

Von der alten Reichsstadt zur Industriestadt

Von Peter Pohl

Wenn ein Reisender von Ort zu Ort durch die süd-deutsche Landschaft fährt, so wird er hier und da ganz unvermutet auf eine Stadt stoßen, die ihn an Eßlingen am Neckar erinnert. So eine Stadt mag sich in einem Flußtal ausstrecken, sie mag in welligem Hügelland liegen, sie mag sich aber auch in der Ebene ausdehnen. Was der Reisende da wahrnimmt, glaubt er vielleicht schon einmal gesehen zu haben. Irgendwie ist aber doch alles anders und er interessiert sich flüchtig dafür, ob die Bürger in dieser Stadt die gleichen Tätigkeiten ausüben, wie woanders oder aber ob es andere sind, die sich von denen in anderen Städten unterscheiden. Wahrscheinlich wird unser Reisender sich aber nicht die Zeit nehmen, darüber nachzudenken oder sogar zu forschen, warum diese Stadt gerade so geworden ist und in welch besonderem Maße sie ihre Existenz gegen eine benachbarte Großstadt zu verteidigen hat.

Obwohl der Reisende weiterfährt, wäre es diese Frage schon wert, an Ort und Stelle untersucht zu werden, um zu wissen, wovon lebt diese Stadt, aus welchen fernen Regionen und Ländern bezieht sie ihre Einnahmen und wohin gehen diese Einnahmen wiederum. Diese Frage ist aber wohl kaum zu beantworten, denn dazu müßte die Stadt Eßlingen am Neckar mit ihren fast 85 000 Einwohnern so behandelt werden, als sei sie eine kleine Nation, und das wäre eine einzigartige Darstellung, die nur mit Hilfe einer besonderen wissenschaftlichen Untersuchungsmethode gelingen könnte. Im Rahmen einer kurzen Veröffentlichung können wir jedoch nur im allgemeinsten in Bild und Wort sagen, wie Eßlingen gewachsen ist, ohne dem Leser die Kompliziertheit so einer Stadt mit allen technischen Details vor Augen führen zu wollen.

In römischer Zeit war die Umgebung der späteren Stadt Eßlingen am Neckar von zwei Straßen durchzogen. Die eine führte von der Donau durch das Filstal rechtsufrig nach Cannstatt, die andere von Cannstatt linksufrig über die Filder nach Rottweil und den Oberrhein. Ende des 3. Jahrhunderts nahmen die Alemannen das Land in Besitz und die neu gegründete Mark erhielt den Namen Eßlingen. Bald sondereten sich Obereßlingen, Mettingen und Hedelfingen davon ab. Die folgenden Jahrhunderte sind in Dunkel gehüllt mit Ausnahme des Jahres 777, in welchem Fulrath, Abt des Klosters St. Denis, seinem Kloster

die Vitaliszelle in Eßlingen vermachte. Dann nahm Eßlingen unter den staufischen Herrschern einen gewaltigen Aufschwung. Anfang des 13. Jahrhunderts wurde das Dorf zur Stadt erhoben. In dieser Zeit erhielt die Innenstadt ihre Mauern, etwas später folgte die Pliensauvorstadt und erst im folgenden Jahrhundert dann die Ummauerung der beiden anderen Vorstädte. Gleich den übrigen schwäbischen Städten, die vorher Königsgut waren, wurde Eßlingen in der kaiserlosen Zeit freie Reichsstadt. Das 16. Jahrhundert brachte die Einführung der Reformation; in den beiden letzten Jahrzehnten des Dreißigjährigen Krieges hatte die Stadt einiges durchzumachen und schließlich kam 1701 ein Unglücksfall ganz anderer Art: Es entstand eine Feuersbrunst, welche die Stadt zum großen Teil in Asche legte. 1802 erhielt Eßlingen mit acht anderen Reichsstädten, sieben katholischen Stiften und Klöstern und dem evangelischen Damenstift Oberstenfeld den Gnadenstoß; es wurde württembergische Oberamtsstadt.

