

Die Eisenbahnstraße in Bühl

Ulrich Coenen

Anmerkungen zur Entwicklung des Stadtgrundrisses

Die Eisenbahnstraße entstand seit der Mitte des 19. Jahrhunderts und ist Bühls einzige Prachtstraße. Sie stellt in der Stadtbaugeschichte ein Novum dar. Bühl ist im Grunde ein Straßendorf, das sich entlang der Hauptstraße nördlich und südlich der Pfarrkirche entwickelt hat. Die älteste erhaltene Ansicht der Stadt wird im Generallandesarchiv Karlsruhe aufbewahrt und stammt aus dem 17. Jahrhundert.¹ Es ist eine Karte des windeckischen Forstes, bei der es sich um die Kopie einer älteren Karte aus der Zeit um 1580 handelt.² Auf diesem Plan sind die Bühlotbrücke und rund 50 Häusern entlang der Straße zu sehen. Auch eines der beiden Stadttore ist erkennbar.³

Eine deutlich jüngere, ebenfalls im Generallandesarchiv Karlsruhe aufbewahrte Karte von 1784 zeigt, dass die Bebauung des Ortes nur an wenigen Stellen das Bühl umgebende System von Wassergräben überschritt.⁴ Die weitaus größte Vorstadt entwickelte sich im Nordosten Bühls, wo die Hanfstampfen und Mühlen angesiedelt waren. Die Gebäude folgten traufseitig dem Verlauf des Mühlbachs. Das sogenannte Hänferdorf, das nicht, wie oft angenommen, der älteste Teil Bühls ist, war ländlich geprägt und unterschied sich mit seiner Bebauung nicht von den Nachbardörfern.

Die beiden ältesten Quartiere Bühls, das eigentliche Zentrum entlang der Hauptstraße und das etwas jüngere Hänferdorf, haben ganz offensichtlich eine völlig andere Struktur als die jüngere Eisenbahnstraße. Die Hauptstraße zeigt eine geschlossene Reihenbebauung, die bis in die 1970er Jahre durch einfache, meist zweigeschossige Gebäude geprägt wurde. Das Hänferdorf besitzt dieselben bäuerlichen Fachwerkhäuser, die in anderen Dörfern der Rheinebene und der Vorbergzone zu finden sind. Gerade im Unter-

Abb. 1: Plan der Stadt Bühl von 1784. GLA Karlsruhe H-Bühl-H/1



schied zur Hauptstraße und zum Hänferdorf wird die Besonderheit der Eisenbahnstraße für das Bühler Stadtbild deutlich.

Im Laufe des 19. und frühen 20. Jahrhunderts änderte das bis dahin sehr dörfliche Bühl mit einer Reihe von repräsentativen Gebäuden sein Gesicht vollständig. Diese Bauwerke sind nicht nur aufwendiger, sondern vor allem wesentlich größer als die des 18. Jahrhunderts.

Das erste Haus, das die Architektur des nächsten Jahrhunderts und damit auch der Eisenbahnstraße vorwegnimmt, entstand bereits 1791 bis 1793. Es handelt sich um das ehemalige Amtsgebäude in der Hauptstraße nach Plänen des Hauptmanns und Ingenieurs Karl Christian Vierordt (heute Polizeirevier). Anlass für den Bau war die Auflösung der Ämter Stollhofen, Steinbach und Schwarzach. Durch diese Verwaltungsreform wurde Bühl Sitz der Oberamtsverwaltung. Das palaisartige Dienstgebäude in der Formensprache des Louis XVI wurde im Auftrag von Obervogt August Valentin von Harrant außerhalb des damals immer noch von Wassergräben umgebenen Ortskerns auf den sogenannten Glockenhüttenäckern errichtet.

In die beiden Jahrzehnte vor der Mitte des 19. Jahrhunderts fallen zwei für Bühl wichtige Ereignisse, die große Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung hatten. 1835 verlieh Großherzog Leopold von Baden dem bisherigen Marktflecken Stadtrechte.⁵ Entscheidender noch war der Anschluss des landwirtschaftlich geprägten Städtchens an die Eisenbahn. 1844 wurde die Bahnlinie zwischen Oos und Offenburg eröffnet und Bühl an die Eisenbahn angebunden.

Die 2015 vom Gemeinderat beschlossene Erhaltungssatzung „Westliche Eisenbahnstraße“ ist die erste in der Geschichte der Stadt. Der vorliegende Aufsatz basiert auf einer 18-teiligen Serie, die ich 2015 im Acher- und Bühler Boten (ABB) veröffentlicht habe und deren Ergebnisse in die Satzung eingeflossen sind.⁶ Die Aufgaben und Ziele der Satzung habe ich im vergangenen Jahr in einem Aufsatz im Bühler Jahrbuch dargestellt.⁷ Anlass dieser Satzung war der Wunsch eines in der Schweiz lebenden Investors, die Villa Walchner abzureißen und auf dem rückwärtigen Gelände ein Sammlungsgebäude für seine private Kunstsammlung zu errichten. Dagegen gab es in Bühl erheblichen Widerstand.

Anschluss an die Eisenbahn

Für die Industrialisierung Badens leistete der Bau der Eisenbahn einen wichtigen Beitrag. Der vom Mühlhausener Bankhaus Nic. Köchlin et frères geplante Bau einer linksrheinischen

Strecke Straßburg–Basel im Jahr 1837 ließ die zunächst zurückhaltende großherzogliche Regierung aktiv werden. 1838 beschloss der Landtag das Eisenbahngesetz, das den Bau einer Linie von Mannheim bis zur Schweizer Grenze vorsah. 1840 wurde der erste Abschnitt von Mannheim nach Heidelberg eröffnet, 1843 wurden die Gleise bis Karlsruhe, 1844 bis Offenburg und 1845 bis Freiburg ausgebaut. 1855 erreichte die Eisenbahn Basel.⁸

Der Anschluss an die Eisenbahn war für die Städte im 19. Jahrhundert von überragender Bedeutung. „Die Eisenbahn hat die toten Residenzen des 18. Jahrhunderts zum Leben erweckt“, konstatiert Roman Heiligenthal in seinem bereits 1921 erschienenen Buch „Deutscher Städtebau“.⁹ Ohne eine gute Verkehrsanbindung waren die Städte hingegen vom Fortschritt abgekoppelt. „Wo die Eisenbahn nicht hinkam, wandelte sich der Schlaf in Tod“, stellt Heiligenthal fest.

Bühl blühte auf und wuchs mit rasanter Geschwindigkeit über die engen Grenzen, die die umgebenden Wassergräben steckten, hinaus. Der Übersichtsplan der Gemarkung Bühl des Großherzoglichen Katasteramtes von 1866 zeigt eine geschlossene Bebauung entlang der Hauptstraße vom Amtsgebäude (heute Polizeirevier) im Norden bis südlich der Einmündung der heutigen Bühlertalstraße. Das in dem bereits erwähnten Plan von 1784 abgebildete Grabensystem besteht noch, hat aber seine ursprüngliche Funktion, die Stadt zu schützen, längst verloren. Entlang der Bühlertalstraße, der Rheinstraße und der Eisenbahnstraße, die jetzt große Ausfallstraßen in öst-



Abb. 2: Plan der Stadt Bühl von 1866. Stadtgeschichtliches Institut Bühl



Abb. 3: Plan der Stadt
Bühl von 1910.
Stadtgeschichtliches
Institut Bühl

liche bzw. westliche Richtung bilden, sind zahlreiche Häuser entstanden.

Aber noch immer hat Bühl die Gestalt eines langgestreckten Straßendorfes mit einigen wenigen Nebenstraßen ohne ein richtiges Zentrum. Dies ändert sich im Laufe des nächsten halben Jahrhunderts. Ein nicht datierter Lageplan der Stadt Bühl, der aber offensichtlich um 1910 entstanden ist, zeigt eine attraktive Kleinstadt, die westlich der Hauptstraße nun beinahe die gleiche Ausdehnung erreicht hat wie der alte Siedlungsschwerpunkt im Osten. Eisenbahnstraße und Rheinstraße sind vollständig bebaut. Dazwischen ist mit der Friedrichstraße eine erste Querverbindung entstanden.

Politisches und kirchliches Zentrum im Ort ist der neu entstandene Markt- und Kirchplatz mit der zum Rathaus umgebauten spätmittelalterlichen Pfarrkirche und dem großen neugotischen Gotteshaus. Beide entstanden zwischen 1872 und 1882 nach Plänen des Baden-Badener Bezirksbauinspektors Karl Dernfeld. Gemeinsam mit dem bereits 1828 errichteten Schul- und Rathaus nach einem Entwurf von Frommel und Vierordt (heute Rathaus II) und dem Pfarrhaus, das der erzbischöfliche Bauinspektor Johannes Schroth 1903 schuf, bilden sie ein ortsbildprägendes Ensemble. Bühl hatte nun einen urbanen Mittelpunkt.

Hauptursache für das Wachstum Bühls war die Eisenbahn. Nach der Erfindung des neuen Verkehrsmittels dauerte es keine zwei Jahrzehnte, bis die badische Kleinstadt Anschluss an das



*Abb. 4: Rathaus und
Pfarrkirche Bühl.
Foto: Coenen*

Industriezeitalter erhielt. George Stephenson entwickelte in England, der damals führenden Industrienation der Welt, die den Kutschen nachgebildeten Fahrzeuge, die auf eisernen Schienen rollten. 1825 fuhr die erste öffentliche Eisenbahn zwischen Stockton und Darlington. Das neue Verkehrs- und Transportmittel veränderte Europa und Nordamerika in atemberaubend schneller Zeit. Mit ihm schrumpften die Entfernungen, die mit Kutsche und Fuhrwerk, sowohl für Personen als auch für Waren, nur in Tagesreisen überwindbar waren, auf wenige Stunden.

Die erste deutsche Eisenbahn fuhr 1835 zwischen Nürnberg und Fürth. Bühl musste nicht lange warten. Bereits 1844 wurde der Streckenabschnitt zwischen Oos und Offenburg mit den Stationen Appenweier, Renchen, Önsbach, Ottersweier, Bühl, Steinbach und Sinzheim eröffnet. Das neue Verkehrsmittel verlangte mit dem Bahnhof einen innovativen Bautyp, für den es keine richtigen Vorbilder gab. In Baden war Friedrich Eisenlohr der Pionier dieser Bauaufgabe.¹⁰

Der Bühler Bahnhof

Mit der Eröffnung der Bahnlinie 1844 entstand der bis heute erhaltene Bühler Bahnhof. Er wurde von Baumeister Jacob Panniani ausgeführt. Der Bühler Bahnhof in der heutigen Güterstraße zählt zu den ältesten erhaltenen Bahnhöfen in Deutschland. Er ist ein Durchgangsbahnhof, neben dem selteneren



Abb. 5: Bahnhof Bühl.
Foto: Coenen

Kopfbahnhof und dem Inselbahnhof der am meisten verbreitete Typ, dessen Empfangsgebäude stets seitlich einer Bahnlinie angeordnet ist.

Der Bahnhof in Bühl ist von der Architektursprache Eisenlohns geprägt. Dieser hat (obgleich er die Romanik am meisten schätzte) kleinere Bahnhöfe mit Anklängen an die Schwarzwaldhausarchitektur gebaut. Ein nicht erhaltenes Beispiel ist der frühere Stadtbahnhof in Baden-Baden, der 1893 durch den aufwendigen Nachfolgebau ersetzt wurde, der heute als Eingangsbereich des Festspielhauses dient. Das ist durchaus typisch. Zahlreiche Gebäude der Pionierzeit an der Rheintalstrecke wurden um 1900 für oft wesentlich aufwendigere Neubauten abgerissen, auch in Rastatt und Karlsruhe.

