

Am Beispiel der fränkischen Kleinstadt Rehau zeigen die Autoren, wie sich städtebauliche Planungen und architektonische Entwürfe auf das Gesamtbild eines Mittelzentrums auswirken und dieses bis heute im Stadtkern prägen. Nach einem Stadtbrand im Jahr 1817 entstand das Ortszentrum um den rechteckigen Maxplatz auf Basis eines Entwurfs von Johann Wilhelm Baumann von Grund auf neu.



Von dieser Modellstadt haben nur wenige Bauten im Originalzustand überdauert. Seit her prägen zahlreiche gebaute und ungebaute Visionen die Entwicklung der Stadt. Über die lokale Bedeutung der einzelnen Projekte hinausgehend, zeigt diese Monografie, wie sehr die Entwicklung auch kleinerer Städte von der gebauten und verworfenen Realität abhängig ist.

Zweite, überarbeitete Auflage

[www.ffpublishers.de](http://www.ffpublishers.de)  
[www.facebook.com/ffpublishers](https://www.facebook.com/ffpublishers)  
[www.instagram.com/ffpublishers](https://www.instagram.com/ffpublishers)

**ff publishers**



ISBN 978-3-945539-30-9



# Rehau

## Raum für Visionen

erdacht + gemacht  
entworfen + verworfen

**Rehau – Raum für Visionen**

Karl H.C. Ludwig  
Oliver Groll  
Martin Kugler  
Simone Herrmann



**ff publishers**



## Der Plan des Baukondukteurs Baumann

### Vom Stadtbrand zur gebauten Modellstadt

Entwickelt ab 1817 von Johann Wilhelm Baumann, umgesetzt bis 1824

Im Zuge der fränkischen Landnahme im Hochmittelalter gegründet, beurkundet und 1427 zur Stadt erhoben, ist Rehau seither von drei großen Stadtbränden in Schutt und Asche gelegt worden: erstmals 1512, dann 1763 und schließlich 1817. Begünstigt durch starken Ostwind verbrannten 1817 in gut drei Stunden vier Fünftel der Bauten in Rehau – Wohnhäuser, Scheunen, Schuppen und Stallungen, alles in allem rund 400 Gebäude. Danach veränderte sich das Rehauer Stadtbild von Grund auf: Das eher dörfliche, historisch gewachsene Ortsbild wandelte sich in eine klassizistische Modell- und Planstadt. Denn nachdem es innerhalb von gut fünfzig Jahren zu zwei verheerenden Stadtbränden gekommen war, hatte die Regierung den bis dahin praktizierten Wiederaufbau abgebrochen. Orte in Hochfranken auf ihren alten Fundamenten untersagt. Noch am 7. September 1817, dem Tag nach dem Stadtbrand, wurde Johann Wilhelm Baumann aus Hof damit beauftragt, die Brandruinen und erhaltenen Häuser zu vermessen sowie darauf basierend einen Plan zum Wiederaufbau der Stadt zu erstellen.

Mit der Oberleitung war ganz offenbar Regierungsrat Krafft in Bayreuth beauftragt, der in großen Zügen einen rechteckigen Marktplatz mitsamt breiten Straßen angeregt hatte. An Baumann war es daraufhin, den Plan zu entwerfen sowie die öffentlichen und privaten Gebäude darin sinnvoll zu platzieren. Als Baukondukteur in Hof ansässig und so eine Art Kreisbaumeister, ging er seine Arbeit mit Enthusiasmus und Verve an – darin nicht zuletzt wiederum angeregt von Gustav Vorrherr, damals Königlich Bayerischer Baurat zu München und neuen Ideen gegenüber stets

aufgeschlossener, oberster Baubeamter des noch jungen Königreichs Bayern.

