der ehemaligen Wälle fest und wies für das frühere Befestigungsgelände keine Bebauungsmöglichkeiten aus. Eine im nördlichen Stadtgraben – wohl auf ausdrückliches Verlangen von Grundstückseigentümern – einpunktete Baulinie versah Fischer mit dem Hinweis, sie sei lediglich für den Fall dargestellt worden, „daß dort die Errichtung von Gebäuden genehmigt würde“. Tatsächlich wies die Stadt bis Ende des Jahrhunderts jedoch alle Gesuche, die Gärten in den Gräben zu überbauen, zurück. Für den Westabschnitt der Stadtbefestigung dagegen sah man nun, wie in zahlreichen anderen Städten zur gleichen Zeit auch, die Anlage einer beidseitig bebaubaren Ringstraße vor. Durch die Trassierung der Eisenbahn wurde diese Planung in Ellwangen allerdings schon bald wieder hinfällig.

Anlage von Ringstraßen anstelle der Stadtbefestigung

Auch in den hier behandelten Städten gehört die Projektierung und Anlage von Ringstraßen auf dem Gelände der Stadtbefestigung zu den am weitesten verbreiteten städtebaulichen Planungen im 19. Jahrhundert. Zu Entfestigungen und



11 Baulinienplan der Stadt Ellwangen (Jagst) von 1843.

planmäßigen Stadterweiterungen ist es in kleineren Städten vereinzelt aber auch schon im 18. Jahrhundert gekommen. So wurde beispielsweise in Leonberg der östliche Stadtgraben bereits 1786 verfüllt und in den Jahren 1789 bis 1804 regelmäßig mit geradlinig fluchtenden, zweigeschossigen Traufenhäusern bebaut.

Ein typisches Beispiel für eine kleinstädtische Ringstraßenanlage im 19. Jahrhundert ist die heutige Hindenburgstraße in Herrenberg, das 1806 zur württembergischen Oberamtsstadt erhoben worden war. Der ursprünglich Gartenstraße genannte Straßenzug folgt der Trasse eines Wegs, der vor dem südlichen Stadtgraben verlief und die alten Vorstädte vor dem Tübinger und dem Bronntor miteinander verband. Der Planung in den 1870er Jahren vorausgegangen war die Erbauung des Oberamtsgerichtes, das bereits 1830/31 als einer der ersten Neubauten außerhalb des mittelalterlichen Stadtgebietes an diesem Weg errichtet worden war. Die Baulinie für die sich nach Osten anschließenden Gartengrundstücke entlang des Stadtgrabens wurde am 26. März 1873 genehmigt. Die Bebauung selbst erfolgte mit ähnlich gestalteten, zweigeschossigen, traufständigen Satteldachhäusern, die sich mit der Fassade der neuen Straße zuwandten (Abb. 12). Dahinter, zum ehemaligen Stadtgraben hin, schlossen sich ungeordnet zum Teil gewerblich genutzte Neben- und Rückgebäude an (Abb. 13). Mit der Anlage der Ringstraße wurde gleichzeitig ein neuer Stadt- ausgang nach Süden geschaffen und durch den 1876/77 errichteten Bau der „Neuen Schule“ städtebaulich akzentuiert.

Die Gartenstraße in Herrenberg entsprach damit weitgehend den Forderungen Reinhard Baumeisters, der in seinem bereits erwähnten Lehrbuch über Stadterweiterungen 1876 verlangt hatte: „Auf der freigelegten Zone der ehemaligen Festungswerke sind sodann neue Straßen zu entwerfen. Vor allem ist dabei die äußere Häuserflucht der alten Stadt zu unterdrücken, denn sie läuft in der Regel nach ganz unregelmäßigen Linien, fällt häufig wohl gar mit der alten Stadtmauer zusammen, und zeigt gewöhnlich die erbärmlichsten Bauten. Man lege also die neue Ringstraße in einen so großen Abstand vor jene Häuserreihen, daß tiefe Blöcke entstehen, in welchen Neubauten noch vorgesetzt werden können. Die letzteren werden zweckmäßig in geschlossener Reihe errichtet, um das dahinter liegende alte Bauwesen ähnlich zu verstecken, wie es bisher die Stadtmauer getan hatte.“

Ähnliche Lösungen, bei denen man nicht gezwungen war, die Stadtmauer abzurechen, lassen sich in zahlreichen Städten finden. So hatte zum Beispiel in Waiblingen die Stadt bereits in den 1830er Jahren, nachdem die gesamte Stadt-



befestigung von der Oberamtspflege in städtischen Besitz übergegangen war, die Zwingermauer und Zwingergärten zwischen Fellbacher und Schmidener Tor verkauft und das vor der Stadtmauer gewonnene Gelände bebauen lassen. Nach 1870 wurde in Markgröningen der Tuchgraben an der Nordseite der Stadt verfüllt und darauf unter Abbruch der Zwingermauer die schnurgerade Helenenstraße angelegt.

