

Villes historiques de Bavière et de Bade-Wurtemberg — leur situation actuelle, leur état de conservation et leurs transformations

par Regine Dölling

En présentant ce rapport sur 24 villes provinciales, notre intention est de donner un aperçu général sur leur situation actuelle, leur état de conservation et les transformations ayant pour effet possible de modifier leur statut ou de menacer leur patrimoine historique.

Les informations nécessaires à cette étude, nous ont été transmises par le service de la protection des monuments historiques de Munich et de Stuttgart. Les données relatives aux questions de la population, statistiques, emploi, industrialisation et développement urbain projeté, nous ont été communiquées par la municipalité des villes faisant l'objet de cet exposé. Ces dernières surtout, dans l'estimation de la situation de leur commune et de ses chances de développement, exposent des aspects de politique communale. Les jugements que portent les administrateurs sur leur situation respective diffèrent parfois de façon caractéristique de ceux des représentants de la protection des monuments historiques. Ceci est valable aussi bien dans l'application de solutions ou de possibilités d'entretien, que pour les menaces que présentent dans bien des cas la politique des transports ou l'assainissement mal compris.

Parmi les villes qui font l'objet de cette étude, nous présentons cinq villes impériales libres, trois anciens évêchés ou siège d'importants couvents, sept petites résidences et neuf communes à caractère plus ou moins rural, soumises de l'époque du moyen âge au 19^{ème} siècle à des autorités successives. Bien qu'elle dépasse le cadre de notre étude consacrée aux petites villes, nous mentionnons également les deux villes Ratisbonne, ancienne ville impériale libre et Wurzburg, évêché et résidence, vu leur situation particulièrement intéressante et vu le fait que les deux grands circuits en fin de session se termineront par la visite de ces deux villes.

Les 24 localités dans leur ensemble, nous fournissent suffisamment de détails sur leur origine historique, leur transformations dues aux nécessités modernes et leur état de conservation, pour nous permettre de nous faire une idée générale de leur situation respective et de celle des villes non mentionnées dans le cadre de cette étude.

Les changements les plus évidents sont ceux dus à la transformation de la structure économique d'une part et à la forte augmentation de la population entraînant des problèmes de construction d'autre part. En effet, depuis l'année 1900, la population des six communes Ellwangen, Ochsenfurt, Öhringen, Ratisbonne, Schwäbisch-Hall et Weikersheim, a au moins triplé; celle des huit communes Ansbach, Berching, Dettelbach, Dinkelsbühl, Iphofen, Neuburg, Nördlingen et Volkach, a au moins doublé; celle de Eichstätt et de Neuenstein a presque doublé; celle de Frickenhausen, Rothenburg et Wurzburg a doublé; les autres se situent entre 15 et 30 % ou n'ont pas

