

Stadtgesch. und  
Architekturw. Ost  
Beilagenpapier  
1988

1. Zur Stadtgeschichte und Architekturgestalt

"Westend" - welche Träume vom ländlich - idyllischem Leben verbergen sich nicht hinter dieser Metapher, welche Hoffnungen nicht auf ein Dasein weitab von der Begrenzung mittelalterlicher Mauern, erlöst von der Mühsal und Enge städtischer Existenz!

Waren es in früheren Epochen die "Freiheiten", in denen der Bewohner kollektiven Zwängen zu entfliehen suchte, so im 19. Jahrhundert das "Westend".

Seien es die Entwicklungen in Paris und London oder das "Westend" von Berlin und zahlreichen anderer Städte, immer verband sich das Wort auch mit der Lust am Aufbruch, dem Verlangen nach Freiheit und bürgerschaftlicher Selbstbestimmung.

Das politisch eher gemäßigte, ja konservative Wiesbaden des 19. Jahrhunderts hatte diesen revolutionären Ruf allerdings nur von Ferne vernommen und die Entstehung des hiesigen "Westends" war ebenso wie die Anlage der Ringstraßen, eher ein Reflex der auswärtigen Entwicklung.

Das sogenannte "Feldherrnviertel" als eigentliches Wiesbadener Westend belegte mit den Namen seiner Straßen bezeichnenderweise an dieser Stelle die politische Reaktion als das überall gegenwärtige gesellschaftliche Moment.

Die klassizistische Ideenwelt des ersten Jahrhundertviertels hatte der Stadt das "Historische Fünfeck" 1. als Leitbild und Möglichkeit künftiger Entwicklungen beschert und mit seiner Hilfe die städtische Ausdehnung bis zur Jahrhundertmitte mühe-los bewältigt.

Mit den Auseinandersetzungen um die künftige Stadtentwicklung, die nun vehement einsetzte, und sich wesentlich an einer Neuordnung der zukünftigen offenen und geschlossenen Bebauung orientierte, waren die Grenzen dieser Leitfigur überschritten. 2.

Im Westend, jenseits der Schwalbacher Straße und entlang der Emser Chaussee, im Süden über die Rheinstraße hinaus, östlich und nördlich in den Landhausgebieten begann sich allenthalben die "Baulust" zu regen.

Gerade auch in der Kimbelwiese, dem späteren Bleichwiesen-gebiet, hatten sich ungeordnete Baustrukturen entwickelt, welche der leitenden Hand der herzoglichen Regierung bedurften und die Anlage neuer Fluchtlinien erforderlich machten. Im Gegensatz zu den ursprünglichen Überlegungen, auch dort wie im Osten der Stadt Areals für den Bau von Landhäusern anzubieten, machte jedoch der anhaltende Zustrom Auswärtiger ebenso wie das Verlangen alteingesessener Handwerkerfamilien, auf eigenem Grund und Boden zu siedeln, eine geschlossene Bebauung notwendig.

Seit 1819 hatten die Infanteriekaserne und deren Erweiterungen die westliche Flanke der Schwalbacher Straße besetzt, 1838 errichtete Philipp Berghof das erste private Gebäude und 1857 wurde durch die Bauten der Bauunternehmer Schlink und Hohmeier die Flucht der Wellritzstraße geschlagen. Vereinzelt Landhäuser bildeten bereits den Saum der Schwalbacher Chaussee. 1860 wurde die Flucht der Bleichstraße geschlagen und 3 Jahre später war die Helenenstraße begonnen.

Ähnlich wie bei der raschen Erweiterung der Stadt nach Süden, so bestimmten auch bei der Bebauung des Bleichwiesengebietes noch klassizistische Konzepte die spät-biedermeierliche Zeit, die in ihren politischen und sozialen Vorstellungen durchaus restaurativ, hinsichtlich der technischen Umsetzung neuer Ideen jedoch modern war wie kaum je eine danach. Überhaupt bewährte sich das klassizistische Raster, welches klare Zuordnungen der privaten und öffentlichen Sphären ermöglichte und ganz vom Glauben an die rationale Bewältigung der Aufgaben mit rationalen Mitteln durchdrungen war.