Einzigartig unter den nordwürttembergischen Städten im 19. Jahrhundert blieb dagegen die Anlage des Altstadtrings in Schwäbisch Gmünd. Den Anfang machte dort 1843/44 die Errichtung der Villa für den Fabrikanten Forster im westlichen Stadtgraben beim früheren Bockstor. Um 1860 begannen dann die Planungen für den sich nach Süden fortsetzenden Befestigungsstreifen. Eine undatierte Planzeichnung auf der Grundlage einer Erstausgabe der Württembergischen Flurkarte von 1831 zeigt übereinander zwei geringfügig voneinander abweichende Konzeptionen (Abb. 14). Auffallend ist bei beiden Varianten die Aufteilung des Befestigungsgeländes in lange, streifenförmige Bauflächen, die an den Schmalseiten halbrund enden. Beim möglicherweise ers-

12 *Bebauung an der Hindenburgstraße (vormals Gartenstraße) in Herrenberg (Foto 1993).*

13 *Rückseiten der Bebauung an der Hindenburgstraße in Herrenberg, links die Stadtmauer (Foto 1993).*



ten Entwurf waren zwei derartige Baufelder vorgesehen, von denen das längere mittig geteilt war. Diese sollten von zwei neuen Straßen begleitet werden, die zwischen der Bocks- und der Ziegelgasse eine geradlinige Verbindung hergestellt hätten. Davor wäre ein schmaler Grünstreifen zu liegen gekommen.

Genehmigt wurden am 30. März bzw. 13. April 1863 allerdings die alternativen, nur als Umriss eingetragenen Baulinien für drei entsprechende Baublöcke, die im Grabenbereich liegen und den leicht abknickenden Verlauf der Stadtmauer nachvollziehen sollten. Dadurch folgte die neue Ringstraße der Trasse der inneren Mauergasse; den äußeren Abschluss bildete die bereits bestehende Promenade entlang des Waldstetterbachs. Die Genehmigung umfasste auch das rechtwinkelige Straßennetz, mit dem das noch weitgehend unbebaute Gelände zwischen der spätmittelalterlichen Ummauerung und dem staufischen Stadtkern erschlossen und die Ringstraße, die spätere Parlerstraße, an die Kernstadt angebunden werden sollte.

Die bauliche Ausformung des Altstadtrings mit zwei- und dreigeschossigen, villenartigen Wohngebäuden, vornehmlich für Fabrikantenfamilien des Gmünder Edelmetallgewerbes, erfolgte zwischen 1864 und etwa 1890. Wie die rektifizierte Flurkarte von 1874 zeigt (Abb. 15), entstanden die ersten Häuser in der Regel an den abgerundeten Enden der Grundstücke und wurden von großzügigen Gartenanlagen umgeben (Abb. 16). Noch 1923 bestimmte eine Ortsbausatzung für das Gebiet des Rings einen Gebäudeabstand von mindestens 50 Metern und, dass die Zwischenräume „als Ziergärten anzulegen“ seien. Paragraf

14 Schwäbisch Gmünd, Württ. Flurkarte von 1831 mit Ringstraßenplanung um 1860.

15 Schwäbisch Gmünd, rektifizierte Württ. Flurkarte von 1874.

16 „Ring“-Bebauung zwischen Parler- und Robert von Ostertag-Straße in Schwäbisch Gmünd.



1 der Satzung forderte außerdem, dem Äußeren der Gebäude „eine ihrer bevorzugten Lage entsprechende architektonische Ausgestaltung“ zu geben. Die Bebauung auf der Innenseite der abgetragenen Stadtmauer zog sich bis zur Jahrhundertwende hin und blieb hinsichtlich Vollständigkeit und architektonischem Aufwand hinter der auf dem ehemaligen Graben zurück.