Noch hatte damals die Stadt äußerlich völlig ihr mittelalterliches Aussehen, sie war mit Mauern, Gräben und Türmen umzogen. Das Bild einer geschlossenen Stadt, eines politisch, verwaltungsmäßig und wirtschaftlich auf sich selbst gestellten kleinen Staatswesens bot sich dar. Daß es im Innern dieser Stadt mit ihren 5207 Einwohnern, zu denen noch 1953 von den Filialen hinzukamen, anders aussah, als der äußere Eindruck es vermuten ließ, daß ein großer Teil der Bürgerschaft über die Vetterles-Wirtschaft im Rat und über den in den Ämtern zu beobachtenden Schlendrian sehr erbost war, das ist eine andere Geschichte, auf die hier nicht eingegangen werden soll.

Der steile wirtschaftliche Anstieg der Stadt begann unmittelbar nach dem Übergang der Stadt an Württemberg. Seit dieser Zeit entstand ein Unternehmen nach dem anderen. So 1810 die Tuchfabrik von Chr. Gottlob Steudel, 1811 die mechanische Baumwollspinnerei von Chr. Schöllkopf und die Blechlackierfabrik von Rudy & Co. Es war die Zeit, in der Hedley die erste brauchbare Lokomotive baute, in der Stephenson die Urform der Dampflokomotive schuf (1829) und in der die erste Dampfeisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet wurde (1835). Diesem Verkehrsträger verdankt die Maschinenfabrik Eßlingen 1848 ihre Gründung. Schon vorher, 1842, hatte Eß-



Esslingen im Jahr 1824

lingen 18 verhältnismäßig große Fabriken mit 1500 Arbeitern. Dieselbe Stadt, die 1802 nur 2 fabrikähnliche Handwerksbetriebe besaß, stand in der Industrialisierung unter den württembergischen Städten an erster Stelle. Hierbei war es unausbleiblich, daß die landwirtschaftlichen Betriebe verringert wurden und man sich auf Präzisionsarbeit und Feinmechanik verlegte. In den fünfziger Jahren war dann die Textilindustrie auf den zweiten Platz zurückgedrängt worden, wobei dieses industrielle Wachstum durch einen Wohlstand begleitet wurde, der immer breitere Volksschichten ergriff.

So tiefgreifend war dabei die Wandlung des Stadt-

bildes, daß es sich lohnt, diese Veränderungen anhand der beigegebenen Pläne zu betrachten. Der Grundriß der freien Reichsstadt Esslingen zu Beginn des 18. Jahrhunderts unterschied sich kaum von dem im Jahre 1824, wenn auch das Spital z. hl. Caterina am heutigen Marktplatz in dem späteren Plan ebenso fehlt wie einige Tortürme. Der Zeitraum bis 1870 ist gekennzeichnet durch das Auffüllen des Baubestandes innerhalb der Stadtmauern, dann aber vor allem durch die beginnende Bebauung der Vogelsang-Gärten mit der Neckarstraße, der Vogelsangstraße und der Fabrikstraße. Ganz neu entstand 1865 auf dem linken Neckarufer die Pliensauvorstadt. 1871



