

und die trierischen. Ronig verweist hierbei auf das Weiterwirken der karolingischen Buchmalerei in Trier. Der Bilderzyklus ist ein Perikopenbuch mit den Evangelienabschnitten in der Reihenfolge der Liturgie; das Buch wird also nach dem Ablauf des Kirchenjahres gelesen. Es entstand ein Bildzyklus vom Leben Jesu vom Beginn der Menschwerdung bis hin zur Himmelfahrt mit dem Pfingstbild als Abschluß. In den Erläuterungen zu den Tafeln beschreibt und interpretiert Franz Ronig die Bilder. Der Leser spürt die Kennerschaft des Verfassers in der Buchmalerei des Zeitalters, vor allem aber in allen theologischen und ikonographischen Fragen. Die Bildbeschreibung konzentriert sich auf das Wesentliche, und da man den Tafelteil getrennt zur Hand hat, wird das gleichzeitige optische Erfassen des beschriebenen Bildes leicht gemacht. Dem Wissenschaftler werden zahlreiche Hinweise auf vergleichbare Darstellungen gegeben.

Der Tafelband bringt sämtliche Bilder des Codex und zahlreiche Textseiten, eine für den Kunstfreund wie für den Wissenschaftler ausreichende Beschränkung. Der Druck der Bilder ist sehr gut ausgefallen, aber trotz aller Sorgfalt weisen einige Blätter geringe Abweichungen in den Farbtönen auf im Vergleich zur Voll-Faksimile-Ausgabe von 1960. Man sieht das am Teint des Pergamentes, der bisweilen einen rötlichen Schimmer zeigt; aber auch die Ausgabe von 1960 ist nicht frei davon. Diese Feststellung schmälert keineswegs den Wert des Neudrucks und auch nicht die Freude beim Anschauen. Der für eine so qualitätvolle Reproduktion erfreulich günstige Preis möge ein Anreiz sein, diese beiden schönen Bände zu erwerben.

*Eberhard Zahn, Trier*

**Paul-Georg Custodis**, Die Stadt des 19. Jahrhunderts in Rheinland-Pfalz (Saarbrücker Druckerei und Verlag, Saarbrücken 1985) 79 S., 84 Textabb. Broschiert. 35,- DM.

Die von der Kunstwissenschaft lange Zeit geringgeschätzte und deshalb bis heute in vielen Bereichen noch unerforschte Architektur des 19. Jahrhunderts erfährt erst seit den siebziger Jahren auf breiterer Grundlage die ihr angemessene Würdigung. Angesichts dieser von der „Nostalgiewelle“ nicht ganz unbeeinflussten Entwicklung verwundert es nicht, wenn Paul-Georg Custodis, Mitarbeiter am Landesamt für Denkmalpflege in Mainz, unter Berücksichtigung von inzwischen vorliegenden Ergebnissen von Einzeluntersuchungen erstmals die wesentlichen Merkmale der städtebaulichen Entwicklung des 19. Jahrhunderts für das Gebiet von Rheinland-Pfalz zusammenfassend behandelt. Der u. a. durch eine Arbeit über den Mainzer Stadtbaumeister Eduard Kreyßig mit dem Sachgebiet bereits vertraute Autor beschreibt die Entwicklung der in unkoordinierten Einzelschriften sich erschöpfenden Bautätigkeit in der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts bis zu den Ansätzen einer nach künstlerischen Intentionen betriebenen Stadtplanung gegen Ende der Epoche.

Am Beginn der Entwicklung stehen – isoliert und letztlich unausgeführt – die Planungen für einen Ausbau von Mainz zu einer napoleonischen Departementshauptstadt mit Kaiserpalast am Rhein. Nach Abzug der Franzosen lag das Baugeschehen in den neugeordneten Gebieten des Rheinlandes und der Pfalz dann in den Händen von Bauinspektoren und Kreisbaumeistern, die in der preußischen Rheinprovinz (Trier, Koblenz), im Großherzogtum Hessen (Mainz, Rheinhessen) und im Königreich Bayern (Pfalz) unter Aufsicht der zuständigen Behörden in Berlin, Darmstadt und München mit der Ausführung zahlreicher öffentlicher Bauten betraut waren. Als vordringlich erwiesen sich zunächst vor allem Bauvorhaben, die durch gesetzliche Bestimmungen wie allgemeine Schulpflicht oder neue Feuer- und Hygienevorschriften erforderlich waren und ohne städteplanerische Gesamtkonzepte durchgeführt wurden. Allein im kleinen, zum Großherzogtum Oldenburg gehörigen Birkenfelder Land wurden zwischen 1825 und 1845 fünfzig neue Schulen errichtet. Für größere städtebauliche Maßnahmen fehlte in der ersten Jahrhunderthälfte das Geld.

Die Ausdehnung größerer Städte in Rheinland-Pfalz wurde zudem durch Festungsbeschränkungen behindert. Der Verlauf von mittelalterlichen Stadtmauern und barocken Befestigungsgürteln bestimmte noch weitgehend das Bild der Städte. Als im übrigen Europa die alten Wälle bereits geschleift wurden, baute man zur Sicherung der Grenze nach Frankreich in Koblenz, Mainz, Landau und Germersheim noch in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts verteidigungstechnisch bereits überholte Festungen.