donné d'indications (Ellingen, Kelheim et Marktbreit). Les villes dont le nombre d'habitants a doublé ou triplé ont tendance à devenir des centres où dominent l'industrie et l'artisanat, comme c'est le cas pour Dettelbach, Dinkelsbühl, Neuenstein, Nördlingen, Ochsenfurt, Öhringen et Wurzburg. Un développement semblable se produit dans les villes de Ansbach, Eichstätt, Ellwangen, Neuburg, Öhringen, Ratisbonne, Schwäbisch-Hall et Wurzburg, avec l'expansion des services administratifs (ministères, facultés, etc.). L'agriculture a perdu de son importance sauf dans les communes à faible population; de petites exploitations font partie des activités rurales (Frickenhausen, Iphofen, Langenburg, Sommerhausen, Weikersheim, Volkach et Dettelbach). Un fait étonnant est, que le tourisme ne paraît pas être un facteur économique important que pour peu de villes, par exemple pour Rothenburg où il prédomine. Pour les villes Berching, Dinkelsbühl, Ellwangen, Langenburg, Nördlingen, Volkach et Weikersheim, les responsables ont reconnu l'importance de ce facteur et favorisent le développement du tourisme. La négligence du tourisme est d'autant plus surprenante que ces villes possèdent un centre historique intact, comme c'est le cas pour Berching, Dinkelsbühl, Eichstätt, Ellwangen, Frickenhausen, Iphofen, Langenburg, Neuburg, Öhringen, Ratisbonne, Rothenburg, Schwäbisch-Hall, Sommerhausen, Volkach et Weikersheim. Les villes ne présentant pas le même état de conservation sont Ansbach, Ellingen, Kelheim, Marktbreit, Neuenstein, Nördlingen et Ochsenfurt. Wurzburg est un cas à part ayant été fortement endommagé pendant la guerre. Rothenburg a également été sérieusement touché, cependant les réparations et travaux de restauration ont été effectués avec soin, de sorte que les nouvelles constructions harmonisent dans la couleur et la forme avec l'ancien. Les raisons pour lesquelles la qualité d'entretien change d'une ville à l'autre, sont diversés. Il est certain que le facteur «accroissement de la population» n'est pas en cause (voir le cas des grandes villes dont les quartiers historiques sont encore bien conservés). Pour la plupart des villes faisant l'objet de cette étude, on a pu constater que la stagnation économique du 19^{ème} siècle a favorisé la conservation. En outre, l'étude démontre que les petites villes anciennes dont la population augmente parfois considérablement, sont au contraire bien conservées. Celles-ci ont en effet profité de la loi fédérale relatif aux constructions (Bundesbaugesetz). Les décrets locaux émis, permettent de régler des questions matérielles, d'architecture, etc. ou de faire de la réclame pour la ville. Malheureusement sept des 24 villes dont il est question ici, c'est-à-dire à peine le tiers a profité de ces importants moyens offerts. Les dix villes suivantes: Berching, Dinkelsbühl, Eichstätt,

Frickenhausen, Langenburg, Neuburg, Nördlingen, Öhringen, Ratisbonne, Rothenburg et Schwäbisch-Hall ont établi leur propre programme d'entretien et ont fait des efforts considérables dans ce sens. L'initiative en a souvent été prise par les services d'entretien des monuments.

Depuis la publication en 1971 de la loi relative à l'aménagement des villes, les neuf villes suivantes: Ansbach, Eichstätt, Ellwangen, Neuburg, Neuenstein, Nördlingen, Ratisbonne, Schwäbisch-Hall et Weikersheim, sont en train de préparer des travaux d'assainissement. Comme une grande partie de ces projets fait encore l'objet d'études préalables, le résultat est encore incertain. L'assainissement de grandes surfaces n'est pas prévu. La tendance est d'assainir des objets isolés. Malgré ces mesures, des constructions changeant la physionomie d'un grand nombre de villes ont été autorisées. Par exemple Ansbach, Eichstätt, Ellwangen, Ratisbonne, Schwäbisch-Hall et Wurzburg permettent la construction d'immeubles à nombreux étages et même des bâtiments, genre building, modifiant complètement leur apparence. Cette situation peut conduire à la dévalorisation d'une ville considérée jusque là, comme œuvre d'art. Wurzburg par exemple prend de plus en plus l'apparence d'une des villes reconstruites rapidement après la guerre. À Ansbach, Ellwangen et Schwäbisch-Hall les constructions uniformes envahissent de plus en plus les environs. Les immeubles d'un nouveau quartier édifiés sur une colline, changent complètement le caractère de la ville Eichstätt qui elle est située dans la vallée. En procédant ainsi on dépossède une ville historique de son environnement. D'autres villes dont les quartiers nouveaux ont pris trop d'expansion, font perdre au centre historique sa signification. Ceci est dans une certaine mesure valable pour Ratisbonne et Neuenstein — pour Ochsenfurt surtout, qui donne une impression désolante avec ses maisons rangées en longues séries sur les hauteurs environnantes. Il va de soi que ce développement urbain résulte des changements de la structure économique des communes. Mais ni la monotonie, ni les fausses proportions ou emplacements mal choisis pour la construction sont fatalement nécessaires.