Bereits in den 1870er Jahre übertrug man das charakteristische Gestaltungskonzept des südwestlichen Altstadtrings dann auch auf das Befestigungsgelände im Südosten. Wieder waren hauptsächlich Fabrikanten die Träger der Bebauung, die hier aber bescheidener ausfiel, mit nicht so repräsentativen Gebäuden und weniger großen Gartenflächen wie an der Parlerstraße. Dessen ungeachtet wurde die so entstandene Königsturmstraße noch um 1920 von Georg Stütz in seinem Stadtführer als „eine der schönsten der neuen mit gefälligen, mitunter vornehmen Gebäuden, schmucken Gärten“ gelobt.

Auflösung des Befestigungsringes durch großflächige Überplanung

Trotz der Schleifung der Befestigungsanlagen und dem Ausgreifen der städtebaulichen Neugestaltung in die angrenzenden Altstadtgebiete ist in Schwäbisch Gmünd die Kontur der mittelalterlichen Stadt erhalten und ablesbar geblieben. Anders sieht die Situation in Esslingen, vor allem im Bereich der Esslinger Obertorvorstadt aus. Zu Esslingen sind allerdings einige Vorbemerkungen notwendig, stellt doch die bis 1803 freie Reichsstadt unter den in diesem Rahmen vorgestellten Städten einen Sonderfall dar. So zählte Esslingen der Stadtfläche und Einwohnerzahl nach schon am Ende des 18. Jahrhunderts eher zu den kleineren Mittelstädten. Im Verhältnis zu anderen Städten des 19. Jahrhunderts erfolgte zudem in Esslingen die Industrialisierung außergewöhnlich früh und rasch, und auch die Bevölkerungszunahme der Stadt im 19. Jahrhundert lag über dem Durchschnitt. Dies führte dazu, dass sich die Stadt bereits in den 1830er Jahren über die mittelalterlichen Stadtgrenzen hinaus zu entwickeln begann.

Nach Borst wurde ein erster Stadtbauplan in Esslingen 1833 aufgestellt. 1838 entstand auf Weisung der Regierung ein weiterer Planentwurf, den der Stadtrat am 14. Dezember des Jahres genehmigte. Da er die Interessen der Hausbesitzer zu wenig berücksichtigte, wurde dieser jedoch mit der Bitte, ihn zu revidieren, vom Oberamt zurückgegeben. Im März 1840 ging der von Bauinspektor Beckh überarbeitete Plan erneut an das Oberamt, das im Folgejahr immer noch Verhandlungen darüber führte. Mitte der 1840er Jahre er-



folgten dann neue Aufnahmen der Stadt im Rahmen der allgemeinen Landesvermessung. Auf dieser Kartengrundlage entstand auch der neue Ortsbauplan, den die Königliche Kreisregierung am 10. Juni 1865 schließlich genehmigte. Das räumliche Schwergewicht dieser Planung lag im Bereich der Pliensauvorstadt und hatte die Anlage der Bahnhofstraße und die Neuordnung des Schelzwasens zum Inhalt.

Erste Festsetzungen waren in dem Ortsbauplan von 1865 aber auch schon für die Obertorvorstadt getroffen. Diese war 1330 ummauert worden und umfasste eine Fläche von beinahe 15 Hektar. Noch in den 1820er Jahren bestand das Gebiet innerhalb des Mauerrings zum größten Teil aus Baumgärten. Bebaut war, abgesehen vom Klosterkomplex der Klarissen, nur die alte Ausfallstraße vor dem Wolfstor, die Obertorstraße, die das Gelände diagonal durchquerte (Abb. 17).

Kernstück der Planung von 1865 im Bereich der Obertorvorstadt war die Anlage eines dreiteiligen dem Verlauf der Stadtbefestigung folgenden Straßenzuges, wobei die Trasse im Norden vor der Stadtmauerlinie, im Osten – heute die Blumenstraße – und Süden innerhalb, auf dem inneren Mauerweg, projektiert worden war. Der nördliche Straßenzug, die spätere Ottilien- und heutige Richard-Hirschmann-Straße, sollte im Bereich des Ottilienplatzes Anschluss an die Kernstadt finden. Die Ausrichtung der südlichen Straßenachse intendierte eine Verlängerung nach Westen zum Bahnhof, die aber nur für das Gebiet der Pliensauvorstadt zeichnerisch dargestellt ist. Diese Verbindung, die heutige Neckarstraße, sah schon der Stadtbauplan von 1840 vor, doch war sie auf die Einwendungen von Bürgern hin bereits im März 1846 aufgegeben worden. Für die innere Erschließung des Quartiers waren drei Querverbindungen von der Obertorstraße nach Norden, Süden und Südwesten vorgesehen, die zum Teil das vorhan-