Der schlichte Bühler Bahnhof steht im Gegensatz zu diesen repräsentativen Bahnhöfen des Späthistorismus im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert. Sein Erscheinungsbild verdient deshalb Aufmerksamkeit, die er leider von der Deutschen Bahn AG viel zu wenig erhält. Das mehrfach unglücklich umgebaute Empfangsgebäude ist ein zweigeschossiger Massivbau mit einem Kniestock aus Fachwerk. Es trägt ein flaches, vorkragendes Walmdach und hat eine Eckquaderung; die Hauptfassade des Empfangsgebäudes besitzt zwei kurze Seitenflügel mit Walmdächern. Der mittlere Baukörper hat drei Achsen mit Fenstern in Sandsteinfassung; die mittlere Achse ist als Risalit mit einem Giebel ausgebildet. Die Rückseite des Empfangsgebäudes ist kaum gegliedert. Offensichtlich hat Eisenlohr Paniani, der ansonsten für spätklassizistische Formen steht, beeinflusst. Elemente des frühen Historismus und zum Teil auch der landestypischen Schwarzwaldhausarchitektur sind trotz entstellender Umbauten nach wie vor sichtbar.

Der Bühler Bahnhof stand ursprünglich als Solitär mehrere hundert Meter von der nächsten Bebauung entfernt frei im Feld. Er wurde nicht in der Achse der Eisenbahnstraße, sondern ein Stück weiter südlich errichtet. Der Verzicht auf diesen point de

vue hatte vermutlich praktische Gründe, weil sonst der Kirchgassgraben, der dem Verlauf der westlichen Eisenbahnstraße folgt, hätte umgeleitet werden müssen.

Die östliche Eisenbahnstraße

Die Eisenbahnstraße gliedert sich in drei Abschnitte. Der erste Abschnitt zwischen Hauptstraße und Friedrichstraße, der ursprünglich Kirchgasse genannt wurde, verläuft parallel zum Markt- und Kirchplatz. Der erhielt seinen Platzcharakter mit repräsentativen Gebäuden durch den Bau beziehungsweise Umbau von Rathaus, Pfarrkirche und Pfarrhaus erst in der zweiten Hälfte des 19. und im frühen 20. Jahrhundert. Die Südseite der Eisenbahnstraße bildet seitdem einen eindrucksvollen Auftakt für den Passanten, der von der Hauptstraße zum Bahnhof schreitet. Die Nordseite kann dem Platz mit seinen heute denkmalgeschützten Solitären gestalterisch wenig entgegensetzen und wird von Reihenhäusern, wie sie auch in der Hauptstraße stehen, geprägt. Diese Wohn- und Geschäftshäuser teilen meist auch das Schicksal der Gebäude in der Hauptstraße. Vor allem ihre Erdgeschosse wurden durch großflächige Schaufenster nachträglich verändert, sodass die Obergeschosse, nur durch unsichtbaren Stahlbeton getragen, über den gläsernen Erdgeschossen zu schweben scheinen. Das Prinzip von Tragen und Lasten ist außer Kraft besetzt.

Das bedeutendste Gebäude an der Nordseite ist der spätklassizistische Bau von 1841, in dem sich heute das Rathaus III befindet. Die Villa des Färbermeisters Karl Merk hatte ihren ursprünglichen Eingang mit Freitreppe zur Eisenbahnstraße und wirkte dadurch repräsentativer als heute. Das denkmalgeschützte Haus befindet sich abgesehen davon noch weitgehend im Originalzustand. Unmittelbar östlich gibt es einen Neubau, der sich im Hinblick auf seine Fassadengestaltung nur schwer in das Gesamtbild einfügt. Das Problem ist aus der Hauptstraße hinlänglich bekannt.

Der zweite Abschnitt der Eisenbahnstraße erstreckt sich zwischen Friedrichstraße und der Einmündung Schulstraße/Herbert-Odenheimer-Straße. Seine Südseite entspricht der Nordseite des ersten Abschnitts mit einer geschlossenen Reihendebauung. Die Straßenflucht wird durch den Eingang zum Stadtgarten mit eindrucksvollem Blick auf den Großherzog-Friedrich-Brunnen unterbrochen. Diese städtebaulich wichtige Achse entstand erst Mitte der 1920er Jahre durch den Abriss



*Abb. 6: Villa Merk in der Eisenbahnstraße (heute Rathaus III).
Foto: Coenen*



Abb. 7: Der Stadtgarten entstand 1905. Der Zugang zur Eisenbahnstraße wurde in den 1920er Jahren angelegt. Foto: Coenen



Abb. 8: Villa Massenbach auf dem Gelände der heutigen Sparkasse in der Eisenbahnstraße. Foto: Stadtgeschichtliches Institut Bühl

von eingeschossigen Wohnhäusern auf Initiative der Stadt.

Der Stadtgarten, der den Flößern ursprünglich als Holzlagerplatz diente, wurde in Form eines kleinen Landschaftsparks 1905 nach Plänen des Baden-Badener Landschaftsgärtners Kanders angelegt. Die finanzielle Grundlage bildete eine Stiftung der aus Bühl stammenden Industriellen Karl Leopold und Adolf Netter. Zentrales Gestaltungselement ist die Brunnenanlage mit der Büste Großherzog Friedrichs von Baden, die am 22. Mai 1909 in Anwesenheit der großherzoglichen Familie enthüllt wurde. Der aus mehreren großen und kaskadenartig angelegten Wasserbecken bestehende Brunnen, der einen einfachen Springbrunnen ersetzte, ist ein Werk von Karl Hoffacker, dem Direktor des Kunstgewerbemuseums in Karlsruhe. Die überlebensgroße Bronzestatue des Großherzogs modellierte der Karlsruher Bildhauer Otto Feist, der in Eisental geboren wurde. Die Anlage stellt eine gelungene Synthese von Wasserspielen, Treppen und Denkmal dar.

Die Nordseite des mittleren Abschnitts nahm ursprünglich die Villenbebauung im dritten westlichen Bereich, der durch die eingangs erwähnte Erhaltungssatzung geschützt werden soll, vorweg. Nach dem Abriss des wichtigsten Gebäudes, der palastartigen Villa von Hermann Massenbach, des Inhabers der bedeutenden Spinnerei und Färberei Massenbach, ist davon heute aber nichts mehr zu erahnen.¹¹ Das Mitglied des Bühler Synagogenrats, das ebenfalls dem Oberrat der Israeliten in Baden angehörte, ließ die große Villa 1845 errichten. Das repräsentative zweigeschossige Gebäude hatte sieben Achsen mit hochrechteckigen Fenstern an der Eisenbahnstraße und einen dreigeschossigen Mittelrisalit, der durch einen Balkon akzentuiert wurde.

1973 wurde die Villa für den Neubau der Sparkasse nach Plänen des Büros Heinemann (Freiburg) abgerissen. Das 1973 bis 1976 errichtete Kreditinstitut, das 1998/99 vom Bühler Büro Seebacher und Krauth völlig umgestaltet wurde, war der erste moderne Neubau innerhalb des von Eisenbahnstraße, Hindenburgstraße, Marktstraße und Friedrichstraße umgebenen Sanierungsgebiets, in dessen Zentrum die alte OAG-Halle beziehungsweise der Neubau des Bürgerhauses Neuer Markt standen. Auf dem heutigen Parkplatz östlich der Sparkasse entstand 1845 im Auftrag von Karl Berger ein zweigeschossiges spätklassizistisches Wohn- und Geschäftshaus, das später von der Weinhandlung Geppert genutzt wurde. Auch dieses Gebäude wurde im Zug der Sparkassenneubaus abgerissen.

An die Villa Massenbach schloss westlich das ebenfalls in der Mitte des 19. Jahrhunderts erbaute sehr schlichte eingeschossige Wohnhaus des Postboten Fraaß, des Vaters des späteren Bühler Bürgermeisters Johann Fraaß, an. Dem folgte an der heutigen Ecke zur Herbert-Odenheimer-Straße die Villa von Joseph Bielefeld.¹² Er war mit Henriette, der Tochter von Hermann Massenbach, verheiratet und gehörte damit ebenfalls zur wirtschaftlichen Elite der Stadt Bühl. Im Stadtgeschichtlichen Institut Bühl blieben aus dem Jahr 1847 die Pläne für die Erweiterung des Gebäudes um drei Achsen durch Baumeister Jacob Paniani erhalten. Der ursprüngliche Bau ist nur wenige Jahre früher entstanden, sodass man davon ausgehen darf, dass Paniani für das gesamte Projekt verantwortlich ist. Das Gebäude, in dem später die Verwaltung der Obstabsatzgenossenschaft untergebracht war, wurde 1978 für den Bau des Modehauses Pfeiffer leider abgerissen.



Abb. 9: Villa Bielefeld auf dem Gelände des heutigen Modehauses Pfeiffer in der Eisenbahnstraße. Foto: Stadtgeschichtliches Institut Bühl

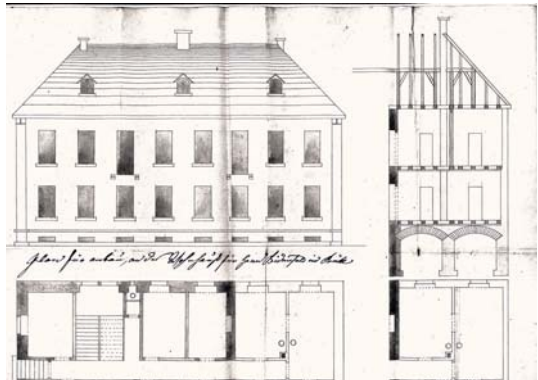


Abb. 10: Pläne für die Erweiterung der Villa Bielefeld durch Jakob Paniani (1847). Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 2062

Die repräsentative spätklassizistische Villa über hohem Sandsteinsockel trug ein Walmdach und hatte nach ihrer Erweiterung acht Achsen mit hochrechteckigen Holzsprossenfenstern in Sandsteinfassung und mit Schlagläden, wobei die dritte und die sechste Achse im Obergeschoss durch einen Balkon akzentuiert wurden. Diese Balkone und die höheren Fenster machen das Obergeschoss zur Beletage. Die Fassade wurde durch Eckpilaster gerahmt. Die westliche Eingangsfasade mit vier Achsen und dem Haupteingang ist analog gestaltet. Die Fenster des Erdgeschosses werden durch rechteckige Blenden und einen Architrav, der ein unterbrochenes Gurtgesims andeutet, bekrönt.

Der westliche Abschnitt der Eisenbahnstraße als 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 verbunden.¹³ 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 prächtigen Villen bebaut wurde, wie es sie in der Stadt bisher noch nicht gegeben hatte. Dies lässt sich nicht nur in Bühl, sondern auch in vielen anderen Städten beobachten.

Der dritte westliche Abschnitt 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. Die meisten Gebäude entstanden allerdings erst in den beiden letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts. Vor allem Villen des Späthistorismus prägen deshalb die Eisenbahnstraße.

Der Feldweg, der zuvor an der Nordseite des Grabens verlief, wurde bereits Mitte des 19. Jahrhunderts zur Fahrstraße, zusätzlich entstand an der Südseite eine schmalere Promenade

für Fußgänger. Alleecharakter erhielt die Eisenbahnstraße durch die Anpflanzung von Bäumen zu beiden Seiten des Kirchgassgrabens. 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 Markflecken 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 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 des Firmengeländes und der als Allee angelegten westlichen Eisenbahnstraße. Die Bebauung mit Villen ging aber nur sehr zögerlich voran. Auf dem bereits erwähnten Übersichtsplan des Großherzoglichen Katasteramtes von 1866, der eben-

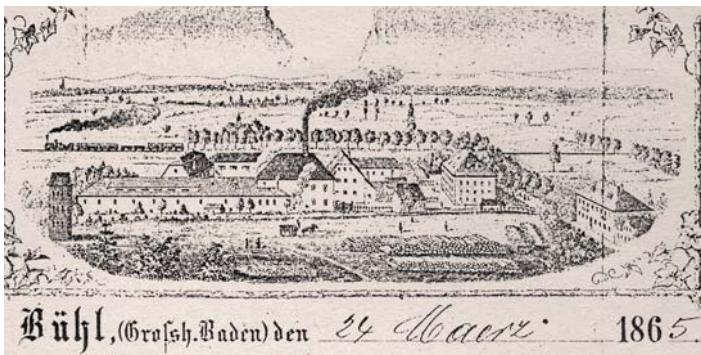


Abb. 11: Briefpapier der Firma Massenbach aus den 1860er Jahren mit Ansicht der Eisenbahnstraße. Stadtgeschichtliches Institut Bühl



Abb. 12: Eisenbahnstraße um 1910 (Blick von der Einmündung Schulstraße in Richtung Westen).
Foto: Stadtgeschichtliches Institut Bühl

falls im Stadtgeschichtlichen Institut aufbewahrt wird, ist neben dem Firmengelände Massenbach auf der Südseite lediglich die Villa Walchner auf der Nordseite zu sehen. Deutlich erkennbar ist aber bereits die Zweiteilung der Eisenbahnstraße in die breitere Fahrbahn und die schmalere Fußgängerpromenade.