Beeindruckt und geprägt von den Ideen der Aufklärung, entwickelte Baumann seinen Plan, der das Bild der Stadt radikal verändern sollte. Basierend auf den neuesten städtebaulichen Erkenntnissen und Grundsätzen der Zeit und um künftigen Stadtbränden entgegenzuwirken, nahm er keinerlei Rücksicht auf bestehende Bauten und Grundstücke, sondern plante diese Neuanlage vor allem nach funktionalen Kriterien. Dafür gab er die ursprünglich von kleinen Bachläufen abgegrenzten drei Stadtteile Krötensee im Osten, die zentral gelegene Insel mit dem Pfarrhaus sowie den Markt im Westen (dort lagen Kirche, Rathaus und Schulhaus) auf und konzipierte einen komplett neuen Grundriss. Dessen besondere Merkmale waren breite, schnurgerade Straßen, die jeweils im rechten Winkel von Querstraßen geschnitten wurden und in deren Mitte ein weiter, freier Platz lag – der heutige Maxplatz. Diese Verlegung des Marktplatzes vom Westen der Stadt in die Ortsmitte war das Herzstück seiner Neuplanung. Dazu war es jedoch notwendig, die Bauplätze für alle Häuser durchweg neu festzusetzen. Praktisch niemand konnte auf seiner bisherigen Haus- und Hofstelle bleiben – was schon bald zum breiten Widerstand der Einwohner gegen das neue Konzept und dessen Urheber führte. Die Bürger sträubten sich vehement dagegen, nicht am gewohnten Platz bauen zu dürfen.

Nachdem sich die Menschen zunächst in den Ruinen und Kellern notdürftig für den Winter eingerichtet hatten und die Akzeptanz des Baumann'schen Konzepts äußerst bescheiden war, begann man 1818 mit dem Wiederaufbau.



Oben links Rehau vor dem Brand 1817. Oben rechts und Mitte links Die heutige Friedrich-Ebert-Straße mit Blick zum Maxplatz. Mitte rechts Das Haus in der heutigen Gartenstraße 6 war Bezugspunkt für den Baumann'schen Rasterplan. Unten rechts Stadtmodell von Hans Höllerich von Osten.



12

Der Plan des Baukondukteurs Baumann

erdacht + gemacht

13

## Die Bahn kommt nach Rehau

### Von Hof über Rehau nach Asch und Eger

Erbaut 1862 bis 1865 unter Bauleitung des Fabrikanten Theodor von Cramer-Klett

Neben dem Stadtbrand 1817 und dem Wiederaufbau von Rehau zur Modellstadt war der zweite gewichtige Einschnitt in der Stadtentwicklung der Bau der Eisenbahnlinie von Hof nach Eger. Denn im Zuge dessen erhielt Rehau 1865 nicht nur einen Eisenbahnanchluss samt Bahnhof, sondern das war letztlich auch die Grundlage für die Industrialisierung. Den Bürgern war das zu der Zeit noch gar nicht bewusst. Die Industrialisierung setzte erst gut ein Jahrzehnt später ein, war dann aber umso bedeutsamer für das weitere Werden der Stadt. Anfangs war dabei nicht sicher, ob die Eisenbahn überhaupt über Rehau geführt werden würde, denn alternativ stand auch eine Trassenführung von Hof durch das Regnitztal über Asch nach Eger zur Debatte.

Die wirtschaftlichen Aktivitäten in Handel (vor allem mit Vieh) und Handwerk, die Bedeutung der Stadt als Sitz eines Bezirksamts und Landgerichts sowie die günstigen topografischen Bedingungen führten schließlich dazu, dass die neue Bahnlinie doch im Tal der Schwesnitz angelegt wurde. Im eher sumpfigen Areal der Marktwiesen an der Schwesnitz waren speziell zum Bau des Rehauer Bahnhofs und seiner Gleisanlagen umfangreiche Aufschüttungen notwendig, um eine ausreichend standfeste Ebene zu schaffen. Dazu wurde viel Erde am Hangfuß des Hofer Bergs abgegraben und parallel dazu vier bis sechs Meter hoch aufgeschüttet. Hinzu kamen manch unerwartete Probleme – denn bei den Arbeiten am Bahnhof wurden etwa eine Quelle sowie die Wasserleitung zum Brunnen am Marktplatz beschädigt. Das führte zu einem langjährigen Rechtsstreit zwischen der Bahn und der Stadt, der erst Jahre später mit einer Teilent Schä-