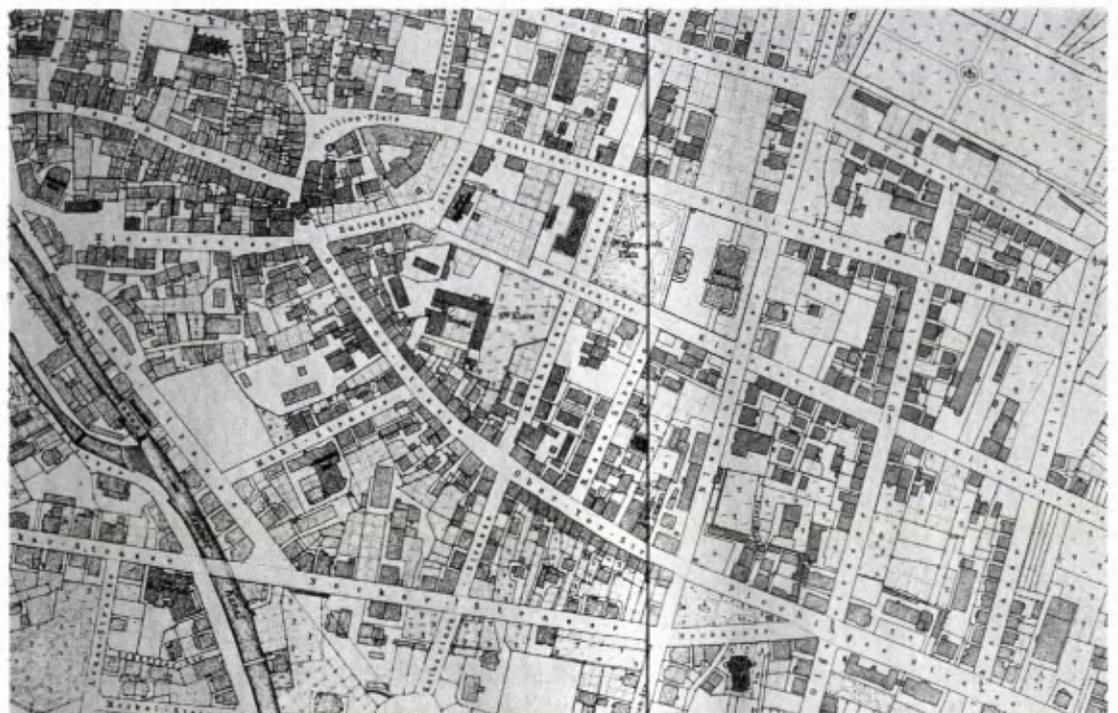
17 Obertorvorstadt in Esslingen am Neckar, Ausschnitt aus der Württ. Flurkarte von 1824.

dene Wegenetz aufgriffen. In schematisch rechteckige Baublöcke aufgeteilt wurde dagegen das nördlich der Vorstadt gelegene Gelände der Oberen Ebershalden-Gärten, östlich dessen 1844 der neue Ebershaldenfriedhof eröffnet worden war. Eine Realisierung des Ortsbauplanes war im Bereich der Obertorvorstadt in den 1860er Jahren allerdings noch nicht in Sicht. Die Grundlage dafür schuf erst ein Stadterweiterungsplan für die östlichen Stadtteile, der von dem Stadtgeometer Burkhardt Ende der 1870er Jahre angefertigt und durch Ministerial-Erlass vom 17. November 1884 genehmigt worden war. Dieser behielt zwar die Grundzüge der Planung von 1865 bei, sah gleichzeitig aber vor, das streng orthogonale Straßenraster der sich nun auch im Osten und Süden an die ehemalige Vorstadt anschließenden Stadterweiterungsgebiete auch innerhalb der spätmittelalterlichen Stadtläche fortzuführen. Dazu wurde mit der Klarastraße, heute Hindenburgstraße, eine zusätzliche West-Ost-Achse zwischen der Obertorstraße und der ehemaligen nördlichen Stadtmauer konzipiert. An der Nordseite, in der ehemaligen Nordostecke der Vorstadt, war die Anlage eines großen Stadtplatzes geplant, der 1893 und 1902 zugunsten der Errichtung der Mädchenrealschule und der Mädchenvolksschule jedoch wieder verkleinert wurde. Die schwerwiegende Planänderung gegenüber 1865 bedeutete allerdings die einfach durch den Bestand gezogene Trasse der Katharinenstraße, die westlich parallel zu den Nord-Süd-Achsen von Blumen- und Olgastraße die neuen Quartiere nördlich und südlich des Altstadtgebietes direkt miteinander verbinden sollte. Wie die rektifizierten Flurkarten von 1914 bzw.