1885 war die dichte Bebauung zwischen Bleich- und Wellritzstraße bis zur Höhe der späteren Ringstraße vorangetrieben, während sich an der Emserstraße in lockerer Reihe freundliche Landhäuser und Villen gesellten.

Bereits vor 1879 war die Volksschule in der Bleichstraße und zwei Jahre später die Gewerbeschule - beides markante Positionen einer durch Bildung an den historischen Idealen und ästhetischen Idealen verfügbar gemachten Gesellschaft fertiggestellt worden.

Über die allgemeine Entwicklung der Stadt im Verlauf des 19. Jahrhunderts gibt uns der Atlas von Spielmann und Krake lehrreiche Auskunft.<sup>3</sup> So läßt die Karte von 1879 zurückblicken auf ein Jahrzehnt ausgedehnter Bauerwartungen und Spekulationen nicht nur in dem Gebiet, welches Gegenstand unserer Erörterung ist, sondern bezüglich der gesamten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung.

Die Stadt hatte sich, wie bereits berichtet, bis dahin in unterschiedlichen Etappen über die Grenzen des "Historischen Fünfecks" hinaus begeben, und war in den Jahren 1870 - 1880 von ca. 35.000 auf ca. 50.000 Einwohner angewachsen. Wirtschaftlicher und sozialer Aufschwung und Niedergang lagen dicht beieinander.

Der Beginn dieser Dekade war für Wiesbaden nicht nur gekennzeichnet von der Gründung des Deutschen Reiches, sondern besicherte ihr auch den bedeutsamen Generalplan von 1871,<sup>4</sup> der, auf der Basis des preussischen Fluchtliniengesetzes von 1863 gründend, die Entwicklung zur Großstadt von vorwegnahm.

Rückgrat des neuen Planes war eine großzügige Ringstraße, welche im Nordwesten beginnend, in großem halbkreisförmigem Schwung das gesamte bebaute Terrain umfaßte und im Osten auf die Sonnenberger Straße traf.

Die Auflassung der Festungswerke des 17. und 18. Jahrhunderts hatten ganz allgemein das Weichbild vieler Städte in Promenaden und Alleen verwandelt.

Ringstraßensysteme wurden damit ein bestimmendes Element städtebaulicher Entwicklung, wurden Bühne und zugleich Kulisse für die theatralische Inzenierung der modernen Großstadt. Ringstraßen wurden damit auch dort zur Frage kommunaler Repräsentation, wo die historischen Voraussetzungen ausgedehnter Wall- und Befestigungsanlagen eigentlich fehlten.

"Die Ringstraßen sind eben ein Mittelding zwischen lärmenden Verkehrsstraßen und verkehrsarmen Nebenstraßen und laden deshalb zur stattlichen Ausbildung und zum angenehmen Wohnen besonders ein".<sup>5</sup> Sie waren wie ein Atemholen, ein Innehalten vor kommenden Formen des Städtebaues, die auch dem architektonischen Gestaltungswillen neue Bahnen wiesen.

Seit 1894 war die weitere städtebauliche Entwicklung Wiesbadens an dem Gutachten des damals international renommierten Stadtplaners Prof. Baumeister ausgerichtet worden, der sich mit seinem 1876 erschienenen Standartwerk<sup>6</sup> über den Städtebau Ansehen erworben hatte. Baumeister war Verfechter eines monumentalen Städtebaues gewesen, wie er eigentlich das ganze 19. Jahrhundert bestimmt hatte und mit seinen großen Achsen, den wirkungsvollen Sichtbeziehungen, mit der Fülle großartiger Raumgedanken uns ebenso in Erstaunen versetzt wie mit der sozialen Problematik im Hinterhof.