Die Bahn kommt nach Rehau

20

erdacht + gemacht



Gegenüberliegende Seite Lageplan von Rehau 1830 nach ohne und 1870 mit der Bahnlinie. Oben links Der Bahnhof liegt nördlich der Schwesnitz vor der Stadt. Mitte links Bahnhofsgebäude um die Jahrhundertwende. Unten links Das Personal des Bahnhofs um 1905. Mitte rechts Die Bahnlinie nutzt geschickt die Talräume. Unten rechts Der Holzsteg zum Bahnhof bestand bis in die 1920er-Jahre.



21

## Die Pestalozzischule – Jugendstil in Rehau

### Ein markantes, fast schlossähnliches Gebäude

Erbaut 1909, entworfen von Hans Dunkel mit Unterstützung durch Hans Grässel

Die Pestalozzischule, früher ‚Neue Schule‘, nimmt – nicht nur örtlich gesehen – einen zentralen Platz in der Stadt ein. Denn sie war über Generationen hinweg die Schule für viele Rehauer – und ist es für manch einen noch heute. Eine Schule in Rehau gab es nachweislich seit 1497, denn Urkunden belegen, dass bereits zu jener Zeit ein Schulmeister in der Stadt steuerpflichtig war.

Bis ins 19. Jahrhundert wurden Schulklassen in angemieteten Räumen unterrichtet. Im Jahr 1821 wurde ein erstes Schulhaus am neuen Maxplatz errichtet. 1865 konnte dann ein neues dreigeschossiges Schulhaus vis-à-vis der Stadtkirche eröffnet werden, das ironischerweise heute als ‚Altes Schulhaus‘ bezeichnet wird (das heutige Kunsthaus IKKP). Mit der Industrialisierung stieg die Zahl der Einwohner – und somit auch der schulpflichtigen Kinder – rasant an, und die Alte Schule platzte bald aus allen Nähten. Klassenstärken mit 90 Schülern waren bis dahin normal, und 1903 wuchsen sie auf bis zu 160 Schüler pro Klasse an.

So wurde es dringlich, eine neue Schule zu bauen. Nach einigen Diskussionen und längerer Suche eines dafür geeigneten Bauplatzes konnte die Stadt ein Areal an der Wallstraße erwerben. Mit der Planung und dem Bau der Schule beauftragte sie Johann Georg, genannt Hans Dunkel, seinerzeit erst 25 Jahre alt und als Techniker bei der Stadt angestellt. Er erfuhr prominente Unterstützung durch Prof. Dr. Hans Grässel, zu jener Zeit Stadtbau- und Direktor in München und seiner Heimatstadt stets eng verbunden. Später wurde er sogar einer ihrer Ehrenbürger. Er wirkte beim Bau der Schule als graue Eminenz im Hintergrund, doch wurde dies seinerzeit nicht

eigens betont, weil er sonst Schwierigkeiten in München bekommen hätte.

Vom ersten Spatenstich 1907 bis zur feierlichen Eröffnung am 1. Mai 1909 vergingen nur zwei Jahre. 17 Schulklassen konnten dann ihre neuen Klassenräume beziehen – nach Geschlechtern getrennt durch separate Eingänge. 1946 gab sich die Schule den heutigen Namen Pestalozzischule – in Anerkennung der ganzheitlichen pädagogischen Ansätze von Johann Heinrich Pestalozzi, dem sich die Schule seither verpflichtet fühlt.

Die Räumlichkeiten sind weitgehend erhalten geblieben, doch hat sich naturgemäß deren Ausstattung ebenso geändert wie die Unterrichtsformen. Die heutige, fast familiär anmutende Pestalozzi-Grundschule kennt längst keine Trennung der Geschlechter mehr. Geblieben sind indes die Attraktivität und bauliche Schönheit des Gebäudes.