1928 und der überlieferte Baubestand erkennen lassen, erfolgte die bauliche Umsetzung der Planung nur sehr zögerlich und blieb noch bis in das erste Viertel des 20. Jahrhunderts lückenhaft. Der charakteristische Grundriß der Esslinger Altstadt war in diesem Bereich freilich aufgelöst und die alte Obertorvorstadt in der neuen Oststadt aufgegangen (Abb. 18 und 19).

Zusammenfassung und Ausblick

Ziel des Beitrages war es, städtebaulich-planerischen Tendenzen im Umgang mit der Stadtbefestigung in kleineren Städten des 19. Jahrhunderts nachzuspüren. Trotz einer regional beschränkten Auswahl ließen sich dabei vier Planungsansätze ausmachen und durch Fallbeispiele belegen. Diese reichten von der bloßen Schaffung neuer Durchlässe in der Stadtbefestigung, der Umwandlung von Wällen und Gräben in Grünflächen über die Anlage von unterschiedlich dimensionierten Ringstraßen bis zur – im Fall von Esslingen – vollständigen Auflösung des Befestigungsringes durch großflächige Überplanungen. Bei der Mehrzahl der vorgestellten Planungsbeispiele handelte es sich jedoch weder um umfassende, die Stadtbefestigung in ihrer Gesamtheit erfassende Planungskonzepte, noch wurden die entsprechenden Planungsvorhaben zügig und konsequent umgesetzt. In allen Städten blieben daher die Entfestigungs- und Stadterweiterungsvorgänge des 19. Jahrhunderts im städtebaulichen Ergebnis bruchstückhaft, schlossen häufig Abschnitte vorindustrieller Nutzungs- und Gestaltungsweisen mit ein und wurden ihrerseits oft schon Ende des Jahrhunderts wieder von jün-



18 Obertorvorstadt in Esslingen am Neckar, Ausschnitt aus der rektifizierten Württ. Flurkarte von 1914/28.



19 Bebauung in der Obertorvorstadt in Esslingen am Neckar, Ecke Obertorstraße und Blumenstraße.

geren, anders gerichteten Entwicklungen überformt.

Das Befestigungsgelände kleinerer Städte in Nordwürttemberg blieb im 19. Jahrhundert somit in gleichem Maß Teil der alten Stadt wie es Teil der neuen Stadt wurde. Dies wirft selbstverständlich Probleme auf, wenn es heute darum geht, für solche Städte Schutzbereiche zum Beispiel als Gesamtanlagen gemäß Paragraph 19 Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg festzulegen und das Engagement der Gesellschaft zu deren Erhaltung einzufordern. Begegnen lässt sich diesen Schwierigkeiten nur, indem für jede einzelne Stadt die geschichtliche Bedeutung der städtebaulich-planerischen Maßnahmen des 19. Jahrhunderts sorgfältig ermittelt und begründet wird. Voraussetzung dafür ist, dass sie zum einen als historische kommunale Leistungen respektiert, zum anderen nicht an großstädtischen Maßstäben gemessen werden.

Quellen

Bauordnungsamt Schwäbisch Gmünd:
Ortsbausatzung „Ring“, 1923.

Stadtarchiv Ellwangen (Jagst):

Bedingungen für den Verkauf von Gartengrundstücken im Stadtgraben, 1823.

Stadtarchiv Schwäbisch Gmünd:

Württembergische Flurkarte von 1831, Blatt NO 2848 und NO 2849, mit Einzeichnung der Baulinien Parlerstraße, um 1860.

Ortsbau=Statut von Gmünd. Genehmigt durch Erlaß des K. Ministeriums des Innern vom 28. März 1876, Nr. 379. Beilage zu Nr. 87 der Rems=Zeitung vom 13. April 1876.

Stadtarchiv Vaihingen an der Enz:

Situationsplan von der in der Oberamtsstadt Vaihingen neu anzulegenden Vorstadt gegen der Nordseite auf dem s.g. Teig=Trog, 1832.

Stadtbauplan von Vaihingen, 1865.

Stadtplanungsamt Ellwangen (Jagst):

Grund- und Aufriß von dem Schönen Graben bei Ellwangen, um 1820.

Baulinienplan der Stadt Ellwangen, 1843.

Stadtplanungsamt Esslingen am Neckar:

Ortsbauplan der Stadt Esslingen, 1865.

