

Die repräsentative Ecke

Der Falken und die Gründerzeitarchitektur in Esslingen

von Christian Ottersbach

Der Wert der Esslinger Altstadt ist heute allgemein anerkannt. Sie zeugt von einer der bedeutendsten Epochen in der Geschichte dieses Gemeinwesens. Weniger wert geschätzt werden immer noch die Zeugnisse jener zweiten, für Esslingen so wichtigen Phase seiner Entwicklung: die Bauten der Gründerzeit. Zwar hat man in den letzten Jahren in die Sanierung der Weststadt investiert, andererseits aber 2001 ohne Not ein komplettes Gründerzeitquartier auf dem Postareal für die nichtssagende, austauschbare Allerweltsinvestorenarchitektur eines großen Einkaufszentrums geopfert. Jetzt soll es einem weiteren Gründerzeitbau in städtebaulich wichtiger Lage an den Kragen gehen: dem ehemaligen Gasthof Falken in der Bahnhofstraße. Welche bauhistorische und städtebauliche Bedeutung hat nun dieses, bisher als Denkmal gelistete und auch in der Denkmaltopographie Esslingen aufgeführte Gründerzeitgebäude? Um dies zu klären, muss hier nun weiter ausgeholt werden:

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges wuchsen Europas Städte rasant. Ein beispielloser Boom setzte ein, ausgelöst durch die Hochindustrialisierung, die seit den 1850er Jahren nach und nach ganz Europa erfasste. Immer mehr Menschen zogen vom Land in die Städte, um dort Arbeit zu finden. Für diese Epoche hat sich der Begriff „Gründerzeit“ eingebürgert, denn es ist eben jene Zeit, in der zahllose Wirtschaftsunternehmen neu gegründet wurden und so mancher sein Glück mit dem Aufbau eines eigenen kleinen Betriebes zu machen suchte. Auch Esslingen wurde von dieser Entwicklung voll erfasst. Die Schleifung der letzten Stadtmauerzüge ermöglichte auch hier die Ausdehnung und das Wachstum der Stadt. Neue Viertel und Straßenzüge wurden angelegt. Zwar hatte es schon 1838 erste Planungen für eine Stadterweiterung gegeben, und in der neu angelegten Fabrikstraße entstanden erste vornehme Mietshäuser und Villen für die neue, innovationsfreudige Unternehmerschaft, doch tatsächlich setzte auch in Esslingen wie in vielen anderen Städten der eigentliche Bauboom erst nach 1871 ein. Die deutsche Einigung und Reichsgründung im Gefolge des Deutsch-Französischen Krieges und die französischen Reparationsleistungen hatten die Entwicklung nochmals deutlich beschleunigt. Wohnraum wurde knapp, denn zahlreiche Menschen strömten in die wachsenden Industriestädte. Man stockte oftmals die spätmittelalterlichen Häuser auf, um mehr Platz zu erhalten, und um Luft und Licht zu erhalten, entstanden auf einigen Bauten Dachgärten und Terrassen.

Vor allem aber stiegen die Bodenpreise. So mancher Landwirt oder einfache Handwerksmeister, der hier und da ein „Gütle“ vor den Stadtmauern besessen hatte, gelangte über den Verkauf von Grundstücken zu neuem, ungeahntem Wohlstand. Die Immobilienspekulation blühte, viele Grundstückseigentümer traten nun als Bauherren auf und ließen auf eigene Kosten Häuser errichten, die man entweder gewinnbringend veräußerte oder vermietete. Zahlreiche Werk- und Baumeister wurden aktiv, planten und bauten auf eigene Kosten ganze Straßenzüge, so in Esslingen die Brinzingers, Friedrich Schäffler, Hermann Falch oder Albert Benz. Ziegel avancierten zum bevorzugten Baumaterial, sie waren günstig zu produzieren und ermöglichten als Ersatz für den traditionellen Fachwerkbau die Errichtung komfortabler Massivbauten. Außerdem ließen sich Ziegel ornamental einsetzen, und in der Kombination mit schön zugerichteten Werksteinen entstanden Neorenaissancefassaden, die sich architektonisch an Bauten der nordischen Renaissance, vorzugsweise der Niederlande

orientierten. Mit dem aufstrebenden und auf Gewinnstreben orientierten protestantischen bzw. reformierten niederländischen Bürgertum des 16. und 17. Jahrhunderts mochte sich so mancher bienenfleißige, selbstbewusste Bürger des preußisch-deutschen Kaiserreiches identifizieren. Die Ziegelfassade wurde schließlich so modern, dass man sogar Fachwerkbauten mit Klinkern verblendete wie z. B. in der Esslinger Küferstraße.