On pourrait encore citer le cas de Sommerhausen. Cette commune rurale envisage l'utilisation de grandes surfaces à bâtir sur les hauteurs avoisinantes. Si ces projets se réalisent, Sommerhausen perdra son point de gravité et deviendra l'annexe de ces quartiers nouveaux. Il va de soi que ces projets sont insensés sinon ridicules.

Dans presque toutes les villes, les problèmes de la circulation ne sont pas encore réglés ou ne le sont que partiellement. Ansbach a tenté de solutionner la question du trafic à l'aide d'une déviation rejoignant l'autoroute. Ochsenfurt a procédé de la même façon. Les mesures envisagées pour Frickenhausen, Sommerhausen et Marktbreit prennent des proportions menaçantes. En effet, ces villes prévoient la construction de voies rapides séparant ces dernières de la rive du Main ou envisagent la construction de nombreux accès aux autoroutes, ce qui nuira

bien sûr, à leur physionomie. La situation n'est pas meilleure à Wurzburg, où l'on a l'intention de construire une route traversant un parc (Ringpark) et avançant jusqu'à la résidence. De nombreuses rampes d'accès arrondissent le tableau. A Ratisbonne, on projette la construction d'un pont sur le Danube pour relier la région nord de la ville avec le centre historique. La réalisation d'un tel projet aurait pour conséquence une aggravation de la situation du centre-ville, qui est déjà surchargé. Pour l'instant, il manque des zones réservées aux piétons.

La construction prévue du canal Danube-Main-Rhin portera particulièrement atteinte à la physionomie des petites villes historiques. Juste à la limite des anciennes villes Berching et Kelheim, on a l'intention d'élever des digues qui altéreront définitivement l'aspect ancien de ces villes et nuiront au paysage de la vallée de l'Altmühl, qui est réputé pour sa beauté.

Le problème de la dégradation des bâtiments n'a pas été évoqué par les municipalités. L'apparence intacte de Dinkelsbühl par exemple, trompe. Un certain nombre de maisons sont vides. Des bâtiments d'exploitations, telles des granges n'étant plus utilisés, tombent en désuétude. (Ceci pose des problèmes surtout pour Rothenburg et Nördlingen). D'autres maisons particulières sont trop petites ou trop coûteuses à entretenir. Les frais de réparation ou de restauration sont généralement trop élevés pour les propriétaires et ni l'Etat ni la commune ne peuvent subvenir à chaque cas particulier. Dans bien des cas, les possibilités d'utilisation d'un ancien bâtiment sont limitées. L'abandon des maisons particulières des anciens quartiers est dû surtout au fait que l'habitant des villes préfère s'établir à la campagne et posséder (dans la mesure du possible) sa propre maison.

Pour un grand nombre de villes, des solutions heureuses ont été trouvées qui pourraient servir d'exemple: Dinkelsbühl et Rothenburg ont réussi à maintenir une zone dégagée autour des murs. Nördlingen est arrivé à un résultat partiel. Par contre, Dettelbach n'a pas su tenir dégagé la zone séparant la ville de l'église de pèlerinage. Neuburg a renoncé aux immeubles afin de ne pas nuire à la charmante silhouette de la Oberstadt. La grange d'hôpital de Rothenburg transformée en halle municipale (Stadthalle) mérite d'être mentionnée ainsi que d'autres transformations de ce genre envisagées par exemple à Nördlingen (Klösterle) ou à Kelheim (cloître des franciscains). On ne louera jamais assez les efforts réalisés par l'Eglise pour la conservation de leurs édifices qui donnent leur cachet aux villes. Les églises qui sont presque toutes beaucoup trop vastes pour leurs communes représentent de par leurs proportions une double charge pour le diocèse. Grâce à la collaboration du service de protection des monuments et de l'administration des villes, des mesures de conservation et de restauration ont donné d'excellents résultats à Neuburg, Frickenhausen ou Öhringen. La ville d'Ellwangen s'efforce de régler la question du trafic.