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

Die 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 Villen bis ins frühe 20. Jahrhundert im Stil der Neurenaissance, der Neugotik, des Neubarock, des Heimatstils und des Jugendstils.¹⁴ Diese Entwicklung lässt sich in der westlichen Eisenbahnstraße gut ablesen, wenngleich 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.¹⁵ Er unterscheidet zwischen „alten 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.¹⁶ Auch wenn Bühl als unbedeutender Markflecken nicht Untersuchungsgegenstand Kneiles ist, lässt sich diese Beobachtung am Beispiel der Firma Massenbach machen. Diese besaß ab dem zweiten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts, also deutlich vor der Eröffnung der Bahnlinie, ein ausgedehntes Fabrikareal für ihre

Spinnerei und Färberei an der Südseite der Eisenbahnstraße im Bereich des heutigen Hauses Nr. 21 (Apotheke am Stadtgarten) mit rückwärtigem Gelände beidseitig der heutigen Schulstraße.

Einen Bebauungsplan für die Stadterweiterung gab es in Bühl im 19. Jahrhundert nicht. Das ist für Städte dieser Größenordnung der Normalfall, in Großstädten gibt es sie dagegen seit der Jahrhundertmitte.

Die Bühler Eisenbahnstraße ist ein gutes Beispiel für die sogenannte „natürliche Stadterweiterung“, die bis weit 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 architektur-theoretischen 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.¹⁷ „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.“ Bruch gibt der „natürlichen“ gegenüber der „künstlichen“ Stadterweiterung den Vorzug, wobei nicht nur verkehrstechnische Fragen eine Rolle spielen.¹⁸ Mit anderen Worten: Historische Flurgrenzen und bestehende Wege sollten beachtet werden. Dabei ging es nicht um eine Stadtplanung im ästhetischen Sinne, sondern nur um wirtschaftliche und praktische Vorteile. Auf diese Weise ersparte man sich eine Grundstücksumlegung. Mit einer Stadtplanung nach rationalen Gesichtspunkten hatte dies natürlich wenig zu tun.



Abb. 13: Ehemaliges Kontorhaus Massenbach (heute Apotheke am Stadtgarten/Eisenbahnstraße 21), Plan für einen Umbau von 1893. Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 1861

Das ehemalige Kontorhaus der Firma Massenbach (Eisenbahnstraße 21)

Die Villen in der Eisenbahnstraße stehen für die Baulust und das erstarkte Selbstbewusstsein des Bühler Bürgertums, das es zu Wohlstand gebracht hatte und dies offen zeigte. Dieser

Abb. 14: Ehemaliges
Kontorhaus Massen-
bach, Haus Otto
Wenk und Postge-
bäude (von links).
Foto: Coenen



Wohlstand manifestierte sich an verschiedenen Stellen der Stadt in der Architektur, vor allem aber in der Eisenbahnstraße, wo im Laufe der Jahrzehnte gleich drei Bühler Bürgermeister wohnten: Karl Berger, Eduard Knörr und Johann Fraaß.

Das älteste Gebäude in der westlichen Eisenbahnstraße zwischen der Einmündung Schulstraße/Herbert-Odenheimer-Straße und der Güterstraße ist das ehemalige Verwaltungs- und Wohngebäude der Baumwollspinnerei und -färberei Massenbach.¹⁹ Es blieb im Gebäude der heutigen „Apothek am Stadtgarten“ (Eisenbahnstraße 21) erhalten. Dieses Bauwerk ist keine Villa, sondern ein Kontorhaus, in dem die Verwaltung dieses für Bühl im 19. Jahrhundert außerordentlich bedeutenden Unternehmens untergebracht war, das aber der Familie auch zu Wohnzwecken diente.

Der bereits erwähnte Hermann Massenbach ließ das Gebäude 1811 oder 1812 erbauen. Er gründete gemeinsam mit seinem Schwager Marum Wolf die Firma „Massenbach und Co.“, die sich als eine der ersten Fabriken im Großherzogtum Baden überhaupt zum wichtigsten Betrieb in der Stadt Bühl entwickelte. Jacob Toury berichtet, dass Massenbach und Wolf auf Veranlassung des Kinzigkreisdirektoriums das Niederlassungsrecht in Bühl erhielten und gemeinsam mit der Familie Kusel das Unternehmen gründeten. 1875 beschäftigte die Fabrik 119 Arbeiter.²⁰ Hermann Massenbach, der bereits vor der offiziellen Gleichstellung der Juden in Baden 1862 das Bürgerrecht der Stadt Bühl erhielt,²¹ starb 1859. Zu diesem Zeitpunkt wohnte die Familie in der bereits oben erwähnten und 1845 erbauten Villa auf dem Gelände der heutigen Sparkasse. Hermann Massenbachs Sohn Wilhelm führte das Unternehmen bis zum Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 erfolgreich weiter. Insgesamt bestand die Firma über drei Generationen. Der Sieg über das Nachbarland und die Reichsgründung läuteten für die Firma Massenbach den Niedergang ein. Ein ähnliches

Schicksal ereilte die kleinere Trikotweberei von Michael Edelsheimer an der Ecke Hauptstraße/Eisenbahnstraße. Die badischen Unternehmen waren der preiswerteren Konkurrenz im Elsass, das nun zum neuen Reichsgebiet gehörte, nicht gewachsen. Massenbach stellte zunächst die Spinnerei ein und beschränkte sich auf das Bleichen und Färben.

Gegen Ende des Jahrhunderts mussten Massenbach und Edelsheimer aufgeben. Hermann Massenbach, der gleichnamige Enkel des Firmengründers, verkaufte das ausgedehnte Firmengelände entlang der Schulstraße 1892 an Mathilde Wenk, die Witwe des Kaufmanns Albert Wenk, und den Apotheker Wilhelm Ewald, Wenks Schwiegersohn. In den folgenden Jahren wurde das Firmengelände parzelliert.

Das ehemalige Kontorhaus der Firma Massenbach war ursprünglich ein großes dreigeschossiges Gebäude über rechteckigem Grundriss mit einem hohen Walmdach. Der schlichte Zweckbau in klassizistischen Formen hat gewisse Ähnlichkeiten mit der Außenfassade des ebenfalls dreigeschossigen Kurhaus Hub, das Friedrich Weinbrenner 1812 baute. Sein Einfluss ist auch in Bühl deutlich spürbar, allerdings darf man nicht davon ausgehen, dass Weinbrenner der Architekt des Kontorhauses ist. Es wurde durch sieben Achsen mit rechteckigen Fenstern gegen die Eisenbahnstraße und fünf gegen die Schulstraße gegliedert. Die beiden unteren Geschosse wurden durch Eckpilaster in Kolossalordnung, die ein Gurtgesims trugen, zusammengefasst. Die Fenster im ersten Obergeschoss, das offensichtlich zu Wohnzwecken diente, sind bis heute höher als im Erdgeschoss und im zweiten Obergeschoss. Der schlichte Haupteingang war nicht zentriert. Das Kontorhaus ist auf dem Briefkopf der Firma Massenbach aus den 1860er Jahren (gemeinsam mit der jüngeren Villa Massenbach) abgebildet. Der renommierte Baden-Badener Architekt Leonhard Treusch fertigte 1893 im Auftrag des neuen Eigentümers, des Kaufmanns Rudolf Ruf, Aufrisse der beiden Fassaden gegen Eisenbahnstraße und Schulstraße mit geringfügigen Einbauten für ein Ladengeschäft.

Bei Umbauten 1894 und 1897, ebenfalls durch Treusch, änderte sich das Erscheinungsbild des ursprünglich frei stehenden Gebäudes völlig. Die Baulücke zum neuen Nachbargebäude Eisenbahnstraße 23 wurde mit einer achten Achse geschlossen, beide Gebäude unter einem Satteldach zu einem Doppelhaus zusammengefasst. Die Fassade des ehemaligen Kontorhauses hat ihre sparsame Gliederung im Laufe des 20. Jahrhunderts verloren. Das Erdgeschoss besitzt großflächige Schaufenster für die Apotheke.



Abb. 15: Haus Otto Wenk (Eisenbahnstraße 23).
Foto: Coenen

Haus Otto Wenk (Eisenbahnstraße 23)

Das benachbarte Haus entstand 1897 unter der Bauherrschaft des Kaufmanns Otto Wenk nach Plänen von Ludwig Kuen.²² Das zweigeschossige Wohnhaus mit Satteldach erhebt sich über einem Sockel aus rotem Sandstein. Seine mit Eckpilastern gegliederte Hauptfassade hat fünf Achsen mit hochrechteckigen Fenstern in Werksteinfassung und ist mit

Backstein verkleidet. Ein Gurtgesims trennt die beiden Stockwerke. Die Mittelachse mit Zwillingsfenster und Balkonen in beiden Geschossen ist besonders akzentuiert. Das Gebäude ist seit 1981 Sitz der Rechtsanwaltskanzlei Hafen, Kemptner, Stiefvater.

Die Villa Mittenmaier (Eisenbahnstraße 24)

Auf der anderen Straßenseite liegt dem früheren Kontorhaus die Villa von Gustav Mittenmaier gegenüber.²³ Sie entstand 1884 nach einem Entwurf von Thimotheus Kohler und zeigt Stilmerkmale, wie sie in der Übergangszeit zwischen Renaissance und Barock in Deutschland üblich waren. Albrecht Mann hat für diese Formensprache den Begriff des Neumanierismus eingeführt.²⁴ Die Plastizität der Fassade und die „prunkhafte Grundhaltung“ sind charakteristisch. Das zweigeschossige traufständige Gebäude über hohem rustiziertem Sockelgeschoss aus rotem Sandstein trägt ein Satteldach und wendet seine durch ein kräftiges Gurtgesims gegliederte Schauseite der Eisenbahnstraße zu. Die reliefartig wirkende Fassade mit reicher Werksteingliederung in rotem Sandstein besitzt fünf Achsen, von denen die drei mittleren Achsen in beiden Geschossen zu Drillingsfenstern zusammengefasst werden. Pilaster rahmen die Fenster dieses broschenartigen Schmuckelements. Sie haben dorische Kapitelle. Das mittlere Fenster im Obergeschoss wird durch Halbsäulen mit ionischen Kapitellen besonders akzentuiert und trägt einen kleinen Giebel. Die Fenster der beiden äußeren Achsen sind analog gestaltet, werden aber nicht über beide Stockwerke in einer Art Kolossalordnung zusammengefasst. Die Dachzone wird in der Mittelachse durch ein Zwerchhaus mit Eckquaderung zusätzlich betont. Ein Vergleich mit historischen Fotos zeigt, dass die Fassade in den



Abb. 16: Villa Mittenmaier (Eisenbahnstraße 24). Foto: Coenen



Abb. 17: Villa Mittenmaier vor dem 2. Weltkrieg. Foto: Stadtgeschichtliches Institut

vergangenen Jahrzehnten purifiziert wurde und dabei viel von ihrer ursprünglichen Pracht verloren hat. Das Erdgeschoss wurde ursprünglich durch horizontale Sandsteinbänder und ein Sohlbankgesims gegliedert, das Obergeschoss hatte ebenfalls ein Sohlbankgesims und war rustiziert. Geblieben sind nur noch glatte Putzfassaden. Das Gebäude ist heute Sitz einer Krankenkasse und einer Nachhilfeschule.

Die Villa Walchner bzw. Lörch (Eisenbahnstraße 28)

Die sogenannte Villa Lörch (Eisenbahnstraße 28) ist die älteste Villa in der westlichen Eisenbahnstraße.²⁵ Sie erhielt ihren heute üblichen Namen, weil sie den Besitzern der gleichnamigen Schnapsfabrik auf dem rückwärtig anschließenden Gelände, das bis zur Mediathek reichte, jahrzehntelang als Wohnsitz diente. Korrekt ist diese Bezeichnung nicht. Bauherr der Villa ist der Arzt Franz Hermann Walchner, der sie 1847 errichten ließ. Aus diesem Grund sollte das Gebäude richtigerweise Villa Walchner genannt werden. Die Architektur des Gebäudes ist nur zu verstehen, wenn man das Leben des Bauherrn kennt.