Nach dem Fall der Festungsgürtel setzte jedoch eine dynamische Ausdehnung der Städte ein, in deren Verlauf – begünstigt durch das Erstarken der Wirtschaftskraft nach der Reichsgründung von 1871 – aus

mittelalterlich geprägten Stadtanlagen großstadtähnliche Ansiedlungen wie Worms oder Trier und Industriestädte wie Kaiserslautern oder Ludwigshafen erwachsen. Vordringliche Aufgaben waren der Bau von Verwaltungsgebäuden, Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerken, Schlachthöfen, Polizei- und Feuerwehrationen, Wannens- und Schwimmbädern sowie Festhallen.

Mit dem Anwachsen der industriellen Produktion, insbesondere der Eisenindustrie, begann etwa von der Mitte des Jahrhunderts an die Erschließung des Landes durch moderne Verkehrswege. Begünstigt durch die Aufhebung der Binnenzölle bei der Rheinschiffahrt, erfolgte der Ausbau des Stromes zur internationalen Wasserstraße für Dampfschiffe mit großen Häfen (Worms, Mainz), Lagerhallen und Flußbrücken. Der Einsatz der Eisenbahn als Massenverkehrsmittel auf einem rasch sich erweiternden Schienennetz bedingte den Bau von Brücken, Tunnels und Bahnhöfen.

Durch die neue, verkehrstechnisch begründete Mobilität erlebten Bade- und Kurstädte wie Kreuznach, Dürkheim und Bergzabern einen Gästezustrom, der Villen- und Hotelbauten nach sich zog; allen Kurstädten voran Bad Ems, wo sich der Adel und das Großbürgertum zu glanzvollen Festen versammelten. Das Wirtschaftswachstum schuf die Grundlagen für die schloßartigen Villenbauten des gehobenen Bürgertums in der Pfalz wie auch an Mosel und Rhein. Gegen Ende des Jahrhunderts hatte sich der Typus der freistehenden Villa, freilich in verkleinerter Form, auch in den Randsiedlungen der Städte etabliert.

Die großzügigen Bauten wurden durch das neue System der Beleihung von Grundstücken durch Hypotheken ermöglicht. Der Bau von Banken, Spar- und Darlehenskassen war wiederum Folge dieses Systems. In den Städten erwarben Bauträgergesellschaften große Freiflächen und bebauten sie mit Häusern, deren Prachtfassaden die überhöhten Verkaufspreise nicht rechtfertigten. Hinter den aufwendig gestalteten Häuserfronten verbargen sich oft dunkle Wohnungen mit unzureichenden hygienischen Einrichtungen. Als frühe Beispiele sozialen Wohnungsbaues entstanden dagegen in der Nähe von großen Industrieanlagen – ungeachtet der damals noch unbekanntenen schädlichen Einflüsse für die Umwelt – Arbeiterwohnsiedlungen, die größte davon im Anschluß an die Chemiewerke der BASF in Ludwigshafen.

Die „wilden“ Erweiterungen der Städte wurden erst spät durch „Ortsstatute“ reglementiert, in denen Art und Maß der neuen Straßen und Bauten festgelegt waren. Das preußische Fluchtliniengesetz von 1875 bestimmte die Frontlinie der Bebauung. Erst gegen Ende des Jahrhunderts erließ man Bauzonenpläne mit verbindlichen Angaben zu den Nutzflächen von Grundstücken. In der bayerischen Pfalz galt noch bis 1890 das freizügige französische Baupolizeirecht ohne Festlegung der Bautiefe und Grundstücksnutzung. Dies führte etwa in Ludwigshafen zu den von Berliner Verhältnissen her bekannten negativen Erscheinungen im Wohnungsbau.

Aufkeimende Kritik an der Einfallslosigkeit der nach rein technischen Gesichtspunkten ausgeführten schematischen Stadterweiterungen war der Anfang zur Etablierung einer künstlerischen Stadtplanung als wissenschaftlicher Disziplin mit dem Ideal geschwungener Straßenführungen, akzentsetzenden Großbauten im preußischen Neobarockstil Wilhelms II. und romantisierenden malerischen Gebäuden, bei deren Gestaltung Elemente aus dem Mittelalter zum Tragen kamen. Großräumige Stadtplanungen dieser Art konnten in Rheinland-Pfalz freilich nur ansatzweise in Mainz (Eduard Kreyßig) und Koblenz (Josef Stübgen) verwirklicht werden.

Die hier nur kurz umrissenen Hauptströmungen im Städtebau des 19. Jahrhunderts in Rheinland-Pfalz werden dem architekturhistorisch interessierten Leser in einem flüssig geschriebenen, gut lesbaren Text auf verständliche Weise nahegebracht. Die vom Autor anhand von ausgewählten Beispielen gut herausgearbeiteten allgemeinen Entwicklungstendenzen werden durch kurze Kapitel über die Stadterweiterungen von Mainz, Koblenz, Worms, Neuwied, Landau, Trier, Speyer und Kaiserslautern sinnvoll ergänzt. Eine Literaturliste anstelle einer ausführlichen Bibliographie, der Verzicht auf Anmerkungen und ein Inhaltsverzeichnis sind Konzessionen an die „populäre“ Konzeption des Heftes, dessen Bildauswahl bisweilen den konkreten Bezug zum Text vermissen läßt. Als allgemeine Einführung in die Geschichte der Stadtplanung des 19. Jahrhunderts in Rheinland-Pfalz ist das Buch besonders jener vom Autor gezielt angesprochenen Gruppe der „kunsthistorisch interessierten Laien“ zu empfehlen, da es zur vertiefenden Weiterbeschäftigung mit einem noch keineswegs erschöpfend behandelten Thema anregt und eine vergleichbare Zusammenfassung bisher noch nicht vorliegt.

*Peter Seewaldt, Trier*