Pour un certain nombre de villes diverses actions sont en

cours. Il y a des exemples à suivre, d'autres à éviter: il n'est pas nécessaire qu'une ville provinciale prenne l'apparence d'une grande ville. — Pour répondre à la diversité des problèmes, il n'y a pas de formule générale, toutefois nous ne devons pas nous laisser dans l'effort entrepris afin que nos villes historiques gardent leur originalité et permettent aux citoyens de s'identifier à elles. Le législateur pour sa part, pourrait faciliter les choses en allégeant les impôts pour l'acquisition ou l'entretien de bâtiments histo-

riques tout en tenant mieux compte des biens historiques dans le cadre de la loi relative à l'aménagement des villes. Les municipalités également pourraient prêter leur concours en utilisant les possibilités mises à leur disposition, en émettant des décrets, en produisant avec plus d'adresse des plans de construction tout en choisissant mieux l'emplacement ou en solutionnant les problèmes du trafic. Pour œuvrer dans ce sens, il n'est pas encore trop tard, heureusement!

Historic Small Towns in Bavaria and Baden-Württemberg, Their Present Situation, Conservation Status and Changes

By Regine Dölling

The reports about 24 historic small towns in Bavaria and Baden-Württemberg are an attempt to survey their present situation, conservation status, the changes they have undergone since their historic periods, and potential hazards threatening these places. The historical surveys were written by the two Conservation Offices responsible at Munich and Stuttgart, respectively. The data on the present situation, demographic problems, statistics, employment situation, industrialization etc. and about the future development were obtained from the respective local administrations and edited for this survey. Consequently, they express aspects of local policy, especially in the descriptions of the positions of these towns and their future chances of development. In some cases they differ very characteristically from the assessment of the same situation by the Conservation Offices. This applies both to ways and means of conservation and to perils caused especially by measures of traffic planning or by ill conceived renewal schemes.

Five of the towns and cities investigated are former free Imperial cities, three are characterized by their former religious status as bishoprics or seats of large convents; seven of them used to be small residences, the other nine small places, mostly of a rural character, ruled by various families until the early 19th century. Two of the cities described, Regensburg as a former free Imperial city and Würzburg as a bishopric and residence, are far larger than the other towns dealt with in this report. Their particularly interesting situation and the fact that they will be the destinations of the two major study tours after the 4th General Assembly were reason enough to include them in the survey. As far as the historical background, modern changes and status of conservation are concerned, the 24 towns and cities covered in the report offer a characteristic picture which can well be extrapolated to the situation of other places not specifically mentioned.

The most striking changes are due to fundamental structural upheavals and the greatly increasing population figures with all the building problems this entails. Of

the places mentioned, six have tripled their numbers of inhabitants since 1900 or increased them by an even higher factor (Ellwangen, Ochsenfurt, Öhringen, Regensburg, Schwäbisch-Hall, Weikersheim), eight have at least doubled them (Ansbach, Berching, Dettelbach, Dinkelsbühl, Iphofen, Neuburg, Nördlingen, Volkach), two nearly doubled them (Eichstätt, Neuenstein), three have increased their population figures by some fifty percent (Frickenhausen, Rothenburg, Würzburg); the increases of the others vary between 1/13 and 1/6, or no information is available (Ellingen, Kelheim, Marktbreit). In most of the towns and cities with two or even three times the original number of inhabitants there is a dominating tendency to develop into industrial or trade areas or this change has already taken place (Dettelbach, Dinkelsbühl, Neuenstein, Nördlingen, Ochsenfurt, Öhringen, Würzburg). The expansion of all kinds of administrative units including universities progresses on a comparable scale (Ansbach, Eichstätt, Ellwangen, Neuburg, Öhringen, Regensburg, Schwäbisch-Hall, Würzburg). The importance of agriculture has greatly decreased and is now characteristic only of very small places with insignificant growths of the population (Frickenhausen, Iphofen, Langenburg, Sommerhausen, Weikersheim, Volkach, Dettelbach). It is surprising to note that tourism is a major economic factor in only a small number of places, above all in Rothenburg; it plays a role or is in the process of being intensified in Berching, Dinkelsbühl, Ellwangen, Langenburg, Nördlingen, Volkach and Weikersheim. This finding is all the more surprising since also all the other towns and cities have one of the main prerequisites for this development, i.e., well preserved old parts.