Gerne verbindet man mit den Industrie- und Arbeiterstädten der Kaiserzeit unsägliches Arbeiterelend. Die berüchtigten schmuddeligen Berliner Hinterhöfe oder die feuchten und dunklen Elendsquartiere in Hamburgs Altstadt sind in einschlägigen Publikationen zur wilhelminischen Zeit oder Schulbüchern immer wieder im Foto zu finden. Doch jenseits dieser, vor allem in den Großstädten vorzufindenden Missstände erwuchs innerhalb weniger Jahrzehnte umfangreicher neuer Wohnraum für eine zunehmend wohlhabender werdende Mittelschicht. Nie zuvor in der Geschichte hatten sich Menschen wohl dermaßen moderne, komfortable Wohnungen leisten können wie in der sog. Gründerzeit. Erstmals entstanden Mietappartements und Eigentumswohnungen in großen Stadthäusern mit eigenen Bädern, auch wenn in einfacheren Mietshäusern das von mehreren Parteien genutzte Etagen-WC oft genug noch über das Treppenhaus zugänglich war. Daneben entstanden zahllose Einfamilienhäuser in mehr oder weniger weitläufigen Gartengrundstücken, und es war nicht nur der aufstrebende „Fabrikantenadel“, der sich solche leisten konnte, sondern auch viele Akademiker, Handwerksmeister und Kleinunternehmer.

Sichtbares Zeichen des technischen Fortschritts wurde die Eisenbahn. Sie ermöglichte eine bis dato ungekannte rasche Fortbewegung zwischen den städtischen Zentren Deutschlands und Europas. Esslingen war seit 1845 an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Bahnhöfe wurden die Stadttore der frühen Moderne, und man hat solche gigantischen Bauten wie den Frankfurter oder Leipziger Hauptbahnhof nicht zu Unrecht als die Kathedralen des Industriezeitalters bezeichnet. Esslingens Bahnhofsbauten fielen etwas bescheidener aus, und auf den ersten, noch klassizistisch geprägten Bau am Ende der Bahnhofstraße folgte 1882/83 ein Neubau in den Formen der italienischen Hochrenaissance, wie sie typisch für die 1880er-Jahre sind. Der zugehörige Bahnhofsvorplatz wandelte sich zum vornehmen Entree der aufstrebenden Industriestadt am Neckar, hier zeigte sich Esslingen von seiner besten Seite. Am Bahnhofsvorplatz entstand das repräsentative Postgebäude in reichen neugotischen Formen, ein von der Maschinenfabrik Esslingen gestifteter Springbrunnen mit Greifen belebte den Platzraum. Rundum fanden Geschäftsreisende und Touristen komfortable Unterkünfte in gediegenen Hotels wie der Post oder dem Falken in der Bahnhofstraße. Letztere war schon 1857 mit Zielrichtung auf den ersten Esslinger Bahnhof angelegt worden und avancierte zum Hauptzugang in die Stadt. Daher fanden Besucher auch hier mehrere gastronomische Betriebe. Im Bahnhofsviertel präsentierte sich die alte Reichsstadt stolz als moderne Industriemetropole. Immerhin war man Haltepunkt des Orientexpresses und damit an den internationalen Fernverkehr angeschlossen, wovon die Stadt heute nur noch träumen kann.

Doch bei aller Aufbruchstimmung und Immobilienspekulation, so schoss doch kein völlig regelloses Wirrwarr in dieser Zeit ins Kraut. Die Stadt hatte vorausschauend seit den 1860er Jahren bauliche Vorgaben gemacht und neu zu erschließende Stadtviertel als Bauland ausgewiesen. Im Westen und Osten der Altstadt erwachsen neue Quartiere, und auch jenseits des Neckars entstand schon ab 1865 eine neue Vorstadt, die Pliensauvorstadt. Die Architektur jener Zeit, die hier entstand, hat man lange als wertlos erachtet – und bis heute hat die Gründerzeit mit ihren späthistoristischen Bauten keine große Publicity. Der Wert mittelalterlicher Altstädte ist inzwischen ins Bewusstsein auch von Kommunalpolitikern und Investoren einigermaßen eingedrungen, doch das späte 19. Jahrhundert wird offenbar vielerorts immer noch als freie Verfügungsmasse betrachtet, so auch in Esslingen. Dabei ist es