Franz Hermann Walchner war eine ausgesprochen schillernde Persönlichkeit. Beruflich erfolglos und im Privatleben unstet, machte er sich als Privatgelehrter mit fast zwei Dutzend Veröffentlichungen einen Namen, darunter eine Autobiografie im Jahre 1858.²⁶ Die Vita Walchners, der trotz chronischem Geldmangel mehrere Bildungsreisen unternahm, ist dank der Arbeiten von Michael Rumpf und Günther Mohr gut erforscht.²⁷ Die nachstehende Biografie folgt diesen beiden Veröffentlichungen.



Abb. 18: Villa Walchner (Eisenbahnstraße 28).
Foto: Coenen

Walchner wurde am 28. Mai 1807 als Sohn des Obervogts Kasimir Walchner in Pfullendorf geboren. Bereits der Vater war ein engagierter Privatgelehrter und hatte eine große Bibliothek, die der Sohn häufig nutzte. Franz Hermanns Bruder, Ferdinand August Walchner, habilitierte sich 1823 an der Universität Freiburg und wurde 1825 Professor für Chemie, Mineralogie und Geognosie an der Polytechnischen Schule in Karlsruhe.²⁸ Franz Hermann Walchner studierte ab 1822 an der Universität Freiburg, wo sein Bruder damals als Privatdozent lehrte, Naturwissenschaften, verließ die Hochschule aber 1825 ohne Abschluss. Er ging als Lehrer in die Schweiz, wo er an verschiedenen Orten arbeitete. Weil ihm dies kein gesichertes Auskommen ermöglichte, studierte er von 1828 bis 1834 Medizin und erhielt 1835 die Zulassung als praktischer Arzt. Das war offensichtlich ein ungeliebter Brotberuf, denn die Liebe zur Wissenschaft stand bei Walchner, der 1836 die vermögende Theresia Kuenzer heiratete, weiterhin im Mittelpunkt. Das Ehepaar hatte mehrere Kinder, die meist jung starben.

Der junge Arzt praktizierte zunächst in Gondelsheim (heute nördlicher Landkreis Karlsruhe), ab 1838 im unweiten Graben, dann zog er nach Karlsruhe und schließlich 1840 nach Bühl. Bis 1842 war er Arzt des Kurhauses Hub, das damals dem Bühler Textilunternehmer Hermann Massenbach gehörte. Wie bei den Stationen zuvor blieb Walchner beruflich erfolglos. 1843 verlegte er seine Praxis nach Bühl. Dort lebte er bis 1854.

Mit dem Bau der Villa in der Eisenbahnstraße, die offensichtlich mit dem Geld seiner Frau errichtet wurde, demonstrierte Walchner seinen Anspruch und sein Selbstbewusstsein. Das Gebäude entstand in der Nachbarschaft der Villen von Massenbach und von dessen Schwiegersohn Joseph Bielefeld, außerdem dem Kontorhaus der Firma Massenbach, damals der größte Betrieb in Bühl, auf der anderen Straßenseite gegenüber. Die gewaltige Investition ging nicht gut. 1848 nahm das Ehepaar als Folge des kostspieligen Bauprojekts einen Kredit über 2000 Gulden bei Massenbach auf. Bis 1855 flossen 14000 Gulden aus dem Vermögen der Ehefrau in den gemeinsamen Haushalt. Das reichte nicht. Theresia Walchner sah 1857 keine Alternative, als die Villa an Hermann Massenbach zu verkaufen. Das

Ehepaar hatte sich bereits drei Jahre vorher getrennt.

Seit 1855 praktizierte Walchner in Malsch, gesundheitlich war er inzwischen angeschlagen, wirtschaftlich ruiniert. Für seinen Misserfolg waren, wie er schreibt, immer die anderen verantwortlich, entweder der Neid der Kollegen oder die unbelehrbaren Patienten.

1863 wurde Walchner erneut Badearzt in der Hub, eine Aufgabe, die er – wie üblich wenig erfolgreich – bis kurz vor seinem Tod ausübte. Er starb verarmt am 30. September 1876.

Der Architekt der Villa Walchner ist unbekannt, weil die Pläne von 1847 im Stadtgeschichtlichen Institut Bühl nicht erhalten sind. Mithilfe einer Stilanalyse soll versucht werden, die Identität des Architekten zu klären.

Die Villa Walchner ist ein zweigeschossiges verputztes Gebäude, das sich über einem Sockelgeschoss aus roten Sandsteinquadern erhebt. Das Gebäude trägt ein Walmdach mit kräftigem Kastengesims. Die der Eisenbahnstraße zugewandte Hauptfassade hat fünf Achsen mit rechteckigen Holzsprossenfenstern und Schlagläden und ist wie die beiden Seitenfassaden mit jeweils drei Achsen durch Ecklisenen gegliedert. Der Haupteingang befindet sich in der Mittelachse der westlichen Seitenfront. Das Hauptgeschoss besitzt deutlich höhere Fenster und Brüstungsgitter und wird dadurch als Beletage ausgewiesen. Historische Fotos der Villa Walchner im Stadtgeschichtlichen Institut Bühl zeigen, dass Ober- und Untergeschoss mindestens bis etwa 1950 durch ein Gurtgesims getrennt waren, das auf einem Foto von 1977 bereits nicht mehr zu sehen ist.

Balkone und Brüstungsgitter zur besonderen Akzentuierung des Obergeschosses sind bei Villen des Klassizismus und Historismus in Bühl nicht selten, die steilen Proportionen der Obergeschossfenster der Villa Walchner nehmen jedoch eine Sonderstellung ein. Die Beletage ist im Villenbau des 19. Jahrhunderts weit verbreitet. Die Repräsentationsräume werden dem Geschehen und dem Lärm des Straßenraums entrückt ins Obergeschoss verlegt. Die dortigen Räume erfahren eine aufwendigere Ausstattung und sind häufig auch höher als die im Erdgeschoss. Daraus resultieren höhere Fenster. Der besondere Stellenwert der Beletage zeigt sich am Außenbau durch Balkone oder Erker. Diese Schmuckelemente sind im 19. Jahrhundert



Abb. 19: Villa Walchner (links) um 1950. Foto: Stadtgeschichtliches Institut

sehr häufig und lassen für sich alleine nicht auf Repräsentationsräume im Obergeschoss schließen. Wesentlich sind die Raumhöhe und eine entsprechende Innenarchitektur.

Der Herkunft der Formensprache der Villa Walchner hat bereits für Spekulationen gesorgt. Die Historiker Michael Rumpf und Günther Mohr beschreiben den Charakter der Villa in ihren bereits erwähnten biografischen Aufsätzen über Walchner als mediterran bzw. italienisch und bringen dies in Zusammenhang mit der Italienreise des Arztes. Dieser Hinweis hat durchaus seine Berechtigung, allerdings gibt es keine direkten italienischen Vorbilder durch die Bildungsreisen des Bauherrn. Die Einflüsse sind vielmehr indirekter Natur und im Zusammenhang mit der Weinbrenner-Schule zu sehen, deren Begründer Friedrich Weinbrenner in der Tat die Eindrücke seiner Italienreise (insbesondere antike Vorbilder) in seiner Architektur verarbeitet hat.²⁹

Im Hinblick auf ihre Formensprache ist die Villa Walchner eine durchaus typische Schöpfung der Weinbrenner-Schule. Zweifellos wurde das Gebäude aber nicht von einem akademisch ausgebildeten Schüler der Karlsruher Weinbrenner-Schule, also der Vorgängerin der Architekturfakultät der späteren Universität, ausgeführt. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit handelt es sich um einen Bühler Architekten. Führend in der Stadt waren in der Mitte des 19. Jahrhunderts der bereits erwähnte Baumeister Jacob Paniani und Zimmermeister Ignatz Götz, also Architekten ohne akademische Ausbildung, die aus dem Bauhandwerk kamen. Der aus Italien stammende Paniani hat nicht nur 1844 den Bühler Bahnhof gebaut, sondern 1838 Schloss Rittersbach aufgestockt und im Sinne der Weinbrenner-Schule umgestaltet. Er war also mit dieser Formensprache vertraut.

Ein weiteres Hauptwerk ist die bereits ausführlich beschriebene Villa von Joseph Bielefeld an der Ecke Eisenbahnstraße/Herbert-Odenheimer-Straße, die 1978 für den Bau des Modehauses Pfeiffer abgerissen wurde. Die Parallelen zwischen der Villa Walchner und der Villa Bielefeld sind unübersehbar. Die jeweils zweigeschossigen Hauptfassaden über einem Sockel aus Sandsteinquadern hatten (vor der Erweiterung der Villa Bielefeld) jeweils fünf Achsen mit hochrechteckigen Sprossenfenstern. Die Straßenfront wird im Fall der Villa Walchner durch Lisenen, im Fall der Villa Bielefeld durch Pilaster gerahmt, die Geschosse durch ein Gurtgesims beziehungsweise durch ein durchbrochenes Gurtgesims getrennt. Es ist also sehr gut denkbar, dass Paniani ebenfalls der Architekt der Villa Walchner war.

Auffällig ist, dass Bielefeld seine Villa gleichzeitig mit dem Bau der Villa Walchner umfangreich erweitern ließ. Dies wirft die Frage auf, ob diese Investition aus Konkurrenzgründen erfolgte. Immerhin errichtete ein ehemaliger Mitarbeiter seines Schwiegervaters, der in seinem Beruf als Arzt nicht gerade erfolgreich war, in der unmittelbaren Nachbarschaft der reichsten Familie der Stadt eine elegante Villa, deren damals hochmoderne Architektur vor Selbstbewusstsein strotzte. Es ist gut vorstellbar, dass dies für Bielefeld der Anlass zum Ausbau seines Anwesens war.

Grundsätzlich wäre auch Zimmermeister Ignatz Götz als Architekt der Villa Walchner denkbar. Er hat beispielsweise in den Jahren 1842 bis 1847 die Villa an der Ecke Hauptstraße/Grabenstraße (Hauptstraße 92) erbaut.³⁰ Auch diese repräsentative Villa steht in der Tradition der Weinbrenner-Schule. Ihre Hauptfassade unterscheidet sich aber durch den Verzicht auf Eckpilaster bzw. -lisenen, den extrem hohen Putzsockel und das Sohlbankgesims. Trotz des Balkons erscheint das Obergeschoss wegen des Sohlbankgesimses im Außenbau sehr niedrig und wird deshalb nicht als Beletage definiert. Insgesamt wirkt der stattliche Bau weniger elegant als die Villa Walchner.

Ein weiteres Werk Panianis aus den 1840er Jahren, der Entstehungszeit der Villen Bielefeld und Walchner also, ist das Wohn- und Geschäftshaus des Kaufmanns Amandus Schütt (Hauptstraße 11). Schütt, der 1861 Bürgermeister der Stadt Bühl wurde, ließ das Gebäude 1845 errichten.³¹ Es handelt sich ausdrücklich nicht um eine Villa, sondern um ein repräsentatives zweigeschossiges Stadthaus in geschlossener Reihenbebauung. Seine Hauptfassade hat fünf Achsen mit flachbogigen Fenstern und einem Balkon in der Mittelachse. Die beiden nördlichen Achsen des Erdgeschosses nimmt eine ebenfalls flachbogige Durchfahrt mit toskanischen Eckpfeilern ein. Horizontal wird die Fassade durch ein kräftiges Sohlbankgesims gegliedert. Auch dieser Bau von Paniani lässt den Einfluss der Weinbrenner-Schule erkennen, wobei die Flachbögen an Weinbrenners Nachfolger im Amt des großherzoglichen Baudirektors, Heinrich Hübsch, erinnern. Mittelbadische Beispiele sind das Alte Dampfbad und die Trinkhalle in Baden-Baden.