These old parts are still complete and unimpaired in many places, especially so in Berching, Dinkelsbühl, Eichstätt, Ellwangen, Frickenhausen, Iphofen, Langenburg, Neuburg, Öhringen, Regensburg, Rothenburg, Schwäbisch-Hall, Sommerhausen, Volkach and Weikersheim. Some amount of deterioration is found in Ansbach, Ellingen, Kelheim, Marktbreit, Neuenstein, Nördlingen and Ochsenfurt. Würzburg is an exception because it

was destroyed almost completely in the Second World War. Also Rothenburg suffered major damage in the war, but most of it has been repaired and now fits well into the old environment, also as a result of the forms, materials and colours used. The good and the less satisfactory states of conservation are due to many different reasons but, contrary to the situation in the large cities with old parts preserved, they have nothing to do with the growth of the population. In most of the places investigated the economic stagnation in the 19th century is the cause for the excellent condition of the old sections. In most of the historic small towns described in this report the old sections quite clearly are preserved despite some markedly higher population figures. It should not be overlooked that the local statutes under the Federal Building Construction Act, which can be used to regulate problems of building materials to be used, advertising, forms of new buildings and other factors, have so far been passed only by towns and cities with largely well-preserved old sections, for the time being at least. The total of seven such statutes passed as against a total of 24 towns indicates that less than a third of the towns make use of this very important instrument of conservation of monuments. Special conservation schemes or unusually great efforts in the field of conservation can be found in ten towns and cities (Berching, Dinkelsbühl, Eichstätt, Frickenhausen, Langenburg, Neuburg, Nördlingen, Öhringen, Regensburg, Rothenburg, Schwäbisch-Hall). In many cases they are due to the initiatives of local Conservation Offices.

The possibility of renewing old parts of towns, which has been in existence since the Urban Construction Assistance Act of 1971, is used or prepared for by nine cities (Ansbach, Eichstätt, Ellwangen, Neuburg, Neuenstein, Nördlingen, Regensburg, Schwäbisch-Hall, Weikersheim). How these plans will be implemented cannot yet be assessed because too much is still in the early planning phases. No major area development schemes are planned, the dominating trend being for the renewal of specific objects.

Yet, there are obvious changes to be observed in the building structures of a number of towns and cities. Six of them (Ansbach, Eichstätt, Ellwangen, Regensburg, Schwäbisch-Hall and Würzburg) have permitted new buildings to rise higher than the old ones, even high-risers which definitely change the outlines of these towns as against their historical appearances. This may reach such proportions as to destroy a townscape which was once regarded as a work of art. Würzburg, for instance, is rapidly becoming just another typical German post-war city. Ansbach, Ellwangen and Schwäbisch-Hall are towns permeated by extensive uniform building districts. Eichstätt's character as a place in the valley has been changed profoundly by the high-rising buildings of a new residential district situated on a mountain. Some of the historic townscapes are thus being deprived of their environments. Others have reduced the historic parts to

dwindling proportions by adding too many and too large new development areas; in a way this applies to Regensburg and Neuenstein, in a devastating way to Ochsenfurt with its vast spreads of uniform rows of houses on the surrounding hills. Of course, it goes without saying that this development is the consequence of structural changes preceding it. But neither monotony nor wrong proportions or misconceived siting are natural exigencies. An almost grotesque case is Sommerhausen, a small town, almost a village, where a huge new development area is to attract more inhabitants into a small place which, if this planning were implemented, would be reduced to a mere appendix.