Ebenfalls am Ausgang des Jahrhunderts meldeten sich allerdings auch kritische Stimmen zu Wort, welche die ihrer Ansicht nach starren und leblosen Manifestationen zeitgenössigen Städtebaues durch Bewegung, Dynamik und Sensibilität wie überhaupt durch die längst fällige Würdigung der humanen Gemütswelt zu überwinden suchten.

Als dann mit der Verzögerung fast eines Vierteljahrhunderts der Ausbau der Ringstraße endlich 1894 in Angriff genommen wurde, hatten sich zumindest die städtebaulichen Leitbilder gewandelt, wenn auch die Gestaltung des einzelnen Hauses dem traditionellen Gliederungsschema verbunden blieb.

"Die gerade Linie läßt keine Erregung aufkommen", so beschrieb Camillo Sitte<sup>7</sup>, einer der vorausschauenden Kritiker des zeitgenössischen Bauens, den nach regelmäßigen Rastern, großen Diagonalen und nach "points de vues" geordneten Städtebau seiner Epoche.

Das Feldherrn-Viertel, welches sich nun nach 1890 in rascher Folge der einzelnen Quartiere erschloß, setzte zwar anfänglich die überkommenen Ziele der Gestaltung fort, machte jedoch bald, angeregt durch die Reformbestrebungen um 1900, wie sie sich in der Konzeption der Blücherschule 1896/97 und überhaupt im Werke des damaligen Stadtbaurates Felix Genzmer zeigten, die freiere Führung der Straßen zur Grundlage der künftigen Gestaltung.

Seit 1892 waren Sedanplatz und Bismarckring mit ihrer variationsreichen Folge historisierender Bauten im Werden, die im Rausch barocker und eklektischer Formen sich gegenseitig überbietend, bald zur Rheinstraße hin und um 1900 bereits jenseits von ihr die linke Flanke des Ringes beherrschten.

Mit gleicher Schnelligkeit setzte sich die bauliche Entwicklung in der Seerobenstraße fort, auch hier einen spektakulären Wechsel von Moden und Stilen inszenierend.

Wurde bis zur Höhe des ehemals baubestanden Blücher-Platzes, dessen Anlagen durchaus der Vorstellung eines durchgrünten Stadtraumes und dem Naturideal der freien gärtnerischen Entfaltung huldigte, - die ebenfalls Teil des architektonischen Reformwillens war - noch das regelmäßige System des Bleichwiesengebietes übernommen, so begannen die Quartiere, welche nach 1900 aufgeführt wurden, sowohl in den Fassaden als auch in der leichten Kurvierung ihrer Straßenfluchten den Geist eines Jugendstils zu atmen, der zwar nicht im Wettstreit mit den Bauleistungen des gleichzeitig eröffneten Rheingauviertels treten konnte, aber gleichwohl der gediegenen Bürgerlichkeit seiner Bewohner einen städtebaulich und künstlerisch achtungswerten Rahmen gab.

- 1.) Atlas der Stadt Wiesbaden von Ch. Spielmann und J. Krake  
Karte 1826, Seite 9 sowie  
Materialien zur Stadtentwicklung, Bergkirchengebiet 1986,  
Seite 1 und folgende
- 2.) Vergleiche Generalbauplan von C. Boos, 1856
- 3.) Der wirtschaftliche Niedergang nach 1873, der über ein ganzen Jahrzehnt die Bauentwicklung hemmte, wird neben den Angaben bei Spielmann und Krake (Karte 1879, Seite 14) in den einschlägigen Jahresberichten der Industrie- und Handelskammer ausführlich beschrieben

- 4.) Urheber dieses Planes war A. Fach, seit 1863 Stadtbau-  
meister Wiesbadens
- 5.) J. Stübben, Handbuch der Architektur, V 4/9  
Der Städtebau, 1890
- 6.) R. Baumeister, Stadterweiterungen in technischer,  
baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung, 1876
- 7.) C. Sitte, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grund-  
sätzen, 1889.