Der Bühler Baumeister Jacob Paniani erweist sich bei den Bauwerken, die sich ihm zweifelsfrei zuordnen lassen, als Architekt, der mit den aktuellen Strömungen seiner Zeit vertraut ist. Er bedient sich der Formensprache des Spätklassizismus und zum Teil des frühen Historismus, für den Friedrich Eisenlohr und Heinrich Hübsch in Baden standen. Die Villa Walchner, die im Hinblick auf ihre Dimensionen hinter der Villa

Bielefeld zurückbleibt, ist ein herausragendes Denkmal der Mitte des 19. Jahrhunderts in Bühl. Die Vermutung, dass Pani-ani für die Kombination von typischen Elementen der Weinbrenner-Schule mit den ungewöhnlich hohen Fenstern im Obergeschoss verantwortlich ist, erscheint durchaus wahrscheinlich.

Die Denkmalswürdigkeit der Villa Walchner wurde intensiv diskutiert. Insgesamt sind in der westlichen Eisenbahnstraße vier Gebäude denkmalgeschützt, nämlich das Eckhaus Eisenbahnstraße/Herbert-Odenheimer-Straße (Eisenbahnstraße 24), das Postgebäude (Eisenbahnstraße 25), die Villa Wenk (Eisenbahnstraße 27) und das Gasthaus „Alte Post“ (Eisenbahnstraße 34). Die Villa Walchner gilt als denkmalschutzrechtlicher Prüffall.

Die Frage ist, ob die Streichung aus der Denkmalliste nach ungenehmigten Bauarbeiten Mitte der 1990er Jahre berechtigt war. Das ist sie offensichtlich nicht. Die Arbeiten wurden zwar ohne Genehmigung ausgeführt, hatten aber ihre Berechtigung.

Der Bühler Zimmermeister Horst Seifried erhielt 1993 vom damaligen Eigentümer den Auftrag für die Erneuerung des Dachstuhls. Der alte Dachstuhl wurde von einem Bühler Bauunternehmen abgerissen. Unstrittig ist, dass kein Bauantrag gestellt wurde. „Der alte Dachstuhl wies erhebliche Kriegsschäden durch Granatbeschuss auf“, berichtet Horst Seifried am 13. Mai 2014 im Interview mit dem ABB. „Aus meiner Sicht ist es ein Wunder, dass er überhaupt bis in die 1990er Jahre gehalten hat.“³²

Die Stadt Bühl, Baurechtsbehörde und Untere Denkmalschutzbehörde, stellte den Bau ein. Das dachlose Gebäude wurde zum Schutz vor der Witterung mit Planen abgedeckt. Außerdem verhängte die Stadt ein Bußgeld in Höhe von 20000 Euro. Dies akzeptierte der Eigentümer nicht und legte Einspruch ein. Der Fall landete 1995 vor dem Amtsgericht Bühl.

Horst Seifried wundert sich über die damaligen und heutigen Diskussionen über die Konstruktion und Form des Daches. „Es wurde und wird behauptet, dass es sich bei dem originalen Dach um ein Kehl balkendach gehandelt habe“, sagt er. „Das ist nicht richtig. Das ursprüngliche Dach war ein Pfettendach mit stehendem Stuhl.“

Der Bußgeldbescheid wurde vom Gericht zurückgenommen, der neue Dachstuhl durfte errichtet werden. „Wir haben den ursprünglichen Dachstuhl originalgetreu rekonstruiert“, sagt Seifried.

Die Streichung aus der Denkmalliste ist erstaunlich, denn im 2. Weltkrieg wurden zahlreiche Dächer historischer Gebäude zerstört, ohne dass dadurch die Denkmaleigenschaft verloren ging. Auch in der jüngeren Vergangenheit wurden mit Zustimmung der Landesdenkmalpflege alte Dachstühle ersetzt, beispielsweise beim Großherzoglichen Bezirksamt in Baden-Baden (besser bekannt als Alte Polizeidirektion), das 1842 bis 1845 vom späteren Großherzoglichen Baudirektor Friedrich Theodor Fischer erbaut wurde. Beim Umbau zum Ärztehaus 2008 wurde der bauzeitliche Dachstuhl mit Zustimmung der Denkmalpflegebehörde aufgegeben und durch eine Metallkonstruktion ersetzt. Nach wie vor stellt das ehemalige Bezirksamt aber ein Denkmal von besonderer Bedeutung dar, wie es in Paragraf 12 des baden-württembergischen Denkmalschutzgesetzes beschrieben wird.

Denkmäler dieser besonderen Kategorie, zu denen auf Gemarkung Bühl beispielsweise die Bühlerhöhe gehört, müssen nationale oder zumindest überregionale Bedeutung haben. Die Villa Walchner war hingegen immer nur ein einfaches Denkmal, wie es in Paragraf 2 beschrieben wird. Ihr Erscheinungsbild wird durch die Sanierung nicht verändert. Dies zeigt der Vergleich von historischen Fotos im Stadtgeschichtlichen Institut mit dem aktuellen Zustand.

Allerdings hat die Fassade der Villa Walchner nach 1950 eine wesentliche Veränderung erfahren. Das Geschossgesims wurde, wie bereits erwähnt, entfernt. Dieser Verlust beeinträchtigt das originale Erscheinungsbild erheblich als die originalgetreue Dachkonstruktion. Trotzdem wurde die Villa Walchner zu Beginn der 1990er Jahre in die Denkmalliste der Stadt Bühl eingetragen, um kurz darauf wieder gestrichen zu werden. Die erneute Eintragung des spätklassizistischen Hauses in die Denkmalliste wäre angesichts seiner Bedeutung angemessen.

Postgebäude (Eisenbahnstraße 25)

Das Postamt entwickelte sich in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts zu einer wichtigen Bauaufgabe in Deutschland. Das Bühler Postgebäude ist ein typisches Beispiel. Es erinnert an den Typus der sogenannten Postpaläste, die in dieser Zeit in den Großstädten entstanden, hat aber im Hinblick auf die Größe Bühls deutlich bescheidenere Dimensionen.

Zu verstehen ist der neue Bautyp nur im Zusammenhang mit der Entwicklung der Post im 19. Jahrhundert.

Die Post des Landes Baden, die seit dem 16. Jahrhundert maßgeblich durch die Familie Thurn und Taxis bestimmt



Abb. 20: Postgebäude
(Eisenbahnstraße 25).
Foto: Coenen

wurde, ging 1811 an den badischen Staat über. Mit dem Bau der Eisenbahn veränderten sich die Transportwege für die Post ab den 1840er Jahren völlig. Eine deutsche Bundespost wurde 1868 gegründet. Nach der Gründung des Deutschen Reiches und der damit verbundenen Reichspost 1871 wurde in Berlin durch das Generalpostamt ein zentrales Baubüro installiert.

Die Fachliteratur zum Thema Postarchitektur ist übersichtlich. Einen wichtigen Aufsatz hat Willy Weyres verfasst. Er berichtet, dass die zentrale Baubehörde 1875 durch Heinrich von Stephan zur technischen Bauverwaltung mit Baureferaten bei den Oberpostdirektionen ausgebaut wurde. Dies führte zu einem Bauboom. Freie Architekten hatten dabei kaum eine Chance, denn die postinternen Baureferate führten, abgesehen von wenigen Großprojekten, alle Postgebäude selbst aus. Die Aufgaben waren für Architekten so attraktiv, dass nach Ausführungen von Weyres zahlreiche Beamte der staatlichen Bauverwaltung in den Postdienst wechselten. In knapp zwei Jahrzehnten entstand bis 1893 im Reichsgebiet die gewaltige Zahl von mehr als 1000 Postgebäuden.³³

Das Bühler Reichspostgebäude ist das bedeutendste öffentliche Bauwerk in der Eisenbahnstraße. Es wurde 1888 nach Plänen des Kaiserlichen Postbaurats Arnold (Karlsruhe) erbaut, wurde also, wie damals üblich, von einem Baubeamten im Postdienst entworfen.³⁴

Zuvor befand sich die Bühler Post seit dem frühen 17. Jahrhundert im Gasthaus Fortuna (Hauptstraße 52/54). Dort machten ursprünglich auch die Postkutschen für den Personentransport Station. Mit der Eröffnung der Bahnlinie 1844 verloren die Kutschen ihre Bedeutung und auch die Briefe wurden mit der schnelleren Bahn befördert. Die Verlegung der Post in die Eisenbahnstraße erschien vor diesem Hintergrund sinnvoll.

Das zweigeschossige Postgebäude erhebt sich über winkelförmigem Grundriss. Der Massivbau des Späthistorismus zeigt Stilmerkmale der Spätrenaissance. Er ist mit einem gelben Ziegelmauerwerk verblendet, das von schmalen Bändern aus roten Ziegeln gegliedert wird. Der Sockel ist mit roten Sandsteinquadern verkleidet. Die der Eisenbahnstraße zugewandte Hauptfassade besitzt sieben Achsen mit rundbogigen Fenstern im

Erdgeschoss und Rechteckfenstern im Obergeschoss. Alle Fenster haben Rahmungen aus rotem Sandstein, ebenso die beiden jeweils einachsigen Eckrisalite. Beide Geschosse werden durch ein Gurtgesims getrennt, das ebenso wie das kräftige Traufgesims in rotem Sandstein ausgeführt wurde. Der Haupteingang befindet sich heute in der Mittelachse. Der Entwurf für das Gebäude, der im Stadtgeschichtlichen Institut Bühl erhalten blieb, zeigt hingegen das Portal im linken Seitenrisalit.

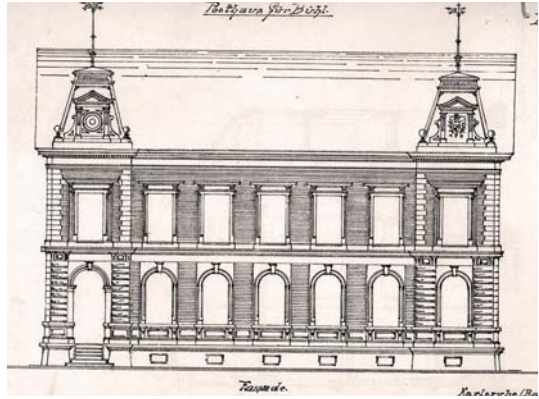


Abb. 21: Postgebäude,
Entwurf von 1888.
Stadtgeschichtliches
Institut Bühl,
Bau-Bühl 4402

Das Gebäude wurde 1914 rückwärtig erweitert. Die Wandgliederung des südlichen Seitenflügels ist wesentlich schlichter mit einer sparsamen Werksteingliederung.

Nach 1950 hat das Gebäude nach einer Dachsanierung viel von seinem ursprünglichen Charme verloren. Die aufwendigen turmartigen Giebel über den Seitenrisaliten wurden leider abgebrochen. Im Erdgeschoss des Gebäudes befindet sich nach wie vor die Deutsche Post, das Obergeschoss wird heute zu Wohnzwecken genutzt.

Mit ihren turmartigen Seitenrisaliten entspricht das Bühler Postgebäude dem Typus, der in den 1880er Jahren weite Verbreitung fand und der durch symmetrische und prächtige Fassaden geprägt wurde. Die Kölnische Zeitung sah darin 1893 die „Verkörperung des Staatsgedankens“. ³⁵ Laut Weyres setzen sich erst gegen Ende des Jahrhunderts vor allem bei kleinen Postämtern wie dem Bühler weniger strenge Entwürfe durch. ³⁶

Die Villa Wenk (Eisenbahnstraße 27)

Die weitaus meisten Villen in der westlichen Eisenbahnstraße entstanden erst in den beiden letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts, sind also Werke des Späthistorismus. Ein gelungenes Beispiel ist die Villa Wenk (Eisenbahnstraße 27). ³⁷ Sie wurde 1889 von Leonhard Treusch, einem der bedeutendsten Baden-Badener Villenarchitekten dieser Zeit, erbaut. Bauherrin ist Mathilde Wenk geb. Schneckenburger, die Witwe des Kaufmanns Albert Wenk, die (wie oben dargestellt) 1892 gemeinsam mit dem Apotheker Wilhelm Ewald das riesige Massenbachsche Firmengelände entlang der Eisenbahnstraße und der Schulstraße gekauft hatte.