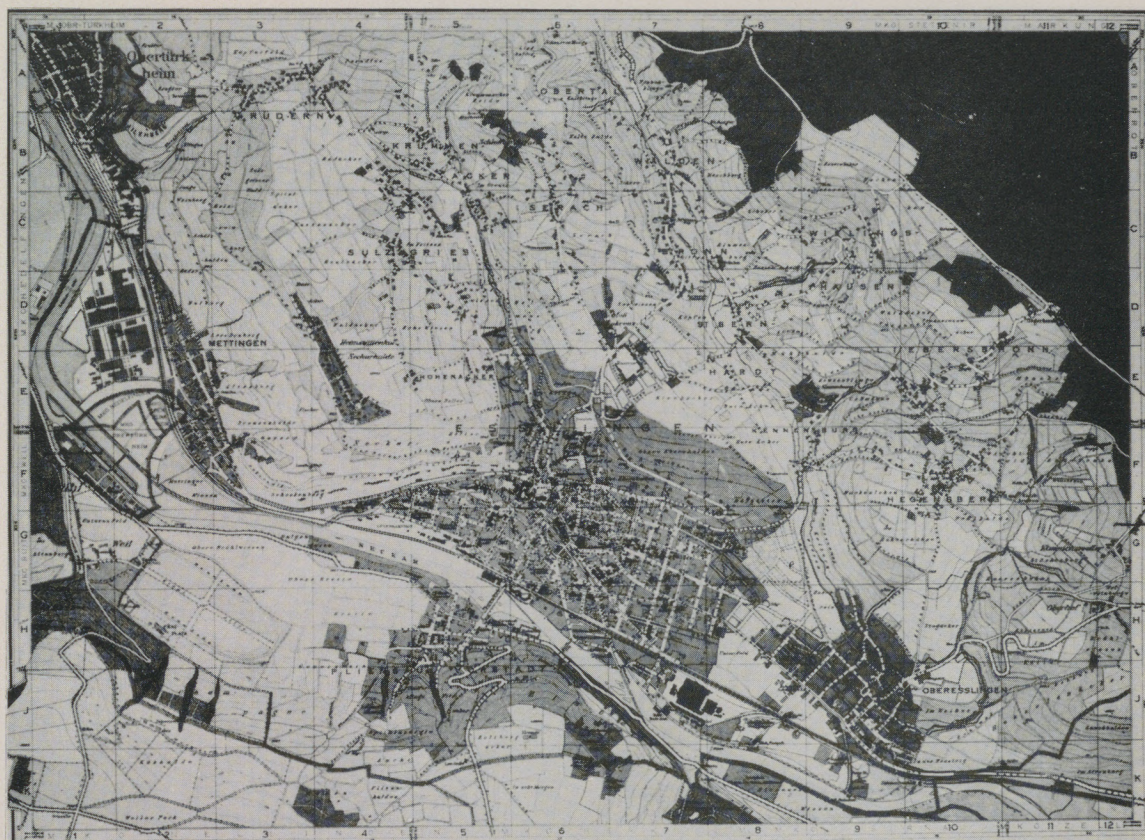
Esslingen im Jahr 1893

zählte Esslingen 17 941 Einwohner. Dem Plan von 1893 ist zu entnehmen, daß die Stadt sich nunmehr in westlicher Richtung entwickelt und die Bebauung der heutigen Pliensauvorstadt weitere Fortschritte machte. Das Schlachthaus auf dem Schelzwasen wurde 1872 errichtet und 1874 die Städt. Gasfabrik an ihren heutigen Platz verlegt. Die Neckarstraße reichte 1883 bis zum Hammerkanal; in dem gleichen Jahr entstand das heutige Bahnhofgebäude; 1891 stiftete der Kommerzienrat O. Merkel den Alicensteg, dem 1893 der Bau der Agnesbrücke folgte. 1895 wurden 23 923 Einwohner gezählt.

Dann setzte ein gleichmäßiges Wachstum nach allen Seiten ein. Bis 1913 baute man nicht weniger als sechs große Schulgebäude. In das nächste Jahr gehört der Bau der Burgkaserne und der Ingenieurschule. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde 1926 die Filderstraßenbahn in Betrieb genommen und 1929 bis Neuhausen erweitert. In diese Zeit fällt eine außergewöhnlich starke Wohnbautätigkeit. Die Stadt näherte sich Obereßlingen und allmählich entstand baulich