Stadterweiterungsplan für den östlichen Teil, 1884.

Stadtplanungsamt Herrenberg:

Baulinienplan Gartenstraße, 1873.

Literatur

Reinhard Baumeister: Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung. Berlin 1876.

Albrecht Bedal: Wohnungsbau und Stadtplanung in der zweiten Jahrhunderthälfte in Schwäbisch Hall. In: Elisabeth Schraut/Harald Siebenmorgen/Manfred Akermann (Hrsg.): Hall im 19. Jahrhundert. Eine württembergische Oberamtsstadt zwischen Vormärz und Jahrhundertwende (= Kataloge des Hällisch-Fränkischen Museums Schwäbisch Hall 5). Sigmaringen 1991, S. 86–98.

Otto Borst: Über Alt-Esslingen. Wandlungen eines Stadtgesichts. Esslingen am Neckar 1969.

Judith Breuer (Bearb.): Stadt Schwäbisch Gmünd, Ostalbkreis (= Ortskernatlas Baden-Württemberg 1.2). Stuttgart 1985.

Franz Bühler: Heimatbuch Leonberg. Stadtführung, Geschichte, Kulturgeschichtliches. Bietigheim 1954.

Peter Findeisen (Bearb.): Stadt Markgröningen, Landkreis Ludwigsburg (= Ortskernatlas Baden-Württemberg 1.7). Stuttgart 1987.

Josef Fischer: Ellwangen – Die gute Stadt. Ein Heimatbuch. Ellwangen (Jagst) 1961.

Edeltraut Geiger (Bearb.): Stadt Waiblingen, Rems-Murr-Kreis (= Ortskernatlas Baden-Württemberg 1.6). Stuttgart 1987.

Wolfgang von Hippel/Ute Mocker/Sylvia Schraut: Wohnen im Zeitalter der Industrialisierung. Esslingen am Neckar 1800–1914. In: Esslinger Studien 26 (1987), S. 47–270.

Eberhard Knoblauch: Die Baugeschichte der Stadt Öhringen vom Ausgang des Mittelalters bis zum 19. Jahrhundert. 2 Bde. o.O. [Stuttgart] 1991.

K. Statistisch-topographisches Bureau (Hrsg.): Beschreibung des Oberamts Ellwangen. Stuttgart 1886.

Rudolph Friedrich Heinrich Magenau: Historisch-topographische Beschreibung der Stadt Giengen an

der Brenz. Ein Beitrag zur Kenntniß des Brenzthales, aus sicheren Quellen zusammengetragen. Stuttgart 1830.

Stefanie Magyar: Das Ellwanger Bauwesen Mitte des 18. Jahrhunderts unter besonderer Berücksichtigung der Bauordnung von 1738. Stuttgart (Magisterarbeit, Msch.Mskr.) 1997.

Jürgen Hermann Rauscher: Niedernhaller Heimatbuch (= Heimatbücherei Hohenlohekreis 7). Niedernhall 1981.

Friedrich von Schindler: Neue Allgemeine Bauordnung für das Königreich Württemberg mit den Vollziehungsverfügungen und den weiteren auf die Baupolizei sich beziehenden gesetzlichen Vorschriften. Handausgabe mit Erläuterungen. Stuttgart 1896.

Iris Sonnenstuhl-Fekete: Die Anlage der Esslinger Bahnhofstraße und der Bau der Agnesbrücke im 19. Jahrhundert. In: Esslinger Studien 33 (1994), S. 263–304.

Richard Strobel: Die Kunstdenkmäler der Stadt Schwäbisch Gmünd. 3. Profanbauten der Altstadt ohne Stadtbefestigung (= Die Kunstdenkmäler in Baden-Württemberg). München/Berlin 1995.

Joseph Stübgen: Der Städtebau (= Handbuch der Architektur IV/9). Darmstadt 1890.

G[eorg] Stütz: Gmünd in Wort und Bild. Zugleich ein Führer durch die Stadt. Schwäbisch Gmünd o.J. [1920].

Dem Beitrag liegt ein Vortrag zugrunde, den der Verfasser im Rahmen einer Tagung der Arbeitsgemeinschaft „Die Alte Stadt e.V.“ zum Thema „Was alles zählt heute mit zur Altstadt? Vom Umgang mit 'Störungen'“ am 7. Mai 1999 in Minden in Westfalen gehalten hat.

Dipl.-Geogr. Volkmar Eidloth
LDA · Bau- und Kunstdenkmalpflege
Mörikestraße 12
70178 Stuttgart