Traffic problems are largely unsolved or are being coped with in a most unsatisfactory fashion in almost all the towns and cities covered. Ansbach tries to get around these difficulties by building a road by passing the city and connecting it to the motorway; so does Ochsenfurt. Traffic planning has assumed threatening proportions for places like Frickenhausen, Sommerhausen and Marktbreit which, in the existing plans, will either be separated by large carriage-ways from the Main River, their most important point of reference, or will be greatly impaired by extensive new feeder roads leading to the motorway. This holds true also of Würzburg where speedways cut through the Ringpark and are planned as far as the Residenz. Gigantic ramps will help to complete the destruction. In Regensburg the new bridge planned across the Danube River, by means of which the whole northern part of the city is to be connected to the old town, also threatens an old organism overloaded with motor traffic anyway. There are no pedestrian zones here.

Great damage will arise to the appearance of historic small towns from the planned canal linking the rivers Rhine, Main and Danube. Especially at Berching and Kelheim the dams with their necessary embankments right in front of the old parts of these towns will irreparably damage the old townscapes and, in addition, permanently alter the scenery in large parts of the valley of the Altmühl River, previously one of Germany's most characteristic and beautiful parts.

All the information accumulated about the towns and cities covered by this report fails to indicate one problem, that of gradual decay. The apparently sound structure of Dinkelsbühl, for instance, is a deception. A number of houses are unoccupied. The old agricultural buildings, barns in particular, are no longer needed and decay, a problem also in Rothenburg and Nördlingen. Other buildings are either too small or too expensive for the families to stay there. Restoration costs frequently exceed the financial capacity of the owners and not all of it can be paid by the government or the community. It is the ideology of the house in the suburbs which makes itself felt. In many cases it is also impossible to find an easy solution to the problem of the discrepancy between an old building and its potential uses.

Numerous excellent solutions can be found in all the towns and cities studied; they could serve as examples for others. This for instance, includes the fact that Dinkelsbühl and Rothenburg have preserved almost all the important open spaces in front of the town walls. Also Nördlingen has been able to keep these areas unused for the greater part. In Dettelbach, however, it appears to be uncertain whether the open space separating the town from the pilgrim church can be preserved in this condition. At Neuburg no high-rising houses mar the graceful outline of the Upper Town. Other positive achievements to be mentioned are the reconstruction of the Spitalscheune at Rothenburg into a town hall and the plans for a similar use of the so-called Klösterle of Nördlingen and the Franciscan monastery at Kelheim. Also the efforts of the church authorities in preserving religious buildings, which decisively influence all the townscapes mentioned here, deserve grateful recognition. In many places these churches have grown too large for today's religious communities, which makes them even more of a burden. In excellent cooperation with the Conservation Offices and local administrations successful conservation

measures are being initiated at Neuburg, Frickenhausen and Öhringen. Special efforts in the sector of traffic management can be observed at Ellwangen.

The scene is characterized by efforts of varying intensities. The practices encountered in the towns and cities covered in this report show examples of good and satisfactory measures and warnings of misguided approaches. Not every small town needs to look like a big city. There can be no general answers to the problems at hand; continued and persistent effort is needed to protect our historically grown small towns, the places with which their citizens could identify themselves because each of them has its individual character. Legislation can do a lot: tax benefits can be granted on the acquisition and conservation of historic buildings; more effective coverage can be given objects of historical value under the Urban Construction Assistance Act. Local administrations can make better use of the possibilities open to them, of local statutes; they can improve building and development plans, find better sites and search for solutions to traffic problems. It is not yet too late.

Ansbach, city (aerial view), centre-ville (vue aérienne)