das, was in dem Plan von 1922 verzeichnet ist, eine Stadtlandschaft. So war die Neckarhalde als Neugründung im Sinne der Bodenreform von Damaschke hinzugekommen, so entsteht 1930 die Stadtrandsiedlung Sirnau und so wuchsen auch die Filialorte. Das neue Krankenhaus wurde ebenfalls 1930 gebaut. Wie auch heute, dem Hochbau folgte der Tiefbau. 1933 verlängerte man den Neckarkanal bis Deizisau und zwischen 1935 und 1940 entstand neben der Umgehungsstraße unter dem Eisberg eine Erweiterung der Schwätzbrücke. Mit der Kanalisation der Innenstadt wurde begonnen.

Man kann aber in der Folge in den Plänen von 1936 bis 1941 eine weitere Wachstumsperiode vor dem zweiten Weltkrieg erkennen. Der Plan des Jahres 1949 zeigt, daß die Stadt den Krieg unzerstört überstanden hat. Ab diesem Zeitpunkt setzt dann die baulich bedeutendste Entwicklung ein. Erstaunlich wandelt sich der Grundriß und das Gesicht der Stadt. So sind auf dem Stadtplan von 1954 neu verzeichnet: Eine Erweiterung der Gartenstadt und der Rosselen



Eßlingen im Jahr 1922

in ostwärtiger Richtung. Die Vergrößerung der 1930 angelegten Stadtrandsiedlung Sirnau, das neue Bauquartier am Hohenbühl und in der Pliensauvorstadt eine Erweiterung um nahezu ein Drittel. Parallel daneben wurden aber vornehmlich durch den privaten Wohnungsbau immer mehr Baulücken geschlossen. Die Stadt wächst dann weiter. 1957 finden wir in dem Stadtplan bereits die gesamte Vorstadt Zollberg verzeichnet. Die Neckarschleife zwischen Obereßlingen und Zell ist beseitigt, ein neugebauter Hochwasserschlauch hat die bauliche Entwicklung eines Industriegebietes von 48 ha ermöglicht. Ein Teil dieses Industriegebietes ist bereits durch die Bebauung aufgefüllt.

In einem beinahe beängstigenden Tempo geht diese Entwicklung weiter. Auf dem linken Neckarufer ist nicht weiter gebaut worden, auf dem rechten Neckarufer jedoch hat man Obereßlingen in Richtung Hengensberg mit einem neuen Baugebiet, den Lerchenäckern, mit rund 800 Wohnungen erweitert. Darunter ist im Stadtplan des Jahres 1961 zu erkennen, welche Fortschritte die Besiedlung des Industriegebietes

gemacht hat, und um das Kasernengebiet herum entdeckt man die Ansätze einer weiteren Bebauung: das Baugebiet Kirchäcker ist im Entstehen.

Zweihundert Jahre nachdem Eßlingen württembergische Oberamtstadt wurde, ist diese Stadt kaum wiederzuerkennen, aus einem gewerblustigen Ort entwickelte sie sich zu einem Industriezentrum. Die ehemalige Reichsstadt, an der engsten Stelle des Neckartales mit einer Furt durch den Neckar einst angelegt, sprengte den Rahmen der Talsole; wie in einem überlaufenden Topf kletterte die Bebauung die Hänge des Neckartales empor. Noch macht das linke Neckarufer hiervon eine Ausnahme und auch auf der rechten Seite konnte die Neckarhalde mit ihren sonnen Weinbergen sich erfolgreich verteidigen. Auf den Straßen, die einst für Reiter, Pferdegespanne, Karren und Fußgänger gebaut wurden, quälen und mühen sich tausende von Autos. Sie stehen vor der alten Pliensaubrücke aus der Stauferzeit, über die täglich 20 000 Kraftfahrzeuge rollen. Sie kommen auf dem linken Neckarufer nicht weiter, weil trotz jahrelangen Bemühungen der Durchgangsverkehr



Eßlingen im Jahr 1936

immer noch nicht unter den südlichen Brückenjochen hindurchgeführt werden konnte und die bis Stuttgart zweibahnig ausgebaute Bundesstraße 10 ein gesteigertes Verkehrschaos entfacht. In der Hauptverkehrszeit zwischen 17.00 und 19.00 Uhr stauen sich die Autos von Horizont zu Horizont, soweit das Auge reicht.