gerade diese Epoche, die der Stadt ihren Stempel nachhaltig aufgedrückt hat. Von der gründerzeitlichen Stadtplanung profitiert und lebt Esslingen wie viele europäische Städte heute noch. Es sind die Straßenzüge und Platzräume der Belle Epoque, welche mit ihrer enormen städtebaulichen Qualität selbst einer Mittelstadt wie Esslingen einen stellenweise mondänen Charme verpassen und von einer Zeit zeugen, in der die Stadt ihre zweite große Blüte erlebte, in der die Grundlagen für das heutige Esslingen gelegt wurden. Im späten 19. Jahrhundert wurden Stadträume geschaffen, die in der Regel bis heute funktionieren. Es entstanden begrünte Plätze wie der Charlotten- oder der Schillerplatz. Bei allem Fortschrittsdenken war die Epoche doch auch noch der Tradition verpflichtet. Und Bestandteil dieser Tradition war ein Denken in ästhetischen Kategorien. Schönheit war ein Maßstab. Und Schönheit drückte sich in guter Architektur aus, in einer ansprechenden Gestaltung der Fassaden der modernen Straßenzüge. Aus ihnen spricht nicht allein das Selbstbewusstsein und der Stolz jener Zeit, sondern auch eine Liebe zum schönen, mitunter humorigen Detail. Im Gefolge des Architekten und Historismuskritikers Adolf Loos und des Neuen Bauens hat man später die Architektur der Gründerzeit mit all ihrem angeblich überflüssigen Zierrat dogmatisch als unehrlich verdammt und ihre stadträumlich zukunftsweisenden Schöpfungen ignoriert. Doch hat die nachfolgende Moderne – und dies ist bitter und traurig genug – städtebaulich nicht annähernd Vergleichbares von nur ansatzweise ähnlicher Qualität mehr hervorgebracht, vor allem nicht nach dem Zweiten Weltkrieg.

Worin liegt nun die Qualität gründerzeitlicher Stadtplanung? Ein Blick in Esslingens Stadtlandschaft der Jahre um 1900 eröffnet den Blick auf eine bestimmte Form der Straßenalge, welche immer wieder auftritt. An Straßenkreuzungen wurden die Kanten der dort aufeinander treffenden Gebäude grundsätzlich architektonisch betont. Dazu zählte vor allem die Abschrägung der Hausecke. Hier wurde, über Eck gesetzt, oft der Eingang zu einer Gaststätte oder einem Laden angelegt. Darüber saßen entweder ein Erker oder ein Balkon, das Dach wurde an der Ecke mitunter turmartig überhöht. Diese schmale Front avancierte zu einer Art Hauptfassade der Gebäudeansicht, ein über Eck gesetzter äußerst schmaler Mittelrisalit eines quasi bürgerlichen Palastbaues.

Die systematische Hervorhebung der Kante eines Eckhauses ist keine Erfindung der Gründerzeit, sie dürfte sich aber auf städtebauliche Lösungen des 19. Jahrhunderts, nämlich des Klassizismus zurückführen lassen. So akzentuierten der badische Hofbaumeister Friedrich Weinbrenner oder der hessische Hofbaumeister Georg Moller Gebäudeecken von Palais und öffentlichen Gebäuden in Ecklage durch turmartige, dreiviertel- oder halbrunde Vorbauten. Am deutlichsten wird dies am ab 1840 erbauten Residenzschloss der Herzöge von Nassau in Wiesbaden, das Georg Moller entwarf. Die Ecksituation des Stadtpalastes am Wiesbadener Marktplatz erforderte nicht nur eine originelle Lösung der Innenraumaufteilung, sondern auch der Fassade. Moller knickte die traditionell langgestreckte klassizistische Palastfront mit ihrem Mittelrisalit einfach. An Stelle eines Tempelportikus setzte er ein rundes, turmartiges Gelenk, das mit Wappen und Kolonnade geschmückt wurde. Die Ecke erhielt einen repräsentativen Abschluss, der wiederum wie ein ferner Nachhall der Ecktürme spätmittelalterlicher Stadtburgen wirkt – in Wiesbaden vielleicht ein bewusster Bezug auf den historischen Vorgängerbau, der sich aus einer Burg entwickelt hatte.

In Karlsruhe wie auch in Wiesbaden sind übrigens eine ganze Reihe von bürgerlichen Häusern in der zweiten Jahrhunderthälfte entstanden, die eben dieses Motiv nun aufnahmen. In der einfachsten Form schrägte man die Ecke ab. Die Gründerzeit war die Epoche der abgeschrägten Haus- und Straßenecke. So zeigen sämtliche Blöcke der Stadtplanung zur vielfachen Erweiterung Barcelonas eine achteckige Form die sich aus der Abschrägung der Ecken an den Straßenkreuzungen ergibt. Das hatte natürlich auch einen praktischen Zweck: eine Schräge oder Rundung erleichtert im dichten Straßenverkehr das Abbiegen – damals noch mit Pferdefuhrwerken. Gleichzeitig wurde aber damit jede Kreuzung zu einem kleinen Platzraum, der architektonisch ausgestaltet wurde. Der schrägen Ecke, diesem schmalen