Abb. 22: Villa Wenk
(Eisenbahnstraße 27).
Foto: Coenen

Zunächst plante Treusch 1887 für Mathilde Wenk eine wesentliche größere Villa mit zwei Geschossen. Obwohl dieses Projekt bereits genehmigt war, kam es aus unbekanntem Gründen nicht zur Ausführung. Dass das aufwendige Bauvorhaben an den Kosten gescheitert ist, kann man angesichts des Wohlstands von Mathilde Wenk ausschließen. Vermutlich erschien ihr das Haus schlichtweg zu groß. 1889 plante Treusch eine

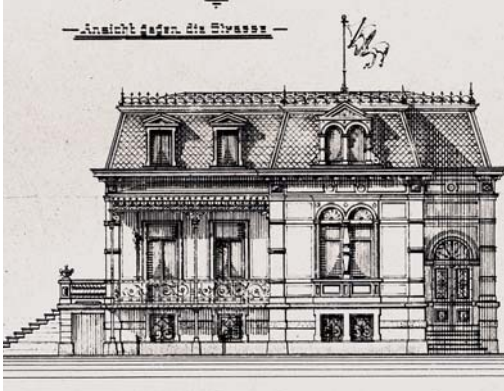
deutliche kleinere Villa mit nur einem Geschoss, die auch zur Ausführung gelangte. Vor allem der erste Entwurf steht in der Baden-Badener Villentradition und nimmt Motive der Villa Obkircher vorweg, die Treusch 1896 für den Badearzt Arnold Obkircher in der Lichtentaler Allee 66 errichtete.³⁸

Das schließlich ausgeführte Gebäude hat nicht nur ein Stockwerk, sondern auch eine Fensterachse an der Hauptfassade gegen die Eisenbahnstraße weniger. Seine architektonische Grundhaltung ist ähnlich wie die des ersten Projekts, allerdings erscheint die Formensprache verspielter. Eingeschossige Villen sind übrigens nicht völlig unüblich, aber wesentlich seltener als zweigeschossige. In der Eisenbahnstraße hat die Villa Wenk damit ein Alleinstellungsmerkmal.

Das eingeschossige Gebäude über hohem Sockelgeschoß trägt ein Mansardwalmdach. Den beiden Wohnräumen an der Ostseite des mit gelben Backsteinen verblendeten Hauses ist eine in späterer Zeit leider plump überbaute Terrasse vorgelagert. Die der Eisenbahnstraße zugewandte asymmetrisch gegliederte Hauptfassade hat vier Achsen und besitzt eine Werksteingliederung aus rotem Sandstein, die im Wesentlichen aus Fenstergewänden und Gesimsen besteht.

Die beiden linken Achsen nimmt eine zweiachsige Loggia mit einer ehemals reich verzierten gusseisernen Brüstung und Stützen ein. Diese wurde inzwischen durch eine entstellende Verglasung verschlossen, die filigrane Brüstung durch eine Brüstungsmauer ersetzt. Der Haupteingang befindet sich in der hinter die Hauptfassade zurückspringenden rechten Achse.

Die Villa Wenk war in der Mitte der 1980er Jahre, ähnlich wie die Villa Walchner drei Jahrzehnte später, vom Abbruch bedroht. Die benachbarte Post wollte damals Neubauten für den Paketverkehr errichten, dabei war die denkmalgeschützte Villa im Weg. Stadtverwaltung und Gemeinderat sprachen sich



eindeutig gegen dieses Vorhaben aus. „Ein Abbruch kommt nicht in Frage“, erklärte der damalige Bühler Oberbürgermeister Ulrich Wendt 1985 kategorisch.³⁹ Gleichzeitig wurde über eine Erhaltungssatzung für Bühls „einzigen intakten Straßenzug“ (Wendt) nachgedacht. Leider kam die damals diskutierte Satzung zum Schutz der Eisenbahnstraße nicht zum Tragen. Das Thema wurde, nachdem die Post vom Abriss absah, nicht weiter verfolgt.

Die Villen Bernhard und Gustav Wertheimer (Eisenbahnstraße 30 und 32)

Die beiden Villen mit den Hausnummern 30 und 32 ähneln sich nicht nur, weil sie mit Ziegeln verblendet sind. Dies verwundert nicht. Schließlich entstanden die beiden Gebäude fast gleichzeitig in der Zeit zwischen 1885 und 1890 unter der Bauherrschaft von zwei Brüdern. Die jüdischen Geschäftsleute Bernhard und Gustav Gerson Wertheimer sind die Auftraggeber.⁴⁰ Sie waren Besitzer einer Getreidehandlung, die sie unter dem Namen „Gebrüder Wertheimer“ führten. Das Magazingebäude des Unternehmens entstand zwischen 1885 und 1889 auf dem Grundstück des jüngeren Gebäudes (Eisenbahnstraße 32) und erhob sich im rückwärtigen Bereich.

Erfolgreiche jüdische Kaufleute haben in der Geschichte der Eisenbahnstraße als Bauherren eine wesentliche Rolle gespielt. In diesem Zusammenhang sind vor allem der Textilunternehmer Hermann Massenbach und sein Schwiegersohn Joseph Bielefeld zu nennen. Mit den Brüdern Wertheimer treten rund ein halbes Jahrhundert später weitere jüdische Kaufleute auf den Plan, die das Erscheinungsbild der Eisenbahnstraße mit ihrem Repräsentationsbedürfnis prägen. Allerdings erreichen ihre beiden qualitätvollen Häuser nicht die Dimensionen und

Abb. 23: Villa Wenk, ausgeführter Entwurf von 1889 (o. links). Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 2635

Abb. 24: Villa Wenk, nicht ausgeführter Entwurf für ein zweigeschossiges Gebäude von 1887 (o. rechts). Stadtgeschichtliches Institut, Bühl-Bau 4417



Abb. 25: Villa Bernhard Wertheimer (Eisenbahnstraße 30) (links). Foto: Coenen



Abb. 26: Villa Gustav Wertheimer (Eisenbahnstraße 32) (rechts). Foto: Coenen

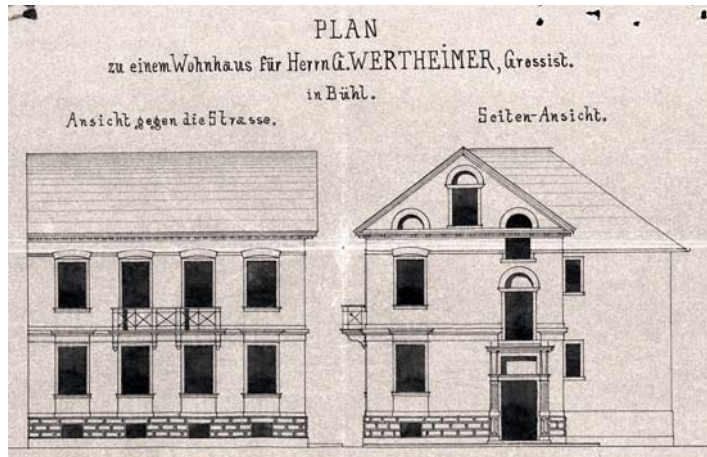


Abb. 27: Villa Gustav Wertheimer Entwurf von 1888/89. Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 4406

auch nicht den baukünstlerischen Anspruch der beiden Villen aus dem Umfeld der Familie Massenbach.

Bernhard Wertheimer baute westlich der Villa Walchner in den Jahren 1884 und 1885 das ältere und schlichtere der beiden Gebäude (Eisenbahnstraße 30). In der Bauakte im Stadtgeschichtlichen Institut Bühl finden sich keine Pläne, sondern lediglich der Baubescheid.⁴¹ In diesem wird ein Werkmeister Karl Weis genannt. Ob es sich bei ihm nur um den ausführenden Handwerker oder gleichzeitig auch um den Architekten handelt, ist unklar.

Die Villa ist zweigeschossig über rustiziertem Sockel und trägt ein Satteldach. Die Hauptfassade zur Eisenbahnstraße hat vier Fensterachsen mit jeweils gedoppelten Fenstern in den beiden äußeren Achsen. Alle Fenster haben Werksteingewände. Die Front besitzt eine kräftige Eckquaderung sowie zur horizontalen Gliederung ein schmales Gurtgesims, das die beiden

Stockwerke trennt, und ein kräftiges Sohlbankgesims. Die dreiaxige westliche Giebelwand mit dem Haupteingang ist analog gestaltet. Im Gegensatz dazu wurde die östliche Seite als Brandgiebel ausgeführt. Ganz bewusst öffnet sich Bernhard Wertheimers Villa zum Nachbargrundstück seines älteren Bruders Gustav.

Dessen Villa (Eisenbahnstraße 32), in der sich heute die Rechtsanwaltskanzlei Weng befindet, entstand 1889 nach einem Entwurf von Adam Eichberger, um 1900 ein renommierter Baden-Badener Villenarchitekt.⁴² Als Werkmeister wird J. Katzenberger aus Eisental genannt, der das Gebäude ausführte. Ob Eichberger ebenfalls der Architekt der Villa Bernhard Wertheimer ist, bleibt offen, ist aber angesichts der stilistischen Verwandtschaft nicht auszuschließen. Auch Gustavs Villa ist zweigeschossig über rustiziertem Sockelgeschoss und trägt ein Satteldach. Die Hauptfassade gegen die Eisenbahnstraße hat vier Achsen mit hochrechteckigen Fenstern in Werksteinfassung, die im Untergeschoss auf Konsolen ruhen. Ein kräftiges Gurtgesims trennt die beiden Geschosse. Die beiden Mittelachsen werden im Obergeschoss durch einen Balkon akzentuiert. Auffällig ist das voluminöse Kastengesims. Der Eingang befindet sich in der östlichen Giebelfassade gegenüber dem Portal der brüderlichen Villa, der Westgiebel ist völlig ungliedert. Die beiden Villen sind also durch die Anordnung ihrer Portale ausschließlich aufeinander bezogen.

Melanie, die Tochter von Gustav Wertheimer, steht für ein trauriges Kapitel in der Bühler Stadtgeschichte. Sie wurde 1940 von den Nazis ins Lager Gurs nach Frankreich deportiert, wo sie 1942 starb. Ihrem Vater blieb dieses Schicksal erspart. Er starb 1934, rund ein Jahr nach dem Beginn der Terrorherrschaft der Nazis, in Bühl.

Das ehemalige Bahnhofshotel Wenk/ Alte Post (Eisenbahnstraße 34)

Das heutige Gasthaus „Alte Post“ wurde 1869 als Bahnhofshotel Wenk erbaut. Die Entwürfe von Julius Knoderer vom Baden-Badener Büro Knoderer & Haunz sind im Stadtgeschichtlichen Institut erhalten.⁴³ Knoderer, der in Karlsruhe Architektur studierte, ist ein namhafter Architekt, der alleine und mit seinem Partner in Baden-Baden wichtige Villen realisierte, unter anderem die Villa Hohenbaden (1868/69).⁴⁴ Dass ein angesehener Baden-Badener Architekt beauftragt wurde, unterstreicht den Anspruch des Bauherrn. Dabei handelt es sich um den Brauereibesitzer Hermann Wenk.



Abb. 28: Ehemaliges Bahnhofshotel Wenk (heute Alte Post/ Eisenbahnstraße 34). Foto: Coenen

Als das Bahnhofshotel entstand, war die westliche Eisenbahnstraße mit Ausnahme der Villa Walchner und des Kontorhauses der Firma Massenbach noch unbebaut. Das Gebäude stand also frei in unmittelbarer Bahnhofsnähe. Diesen Ort hatte Hermann Wenk ganz bewusst gewählt. Er wollte von der modernen Form des industrialisierten Reisens profitieren. Damit orientiert sich Wenk an englischen

Vorbildern. Im Mutterland der industriellen Revolution und der Eisenbahn waren Bahnhofshotels bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts üblich. Sie entstanden in großer Zahl am Rand oder außerhalb der Städte.⁴⁵ Die in England errichteten „Eisenbahnhotels“ unterschieden sich in ihren Dimensionen und der Ausstattung erheblich von den Gasthäusern des 18. Jahrhunderts.⁴⁶ Zu den frühesten Großbauten dieser Art zählen drei Hotels in London: Das „Bridge House Hotel“ wurde 1835 von G. Allen errichtet, das „Victoria“ und das „Euston“ Hotel sind Werke von Ph. Hardwick. Wegen der nur langsam fortschreitenden Industrialisierung lag der Hotelbau in den deutschen Großstädten weit hinter dem in Frankreich und England zurück.⁴⁷

Die Kurstädte und vor allem auch Baden-Baden haben bei der Ausprägung der neuen Bauaufgabe in Deutschland eine wichtige Rolle gespielt.⁴⁸ Es ist also kein Zufall, dass in Bühl ein Baden-Badener Architekt beauftragt wurde. Einen eigenen Bautyp bildeten die Hotels in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht. Sie orientierten sich an der Wohnhausarchitektur. Das Bahnhofshotel Wenk ist ein typisches Beispiel. Es folgt dem Typus der Villa, für die es in der Eisenbahnstraße mit den Villen Massenbach, Bielefeld und Walchner bereits Vorbilder gab.