Gleich dem Schicksal vieler Städte wird das Gesicht der Stadt Eßlingen immer deutlicher vom zunehmenden Verkehr gezeichnet werden. Nicht nur Eßlingen, sondern auch anderen Städten geht es wie dem Zaublerhrling: sie sind den motorisierten Kräften nicht mehr gewachsen. Ermöglichte einst der öffentliche Verkehr die Entstehung der Städte in ihrer heutigen Größe, so droht jetzt der Individualverkehr die Städte zu zerstören.

Daher sind für den immer enger werdenden und immer gefährlicher beanspruchten Lebensraum in

Eßlingen vorausschauende Planungen notwendig. Ein wesentlicher Faktor darf aber hierbei nicht übersehen werden: die Landschaft als Ganzes, in ihrem Bild und ihrem Charakter. Sie ist der vielfach überforderte Raum, in dem wir leben, in dem wir uns aber auch erholen wollen. Es ist nicht nur wahrscheinlich, sondern sogar ganz sicher, daß in absehbarer Zeit bei Stadtplanungen das systematische Freihalten von größeren, zusammenhängenden Grünflächen ebenso wichtig sein wird, wie neue Wohngebiete auszuweisen, zukünftige Verkehrsbänder vorausschauend festzulegen und alle anderen Maßnahmen für die Besiedlung eines Raumes zu treffen.

Für Wohnungen, für die Industrie und für den Verkehr wird gesorgt. Stadtplanung unter dem Gesichtspunkt einer auf die Landschaft abgestimmten Grünflächenplanung zu betreiben, wird hingegen leider erst zögernd versucht. Man behilft sich meist mit



Eßlingen im Jahr 1961

kleinen Freiflächen, die aber als sanitäres Grün nur eine untergeordnete Rolle spielen. Es wäre schade, wenn man in Eßlingen der Theorie von kümmerlichen „Lungen“ einer Stadt folgen wollte. Wirksame „Lungenfunktionen“ ergeben sich erst aus Himmelsraum und Windrichtung. Schon nach den Feststellungen von Professor Dr. Ebermeyer, München, aus dem Jahre 1885 ist ein Hektar Waldfläche notwendig, um den Sauerstoff zu reproduzieren, den eine Familie für das Atmen, Kochen und Heizen benötigt. Inzwischen ist aber der Bedarf einer Familie an Sauerstoff zu einem Bruchteil von den Mengen geworden, die die Industrie je Arbeitnehmer verbraucht. Diese Gesichtspunkte, eine von der Natur vorgezeichnete ideale Stadtstruktur und nicht zuletzt die Gefahren des Ballungsraumes Stuttgart haben schon bald nach dem zweiten Weltkrieg dazu geführt, den posi-

tiven Generalbebauungsplan durch einen negativen Generalbebauungsplan zu ergänzen. Heute und künftig bebaute Flächen sollen sich mit den für immer von der Bebauung freizuhaltenden Räumen nach Möglichkeit berühren, damit eine Gliederung von Landschaft und Bauflächen erhalten bleibt. War die natürlich gewachsene Gliederung Eßlingens in die historische Altstadt als Hauptkern und die ländlichen Filialorte als Nebenkerne, einschließlich der im Neckartal gelegenen Orte Obereßlingen und Mettingen, schon durch eine Ortsbausatzung des Jahres 1930 geschützt, dann soll jetzt der Landschaftsschutz jene Grünstreifen noch zusätzlich schützen, welche als Weinberghänge, Obstbaugebiete, Wiesen und Felder ländliche Ortsteile von städtischen Siedlungen und den dicht besiedelten Wohn- und Gewerbegebieten der Stadt trennen.