Die Pestalozzischule – Jugendstil in Rehau

32

## Bachkorrektur und neues Stauwehr

### Viel Handarbeit zur Begradigung der Schwesnitz

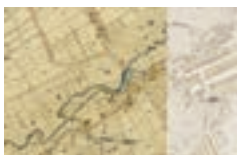
Projektiert vor dem Ersten Weltkrieg und umgesetzt von 1924 bis 1926

Von Natur aus fließen und schlängeln sich Bäche in Mäandern und Windungen durch ihre Talräume in der Landschaft. So auch in Rehau, wo sich der Hüllbach und der Perlenbach (im Mittelalter noch Gryna, später auch Grünau) bekanntlich zur Schwesnitz vereinigen. Weite Talräume bieten den Vorteil, dass sie bei Hochwasser überschwemmt werden können und das Wasser von dort wieder abfließt, ohne Schaden anzurichten. Daher fanden sich um die Gewässer schon immer Wiesen, die als feuchte Areale galten und für eine Bebauung seit alters her eher gemieden wurden. Mit dem Ausbreiten und Wachstum der Ortschaften änderte sich dies und es wurde versucht, solche feuchten Areale trocken zu legen, um Flächen für eine bauliche Nutzung zu gewinnen. Das war in Rehau nicht anders, zumal sich mit dem Bahnhof nördlich der Kernstadt das hier als Marktwiesen bezeichnete Bachtal von Hüllbach und Schwesnitz zunehmend als ein Hindernis für die Stadtentwicklung erwies. Daher suchte man durch Korrektur und Regulierung der Wasserläufe deren Hochwasser entgegenzuwirken und damit zugleich neue Bauflächen zu gewinnen. Bereits kurz vor Beginn des Ersten Weltkriegs hatte das Königliche Straßen- und Flussbauamt eine Skizze für eine projektierte Schwesnitz-Korrektur vorgelegt.

Das war letztlich auch der Grund, die ‚komischen Schnörkel‘ der Schwesnitz nach dem Ende des Ersten Weltkriegs zu begradien und durch Tieflegen der Bachsohle der Gefährlichkeit von Hochwassern zu begegnen. Solch eine Bachkorrektur und Maßnahmen zur Entwässerung waren zu jener Zeit sehr populär und wurden ab 1924 an der Schwesnitz in Angriff genommen. Als Arbeitsbeschaffung

für viele, die in den Jahren nach dem Kriegsende ohne Arbeit und Verdienst waren, bot dies für sie eine gute Möglichkeit, mit ihrer Hände Arbeit ein Ein- und ihr Auskommen zu erzielen. Der gesamte Erdaushub erfolgte in reiner Handarbeit und führte entlang der Schwesnitz zu einem trapezförmigen Profil, das die angrenzenden Areale trockenlegte und das Bauen und Bewirtschaften bis fast an den Bachlauf ermöglichte. Damit verbunden wurde 1926 auch das alte Wehr am Perlenbach durch eine neue Wehranlage ersetzt und der Mühlgraben von dort bis zur Hammermühle verfüllt.

Am neuen Stauwehr wurde eine Turbine installiert, die von da an die Elektrizität zum Betrieb der Hammermühle erzeugte und über ein Starkstromkabel dorthin leitete. Nach Stilllegung der Mühle wurde auch diese Turbine außer Betrieb genommen. Die Wehranlage jedoch blieb bis auf leichte Modifikationen erhalten und ist heute noch im Stadtbild präsent.



Bachkorrektur und neues Stauwehr

36

erdacht + gemacht



Gegenüberliegende Seite Bauarbeiten zur Begradigung der Schwesnitz, die sich bis 1924 durch die Stadt schlangelte. Oben links Das alte Wehr am Perlenbach vor 1926. Unten links Die ‚neue‘ Schwesnitz mit trapezförmigen Profil bei den Lederfabriken 1926. Oben rechts Das neue Wehr besteht leicht modifiziert noch heute. Unten rechts Entwurf zur Korrektur der Schwesnitz am Frauenberger Weg.

erdacht + gemacht

33



37