Das zweigeschossige, mehrfach erweiterte und umgebaute Bahnhofshotel erhebt sich über einem abwechslungsreich gestalteten T-förmigem Grundriss. Die beiden Hauptfassaden des Eckhauses gegen die Eisenbahnstraße und die Güterstraße werden durch übergiebelte Mittelrisalite akzentuiert. Die vorgelagerten Terrassen für die Bewirtung werden durch eine Pergola begleitet. Dabei zeigt das Gebäude deutliche Anklänge an das sogenannte „Schweizerhaus“, das damals in Baden-Baden Mode war. Dabei handelt es sich nicht um eine Übernahme



Abb. 29: Bahnhofshotel Wenk zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Foto: Stadtgeschichtliches Institut Bühl

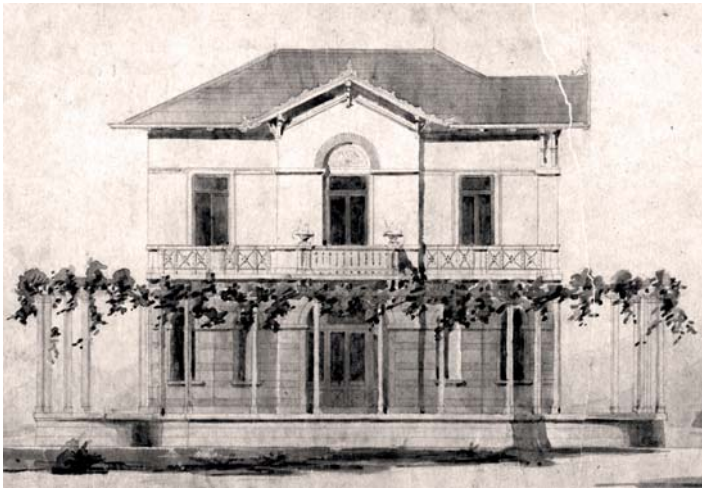


Abb. 30: Bahnhofshotel Wenk, Entwurf von 1869. Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 2059

eines schweizerischen Bautyps, vielmehr prägt Holz als Baustoff diese Häuser. Das Schweizerhaus ist allerdings keine volkstümliche Architektur, sondern hat einen akademischen Ursprung. Der bedeutende badische Bahnhofsarchitekt Friedrich Eisenlohr hat in Baden-Baden erheblich zu seiner Verbreitung beigetragen.⁴⁹

1892 wurde das Bühler Bahnhofshotel unter der Bauherrschaft von Franz Wenk, dem Sohn des Gründers, erstmals erweitert. Damals wurde das rückwärtige Treppenhaus umgestaltet. Für diese Aufgabe wurde mit Leonhard Treusch erneut ein Baden-Badener Architekt hinzugezogen. 1894 erhielt erneut Treusch den Auftrag, an die Westseite des Hotels gegen die heutige Güterstraße einen eingeschossigen Pavillon über rechtecki-

Abb. 31: Die Reihenbebauung Eisenbahnstraße 31, 33, 35 und 37 entstand im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert. Foto: Coenen



gem Grundriss anzufügen. Der elegante Bau mit vier rundbogigen Fenstern, der die dortige Pergola ersetzte, wurde leider in jüngerer Zeit durch einen plumpen Neubau ersetzt.

Ehemaliges Druck- und Verlagshaus Konkordia (Eisenbahnstraße 31 und 33)

Die Reihenbebauung Eisenbahnstraße 29 bis 37 zwischen der Villa Wenk und der Güterstraße wurde von der Stadt zunächst nicht in die Erhaltungssatzung westliche Eisenbahnstraße einbezogen. Das war ein Fehler, denn bis auf einen Neubau (Nr. 29) stammen die übrigen Gebäude aus dem späten 19. und frühen 20. Jahrhundert und prägen das Bild der westlichen Eisenbahnstraße mit ihrer qualitätvollen Architektur entscheidend mit. Aus diesem Grund war der Antrag der SPD-Fraktion im Gemeinderat am 29. Juli 2015, die Satzung um diese Häuser zu erweitern, ausdrücklich zu begrüßen. Inzwischen wurden die Gebäude in den Geltungsbereich der Satzung einbezogen.

Es handelt sich bei diesen Bauwerken nicht um Villen, sondern um eine geschlossene Reihenbebauung, vergleichbar mit dem Auftakt der westlichen Eisenbahnstraße. Diese wird an ihrer Südseite durch das ehemalige Kontorhaus Massenbach und das Haus Otto Wenk geprägt. Beide Gebäude wurden ebenfalls in geschlossener Reihenbauweise errichtet. Auf diese Weise klingt die Südseite der westlichen Eisenbahnstraße aus, wie sie begonnen hat. Ein Verlust der Häuser 29 bis 37 wäre deshalb für die Ensemblewirkung der Eisenbahnstraße verhängnisvoll.

Keines dieser Gebäude steht unter Denkmalschutz, das Haus Nr. 29 ist übrigens der einzige Neubau in der gesamten westlichen Eisenbahnstraße. Es entstand nach einem Entwurf der



Architekten Doll + Striebich (Bühl) in den Jahren 1991 und 1992. Das Haus ersetzt einen schlichten Vorgängerbau aus der Zeit um 1900, dessen Abriss aus heutiger Sicht sehr bedauerlich ist. Wäre die von Oberbürgermeister Ulrich Wendt 1985 vorgeschlagene Erhaltungssatzung umgesetzt worden, wäre zumindest die Fassade des Gebäudes erhalten geblieben. Immerhin fügt sich das postmoderne Eckhaus von Doll + Striebich im Hinblick auf seine Kubatur und Dimensionen gut in die Reihenbebauung ein. Die Ensemblewirkung wird durch den Neubau in jedem Fall nicht nachhaltig gestört.

Hervorzuheben ist das unmittelbar benachbarte Gebäude der Konkordia (Eisenbahnstraße 31).⁵⁰ Verlag und Druckerei, die nach der Übernahme durch die Vereinigte Verlagsanstalten GmbH 2008 nur zwei Jahre später Insolvenz anmelden mussten, stehen für ein wichtiges Stück Bühler Wirtschafts- und Kulturgeschichte. Die Konkordia wurde 1881 auf Initiative des Lehrers Gottfried Dühmig gemeinsam mit anderen badischen Lehrern gegründet. Diese schlossen sich zum Pestalozzi-Verein zusammen, um der wirtschaftlichen Not der Lehrer und ihrer Familien entgegenzuwirken. Buchhandlung, Druckerei und Verlag in Bühl hatten die Aufgabe, Schulbücher herzustellen und zu vertreiben. Zunächst war das Unternehmen westlich der Bahnlinie im Kuhnschen Häuschen untergebracht. Für ein eigenes Betriebsgebäude erwarb die Firma 1883 zwei Grundstücke in der westlichen Eisenbahnstraße. Die Pläne für das Gebäude sind nicht erhalten. Es entstand vermutlich 1883 oder 1884. Das Unternehmen entwickelte sich prächtig und wurde auf dem rückwärtigen Grundstück mehrfach erweitert. 1929 gab es bei einem Brand schwere Schäden. Anschließend wurden die Betriebsgebäude größer wieder aufgebaut.

Abb. 32: Druck- und Verlagshaus Konkordia (Eisenbahnstraße 31) zu Beginn des 20. Jahrhunderts (o. links). Foto: Stadtgeschichtliches Institut Bühl

Abb. 33: Erweiterungsbau des Druck- und Verlagshaus Konkordia (Eisenbahnstraße 33) in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts (o. rechts). Foto: Stadtgeschichtliches Institut Bühl



Abb. 34: Haus Friedrich Fritz (Eisenbahnstraße 35), Entwurf von 1912, Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 512

Wie eine Bauaufnahme von 1908 durch den Architekten Gustav Weis und historische Fotos im Stadtgeschichtlichen Institut Bühl zeigen, blieb die der Eisenbahn zugewandte siebenachsige Fassade des zweigeschossigen Stammhauses aus den 1880er Jahren, abgesehen von einigen unschönen Purifizierungen und entstellenden Änderungen der Fenstereinteilungen im Erdgeschoss, unverändert.

1912 erwarb die Firma Konkordia das westliche Nachbargrundstück von Wolf Netter & Jacobi (Eisenbahnstraße 33). Dort wurden zunächst Magazingebäude errichtet, die nach dem Brand 1929 einem zweigeschossigen neoklassizistische Neubau nach Plänen des Architekten Oswald Stritt weichen mussten. Dieser entstand bis 1930. Die originalen Schaufenster im Erdgeschoss wurden leider durch entstellende Vollverglasungen ersetzt. Auch der ursprüngliche Haupteingang in der rechten Achse wurde durch eine unpassendes Tor ersetzt.

Erhalten sind die großformatigen rechteckigen Fenster mit Pilastergliederung im Obergeschoss. Heute ist in dem Gebäude die Buchhandlung Ullmann untergebracht.

Haus Friedrich Fritz (Eisenbahnstraße 35)

Das zweigeschossige Gebäude über hohem Sockelgeschoss trägt ein steiles Satteldach und entstand 1912 nach einem Entwurf des Architekten Gustav Weis.⁵¹ Bauherr war der aus Bühl stammende Kaufmann Friedrich Fritz, der zu diesem Zeitpunkt bereits in Bremen wohnte und später nach Potsdam zog.⁵²

Die der Eisenbahnstraße zugewandte Hauptfassade hat drei Achsen mit hochrechteckigen Sprossenfenstern. Die Mittelachse wird durch gedoppelte Fenster und einen Erker im Obergeschoss akzentuiert. Das aufwendige Portal mit Oberlicht und seitlich angeordnetem Fenster befindet sich in der rechten Achse. Das Dach wird durch ein großes Zwerchhaus mit Giebel geprägt. Den beiden mittleren Achsen ist ein Balkon vorgelagert, der über dem Erker erwächst. Der Vergleich

mit dem im Stadtgeschichtlichen Institut Bühl erhaltenen Entwurf des Architekten zeigt, dass einige Details nicht erhalten sind. Dazu gehören vor allem die Sprossenfenster und die ursprüngliche Farbigkeit, die sich aber problemlos rekonstruieren ließen.

Haus Jakob Hatz (Eisenbahnstraße 37)

Das repräsentative westlich anschließende Eckhaus wurde in den Jahren 1924 und 1925 unter der Bauherrschaft von Jakob Hatz als Büro- und Wohngebäude errichtet.⁵³ Es ersetzte ein älteres schlichteres Gebäude. Der Entwurf stammt von Emil Beck (Bau- und Eisenbetonbaugeschäft in Bühl), der auch die Bauleitung übernahm. Hatz veräußerte das Anwesen bereits kurz nach Fertigstellung an die Reichspost.

Das zweigeschossige Eckhaus trägt ein Mansarddach und besitzt zwei unterschiedlich gestaltete Fassaden gegen die Eisenbahnstraße und die Güterstraße. Beide sind asymmetrisch mit rundbogigen Fenstern im Untergeschoss und hochrechteckigen Sprossenfenstern mit Schlagläden im Obergeschoss. Die Schlagläden, die für die Proportionierung der Fassaden wichtig waren, sind ebenso wenig erhalten wie die Rustika im Untergeschoss. Die Ecklösung wird im Obergeschoss durch einen großen Erker mit reicher ebenfalls verloren gegangener Ornamentik zwischen den Fenstern akzentuiert.