Generalbebauungsplan der Stadt Eßlingen

Dieser Idealvorstellung mit einer weitgehenden Auslegung des Reichsnaturschutzgesetzes standen zunächst die Interessen des Grundstücksmarktes, die Rechtspflege nach dem zweiten Weltkrieg und nicht zuletzt praktische Erwägungen über Landreserven für ein weiteres Ausdehnen der Stadt entgegen. Es mußte daher in der weiteren Folge des Verfahrens der Schutz auf die Flächen beschränkt werden, welche in erster Linie bestimmend für die Landschaft sind und damit als schutzwürdig erschienen. Es sind dies: die Hänge zu beiden Seiten des Neckartales und hier vor allem die Weinberge, die Erholungsgebiete für die Stadtbevölkerung auf den Höhen, die dorthin führenden Wanderwege, die Bach- und Flußtäler, Flächen, welche an topografisch wichtiger Stelle ländliche Vororte voneinander trennen und nicht zuletzt ein Teil des Talgrundes mit einem alten Hofgut. Jedoch nicht allein landschaftspflegerische Erwägungen sind es, welche einen großzügigen auf die ganze Markung ausgedehnten Grünflächenplan als nützlich erscheinen lassen. Hinzu kommen wirtschaftliche

Überlegungen über die recht unterschiedlichen Erschließungskosten in ebenem Gelände und auf hängigem, ungünstigem Baugrund. Stärker vielleicht als woanders muß man sich bemühen, die Bebauung zusammenzufassen, weil besonders im Eßlinger Raum die abwechslungsreiche Keuper- und Liaslandschaft mit ihren Obstgärten immer wieder zu sporadischem Siedeln verlockt. Ist jedoch einmal das Bauen an solchen Stellen zugelassen worden, oder es gelingt nicht, der Streubebauungsweise Einhalt zu gebieten, dann zeigen die bisherigen Ergebnisse, daß der alsbaldige Ruf nach Straßen, Versorgungs- und Entsorgungsleitungen, kurz, nach besseren Erschließungsbedingungen jeder Art die Folge ist. Sind diese Bedingungen aber geschaffen, dann kann ein weiteres Bauen nur noch sehr schwer verhindert werden. Auch die ehemalige Gunst der Lage für das Einfamilienhaus mit weitem Abstand nach allen Seiten und guter Aussicht verkeht sich in das Gegenteil. Darüber hinaus muß die Allgemeinheit den Verlust von wertvollen Erholungsflächen mit viel zu hohen

Erschließungsaufwendungen und Folgekosten bezahlen, wenn einmal die natürlichen Grenzen des Siedlungsraumes überschritten worden sind.

Damit kommt der auf die wirtschaftlichen Folgen des Bauens bedachte Planer aus ganz anderen Erwägungen als der Landschaftspfleger zu dem gleichen Ergebnis: eine wohlüberlegte, zusammenhängende Grünflächenplanung ist wegen ihrer ausgleichenden Funktion gegenüber den überbauten Gebieten und den erheblichen Aufwendungen für die Sanierung einer Streubebauungsweise einfach unerlässlich, da sonst die Landschaft zur Rarität wird und ein beträchtlicher Teil öffentlicher Gelder in widersinniger Weise für ein Zerstörungswerk beansprucht werden muß. Daß die für Straßen, Kanäle und öffentliche Einrichtungen vorgesehenen, an sich schon im allgemeinen stets viel zu geringen Mittel nur sparsam und mit einem möglichst hohen Wirkungsgrad eingesetzt werden, ist ein ausgesprochenes Anliegen der Allgemeinheit, weshalb Bauvorhaben außerhalb des geschlossenen Wohngebietes und noch dazu in geschützten Landschaftsteilen also immer erhebliche Rücksichten auf die Interessen dieser Allgemeinheit entgegenstehen. Somit fehlt es in der Regel an der Grundvoraussetzung, um Ausnahmen zuzulassen.