Mittelrisalit der Hausfassade, verliehen in der Regel ein höherer, turmartiger Dachaufbau, ein Eckerker oder lediglich ein Balkon die nötige Wirkung. Ein Paradebeispiel hierfür ist der derzeit massiv vom Abbruch bedrohte ehemalige Gasthof „Falken“ in Esslingen, ein repräsentatives Stadthaus an der Einmündung der Straße Am Kronenhof in die Bahnhofstraße, das seine prägende, großstädtisch elegante Neorenaissancefassade bei einem Umbau 1897 erhielt. Der Bau bildet den südöstlichen Eckpunkt der Straßenanlage mit Blickrichtung vom Bahnhof und ist daher architektonisch besonders behandelt. Die aufgeputzte Quaderung verstärkt die Hervorhebung der schmalen, einachsigen Eckfront. Die reich bewegte Dachlandschaft des Falken ist äußerst diffizil gestaltet und über der abgeschrägten Ecke deutlich durch die abgewalmte Dachform akzentuiert, so dass der Eindruck entsteht, hier erhebe sich ein Turm. Turmartig mit Pyramidendächern überhöht, wenn auch etwas niedriger, sind auch die Nordwestecke und die Südfront des Hauses. Die Zeltdächer tragen die typischen Giebelspieße, welche dem vom späten Historismus angestrebte malerische Fassadenbild entsprachen. Das steile Schieferdach orientiert sich dabei an Frankreich, und letztendlich auch die großzügige Kubatur des viergeschossigen Gebäudes. *Die mondäne Großstadt der Belle Epoque* auf dem Kontinent war natürlich Paris, und dorthin schielten so gut wie alle Architekten des Historismus. Der Pariser Städtebau mit seinen breiten, von Haussmann geschlagenen Achsen und den riesigen Stadthäusern gab das Vorbild für viele Städte Europas. Ein Paradebeispiel für die großstädtisch anmutende Architektur jener Epoche gibt der Schillerhof in der Esslinger Neckarstraße.

Differenziert ist die Fassade des Falken aufgebaut: Ihre Einteilung entspricht den Regeln der klassischen Architekturtradition seit der italienischen Renaissance und sucht der Symmetrie zu folgen. Die Beletage, also das erste Obergeschoss, ist dezent, aber doch deutlich von den übrigen Stockwerken abgehoben, indem die Fenster zur Mitte wie auch den Seiten hin durch flache Giebel bekrönt sind. Alles verdichtet sich hin zur Mitte, und die ist hier die Ecke, denn diese fällt dem vom Bahnhof kommenden Besucher als erstes ins Auge.

Mit dem Falken korrespondiert das Haus Bahnhofstraße 1, das ehemalige Café Geiger, auch dies also ein gastronomischer Betrieb in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof. Hier akzentuieren Erker die Gebäudeecken. Dem entsprach wiederum der Gasthof Post, inzwischen verschwunden, auch er durch einen Erker ausgezeichnet. Bei dem bereits nicht mehr historistisch, sondern schon an der moderneren Reformarchitektur des frühen 20. Jahrhunderts orientierten Bau Bahnhofstraße 31 ist die Ecke dynamisch abgerundet, gleichwohl aber von einem Giebel überhöht. Hier entstand also nicht einfach eine Kreuzung, sondern eine platzräumliche Aufweitung des Straßenraums, an dem die aufeinander treffenden Verkehrsachsen architektonisch betont wurden. Dabei herrschte aber keine völlig austauschbare Eintönigkeit der Fassadengestaltung, jedes Haus war vielmehr ein Individuum, und trat trotzdem in Dialog mit seinem Gegenüber, ordnete sich in das Gesamtkonzept ein. Man kann dieses Gestaltungsprinzip, das in allen gründerzeitlichen Stadtvierteln in Deutschland zu sehen ist, auch in Esslingen noch an zahlreichen anderen Stellen finden, so an der Kreuzung Olgastraße/Hindenburgstraße oder mit den Bauten Katharinenstraße 52, 59 und 73. Immer ist es die Ecke, die ein Eckhaus charakterisiert und damit in den Straßenraum hineinwirkt. Und damit kommt dem Ensemble am Eingang in die Bahnhofstraße besondere städtebauliche Bedeutung zu. Ein Abbruch des Falken würde selbst bei Neuschöpfung in der Form der vom Architekten angedachten Pseudokopie ein weiteres wichtiges Element gründerzeitlichen Städtebaus in Esslingen unwiederbringlich auslöschen. Es ist Zeit, dass in Esslingen auch die Gründerzeit mit ihrem verschwenderischen Reichtum an Formen und ihrer ausgewiesenen städtebaulichen Qualität wiederentdeckt wird.