Über beiden Fassaden erhebt sich ein dreiaxsiges Zwerchhaus das jeweils einen Dreieckgiebel trägt. Das Hauptportal befindet sich an der Güterstraße, also bewusst in Richtung Bahnhof. Die Front zur Eisenbahnstraße besitzt lediglich einen Eingang zum Ladengeschäft, das sich dort ursprünglich befand. Durch die Purifizierung haben beide Fassaden viel von ihrem ursprünglichen Reiz verloren. Weil die Entwürfe erhalten sind, lässt sich die originale Gestaltung aber mit verhältnismäßig geringem Aufwand wiederherstellen.

Das Eckhaus ist ein würdiger Abschluss der Bühler Prachtstraße und setzt gegenüber dem ehemaligen Bahnhofshotel Wenk einen selbstbewussten städtebaulichen Akzent.

Anmerkungen

- 1 Abriss des Windeckischen Forstes GLA Karlsruhe H/Windeck 2.
- 2 GLA Karlsruhe H/Windeck 1.
- 3 Zur Datierung der Karte: Landkarten aus vier Jahrhunderten, bearbeitet von Heinz Musall, Joachim Neumann, Eugen Reinhard, Marie Salaba und Hannsmartin Schwarzmaier, 2. Auflage, Karlsruhe 1987, Seite 72. Zur Identifizierung der Orte auf der Karte: Gartner, Suso und Rumpf, Michael: Abriß des Windeckschen Forsts – die älteste Darstellung von Bühl und Umgebung. In: Bühler Heimatgeschichte Nr. 2 (1988), Seite 9–21.
- 4 GLA Karlsruhe H-Bühl-H/1.
- 5 Marco Müller, Die Erhebung Bühls zur Stadt im Jahr 1835. In: Heimatbuch Landkreis Rastatt 49 (2010), S. 197–202.
- 6 Ulrich Coenen: Eisenbahnstaße in Bühl, Serie im Acher- und Bühler Boten zwischen 3. Januar und 21. März 2015.
- 7 Ulrich Coenen: Die Erhaltungssatzung Westliche Eisenbahnstraße in Bühl. In: Bühler Jahrbuch 2015, Bühl 2015, S. 21–30.
- 8 Wolfgang von Hippel u. a., Eisenbahn-Fieber. Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter, Ubstadt-Weiher 1990, S. 35–59.
- 9 Roman Heiligenthal, Deutscher Städtebau, Heidelberg 1921, Seite 78.
- 10 Hans-Joachim Clewing, Friedrich Eisenlohr und die Hochbauten der Badischen Staatseisenbahn, Karlsruhe 1968.
- 11 Marco Müller, Bühl in alten Bildern, Ubstadt-Weiher 2008, S. 53.
- 12 Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 2160 (Ausführung eines Neubaus für Handelsmann Bielefeld (ohne Pläne 1844); Bau-Bühl 2062 (Bauplan für Herrn Bielefeld).
- 13 Casten Jonas, Die Stadt und ihr Grundriss – Zu Form und Geschichte der deutschen Stadt nach Entfestigung und Eisenbahnanschluss, Tübingen 2009, S. 49.
- 14 Reinhard Dauber: Aachener Villenarchitektur – Die Villa als Bauaufgabe des 19. und frühen 20. Jahrhunderts, Recklinghausen 1985, S. 192–209.
- 15 Heinz Kneile, Stadterweiterungen und Stadtplanung im 19. Jahrhundert. Auswirkung des ökonomischen und sozialen Strukturwandels auf die Stadtphysiognomie im Großherzogtum Baden, Freiburg i. B. 1976, S. 10.
- 16 Kneile, S. 22–24.
- 17 Ernst Bruch: Berlins bauliche Zukunft und der Bebauungsplan, Berlin 1870, S. 24.
- 18 Bruch, S. 26–27.
- 19 Stadtgeschichtliches Institut Bühl, die ursprüngliche Bauakte ist nicht vorhanden; Bau-Bühl 1961 (Umbau des Wohnhauses von Rudolf Ruff, 1893/94, u. a. Dachveränderung, mit Plänen); Bau-Bühl 1962 (Umbau des Wohnhauses von Rudolf Ruff, 1897/98, mit Plänen).
- 20 Jacob Toury, Jüdische Textilunternehmer in Baden-Württemberg 1683–1938, Tübingen 1984, S. 41.
- 21 Bettina Peter, Spaziergang durch das jüdische Bühl. In: Jüdisches Leben – Auf den Spuren der israelitischen Gemeinde in Bühl, Bühl 2001, S. 247.
- 22 Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 4403 (Neubau eines Wohngebäudes für Otto Wenk, 1897); Bau-Bühl 2776 (Baubescheid für Otto Wenk, 1897, ohne Pläne).
- 23 Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 2483 (Baugenehmigung für M. Mittenmaier, 1884, ohne Pläne); Bau-Bühl 2491 (Überprüfung des Bauvorhabens von M. Mittermayer durch die Ortsbaukommission, 1884, ohne Pläne); Bau-Bühl 4229 (Baugesuch der Stadt Bühl zum Einbau von Fenstern am städtischen Haus der Kreisbauernschaft, 1938–1941, mit Plänen).
- 24 Albrecht Mann: Unser Aachen heute. Aachens Architektur im Stilwandel des 20. Jahrhunderts, Aachen 1998, S. 11.
- 25 Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 2208 (Bauvorhaben des Herrn Walchner in der Eisenbahnstraße, 1847, ohne Pläne); Bauaktenbestand 1955-336 (Umbauakte Zimmer- und Badanbau, 1955).
- 26 Franz Hermann Walchner, Lebenserinnerungen und Reisebilder aus Südfrankreich und Unteritalien, Rastatt 1858.

- 27 Michael Rumpf, Franz Hermann Walchner, praktischer Arzt in Bühl. In: Geschichte der Stadt Bühl, Bd. 2, Bühl 1999, S. 499–504. Günter Mohr, Franz Hermann Walchner, Dreiteilige Serie im Acher- und Bühler Bote, 15. August 2014, 19. August 2014, 21. August 2014.
- 28 Badische Biographien, Zweiter Theil, Heidelberg 1875, S. 421.
- 29 Ulrich Maximilian Schumann, Friedrich Weinbrenners Weg nach Rom – Bauten, Bilder und Begegnungen, Karlsruhe 2008.
- 30 Ulrich Coenen, Die Baugeschichte der Stadt Bühl von den Anfängen bis zum Historismus. In: Die Ortenau – Zeitschrift des Historischen Vereins für Mittelbaden 77 (1997), S. 428 f.
- 31 Coenen 1997, S. 426.
- 32 Ulrich Coenen, Dachstuhl wurde originalgetreu rekonstruiert. In: Acher- und Bühler Bote 13. Mai 2014.
- 33 Willy Weyres, Post- und Zollbauten. In: Eduard Trier, Willy Weyres (Hrsg.): Kunst des 19. Jahrhunderts im Rheinland, Bd. 2, Düsseldorf 1980, S. 49.
- 34 Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 4402 (Neubau eines Postgebäudes (1888) durch Albert Wenk Witwe sowie Erweiterungsbau (1920)).
- 35 zitiert nach Weyres, S. 51.
- 36 Weyres, S. 55.
- 37 Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 4417 (Neubau einer Villa für Albert Wenk Witwe Mathilde geb. Schneckenburger in der Eisenbahnstraße, das Bauprojekt wurde in dieser zweigeschossigen Form nicht ausgeführt, 1887); Bau-Bühl 2635 (Neubau eines Wohnhauses für die Witwe von Albert Wenk, 1889, mit Plänen); Bau-Bühl 2692 (Neubau eines Wohnhauses für die Witwe Wenk, ohne Pläne, 1889–1893).
- 38 Zur Villa Obkircher siehe: Klaus Fischer, Das Baden-Badener Villenjahrhundert – Lust am schönen Wohnen, Baden-Baden 2014, S. 44.
- 39 zitiert nach: Erika Schappeler-Honnet: Post-Villa – Abriss kommt nicht in Frage. In: Badisches Tagblatt (Ausgabe Bühl) 5. Juni 1985.
- 40 Marco Müller, Jüdisches Familienbuch Bühl 1810–1945, Bühl 2014, S. 141 und 148.
- 41 Stadtgeschichtliches Institut Bühl Bau-Bühl 2497 (Baugenehmigung für Bernhard Wertheimer, 1884, ohne Pläne).
- 42 Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 4406 (Neubau eines Wohnhauses und Herstellung eines Comptoirs im Magazingebäude für Gustav Wertheimer, mit Plänen, 1888/89); Bau-Bühl 2600 (Neubau eines zweistöckigen Wohnhauses für Gustav Wertheimer, ohne Pläne, 1888); Bau-Bühl 2689 (Bauvorhaben des Gustav Wertheimer, ohne Pläne, 1889).
- 43 Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 4414 (Neubau eines Wohnhauses (Bahnhofhotel) für Hermann Wenk, 1869); Bau-Bühl 2059 (3 Baupläne zu einem Wirtshausgebäude für Herrn Wenk in der Bahnhofstraße, 1869); Bau-Bühl 2285 (Bauvorhaben des Hermann Wenk, 1869, ohne Pläne); Bau-Bühl 2686 (Bauvorhaben des Hermann Wenk, 1891, ohne Pläne); Bau-Bühl 4407 (Bauveränderung am Bahnhofshotel von Franz Wenk, 1892/93); Bau-Bühl 4405 (Errichtung einer Halle am Restaurationsgebäude von Franz Wenk, Bahnhofhotel, 1894/95); Bau-Bühl 4404 (Neubau einer Kegelbahn für Franz Wenk, Bahnhofhotel, 1897).
- 44 Zur Villa Hohenbaden siehe: Fischer, S. 146.
- 45 Maria Wenzel, Palasthotels in Deutschland. Untersuchungen zu einer Bauaufgabe im 19. und frühen 20. Jahrhundert, Hildesheim 1991, S. 46.
- 46 Michael Schmitt, Palast-Hotels. Architektur und Anspruch eines Bautyps 1870–1920, Berlin 1982, S. 41–57. Elaine Denby, Grand Hotels. Reality and Illusion – An Architectural and Social History, London 1998, S. 48–73.
- 47 Wenzel, S. 91–99.
- 48 Ulrich Coenen, Von Aquae bis Baden-Baden – Die Baugeschichte der Stadt und ihr Beitrag zur Entwicklung der Kurarchitektur, Aachen 2008, S. 497.
- 49 Leni Niemann, Landhäuser und Villen in Baden-Baden von 1800–1870. Eine Studie zur Baugeschichte des 19. Jahrhunderts, Karlsruhe 1953, S. 48–52.
- 50 Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 2461 (Ausführung eines Neubaus für die Konkordia AG, 1883, ohne Pläne); Bau-Bühl 2486 (Bauvorhaben der Konkordia AG, 1884, ohne Pläne); Bau-Bühl 2564 (Bauvorhaben der Konkordia AG, 1887, ohne Pläne); Bau-Bühl 156 (Erweiterung der

Konkordia AG in der Eisenbahnstraße, 1898–1908, mit Plänen); Bau-Bühl 307 (Bauvorhaben der Konkordia AG, 1921, ohne Pläne); Bau-Bühl 308 (Wiederaufbau der abgebrannten Druckerei der Konkordia AG in der Eisenbahnstraße, 1929/30, mit Plänen).

- 51 Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 545 (Neubau eines Wohnhauses für Friedrich Fritz, 1912–1922).
- 52 Der Bauherr stammte aus einer in der Rheinstraße 22 in Bühl ansässigen Hutmacherfamilie mit rund 20 Beschäftigten. Zur Familiengeschichte siehe: Joachim Eiermann, Vom Hutmacher-Söhnchen zum schillernden Varieté-König – Die abenteuerliche Reise des Bühlers Emil Fritz (1877–1944). In: Bühler Jahrbuch 2014, hrsg. von der Stadt Bühl, Bühl 2014, Seite 107–120.
- 53 Stadtgeschichtliches Institut Bühl, Bau-Bühl 600 (Bau einer Autoreparaturwerkstätte für Jacob Hatz in der Gartenstraße, mit Wohnhaus Ecke Eisenbahnstraße, 1922–1928).