Aus dem Generalbebauungsplan der Stadt Eßlingen am Neckar ist das Verhältnis von geschützten Landschaftsteilen zu den bestehenden und künftigen Wohn- und Gewerbegebieten abzulesen. Bezieht man die nicht besonders geschützten Waldgebiete noch in

den Landschaftsschutz ein, was praktisch der Fall ist, dann stehen in der fast 85 000 Einwohner zählenden, reinen Industriestadt Eßlingen am Neckar in dem neuen Generalbebauungsplan mindestens genauso große Flächen unter Landschaftsschutz, wie die bestehenden und künftigen Baugebiete beanspruchen. Spätere Beurteiler werden einmal feststellen können, ob auf diesem Weg, den Landschaftsschutz in die Stadtplanung mit einer weitgehenden Auslegung des Reichsnaturschutzgesetzes einzubeziehen, weitergegangen wurde. Jedenfalls bemüht man sich heute sehr, das ursprüngliche Wunschbild zu erreichen, nach dem einmal die Stadt nur noch aus Flächen einer bestimmten Nutzung besteht. In der Darstellung werden dann keine weißen Flächen mehr übrig bleiben. Die geschützten Landschaftsteile beginnen dort, wo die heutigen oder zukünftigen Baugebiete aufhören.

Gab früher im Städtebau fürstlicher oder geistlicher Machtwille den Maßstab ab, war es die den Menschen beherrschende Maschine in der Gründerzeit, so hat sich seit der Jahrhundertwende in einer beinahe international gültigen Konzeption als Maßstab der Mensch durchgesetzt. Deshalb wird neben dem überdachten der freie Lebensraum für die Bürger der Stadt Eßlingen am Neckar benötigt. In einer organischen Gruppierung sollen sich der mittelalterliche Stadtkern, historisch gewachsene Stadtteile, neue Siedlungen, Wälder, Freiflächen und das Wasser gegenseitig ergänzen.

Gründergestalten und Anfangsprobleme der Eßlinger Industrie

Von Otto Borst

Wer die Anfänge dessen, was man heute „Eßlinger Industrie“ zu bezeichnen berechtigt ist, näher erkennen will, steht vor einer methodisch interessanten Aufgabe: die Stadt ist diesen steilen Weg nach oben sozusagen aus dem Nichts heraus gegangen, ohne in wesentlichem Maße an eine äußere Tradition angeknüpft zu haben. Wenigstens in den Umrissen wissen wir heute vom verhältnismäßig großen Reichtum, der die junge Civitas Esslingensis im 13. und 14. Jahrhundert auf ihren Zügen gegen Württemberg begleitet hat. In viel bescheideneren Verhältnissen hat sie sogar noch an den Unternehmungen des deutschen Frühkapitalismus teilgenommen. Da ist der Eßlinger Patrizier Klaus Kreidenweiß, der in der

Mitte des 15. Jahrhunderts als Teilhaber eines Bergwerks bei der Nonnenmühle (Gde. Althütte, Krs. Backnang) auftaucht¹, 1444 als dritter an der Gründung eines Bergbaukonsortiums (Pechkohle) im Zillertal teilnimmt und vier Jahre später dieses Bergwerk, das dann bis 1559 im Familienbesitz bleibt, allein übernimmt und 1523 schließlich als Geldgeber in Schlading im Salzburger Land zu finden ist. 1506 wird ein Hans Zäh in Venedig genannt, wohl derselbe, der acht Jahre zuvor namens der Stadt den Beitritt zum Schwäbischen Bund erklärte, einer der echten Führerpersönlichkeiten einer Zeit, in der die Eßlinger noch als ständige Gäste auf den Messen Basels oder Zürichs anzutreffen waren. Wenige Jahr-